



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

L'ARMA DEI CARABINIERI E L'ASI INSIEME NELLA STORIA





Club
Amatori
Veicoli
Epoca
Cremona

CON IL PATROCINIO DI



in collaborazione con
CREMONAFIERE
DELIVERING BUSINESS OPPORTUNITIES

AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Cremona 21 maggio 2023

17° RADUNO INTERNAZIONALE

“Sottocanna in Circuito”

Circuito “Parco al Po Maffo Viali”



100 ANNI di BMW
esposizione statica



MEDIA PARTNER

La Provincia
CREMONA

CREMONA 1

MONDO
PADANO

Cremona Oggi
il quotidiano online di Cremona

CREMONAFIERA

AutoCapital.it

info e aggiornamenti:

www.cavec.it

ISCRIZIONI ENTRO e
NON OLTRE il 10.05.2023

SERENA
WINES 1881

INGROSSO ALIMENTARI | COLONIALI | DETERGENTI
ALVERGNA
Del 1787

CRT
CENTRO DI
REVISIONI
TORRAZZO
CREMONA

BCC
CREDITO COOPERATIVO

Credito Padano

IN QUESTO NUMERO

N° 04 - APRILE 2023

La Manovella

FOTO DI COPERTINA

34

SPECIALE CARABINIERI
Nuovo protocollo
d'intesa tra l'Arma
dei Carabinieri e l'ASI

44

OGGI COME IERI
Isotta Fraschini: un ritorno
nel segno della storia
di Roberto Valentini

50

ANNIVERSARI: 30 ANNI DUCATI MONSTER
L'ora del Monster
di Franco DaudoRENAULT FLORIDE
Renault Floride, diva francese
di Matteo Comoglio

60

66

REALTÀ ROMANZATA
L'Alfa estrema
dell'Autodelta di ChitiGRANDI BIOGRAFIE
Merosi e Jano: vite parallele
di Rino Rao e Giovanni Groppi

72

NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Culture che si attraggono**LETTERA DEL PRESIDENTE** di Alberto Scuro **05**
"Un grazie sincero da parte mia..."**IN PRIMO PIANO** **08**
Un quadriennio di grande impegno**ATTUALITÀ** **14****VERSO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA** **24**
Auto elettrica & carburanti alternativi**SUL FILO DELLA MEMORIA** **32**
Gerhard Berger, dai camion di papà alle F1
di Danilo Castellarin**SPECIALE CARABINIERI** **41**
Il mito delle Gazzelle di Stato**MEZZI AGRICOLI** **78**
La fiat trattori dei tempi d'oro: serie 80 e "giornalieri",
il piacere di lavorare - di Luca Marconetti**L'AUTO NELL'ARTE** **82**
L'iperrealista che gioca con le icone del design
- di Mary Caiffa**EVENTI E MANIFESTAZIONI** **84**
Automotoretrò accolto nella Motor Valley**"Classica" Novegro** **86**
10 anni in vetta **88****CALENDARIO** **92****COLLEZIONI & MUSEI** **94**
Museo Fisogni, la storia delle stazioni di servizio
di Luca Marconetti**IN LIBRERIA** **95**



Comune di Castell'Arquato



Comune di Lugagnano



Comune di Vernasca



Comune di Piacenza



Provincia di Piacenza



con i patrocini dei Ministeri del Turismo e della Cultura

27^a Vernasca Silver Flag

9-10-11 giugno 2023

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione
Dynamic Concours for Restoration and Conservation of historic racing cars

Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca



MASERATI

CLASSICHE



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO



Camera di Commercio
Piacenza

VIA EMILIA



MOTOR
VALLEY



Regione Emilia-Romagna



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 Daudo
Tecnica: Lorenzo Morello

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

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

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Bissattini, Alfa Romeo Automobilità Storica,
Centro Documentazione Arese-Milano, Marconetti, Comoglio,
Gastaldi, Castellarin, Museo Storico Alfa Romeo Arese, Ufficio
Stampa Arma dei Carabinieri, Deganello, Isotta Fraschini Milano,
Archivio Ducati, Archivio FCA/Stellantis, Rosazza, Conti, Fisogni

Hanno collaborato
Elvio Deganello, Franco Carmignani, Danilo Castellarin,
Franco Daudo, Marcello Bodini, Rino Rao, Massimo Grandi,
Gippo Salvetti, Giovanni Groppi, Mary Caiffa

Coordinatione 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

CULTURE CHE SI ATTRAGGONO

“Fare sistema” vuol dire guardare tutti nella stessa direzione per raggiungere un obiettivo di crescita e prosperità. Per farlo occorre dar vita a una serie di interazioni e grande collaborazione tra tutti i soggetti che possono contribuire al progetto. In questi anni l'Automotoclub Storico Italiano ha creato i presupposti per collaborare con diverse realtà del Paese, ritagliandosi un ruolo via via sempre più importante soprattutto nell'ambito dell'arte e della cultura.

Arte e cultura suscitano da sempre l'interesse dei collezionisti e degli appassionati di motorismo storico, tanto da condizionare le manifestazioni organizzate dai Club, volte nella stragrande maggioranza dei casi alle visite culturali. Ma in quest'ultimo periodo si può dire che si è passati da una situazione passiva a una attiva, con i veicoli storici che sempre più si integrano con il patrimonio artistico e culturale del Paese.

Si tratta di un passaggio guidato dai numerosi accordi e protocolli firmati con diversi attori della Società, in primis con le istituzioni. Un progetto che si è sviluppato nel corso degli anni. Dapprima dimostrando che quello del design e della costruzione dei veicoli è un'arte. L'inizio è stato ModenArt, nell'autunno del 2019, con la mostra che ha celebrato l'arte dei battilastra e dei maestri carrozzieri. Un'arte messa ancora più in risalto pochi mesi dopo a Parigi, in occasione del Festival Automobile International, dove si è assistito all'esaltazione del design legato all'automobile, ponendolo al pari delle altre forme artistiche.

Un concetto che si è allargato rendendo possibili relazioni e accordi con le istituzioni e altre associazioni. La prima è stata la “Città dei Motori” e, subito dopo l'ANCI, l'associazione dei Comuni Italiani, per dare un autentico contributo alla valorizzazione e alla promozione dell'intero Paese. Più specifici i successivi accordi con gli Stati Generali del Patrimonio Italiano - che hanno creato una commissione dedicata al motorismo storico, presieduta da Alberto Scuro - l'Istituto Italiano Castelli e con l'Intergruppo Parlamentare Motorismo Storico.

Particolarmente significativo il protocollo d'intesa firmato con l'ENIT, l'Ente Italiano del Turismo, che sancisce una collaborazione ancora più intensa e specifica nel campo del turismo e della valorizzazione dei territori. In questo ambito ASI Circuito Tricolore, con i patrocini dei ministeri del Turismo, della Cultura, delle Infrastrutture e Trasporti, rappresenta come i nostri eventi possano contribuire a far crescere il turismo, facendo conoscere molte zone del nostro Paese anche all'estero. Ecco così spiegato il passaggio alla fase attiva del nostro ente che, alla fine del mese di marzo, si è estrinsecata anche con l'ASI Moto Day, nel quale i Club hanno portato la nota di cultura motoristica nei castelli delle rispettive zone. Di questo evento vi daremo il resoconto sul prossimo numero.

Roberto Valentini



Le Perle del Sud

14 - 18 GIUGNO 2023

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

sconti per gruppi di equipaggi



Cassano delle Murge



#leperledelsud



info: ☎ 3397067104 @murgiamuseum@gmail.com 🌐 leperledelsud.com

BAWER



“UN GRAZIE SINCERO DA PARTE MIA...”



Cari Amici e care Amiche,

questa è l'ultima lettera del mandato e credo che molti si siano fatti un'idea di quello che è stato realizzato in questi quattro anni. Non intendo ripercorrere quanto fatto ma dare uno sguardo al futuro e ai progetti che potremo realizzare nei prossimi anni.

Come immagino l'ASI del futuro? La immagino prima di tutto come una Federazione che sa fare squadra. Per vincere le sfide di un mondo che cambia bisogna lavorare insieme. Insieme all'interno della Federazione evitando inutili lacerazioni intestine che non servono ad altro se non ad indebolirci e che sono peraltro spesso stimulate e supportate anche da influenze esterne.

Insieme anche all'esterno della Federazione perché un dialogo aperto e una stretta collaborazione con tutti gli stakeholder del settore che siano disponibili a farlo per il bene del motorismo storico e non per interessi particolaristici ritengo sia un ingrediente fondamentale per il futuro di quel fantastico patrimonio culturale identitario del nostro Paese che noi tanto amiamo.

ASI ha solide radici in un passato che per noi è una ricchezza enorme e non dobbiamo mai scordarcelo. Nessuno ha la nostra storia e la nostra esperienza, ma questo non basta a garantirci il futuro. Dobbiamo programmare tutte le azioni strategiche necessarie a guardare avanti e a proiettarci in un futuro che permetta ai nostri Club di essere adeguatamente supportati per continuare la loro attività di tutela e promozione del motorismo storico e dei territori di appartenenza. L'opera di modernizzazione dell'ente è già iniziata e non si può fermare, troverà una realizzazione definitiva nel breve e medio periodo. Gli strumenti possono essere molteplici e devono essere approfonditi e condivisi con i Club.

Ma oltre al piano strategico da sviluppare quali sono le direttrici da percorrere per preparare l'ASI alle sfide ci aspettano? È prima di tutto necessario un coinvolgimento sempre più diretto dei Club nell'azione di governo della Federazione, che non deve più essere vista come qualcosa di distante, ma come un'entità di cui si è operativamente parte integrante. Un dialogo e una comunicazione interna sempre più costanti ed efficaci. Proseguire il percorso di sviluppo delle attività di comunicazione esterna e di marketing. Dar vita ad un'attività formativa che permetta di valorizzare ancor di più l'enorme patrimonio umano rappresentato dalle migliaia di volontari che operano nelle nostre attività. L'aggiornamento dello statuto. Continuare a consolidare i rapporti istituzionali e le collaborazioni con le istituzioni e gli altri enti certificatori sia livello nazionale sia europeo attraverso un dialogo sempre più stretto con la FIVA e con le altre federazioni europee che la rappresentano. Tutelare la circolazione dei veicoli storici avviando un percorso normativo che possa avere valenza nazionale e sovranazionale. Sviluppare il mondo ASI a 360° sostenendo sia i settori degli autoveicoli e dei motoveicoli sia quelli numericamente meno rilevanti, consci che l'importanza culturale della memoria storica che l'insieme tutti questi veicoli rappresentano è enorme. Investire su ASI Giovani e ASI Solidale. Dare vita ad ASI Green, cioè ad un settore dedicato alla eco sostenibilità del nostro mondo di passione.

Le cose da fare sono tante ma dopo aver condotto l'ASI per questi quattro burrascosi anni mi sono reso conto ancor di più dell'enorme valore sociale dell'attività svolta dai nostri Club. Dobbiamo continuare a supportarla, dar loro modo di poter operare in maniera adeguata, rendere più semplice l'espletamento delle attività di tutti i Club senza scordarci che quelli più piccoli non fanno solo fatica ad operare, ma spesso anche a sopravvivere.

Per quanto riguarda il mandato che sta finendo sottolineo solo che mi sono orientato verso un unico obiettivo: difendere gli interessi del motorismo storico e dell'ASI con tutti gli strumenti a mia disposizione, garantendo l'indipendenza della Federazione e perseguendo le finalità statutarie di tutela e promozione del valore culturale, storico e sociale del settore. C'è chi definisce in senso denigratorio ASI e i Registri storici come dei "soggetti privati", dimenticando forse che l'autofinanziamento e l'associazionismo basati sul volontariato sono al contrario elementi virtuosi del nostro sistema ed esempi sani di presenza e contributo alla vita dei nostri territori. Non mi stancherò mai di difendere un mondo di passione condivisa che diventa bene di inestimabile valore per le nostre comunità.

A chiusura di questa lettera di fine mandato voglio rivolgere un sincero ringraziamento a tutti coloro che mi hanno affiancato in questo percorso. Ringrazio innanzitutto il Consiglio Federale nel suo complesso, compresi coloro i quali hanno dato vita ad una opposizione non condivisibile né nei modi né nel merito; ringrazio gli uffici e gli impiegati tutti, perché hanno capito che lavorare per la passione e la cultura associativa non è un mestiere come un altro e richiede sensibilità e capacità di assumersi responsabilità; ringrazio tutti i volontari che nelle diverse commissioni e organismi dell'ente hanno permesso all'ASI di essere presente in modo capillare e di rispondere alle diverse esigenze degli appassionati. Ringrazio i Club, nelle persone dei loro presidenti e dei componenti degli staff operativi, per la costante capacità di iniziativa, per i contributi stimolanti ed anche per le critiche con cui ci hanno pungolato e permesso di migliorare; ringrazio le istituzioni nazionali, centrali e periferiche, che hanno risposto alle nostre istanze e con le quali oggi abbiamo un dialogo stabile e proficuo. Permettetemi di ringraziare infine anche la mia famiglia, che ha condiviso le mie motivazioni, accettato le mie assenze e ancor oggi sostiene il mio impegno in una nuova candidatura.

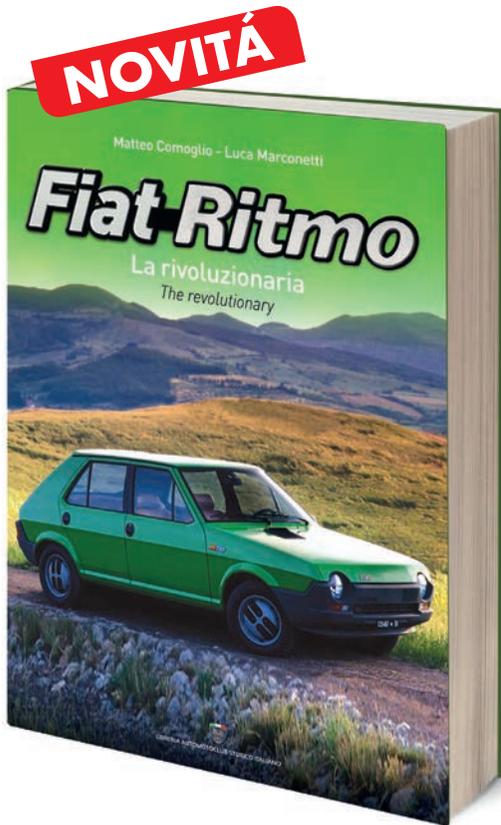
Condurre l'ASI nei quattro passati anni per me non è stato solo un grandissimo onore ma specialmente un'enorme opportunità.

Orgogliosamente ASI, invio un sincero ringraziamento a tutti Voi.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



LE NOSTRE ULTIME USCITE



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.

LMX SIREX - Sportiva d'autore € 42

Renato Montalbano

Pag. 336 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Oltre 400 foto, disegni e documenti a colori e b/n - Testi in italiano e inglese

Una vettura rarissima, inspiegabilmente dimenticata, che in queste pagine sarà possibile riscoprire attraverso documenti ed immagini inedite, frutto di oltre quarant'anni di ricerche, così da decifrare i sogni, le aspirazioni e le ambizioni di uomini di allora, progettisti, designer, artigiani ai massimi livelli dell'epoca, che con la loro straordinaria professionalità e creatività, diedero vita ad autovetture che fanno anch'esse parte di quel mito che nel mondo è l'auto italiana.

Pensata a Milano e costruita a Torino, la LMX è una granturismo italiana figlia di personaggi straordinari, che diedero vita ad un'auto caratterizzata da soluzioni tecnologiche innovative, con un occhio alle nuove suggestioni stilistiche che giungevano dall'America e con l'altro all'Italia, maestra di stile ed indiscutibile riferimento al mondo per equilibrio ed eleganza.

Una vicenda imprenditoriale nata a ridosso del 1968 con grandi ambizioni e caratterizzata da genialità e coraggio ma che, come altre produzioni automobilistiche italiane, fu penalizzata da risorse economiche insufficienti.



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



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

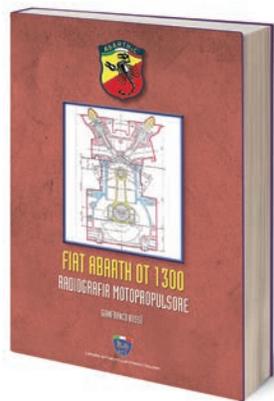
La "Strada dei Musei" è un'anteprima editoriale dell'Automotoclub Storico Italiano perché mai prima era stata realizzata una ricerca per dare luce ai Musei e alle Collezioni del motorismo e della mobilità. In questo volume - frutto di otto anni di ricerche della Commissione Storia e Musei di ASI - sono 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.

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.



FIAT ABARTH OT 1300 - Radiografia Motopropulsore € 30

Gianfranco Bossù

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

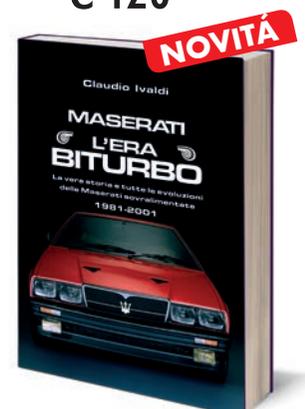
Nell'autunno del 1964 in Abarth ci ponemmo la questione su come continuare a gareggiare nella classe GT1300 del Campionato Mondiale Marche, visto che i rapporti con la Simca erano stati sospesi e il sig. Abarth aveva ripreso la collaborazione con FIAT. La risposta, tecnicamente più logica, venne data 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.

MASERATI L'ERA BITURBO La vera storia e tutte le evoluzioni delle Maserati sovralimentate 1981-2001 € 120

Claudio Ivaldi

Pag. 416 - Formato 24 x 34 cm - Copertina cartonata - Oltre 1000 foto a colori e b/n - Testi in italiano

Quest'opera, presentata in anteprima durante l'evento "40° Anniversario Biturbo", colma un vuoto: è infatti il primo e unico libro in lingua italiana a trattare a posteriori l'intera vicenda della Biturbo e delle sue molteplici derivate, coprendo vent'anni di storia del marchio. L'autore ha indagato tutti gli aspetti di quella storia, intervistando i protagonisti dell'epoca, analizzando vari documenti, classificando minuziosamente i dati, avvalendosi della preziosa collaborazione dell'Archivio Storico Maserati. Ne è uscito un volume di oltre 400 pagine, che si pone come riferimento per chiunque voglia saperne di più su quella generazione di Maserati.



UN QUADRIENNIO DI GRANDE IMPEGNO

IN VISTA DELL'ASSEMBLEA ELETTIVA DEL PROSSIMO 15 APRILE, FACCIAMO IL PUNTO SU QUANTO REALIZZATO DAL CONSIGLIO ELETTO 4 ANNI FA.

Era il 13 aprile 2019 quando al Museo dell'Automobile di Torino venne eletto presidente Alberto Scuro e, insieme a lui, i 12 consiglieri che hanno mostrato tutti grande impegno e attaccamento all'Ente. Una grande responsabilità, vista anche la grande partecipazione al voto, con ben il 96 % di votanti, un evento raro nelle associazioni.

Nei 4 anni di operatività del Consiglio federale sono state quasi 700 le delibere che hanno riguardato tutti gli aspetti della vita dell'Automotoclub Storico Italiano, che hanno previsto e realizzato profonde modifiche nell'ambito dell'organizzazione interna, a cominciare dalla creazione dei Comitati di presidenza delle commissioni, per rendere più snello ed efficace il lavoro delle stesse. Sono inoltre stati nominati referenti di settori mai sviluppati in precedenza: Marketing, Rapporti con gli esteri, Rapporti Istituzionali, ASI Solidale, Karting Group, Veicoli da Competizione, Lampeggianti Blu, Velocipedi, Veicoli Centenari, Rotabili Ferroviari, ModernArt, Sviluppo Settore Motociclistico.

Sono stati inoltre organizzati periodicamente incontri con i Club sul territorio, che durante il periodo della pandemia si sono svolti in mo-

dalità web. In questo modo si è con temporaneamente avuta la possibilità di informare i Club delle attività e ascoltare suggerimenti e idee. Quando le restrizioni dovute alla pandemia si sono ridotte, è stato possibile organizzare tre convention "ASI Insieme". La prima Frascati (Roma) il 9 luglio 2020, la seconda a Roma nel novembre 2021 dal titolo "Insieme per crescere" e la terza a Torino dal 10 al 12 febbraio, con la serata di premiazione delle Manovelle e Pedivelle d'Oro nella suggestiva location delle OGR. Nel corso del quadriennio sono inoltre stati revisionati i regolamenti tecnici e quelli relativi alle manifestazioni, rinnovati gli strumenti di ASI Crono. Le Commissioni Tecniche hanno organizzato la formazione dei Commissari Tecnici di Club.

Per quanto riguarda i certificati, è stato previsto il rilascio contestuale del Certificato di Identità (targa oro) e del CRS (Certificato di Rilevanza Storica) e contemporaneamente è stato eliminato il vecchio Attestato di Storicità. Durante questo mandato è stata rimodulata la convenzione con la PER TE, con maggiori vantaggi per i tesserati ASI soprattutto per quanto concerne la guida contemporanea dei mezzi e la guida dei giovani.

UNA SEDE ANCORA PIÙ PRESTIGIOSA E FUNZIONALE

Villa Rey è stata oggetto di un'operazione di restauro delle sale del piano terreno, con sale di riunione e di rappresentanza. Contemporaneamente anche gli uffici dei piani superiori sono stati resi più funzionali e confortevoli per gli addetti, con nuovi spazi di lavoro e climatizzazione.

Contemporaneamente è stato avviato il progetto di riorganizzazione interna dell'ASI, con una maggiore informatizzazione, che riguarda anche i gestionali delle manifestazioni, della copia conforme e della biblioteca.



QUATTRO ANNI DI INIZIATIVE PER LA TUTELA DEL MOTORISMO STORICO

Uno dei punti caratterizzanti di questo mandato è stato senz'altro il grande impegno profuso per la tutela del motorismo storico attraverso una serie di iniziative che hanno contribuito a far conoscere ed accreditare l'Automotoclub Storico Italiano presso le istituzioni e gli enti nazionali e internazionali.

Per tutta la durata del mandato l'ASI si è trovato a dover contrastare a livello legislativo una serie di emendamenti di legge per l'eliminazione dei benefici fiscali e non solo. Desideriamo dare una cronologia di quanto avvenuto nel quadriennio, selezionando gli eventi più importanti.

29 SETTEMBRE 2019**GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA
IL PRESIDENTE DEL SENATO, MARIA ELISABETTA
CASELLATI PREMIATA A VICENZA**

La motivazione è la grande passione con cui aveva accolto il Senato nel 2018 il convegno organizzato dall'Asi dal titolo "Il futuro del Motorismo Storico". Negli anni successivi l'iniziativa è stata replicata premiando nel 2020 Giampaolo Dallara, nel 2021 con la serata a Villa Rey "Le stelle de Motorismo" insieme alla FIVA premiando i designer Marcello Gandini e Leonardo Fioravanti, nel 2022 con Giacomo Agostini. Altri premi sono stati assegnati a Giorgetto Giugiaro, Mauro Forghieri, alla Polizia di Stato nel suo 170° anniversario, a Cesare Fiorio, Nicola Bulgari e Paolo Pininfarina.

20 NOVEMBRE 2019**PROTOCOLLO D'INTESA TRA ASI
E ASSOCIAZIONE CITTÀ DEI MOTORI**

Nell'ambito dell'assemblea annuale dell'ANCI è stato siglato un accordo di collaborazione tra le due associazioni. Premessa ad altri importanti accordi.

17 DICEMBRE 2019**ASI PRESENTA UN RICORSO STRAORDINARIO
AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
CHE VIENE ACCOLTO**

In seguito al blocco della circolazione dei veicoli storici in Piemonte (considerati alla stregua dei veicoli vecchi) l'ASI presenta un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica che avrà esito positivo il 18 febbraio 2022. Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha infatti apposto la sua firma accogliendo il ricorso dell'ASI sulla divieto di circolazione dei veicoli storici in Piemonte - è un fatto storico per il nostro settore. Nella sintesi del decreto sono infatti state accolte tutte le istanze presentate dall'ASI e il Consiglio di Stato aveva dato parere favorevole, sottolineando il valore culturale dei veicoli storici, oltre all'impatto assolutamente irrilevante dal punto di vista ambientale.

3 FEBBRAIO 2020**ASI E ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ
PER UNA RICERCA SUL REALE IMPATTO
AMBIENTALE DEI VEICOLI STORICI****28 MARZO 2020****LA RIVISTA UFFICIALE
DELL'ASI****"LA MANOVELLA"
DISPONIBILE ONLINE**

All'inizio di marzo 2020 il Covid blocca le attività produttive e la socialità delle persone. La Manovella non si ferma e viene comunque stampata, ma per favorire la lettura non solo ai tesserati viene divulgata on-line sul sito asifed.it.

9 APRILE 2020**PARTE LA RACCOLTA FONDI
"INSIEME PER FERMARE IL COVID"**

L'Asi e i suoi Club non sono insensibili alle necessità dei cittadini in questo momento difficile e subito parte una raccolta di fondi per l'acquisto di mascherine e materiale utile a contrastare la pandemia.

**27 MAGGIO 2020****GRAZIE AD ASI I DOCUMENTI ORIGINALI
DEI VEICOLI STORICI SONO SALVI****1° GIUGNO 2020****A MILANO LIBERTÀ' DI CIRCOLAZIONE PER I
VEICOLI STORICI "OVER 40" CERTIFICATI**

Il 1° giugno 2020 è entrata in vigore una nuova delibera sulla circolazione dei veicoli storici in città [con particolare riferimento all'Area B] emanata dal Comune di Milano, che ha dato completa libertà di circolazione [7 giorni su 7, 24 ore su 24] ai veicoli con oltre 40 anni di età ed in possesso di Certificato di Rilevanza Storica; inoltre, per i veicoli dai 20 ai 39 anni [sempre dotati di CRS] oltre alla libera circolazione dal lunedì al venerdì dalle 19.30 alle 7.30 e 24.

16 SETTEMBRE 2020**PROTOCOLLO
D'INTESA ANCI E ASI**

Per una collaborazione proiettata alla valorizzazione del territorio e del motorismo storico.

**19 SETTEMBRE 2020****L'ASI SALVA LA COLLEZIONE MORBIDELLI**

Riuscendo a evitare l'espatrio di un patrimonio di 71 motociclette costruite tra il 1900 e il 1960 che vengono custodite in un'ampia sala del Museo Benelli, in attesa della nuova sede che darà vita al Museo della Motocicletta, voluto dall'amministrazione comunale della città marchigiana e dal suo sindaco Matteo Ricci.

22 OTTOBRE 2020**"IL FUTURO DELLA MOBILITÀ STORICA"
ASI AL SALONE "AUTO E MOTO D'EPOCA" DI PADOVA**
Confronto internazionale con la partecipazione dei vertici FIVA.

10 NOVEMBRE 2020 IN PIEMONTE SI CIRCOLA

Grazie alla legge regionale per la valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

30 DICEMBRE 2020 TARGHE ORIGINALI PER I VEICOLI STORICI: MISSIONE COMPIUTA!

Il Senato approva la legge di bilancio che contiene l'emendamento sul loro recupero e utilizzo. L'ultimo passo il decreto attuativo da parte del Ministero dei Trasporti.

GENNAIO 2021



I MEZZI AGRICOLI DIVENTANO STORICI

Possibilità anche da parte dei mezzi agricoli di avere il Certificato di Rilevanza Storica, allargando così il patrimonio tecnico-culturale del motorismo storico.

22 MARZO 2021 "IL GIOVANE GIORGETTO" UN ROMANZO EDITO DA ASI LA VITA DEL CAR DESIGNER DEL SECOLO

Molto intensa l'attività dell'ASI in campo editoriale con la produzione di una quarantina di libri tra i quali, spiccano anche alcuni romanzi, sempre a tema motoristico, come quello scritto da Giosué Boetto Cohen insieme al designer del secolo, Giorgetto Giugiaro. Sempre in ambito ASI Service si è registrato un incremento delle vendite di merchandising grazie anche all'accordo con Sparco.



21 APRILE 2021 ASI ACQUISISCE LA COLLEZIONE "MICROMOTORI" MUZZI

Ospitati a Villa Rey, rappresentano l'ingegno italiano nel secondo dopoguerra per una motorizzazione accessibile.

17-19 MAGGIO 2021 RITORNANO I KART

A Jesolo torna la Coppa dei Campioni con i protagonisti del passato.

24 MAGGIO 2021 IL TROFEO ASI GIOVANI AI NASTRI DI PARTENZA

La grande attenzione nei confronti dei giovani si evidenzia anche con la creazione di una serie di eventi a loro riservati che danno vita al Trofeo ASI Giovani.

27 MAGGIO 2021 NASCE L'INTERGRUPPO PARLAMENTARE PER I VEICOLI STORICI

L'ASI aderisce da subito all'iniziativa dell'onorevole Giovanni Tombolato l'Intergruppo Parlamentare partecipa a diverse iniziative sia in ambito politico sia con la presenza alle manifestazioni, come, ad esempio, l'ASI MotoShow.

28 GIUGNO 2021 MINISTERO DEL TURISMO L'ITALIA RIPARTE CON INAUGURAZIONE ANNO TURISTICO 2021

C'è anche l'ASI, con il suo presidente Alberto Scuro partecipa all'inaugurazione della stagione turistica 2021, un anno non facile con ancora diverse limitazioni dovute alla pandemia. Il ministro Massimo Garavaglia, appassionato motociclista, dimostra in diverse occasioni la sua simpatia nei confronti dell'ASI, intervenendo, tra l'altro, al Concorso di Eleganza di San Pallegri Terme del 2022.



4 LUGLIO 2021 ASI AL MOTOR VALLEY FEST CON LA CERTIFICAZIONE DELLA PRIMA DALLARA



È stato un successo il primo evento in pista dell'ASI, organizzato nell'ambito del Motor Valley Fest. Nell'occasione è stata consegnata la targa oro della prima Dallara direttamente all'ingegnere Giampaolo Dallara.

20 OTTOBRE 2021 "AUTO EUROPA 2022" ASI CON L'UNIONE ITALIANA GIORNALISTI DELL'AUTOMOBILE

Inizia nel 2021 la collaborazione con l'UIGA che porta i giornalisti dell'automotive a Villa Rey per eleggere "Auto Europa" e, per la prima volta, un premio destinato anche ai modelli storici.

10 NOVEMBRE 2021 REVISIONI ANTE 60 PIÙ SEMPLICI GRAZIE AD UN NUOVO DECRETO MINISTERIALE

Anche le automobili ante 1960 possono effettuare la revisione periodica presso le officine private autorizzate e non esclusivamente presso le sedi della Motorizzazione.

7 DICEMBRE 2021 ALBERTO SCURO ALLA GUIDA DELLA COMMISSIONE MOTORISMO STORICO DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO

Il motorismo storico entra a far parte degli Stati Generali del Patrimonio Italiano, presieduto da Ivan Drogo Inglese, iniziando un proficuo lavoro di valorizzazione della storia, che solo un ente che privilegia la cultura come l'ASI può intraprendere.



22 APRILE 2022 IL PROTOCOLLO ASI ENIT



Non potevano esserci momento e luogo più simbolici per siglare un protocollo d'intesa tra l'ENIT (Agenzia Nazionale del Turismo Italia) e l'Automotoclub Storico Italiano. Nel Centro Congressi della Nuova Fiera del Levante di Bari, dove

si è tenuta "Expolevante", il presidente dell'ENIT, Giorgio Palmucci, e il presidente dell'ASI, Alberto Scuro, hanno siglato un protocollo d'intesa che mette al centro la promozione della scoperta del patrimonio storico, artistico e culturale diffuso sul territorio italiano mediante l'uso consapevole del veicolo storico, inteso soprattutto come mezzo di diffusione dell'ingegno italiano nel settore motoristico. "L'ENIT riconosce l'importanza della conservazione e della valorizzazione del patrimonio motoristico storico, - si legge nel protocollo - anche attraverso la sollecitazione di provvedimenti da promuovere congiuntamente presso gli enti locali, che ne tutelino e favoriscano la libera circolazione sul territorio".



22 AGOSTO 2022 CONCORSO D'ELEGANZA DI PEBBLE BEACH RUNABOUT DELLA COLLEZIONE ASI BERTONE CONQUISTA IL TROFEO GRAN TURISMO

26 AGOSTO 2022 RICONOSCIUTA LA LIBERTÀ DI ASI DI ORGANIZZARE MANIFESTAZIONI DI REGOLARITÀ IN PIENA AUTONOMIA

La sentenza del Consiglio di Stato del 25 agosto scorso conferma la legittimità da parte dell'ASI e dei suoi Club federati di organizzare gare di regolarità. La sentenza stabilisce definitivamente che in base all'art. 9 del Codice della Strada non spetta al CONI né a sue affiliate rilasciare un parere preventivo sullo svolgimento delle manifestazioni di regolarità per veicoli storici. La FIVA, Federazione riconosciuta dall'ordinamento sportivo nazionale e internazionale cui l'ASI è affiliata, identificata come Federazione competente, è titolare di un accordo con la FIA che le consente espressamente di adottare norme tecniche che gli organizzatori possono scegliere per organizzare le manifestazioni.

24 OTTOBRE 2022 PRESENTATO IL LIBRO CHE CENSISCE I MUSEI ITALIANI

In occasione di Auto e Moto d'Epoca a Padova è stato presentato ASI Musei e contemporaneamente sono state consegnate le targhe da apporre all'ingresso dei musei censiti.



12 NOVEMBRE 2022 ASI IN PISTA: UNA GRANDE FESTA

21 NOVEMBRE 2022 ASSEMBLEA GENERALE FIVA TIDDO BRESTERS RIELETTO PRESIDENTE

La FIVA ha la sua sede a Villa Rey, logica dunque una grande vicinanza e collaborazione con la Federazione mondiale da parte dell'ASI. L'olandese Bresters viene rieletto per il suo secondo mandato e molti uomini dell'ASI sono presenti nelle Commissioni della FIVA. L'ASI ha inoltre collaborato attraverso i suoi Club al sondaggio internazionale FIVA Survey.



24 NOVEMBRE 2022 L'ASI ALL'ASSEMBLEA NAZIONALE DELL'ANCI

A Bergamo l'ASI è presente all'Assemblea Generale dell'ANCI con un proprio stand nel quale sottolinea il ruolo sociale del motorismo storico.

22 FEBBRAIO 2023 AUDIZIONE COMMISSIONI ATTIVITÀ PRODUTTIVE CAMERA

MOTORISMO STORICO
COME MOTORE DEL
MADE IN ITALY

Nella foto: Antonio Ghini, il presidente della Commissione Attività Produttive, onorevole Alberto Luigi Gusmeroli e Alberto Scuro.



GRANDE IMPULSO ALL'IMMAGINE E ALLA COMUNICAZIONE

Comunicazione e marketing sono diventati due elementi fondamentali di questo mandato, che ha visto sviluppare l'informazione a diversi livelli con la creazione di un nuovo sito, con account dei social network implementati (Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter, Telegraph, YouTube), La Manovella in formato digitale, maggiore diffusione di ASI World TV.

Un netto salto di qualità si è anche avvertito nell'organizzazione delle convention e nelle varie iniziative che hanno visto l'ASI direttamente coinvolto nell'organizzazione come l'istituzione dei premi "ASI per il Motorismo Storico e la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca. Nei più importanti eventi fieristici è stato creato "ASI Village", che ha riunito i Club insieme allo stand della Federazione.

In questi anni l'ASI si è fatto conoscere anche all'estero con la valorizzazione delle auto della Collezione ASI Bertone esposte a Parigi, in occasione di Rétromobile 2020 e nel Museo Erarta San Pietroburgo.

L'ASI si è inoltre dotato di un Inno e di una mascotte.

Un capitolo a parte merita ASI Circuito Tricolore, che ha ottenuto il patrocinio dei ministeri della Cultura, delle Infrastrutture e Trasporti e del Turismo, oltre che dell'ANCI.



ASI SOLIDALE PER IL PROSSIMO

Le iniziative benefiche sono sempre state nel dna dell'Asi e pertanto si è deciso di dare un maggiore coordinamento e impulso al settore con la creazione di ASI Solidale. Oltre alle classiche donazioni, e ai GP Unicef per i bambini, Asi Solidale ha creato nuove opportunità nell'ambito del volontariato. Tra queste la possibilità di mettere a disposizione due vetture storiche dotate di comandi al volante per i guidatori paraplegici nelle manifestazioni. È in allestimento anche una terza vettura. ASI Solidale ha ripotato alla ribalta anche la Befana, con donazioni concentrate nell'evento di inizio anno.



CI HA LASCIATO LUCIANO OLIVIERI



Il mese di marzo ci ha portato via Luciano Olivieri, un uomo prezioso per l'ASI, che in passato aveva ricoperto anche il ruolo di presidente della Commissione Club e che, attualmente, faceva parte della Commissione Manifestazioni Auto. Sempre disponibile, aveva una grande passione per le Porsche, che amava guidare in modo sportivo nelle manifestazioni, sempre affiancato dalla moglie Fiorenza, alla quale vanno le più sentite condoglianze del presidente dell'ASI, Alberto Scuro, del Consiglio federale e della redazione de La Manovella.

ADDIO A LUCIANO BATTISTI

Il 26 marzo ci ha lasciato Luciano Battisti. Un uomo autentico, di grande spessore, imprenditore illuminato, storico pilota della MotoBi con una straordinaria passione per le motociclette. Ma per tutti noi Luciano è stato soprattutto un amico dalla grande generosità, sempre pronto a mettere a disposizione le sue Benelli da competizione per ogni evento organizzato insieme. Fu tra i dieci fondatori del Registro Storico Benelli e presidente onorario del Registro Storico Benelli.



CONVENZIONI PER I TESSERATI ASI

Anche quest'anno l'Automotoclub Storico Italiano riserva a tutti i Tesserati tante, vantaggiose convenzioni: dalle assicurazioni all'automotive, dai parcheggi agli hotel, dagli autonoleggi ai traghetti e molto altro ancora! Visita il sito asifed.it/convenzioni/ o scansiona il QR CODE qui in basso per tutti i dettagli e le opportunità.

SCOPRI TUTTE LE CONVENZIONI CON IL QR CODE!



GRIMALDI LINES

HOTEL VILLA PAMPHILI
ROMA

traghettilinea

LIVING PLACE HOTEL
Meeting & Sports Club Bologna

MyParking

ACCORHOTELS
Hotel Venezia

SNAV
CROCIERIERE MARITTIMO

catawiki

LIBROSSI
PNEUMATICI

STELLANTIS

NH
HOTELS

MIZUHO

CREDEM

BOGGI
RUBIN

xTe ASSICURAMO LA TUA SFORZA

Istituto Helvetic
sanders

Lo/Jack

europ
assistance

AC
HOTELS
MARRIOTT

Best
Western

Europcar

STARHOTELS
STRADE ALLE EUROPE

AVIS
Maggiore

ParkinGO

AmicoBlu
IL PIÙ NOLEGGIATO DAGLI ITALIANI



PROMOTOR CLASSIC, PER VIVERE IL MONDO DELLO SPORT TRA MILLE MIGLIA E RALLYE MONTE-CARLO

È una struttura unica, una vera eccellenza nazionale e non solo, dove la vendita rappresenta in realtà solo una piccola parte dell'azienda Ferrarese. Entrati nella sede calda ed accogliente ci si rende subito conto che qui si può vivere una vera e propria esperienza di vita, si vivono emozioni pure tra queste mura che trasudano emozioni solo a guardare i trofei vinti e le foto di centinaia di gare in giro per il mondo dove, non solo si restaurano e preparano automobili d'epoca e da corsa, ma si costruiscono veri e propri sogni da vivere insieme ai clienti a bordo delle nostre amate auto. E non è nemmeno necessario possederne una tutta vostra, perchè in Promotor, Alessio De Angelis, da tutti conosciuto come "Alex", da ex pilota saprà consigliarvi l'auto giusta anche solo a noleggio per vivere una emozione unica, iconica ed indimenticabile. Dalla 1000 Miglia al Rallye di MonteCarlo Historique, qui troverete un partner che saprà accompagnarvi passo dopo passo in questi fantastici eventi e per chi vuole avvicinarsi e muovere i primi passi ci sono infinite possibilità anche decisamente più "easy" nella gestione, giornate dedicate con tutor per test day ed eventi gestiti tout court dalla Scuderia Promotor Classic.

SPECIALE MILLE MIGLIA

Fiore all'occhiello dell'azienda ferrarese sono da sempre le auto per la Mille Miglia, dalle barchette sport, alle Bugatti fino alle piccole 600. "Per me la Mille Miglia - racconta Alex De Angelis - è sempre stato un sogno ed ho fatto di tutto per poterlo incoronare già appena compiuti i 18 anni fresco di patente e da allora non lo ho più abbandonato; penso sia a tutti gli effetti come viene definita, La Corsa più bella del Mondo, la più completa, la più difficile e la più emozionante. Ed è per questo che noi della Promotor vorremmo che ogni appassionato potesse viverla per lasciare dentro di se una esperienza unica; qui troverete auto, logistica, assistenza e organizzazione completa per il vostro evento. Voi dovrete solo pensare con quale auto iscrivervi, e per i fortunati selezionati la corsa più bella del mondo diventerà una esperienza unica, la vostra esperienza più bella del mondo."

Ma Promotor non è solo 1000 Miglia, è anche molto altro e molte altre manifestazioni, come ad esempio il Rallye di Monte-Carlo Historique, evento in cui Promotor mette a disposizione auto in vendita, noleggio e servizio assistenza in modo da offrirvi un servizio chiavi in mano e dove il cliente non debba preoccuparsi di nulla se non di accendere e guidare la propria passione.

Infine, al servizio dei propri appassionati da quest'anno Promotor è partner di alcune tra le più importanti tappe del Circuito Tricolore di ASI, tra cui Valli e Nebbie, Leggenda di Bassano, Circuito di Avezzano, dove con il proprio staff offrirà assistenza tecnica ai partecipanti per consentire loro di divertirsi in sicurezza godendosi senza pensieri i propri mezzi meccanici.





A ROMA AVVIATO UN TAVOLO DI LAVORO

IN SEGUITO ALLA RICHIESTA DELL'ASI E DEGLI ALTRI ENTI CERTIFICATORI.

La Commissione Mobilità di Roma ha accolto la richiesta di ASI e degli altri Enti Certificati di avviare un tavolo di lavoro in Campidoglio per discutere delle possibili deroghe alla circolazione dei veicoli storici all'interno della Zona a traffico limitato della Fascia Verde. Lo ha annunciato il presidente della Commissione Mobilità di Roma, Giovanni Zannola, al termine dell'incontro di mercoledì 15 marzo durante il quale sono state ascoltate federazioni e associazioni in rappresentanza degli appassionati. Per ASI è intervenuto il presidente Alberto Scuro insieme ai club federati "Scuderia Romana La Tartaruga" e "Circolo Romano La Manovella". C'erano anche gli esponenti degli altri Enti Certificatori come la FMI ed i Registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia.

Alla Giunta Capitolina viene chiesta una deroga nell'ambito dell'ordinanza sindacale che vieta la circolazione a Roma, ai mezzi più inquinanti, nella Zona a traffico limitato della Fascia verde, fino al 30 giugno. Il documento firmato dal sindaco Roberto Gualtieri, in vigore dal primo marzo scorso, impone limitazioni per le automobili a benzina fino a Euro 2, a gasolio fino a Euro 3 e per le moto fino a

Euro 1. L'area in cui è vietato circolare, dal lunedì al sabato, confina con l'anello ferroviario e con il Grande raccordo anulare a nord est della città, tra via Flaminia e via Salaria, e a sud, tra via Ardeatina e via Appia Nuova.

"Le intenzioni della Commissione Mobilità - ha dichiarato Giovanni Zannola - sono quelle di valorizzare quanto più possibile i veicoli storici differenziandoli da quelli vecchi e, grazie al tavolo di lavoro tecnico insieme alle realtà rappresentative del settore, arrivare a far convergere la volontà e l'esigenza di trasformare Roma in una città sempre più vivibile con l'opportunità di tutelare il vero patrimonio storico veicolare."

"L'incontro è stato estremamente positivo - ha commentato il presidente ASI, Alberto Scuro - e da parte di tutti gli interlocutori è emersa la convinzione di agire per salvaguardare i veicoli storici anche a Roma Capitale. La nascita del tavolo di lavoro che abbiamo proposto insieme agli altri Enti Certificatori servirà a garantire norme precise ed eque per la tutela e il completo riconoscimento dei veicoli storici certificati" ■



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



42° EDIZIONE

GONZAGA (MN) 26-27-28 MAGGIO 2023

EX REGGIO EMILIA | PRESSO FIERA MILLENARIA

AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA

MOSTRA
SCAM B I O

120.000 MQ
DI ESPOSIZIONE

PIÙ DI 1.400
ESPOSITORI

PARCHEGGI
GRATUITI

6
PUNTI
RISTORO



**FIERA
MILLENARIA**
DI GONZAGA DAL 1490
VIA FIERA MILLENARIA, 13
GONZAGA (MN) - IT

PER INFO:
WWW.CAMERCLUB.IT | MOSTRASCAMBIO@CAMERCLUB.IT



PARTITO IL COUNTDOWN PER IL VELOCIPEDISMO MONDIALE L'ITALIA E L'ASI AL CENTRO DEGLI APPUNTAMENTI DAL 13 AL 22 MAGGIO

Il mese di maggio 2023 sarà ricordato negli annali del velocipedismo storico italiano come il mese della ribalta nazionale sul palcoscenico mondiale, infatti a Cremona si terranno due eventi internazionali: il 13 maggio si aprirà al Museo Civico la 32^a Conferenza Mondiale per la storia del ciclismo, con oltre 50 studiosi che esporranno le proprie ricerche. L'Italia sarà rappresentata da Alfredo Azzini che oltre a una relazione sulla storia della Bianchi, presenterà anche il suo libro fresco di stampa, "Alle origini della bicicletta" sui primi 100 anni del velocipede. L'altro relatore italiano sarà Carlo Azzini che parlerà della tecnologia italiana applicata alla bicicletta, in particolare ai freni.

Da mercoledì 17 sino a domenica 21 sarà invece la volta del 41^o

IVCA World Rally che porterà in città circa 400 ciclisti d'antan. La giornata topica dell'evento sarà sabato 20 maggio, con l'escursione ciclistica da Cremona a Soresina, per visitare la Collezione dei Velocipedi e biciclette antiche e con la sfilata nelle vie del centro, introdotta dalla Fanfara dei Bersaglieri. La festa delle ruote proseguirà la domenica con l'incontro sul circuito del Po delle biciclette con "Moto Sottocanna", infatti il CAVEC (Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona) ha deciso di anticipare la data del suo evento proprio per poter esibire le moto in tale importante contesto.

Le manifestazioni sono organizzate grazie all'impegno dell'AVI e del gruppo dei velocipedi dell'ASI che si è così impegnato per la prima volta in un evento dall'assoluta rilevanza e visibilità.



100 ANNI DI AERONAUTICA MILITARE UN CONVEGNO A ORBETELLO

In occasione dei 100 Anni dell'Aeronautica Militare e dei 90 della Transvolata Atlantica (idealmente unite nella bella locandina curata da Massimo Grandi), la Commissione Cultura ASI ha organizzato, insieme ad ANUA-Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautici e ATA-Associazione Trasvolatori Atlantici, un convegno, che si terrà il 4 giugno a Orbetello, che si concentrerà sugli anni '30 del Novecento (come recita il titolo), considerati il "periodo d'oro" dell'aviazione militare del Nostro Paese. Fra i relatori, moderati da Massimo Carozzo, si alterneranno Luciano Sadini, Giuseppe Genchi, Marco di Cocco e Silvio Monti, che tesseranno un percorso narrativo su base storica riguardo la nascita e lo sviluppo della Regia Aeronautica, sia dal punto di vista culturale che tecnico. L'evento sarà arricchito dall'esposizione di vetture d'epoca a cura dell'AMAS-Associazione Maremmana Automoto Storiche, Club federato ASI.

100° Aeronautica Militare 90° Transvolata Atlantica



ASI
Automotoclub
Storico Italian



ANUA
Associazione
Nazionale
Uff. Aeronautici



ATA
Associazione
Trasvolatori
Atlantici



CONVEGNO
L'Aeronautica negli anni trenta del Novecento
Orbetello 4 Giugno 2023
(h 10:00 - 13:00)



Babuino Motorcars: la Dolce Vita riparte da Roma

INVITO ALLA CONSEGNA

Il Dipartimento MOTORCARS sta selezionando auto e moto d'epoca per la prossima asta. Contattateci per una valutazione gratuita e confidenziale dei vostri beni.

MOTORCARS MILANO

Giorgio Spolverini
motorcars.milano@astebabuino.it
328 2134348

MOTORCARS ROMA

Stefano Vecchio
motorcars.roma@astebabuino.it
348 0183040

SENIOR AMBASSADOR

Salvatore Nobili

SHOWROOM

Roma, via dei Prati Fiscali 273

BABUINO

Casa d'Aste

06 32283800 • info@astebabuino.it • www.astebabuino.it



13° Defilè per Auto d'Epoca "Città di Legnago"



1 LUGLIO 2023

LEGNAGO

VERONA

Manifestazione
a calendario ASI

"Manovella d'Oro 2019"
"Encomio 2021"



Info: 349 8547045
veterancarclublegnago@yahoo.it



ASSICURIAMO LA TUA STORIA

CONVENZIONE DEDICATA AI COLLEZIONISTI ISCRITTI ASI CON
PREMI A PARTIRE DA 100€

QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM



Per Te S.r.l.
Via Beaumont, 30 - 10143 Torino - T +39 011 0883111 - F +39 011 0883110
info@pertesicuro.com - perte@legamati.it - www.pertesicuro.com
Iscrizione al registro degli intermediari Per Te S.r.l. n. A00039493 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Ticconi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000270367 dal 22/04/2007
Ticconi Roberto Numero Iscrizione RUI A000186705 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.rui.it

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

COPERTURE ALL RISK OPZIONALI

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

170 ANNI DALL'INVENZIONE DEL MOTORE BARSANTI E MATTEUCCI: EVENTI E INIZIATIVE

Per datare un'invenzione, sia da un punto di vista storico che giuridico, dobbiamo fare riferimento ad una certificazione da parte di un ente terzo riconosciuto da uno Stato, evento che di regola corrisponde ad un brevetto.

Nel caso specifico di Barsanti e Matteucci la storia è molto più particolare ed affascinante perché la data (5 giugno 1853) fa riferimento alla lettura pubblica di una lettera (datata 4 giugno 1853) scritta da P. Barsanti e dall'ing. Matteucci per "fissare in modo autentico la data di alcuni nostri esperimenti sui quali per ora ci giova mantenere il segreto". La lettera e il plico annesso vennero inviati all'Accademia dei Georgofili di Firenze. L'Accademia dei Georgofili nacque nel 1753, ma successivamente il Granduca Pietro Leopoldo ne ufficializzò lo status per il suo programma di riforme in pieno spirito illuministico. In virtù di questa lettera il motore di Barsanti e Matteucci (nell'immagine) è universalmente riconosciuto come il 1° motore endotermico della Storia.

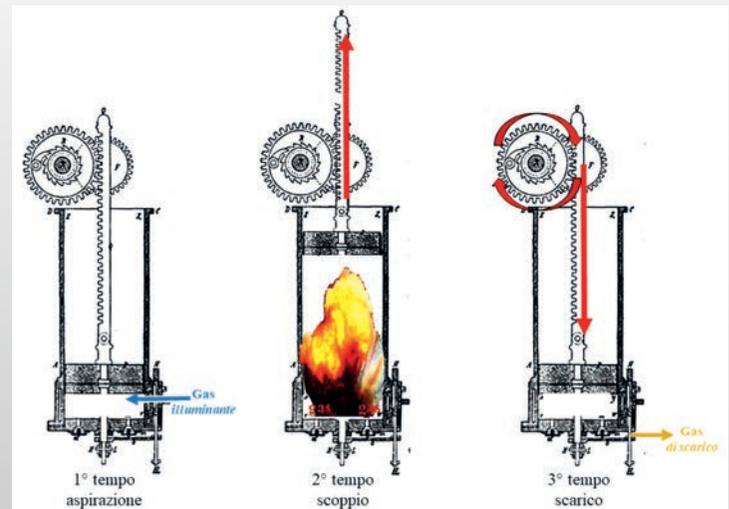
Per celebrare questo importante anniversario è nata una sinergia tra ASI Commissione Cultura e Fondazione Barsanti e Matteucci, con la partecipazione anche di Club federati.

Le iniziative da segnalare, promosse congiuntamente o separatamente, sono: **Convegni** 4 giugno Lucca e 30 settembre Firenze in occasione della "Notte dei Ricercatori" UniFi; **Visite Guidate al Museo** (Lucca Via S. Andrea 58 - 15 Aprile, 13 Maggio, 17 Giugno, 8 Luglio, 30 Settembre, 14 ottobre); **Scuole** Liceo Artistico Passaglia (Lucca) col Concorso "Un logo per il 170° anniversario del motore a scoppio Barsanti e Matteucci" e il Concorso nazionale per tesi di laurea "Il futuro del motore alternativo

a combustione interna nella prospettiva della sostenibilità energetica"; **Pubblicazioni** "Barsanti e Matteucci e l'invenzione del motore a scoppio" di P. Di Marco, G. Ferrara, A. Milazzo (Settembre 2023) - "Il motore a scoppio a fumetti" di Bigo (Settembre 2023).

www.barsantiematteucci.it

www.barsantiematteucci.it/1853-2023-170-anni-dallinvenzione-del-motore-a-scoppio/





VETERAN CAR CLUB TORINO



con i patrocinii dei Ministeri del Turismo e della Cultura

presentano

XVIV° IN MOTO SULLE ALPI

1-2 luglio 2023

per moto ante 1980



in collaborazione con



con il patrocinio



e con la collaborazione di



che inaugurerà la manifestazione con
l'apertura di un'asta on-line di motociclette

per informazioni e iscrizioni:

www.vcct.it - segreteria@vcct.it - l.massimo2006@libero.it - 333.79.100.91



ASI MOTOSHOW 2023 SI PARTE PER LA 20[^] EDIZIONE!

DAL 12 AL 14 MAGGIO, LA STORIA DELLA MOTO TORNA IN PISTA A VARANO DE' MELEGARI.

ASI MotoShow è pronto a ripartire per la 20^a edizione, in programma dal 12 al 14 maggio 2023 all'Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. L'evento dell'Automotoclub Storico Italiano riporterà in pista la storia del motociclismo mondiale, dalle origini ad oggi: migliaia di motociclette e di appassionati sono pronti ad invadere i paddock del circuito emiliano, dove si potranno ammirare mostre tematiche, incontrare i grandi campioni di tutti i tempi e dove si vivrà la magica atmosfera del motociclismo più genuino. È stata riconfermata anche quest'anno la partnership tra ASI e Yamaha, presente al MotoShow 2023, così come l'ormai immancabile Team Laverda. Oltre a queste blasonate motociclette sportive ci saranno anche le motociclette centenarie e non solo, ci sarà anche la Polizia di Stato con le motociclette storiche del loro parco veicoli. Al momento di andare

in stampa le iscrizioni non erano ancora chiuse, ma si iniziavano già a delineare numeri imponenti, con oltre 800 motociclette partecipanti, che faranno "cantare" i loro motori nel paddock e sul circuito, durante le batterie di giri non competitive. Quest'anno sono state accettate più motociclette rispetto a tutte le edizioni passate e l'attesa è febbrile: si preannuncia davvero un'edizione da record. Molteplici come sempre le iniziative dei club, che presenteranno mostre tematiche e fotografiche, oltre a mezzi unici e da museo. L'ASI MotoShow è infatti una delle occasioni più grandi per poter vedere un parco mezzi altrimenti destinato ai musei: si possono sentire ruggire in pista motori centenari e propulsori da competizione, insomma, un vero tuffo nel passato, fra odore di benzina e di olio bruciato, vera manna per gli appassionati di due ruote. ■





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



Jesolo, 19-20-21 Maggio 2023

10° ASI GO-KART SHOW

Coppa dei Campioni

JESOLO pista azzurra

Tony Historic Cup Pre 2000 Presented By: TONY//KART

A JESOLO LA GRANDE FESTA DEI KART ASI

DAL 19 AL 21 MAGGIO L'ASI KARTING GROUP ORGANIZZA L'EVENTO DI PUNTA DEL SUO CALENDARIO MANIFESTAZIONI, LA "COPPA DEI CAMPIONI" ALLA PISTA AZZURRA DI JESOLO.

Ormai da 10 edizioni l'evento che celebra i piccoli ma pepati mezzi da competizioni propedeutici ai campionati del Motor Sport in tutto il mondo, i Kart, è per antonomasia la Coppa dei Campioni, che si tiene in un circuito - sempre dedicato solo a questo tipo di mezzi - leggendario, la Pista Azzurra di Jesolo, sulla costa veneta (qui hanno corso, fra gli altri, Senna e Schumacher). Quest'anno i riflettori sulla divertente striscia d'asfalto si accenderanno dal 19 al 21 maggio e vedranno risplendere telai, motori e - per quelli che ce l'hanno - carrozzeria di circa 200 go-kart di tutte le epoche, a partire dai primordiali degli anni '50 fino ai pepati bicilindrici dei primi '2000.

Quello di Jesolo, che celebrerà anche l'attività del rinnovato ASI Karting Group, è solo uno degli appuntamenti del fitto calendario approntato su piste sparse lungo tutto lo Stivale e promosso dall'apposita commissione ASI (trovate tutte le date qui di fianco).

CALENDARIO 2023 MANIFESTAZIONI ASI PER GO-KART STORICI

19 marzo, Circuito di Pomposa (FE)
63° Anniversario della pista

23 aprile, Pista dell'Adriatico (PE)
2° Balen Day

7 maggio, Circuito di Pomposa (FE)
Memorial Geki

19-21 maggio, Pista Azzurra di Jesolo (VE)
ASI Go-Kart Show - Coppa dei Campioni

23 luglio, Circuito di Pomposa (FE)
1° Raduno Estivo

10 settembre, Pista Salentina di Ugento (LE)
1° Salento Storico

24 settembre, Pista Happy Valley Cervia (RA)
1° Revival Historic Kart

7 ottobre, Karting Track Franciacorta (BS)
14° Historic Master Go-Kart

5 novembre, Circuito di Pomposa (FE)
Memorial Tony & Kali

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**



I carburanti alternativi come gli e-fuels sono ormai una realtà nelle competizioni.

AUTO ELETTRICA & CARBURANTI ALTERNATIVI

LE POSIZIONI DEI GOVERNI E DELLE ASSOCIAZIONI E IL DESTINO DEI VEICOLI STORICI



Alberto Scuro con il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin all'assemblea ANCI tenutasi a Bergamo lo scorso autunno.

CERCHIAMO DI FARE CHIAREZZA SUL FUTURO DELLA MOBILITÀ EUROPEA ALLA LUCE DEGLI ULTIMI SVILUPPI RIGUARDANTI IL REGOLAMENTO EUROPEO CHE PREVEDEVA IL BANDO ALLA PRODUZIONE DI AUTO E VAN CON MOTORI TERMICI A PARTIRE DAL 2035.

Il 14 febbraio scorso il Parlamento Europeo ha deciso di confermare il piano Ue sul blocco definitivo alla vendita di auto e altri veicoli inquinanti (a benzina e diesel) di nuova immatricolazione a partire dal 2035.

E, dal giorno dopo, sono iniziati i dubbi e gli interrogativi sulle conseguenze di questa decisione e sulla sua efficacia dal punto di vista ambientale. I dubbi erano già stati espressi in precedenza dai principali attori dell'automotive, con in testa i Costruttori che, comunque, si sono adeguati già da tempo, rinnovando i loro prodotti e proponendo una gamma sempre più ampia di vetture elettriche.

A livello politico, il Governo italiano ha dichiarato ufficialmente la propria posizione contraria alla proposta di Regolamento europeo che prevedeva il bando alla produzione di auto e van con motori termici al 2035. Il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, ha chiarito che «...pur condividendo gli obiettivi di decarbonizzazione, l'Italia sostiene che i target ambientali vadano perseguiti attraverso una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa, pianificata e guidata con grande attenzione, per evitare ripercussioni negative per il Paese sia sotto l'aspetto occupazionale che produttivo. L'Italia ritiene inoltre che la scelta dell'elettrico non debba rappresentare, nella fase di transizione, l'unica via per arrivare a zero emissioni. Il successo delle auto elettriche dipenderà molto da come diventeranno accessibili a prezzi concorrenziali. Una razionale scelta di neutralità tecnologica a fronte di obiettivi ambientali condivisi deve consentire agli Stati membri di avvalersi di tutte le soluzioni per decarbonizzare il settore dei trasporti, tenendo conto delle diverse realtà nazionali e con una più graduale pianificazione dei tempi. L'utilizzo di carburanti rinnovabili, compatibili con i motori termici contribuirà ad una riduzione delle emissioni senza richiedere inattuabili sacrifici economici ai cittadini» ha spiegato il ministro. Anche la Germania ha espresso i suoi dubbi e la questione sta evolvendo coinvolgendo un numero sempre maggiore di Paesi che producono automobili.

IL PRINCIPIO DI NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

L'Unione Industriali di Torino - luogo emblematico della produzione della componentistica europea - attraverso il suo presidente, Giorgio Marsiaj, sottolinea il ruolo importante delle aziende in questa transizione. "Nessuna contrarietà alla mobilità elettrica - spiega Marsiaj - e riteniamo il processo di decarbonizzazione doveroso, a patto che venga gestito perseguendo ogni soluzione possibile. È ciò che intendiamo quando invochiamo la neutralità tecnologica: è sbagliato puntare solo sull'auto elettrica, esistono altre opzioni, fra cui l'evoluzione dei motori tradizionali, e l'Europa dovrebbe stimolare la ricerca e l'innovazione verso idrogeno e biocarburanti".

"Serve una politica industriale italiana ed europea per l'auto e sul più ampio tema della mobilità - conclude Marsiaj - orientata a criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale, capace di dare anche risposte immediate, a partire dalla necessità di svecchiare il parco circolante".

UN INTERESSANTE CONVEGNO AL POLITECNICO DI TORINO

Giovedì 2 marzo Car&Giver ha organizzato al Politecnico di Torino un convegno dal titolo "L'auto elettrica e ibrida tra falsi miti, realtà nascoste e vere opportunità".

Guido Saracco, rettore del Politecnico di Torino, ha introdotto l'argomento dicendo: "Continuo a pensare che l'Europa abbia fatto una scelta talebana sull'auto elettrica. Il Politecnico, anche grazie ai fondi Pnrr, è in prima linea per guidare l'innovazione in questo settore chiave, cercando soluzioni concrete e praticabili a supporto delle imprese".

Molto interessante la relazione di Fabio Mingrino, ingegnere nucleare, che ha analizzato le fonti di produzione d'energia italiane ed europee, paragonandole a quelle di Cina e Stati Uniti dimostrando l'attuale dipendenza dai combustibili fossili, che, di riflesso, impattano sulle emissioni delle auto elettriche. Mingrino ha anche calcolato quanta energia servirebbe per sostenere il fabbisogno di un parco circolante come quello italiano se fosse interamente elettrico: si parla di circa 40 TWh per una percorrenza annua media di 10 mila chilometri, cioè un ottavo della richiesta energetica italiana nel 2018, pari a 321 TWh.

Nella sua conclusione Renzo Porro, ideatore di Car&Giver, ha considerato che l'elettrico può essere anche un'opportunità di crescita se integrata a un sistema che prevede una maggiore attenzione verso i metodi di generazione dell'energia necessaria.

I COSTRUTTORI

Come stiamo vedendo tutte le Case automobilistiche stanno rinnovando la gamma proponendo l'elettrificazione della gamma. Quasi tutti hanno un programma che prevede il raggiungimento dell'obiettivo nei termini previsti, ma i dubbi sull'efficacia in termine ambientale permangono. Luca De Meo CEO Renault e presidente dell'ACEA, l'associazione europea dei Costruttori di automobili.

"Secondo noi il nemico è la CO₂, non una tecnologia o un'altra. Per questo difendiamo il principio di neutralità tecnologica che ha sempre sotteso le regole del gioco. Il regolatore dovrebbe dirci dove andare, non come. Questo sta agli esperti e agli ingegneri".

"Vogliamo riaprire il dialogo tra le istituzioni ed i costruttori, per far sentire la nostra voce e poter avanzare insieme. Bisogna costruire il futuro e non regolare il passato. Uno dei miei principali obiettivi come Presidente dell'ACEA è proprio questo, riportare la voce dell'industria automobilistica nel dibattito".

E LE STORICHE?

La FIVA sta lavorando con le istituzioni europee per salvaguardare la possibilità di far circolare i veicoli storici anche dopo il 2035. Da tempo la federazione internazionale sta seguendo gli sviluppi della tecnologia dei carburanti alternativi, che rappresentano la possibilità di continuare anche in futuro remoto a far circolare i motori endotermici. ➤



Nel World Rally Championship si stanno diffondendo gli e-fuels.



Così come in F1.



Luca De Meo CEO Renault e presidente dell'ACEA, l'associazione europea dei Costruttori di automobili.



I CARBURANTI ALTERNATIVI SONO QUASI UNA REALTÀ

di Marcello Bodini

Quando parliamo di lotta al riscaldamento globale ed al cambiamento climatico, ci stiamo riferendo alla riduzione delle emissioni di gas serra, ma il discorso non si limita solo a questo.

Diventare "neutrali dal punto di vista climatico" significa infatti ridurre il più possibile le emissioni di gas a effetto serra e compensare le emissioni rimanenti, al fine di ottenere un bilancio di emissioni nette pari a zero.

Il riscaldamento globale è quindi l'aumento netto, causato dalle sole attività umane, delle temperature medie globali dell'aria e del suolo in prossimità della superficie superiori a quelle dovute all'effetto serra naturale.

L'aumento di temperatura è dovuto principalmente a quattro processi di riscaldamento di natura antropogenica legati a:

- le emissioni di gas serra, quali CO₂, metano, alogeni, ozono (quest'ultimo gas in particolare non viene emesso, ma si forma chimicamente a partire da altri componenti chimici emessi da attività umane);
- le emissioni di particelle in forma di aerosol contenenti componenti chimiche che assorbono le radiazioni solari: parliamo del Black Carbon (BC) e del Brown Carbon (BrC), prodotti dalle combustioni incomplete di carburanti quali diesel, benzina, jet fuel, kerosene, gas;
- l'emissione di calore da attività quali reazioni nucleari per la produzione di energia, combustione nel più largo termine della parola e dissipazione di calore da conduzione di elettricità;
- l'effetto di surriscaldamento urbano, dove la copertura sempre più del suolo con i cementi causa un aumento delle temperature per via dell'impossibilità dell'evaporazione dell'acqua contenuta nel suolo e/o della traspirazione delle piante.

Il pacchetto di riforme Fit for 55 promulgato dall'Unione Europea prevede la regolamentazione economico-sociale per la lotta al cambiamento climatico e alla riduzione delle emissioni di gas serra.

Il nome di tale pacchetto deriva dall'obiettivo che esso stesso si pone: riduzione del 55% entro il 2030 delle emissioni di gas serra negli stati dell'Unione Europea, rispetto ai valori benchmark registrati nel 1990, e di rendere l'Europa neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050.

2050 è la pietra miliare della lotta al cambiamento climatico: Fit for 55 si inserisce infatti in scia a quanto ratificato dagli accordi di Parigi 2015 sui cambiamenti climatici, il primo accordo vincolante a livello internazionale che porta tutte le nazioni firmatarie, europee ed extraeuropee, ad intraprendere un percorso di innovazione comune per combattere i cambiamenti climatici e adattarsi ai suoi effetti.

I Paesi aderenti agli accordi di Parigi mirano quindi a raggiungere il picco globale delle emissioni di gas serra il prima possibile per raggiungere un mondo neutrale dal punto di vista climatico entro la metà del secolo, il

2050 appunto.

Tale obiettivo si traduce numericamente nel limitare il riscaldamento globale al di sotto dei 2 gradi Celsius, rispetto ai livelli preindustriali.

È quindi figlio questo contesto lo stop alla vendita delle nuove auto a benzina e diesel a partire dal 2035.

Da quella data in poi, solo vetture a zero emissioni di CO₂ potranno essere immatricolate e pertanto non potranno essere più alimentate con i combustibili fossili che conosciamo.

L'odierna industria automobilistica punta molto sulla mobilità elettrica, che è identificata come motorizzazione di riferimento per il raggiungimento degli obiettivi prefissati dagli accordi internazionali; i veicoli elettrici, infatti, non emettono né gas serra né elementi inquinanti dannosi alla salute, quali il black carbon ed il brown carbon citati precedentemente, noti ai più come "microparticolato".

La realtà dei fatti mostra però sempre più chiaramente come la totale elettrificazione della mobilità non sia, allo stato attuale, la soluzione definitiva per superare le difficoltà legate alle emissioni di gas serra.

Questa considerazione deriva da una valutazione in termini di "impronta carbonica".

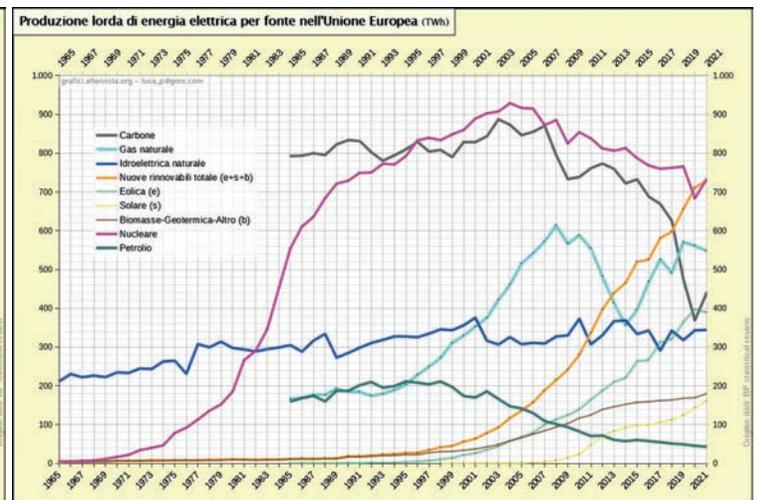
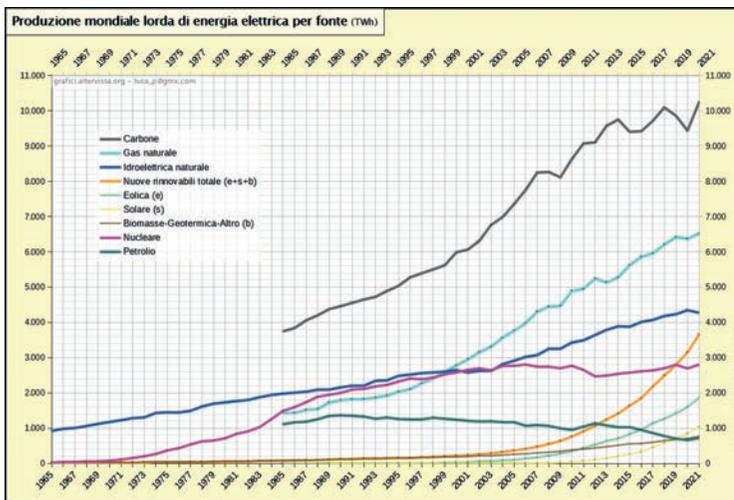
L' "impronta carbonica", o "carbon footprint", è il parametro utilizzato internazionalmente per stimare le emissioni gas serra causate da un qualsiasi prodotto ed è espresso in tonnellate di CO₂ equivalente.

Analizzando l'intero ciclo vita di un veicolo elettrico in termini di "impronta carbonica", quindi dalla estrazione e lavorazione della materia prima per produrlo sino alla sua rottamazione, insieme agli adeguamenti necessari che andrebbero apportati all'infrastruttura della rete elettrica al fine di rendere sostenibile la mobilità nel suo complesso, si nota come la sola elettrificazione della mobilità attualmente non sia la soluzione sostenibile in grado di soddisfare le sempre più gravose esigenze di mercato.

Nonostante sia quindi assolutamente necessaria l'introduzione dei veicoli elettrici al fine di raggiungere gli obiettivi posti da Parigi 2015, la struttura attuale per la produzione, l'utilizzo ed il mantenimento di questi veicoli non è abbastanza sviluppata da poter sopperire all'entità della richiesta.

Come sviluppare quindi una strategia alternativa, in grado di sopperire a questo attuale gap e senza incorrere in un tragico bagno di sangue economico-climatico? Una via che sta prendendo sempre più forza e consenso prevede la sostituzione dei carburanti diesel e benzina di derivazione carbon fossile con nuovi carburanti ecosostenibili, in toto compatibili con la tecnologia e le infrastrutture che da più di 150 anni contraddistinguono la mobilità quotidiana che tutti conosciamo.

Schema produzione elettrica mondiale secondo le risorse utilizzate. A destra, lo stesso schema ma su scala europea.



Questi carburanti, che assumono la denominazione di “drop-in fuels”, sono sostenibili e quindi in accordo con gli obiettivi di Parigi 2050 in quando sono prodotti utilizzando carbonio di riciclo, ricavato da biomasse o direttamente da azioni di “cattura”, o “carbon capture”, direttamente dall’atmosfera.

Al momento della combustione di questi innovativi drop-in fuels, infatti, la quantità di CO₂ prodotta è pari alla quantità di anidride carbonica inizialmente assorbita dalle piante da cui è stata derivata attraverso la fotosintesi, o direttamente dagli impianti industriali di carbon capture. In questo modo si ottiene un bilancio di emissioni nette pari a zero: la quantità di gas serra rilasciata nell’atmosfera viene neutralizzata mediante il riutilizzo del carbonio “catturato” per la produzione dei carburanti stessi.

Sono attualmente in fase di sviluppo diverse tipologie di questi carburanti, che differiscono tra loro in termini di materia prima per la realizzazione, procedura di realizzazione, fonte di energia per la realizzazione ed utilizzo; le principali tipologie che li contraddistinguono sono Bio-fuels, Advanced biofuels, Carburanti Sintetici ed E-fuels. La particolarità assoluta che li contraddistingue è la possibilità di immediato utilizzo di questi carburanti nei motori che conosciamo senza incorrere in modifiche a livello meccanico del propulsore o a livello di gestione elettronica, al fine del corretto funzionamento senza incorrere in rotture o ad un veloce deperimento, per vetture di qualsiasi età.

Tuttavia, a causa della varietà delle diverse materie prime utilizzate, dei processi coinvolti e delle fonti di elettricità che alimentano tali processi, attualmente è ancora in via

di definizione quali di questi combustibili siano veramente sostenibili e di quali perseguire lo sviluppo affinché la produzione possa essere in grado di soddisfare le richieste di mercato, in totale accordo con gli obiettivi di Parigi 2050.

Dove testare quindi rapidamente ed efficacemente questi prodotti che potrebbero dare una svolta nel raggiungimento della neutralità climatica, per ottenere una risposta chiara rapida ed efficace? Ancora una volta il mondo delle corse ci viene in soccorso, imponendosi nuovamente come assoluto banco di prova principale per lo sviluppo e l’introduzione delle future tecnologie dei carburanti.

Le tre massime serie che rappresentano le discipline regine della velocità, Formula 1, World Rally Championship WRC e World Endurance Championship, stanno infatti già perseguendo con forza questa direzione.

Nel mondo dell’Endurance, Total ha introdotto nel 2022 un nuovo carburante rinnovabile a base di etanolo, prodotto a partire dagli scarti del processo di fermentazione del vino, in grado di raggiungere prestazioni assolutamente simili, in termini di densità di energia e di numero di ottani, ai carburanti classici derivanti dal carbon fossile utilizzati nel campionato sino al 2021, e direttamente utilizzabile su qualsiasi tipo di motorizzazione, dal motore turbo all’aspirato.

Il World Rally Championship sta invece assistendo ad una fase di comparazione delle performance tra i carburanti Advanced Biofuels ed i classici carburanti da carbonfossile, analizzandone l’applicazione sia per motori turbo che per motori aspirati, al fine di introdurli in pianta stabile a regolamento per i prossimi anni.

Ultimo ma non per importanza, il campionato di Formula 1, il campionato a livello mediatico più impattante al mondo, al giorno d’oggi utilizza già carburanti costituiti da una percentuale di biofuels e, a partire dal 2026, il regolamento ammetterà esclusivamente 100% Advanced Sustainable Fuels, al fine di raggiungere entro il 2030 il dichiarato obiettivo di campionato carbon neutral.

Nolente o dolente, quindi, l’attuale riscaldamento globale è avvisato: il mondo degli appassionati del motore a combustione interna, internazionalmente chiamato ICE Internal Combustion Engine, sono sempre più agguerriti a mantener viva la propria passione con il profumo ed il suono che, tra tutte le arti, lo contraddistinguono, in totale accordo con gli accordi climatici e contando su quanto creato e sviluppato in quasi due secoli di storia. ■



2023



ALTO ADRIATICO

MOTORI D'EPOCA

RASSEGNA MEZZI DI TRASPORTO STORICI E ACCESSORI

Fiera di Pordenone

22-23 aprile

Acquista il biglietto online e risparmia
www.motori-epoca.it

in contemporanea con



Pordenone Fiere
Exhibitions since 1947

PEUGEOT FESTEggia 130 ANNI IN ITALIA

Il 21 febbraio 2023 al MAUTO di Torino la Peugeot ha festeggiato 130 anni di presenza in Italia. Il 2 gennaio 1893 è giunta in Italia la PEUGEOT Type 3 telaio 25 ordinata dal Conte Gaetano Rossi di Schio e da quel momento è iniziata la motorizzazione della mobilità nel nostro Paese, grazie alla prima auto a petrolio in assoluto a circolare sul nostro territorio. La scoperta di questo primato della Casa del Leone è stata opera di uno dei fondatori nonché segretario del Club Storico PEUGEOT Italia, Fabrizio TAIANA che, a Parigi ad inizio 2000 per consultare i registri di produzione, notò quello che per decenni era passato come una vendita fatta in terra francese. Il luogo di destinazione "Rochette" era in realtà Piovene Rocchette, in provincia di Vicenza, e quel telaio numero 25 era stato consegnato ad un certo Rossi. Cognome diffuso, certamente, ma sicuramente meno delle persone che, all'epoca, potevano permettersi

un veicolo così innovativo e costoso (5.552,20 Franchi Francesi, equivalenti a 6 anni di stipendio di un operaio) e la ricerca, oltre ad attribuire l'acquisto al Conte Gaetano Rossi di Schio, portò poco dopo anche ad un'altra scoperta.

Quella PEUGEOT Type 3 telaio 25 esisteva ancora ed era custodita da decenni all'interno del Museo Nazionale dell'Automobile, a Torino, catalogata in maniera non precisa a causa, probabilmente, di targhette applicate in occasione di restauri avvenuti durante i decenni successivi alla costruzione.

Tutta la storia è stata raccontata da Taiana nel libro della Libreria ASI "La prima auto a circolare in Italia", che è stato consegnato ai giornalisti intervenuti.



La Peugeot Type 3 insieme alla nuova Peugeot 408.

STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO

UNA GIORNATA PER RICORDARE ENRICO MATTEI (E LA SUA GIULIETTA)



L'Alfa Romeo Giulietta di Enrico Mattei.

Da sinistra: il presidente del CAMSA Franco Casamassima, Aroldo Curzi Mattei, il Presidente degli Stati Generali del Patrimonio Italiano Ivan Drogo Inglese e il Sindaco di Matelica Massimo Baldini.

L'Alfa Romeo Giulietta di Enrico Mattei, presidente ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) dal 1953 al 1962, fu la protagonista del suo ultimo viaggio per raggiungere l'aeroporto milanese di Linate. Con il Club Auto Moto Storiche Ancona e con la Fondazione Mattei (rappresentata dalla famiglia Curzi Mattei) è stato possibile trascorrere una giornata a Matelica (domenica 5 marzo nelle Marche) per riscoprire la figura e la storia di Enrico Mattei e celebrare l'ingresso della Fondazione negli Stati Generali del Patrimonio Italiano.

Presenti all'evento organizzato dal CAMSA, il suo Presidente Franco Casamassima, il Sindaco di Matelica Massimo Baldini, l'Assessore Maria Boccacini, la nipote di Enrico Mattei Rosangela e il Presidente degli Stati Generali del Patrimonio Italiano Ivan Drogo Inglese. Tutti i partecipanti hanno poi potuto visitare il Museo Mattei.

E, molto presto, alla Giulietta verrà rilasciato il Certificato di Identità ASI con l'immancabile Targa Oro!



2023 4° 2023

SULLE STRADE DELLA LEGGENDA

LEGEND collisenesi

20-21 MAGGIO 2023

Quando la Toscana diventava il palcoscenico mondiale della passione. Fra gli anni '20 e gli anni '50 con "la Corsa più bella del mondo" e negli anni '80 con il "Campionato del Mondo Rally"

...Guidare nella Leggenda...

Evento Turistico Culturale con Prove

legendcollisenesi@gmail.com • Legend Eventi +39 3290115122 • #legendcollisenesi



SIENA MOTORI



Fior di Montalcino.



RISTORANTE
"La finestra"

Te ASSICURIAMO
LA TUA STORIA

LEGEND
collisenesi
... due e quattro ruote che muovono lo spirito ...
Montalcino (SI)

EVENTO A CALENDARIO

Con il patrocinio di:



Comune di Siena



Comune di Murlo



Comune di Montalcino

*Guelfi e Ghibellini
- pace fatta -*



6 - 7 maggio 2023

Una manifestazione turistica a Calendario ASI immersa nella bellezza, nella cultura e nella storia dei territori di Firenze e di Siena

Ogni informazione su: www.topolinoclubfirenze.it www.scamesiena.com



CLUB OROBICO

17°

RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

3° Memorial Folco Gibellini

6 MAGGIO 2023

Iscritto a calendario nazionale ASI



Broker di Assicurazioni



www.studiodentisticogambardella.it



www.mozzarelladiseriate.com



terme
di trescore

www.termeditrescore.it



www.ronzonisrl.it



www.siad.it



Oscar Pedretti - Private Banker
UFFICIO DEI CONSULENTI FINANZIARI
L.go Belotti, 5 - BERGAMO



www.italianoptic.it



SILVAUTO.IT

APERTE LE ISCRIZIONI inviare a: info@cluborobico.it
modulo su: www.cluborobico.it

100

ANNIVERSARIO

1923 2023

memorial Dino Sestini
BERGAMO
SAN VIGILIO
16 Aprile 2023



con il patrocinio del



COMUNE DI BERGAMO

Sponsor ufficiale





CITTA' DI PELLEGRINO TERME

XIII^o EDIZIONE su INVITO
15-16 Luglio 2023

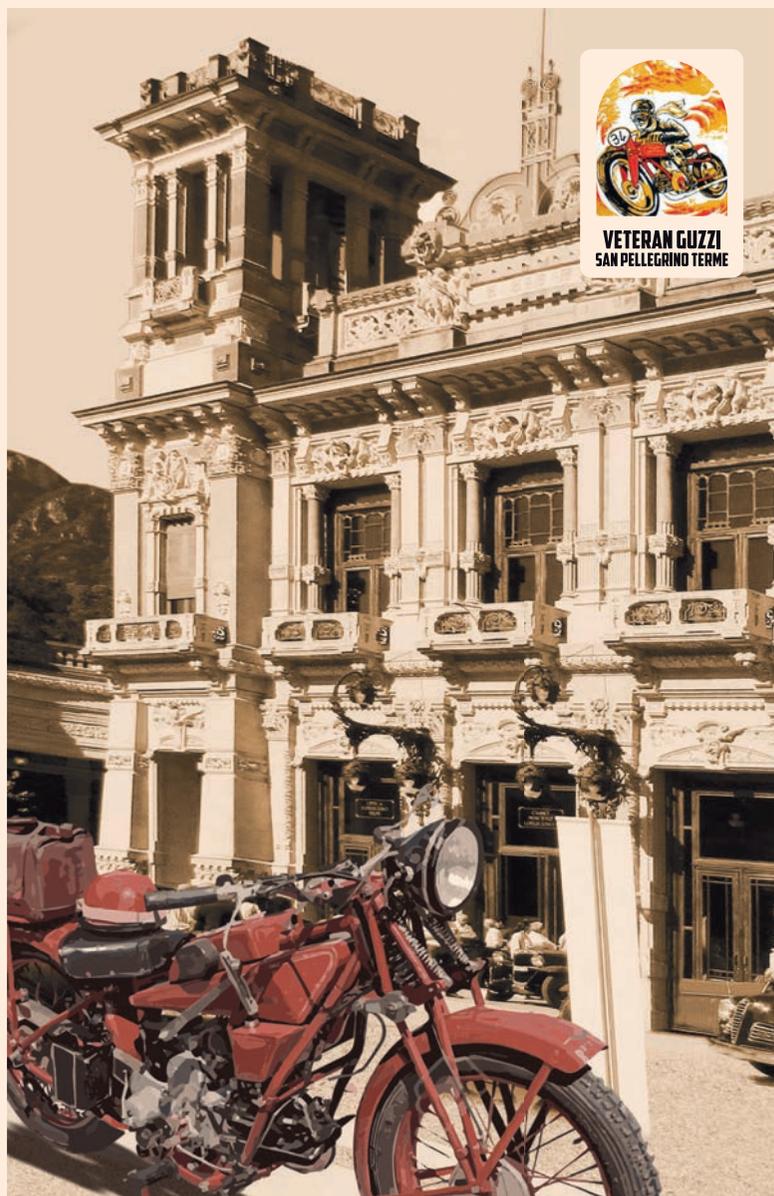
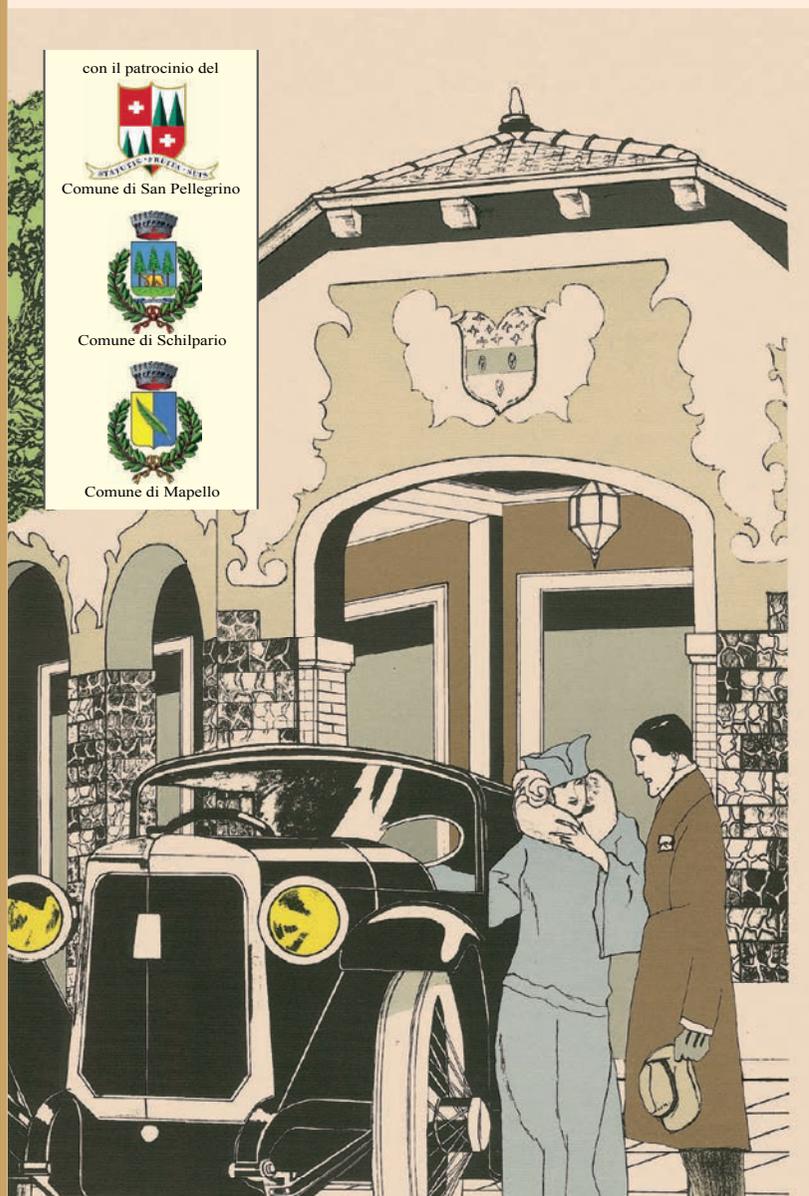


CIRCUITO TRICOLORE

CON IL PATROCINIO DI



Concorso di Eleganza per Auto e Moto D'epoca





Berger passeggia
con due ammiratrici.

GERHARD BERGER DAI CAMION DI PAPÀ ALLE F1

L'AUSTRIACO CORSE CONTRO PROST, MANSELL, PIQUET, SENNA, LAUDA
E FU CHIAMATO PER DUE VOLTE ALLA SCUDERIA FERRARI.

di Danilo Castellarin

«Quando arrivai alla Ferrari, nel 1986, nei pressi di Maranello mi trattarono come un sequestrato perché temevano che qualche giornalista appostato davanti alla fabbrica -e ce n'era sempre qualcuno- scattasse una foto. Così Marco Piccinini, col tono bonario e sorridente, disse all'autista di rallentare e mi chiese se mi dispiaceva una coperta sul volto. Io lo guardai un po' incuriosito ma dissi di sì, che potevo fare? E lui tirò fuori un plaid che aveva già preparato e mi coprì come una statua. Poi si lasciò scivolare sul sedile posteriore come aveva chiesto di fare a me e l'auto guidata dall'autista entrò discretamente nel cortile della Ferrari». Gerhard Berger racconta così i metodi agresti e bucolici di quarant'anni fa, quando ancora non erano diffusi i monovolume neri con i vetri schermati per trasportare i 'vip'. Il metodo Piccinini per ghermire i giornalisti funzionò. E dal 1987 Berger iniziò la sua prima stagione al Cavallino, a fianco di Michele Alboreto, con il quale ebbe un rapporto intermittente, tanto che al Gran Premio di Spagna venne richiamato dai vertici della scuderia per aver tenuto un comportamento scorretto nei confronti di Michele. Ma i Gran Premi, si sa, non sono delle zingare fra vecchi amici, tutt'altro, ed è noto che il primo avversario è proprio il compagno di squadra.

Per l'austriaco il primo approccio con le quattroruote avvenne sui kart di Riccione, dove la sua famiglia trascorreva le vacanze. «Il proprietario della pista ce l'aveva con me perché ero spericolato, tenevo il piede destro a tavoletta ed effettivamente gli sfasciai un certo numero di kart. Un giorno, molti anni dopo, tornai a trovarlo. Eravamo invecchiati entrambi e lui non mi riconobbe subito. Allora mi presentai e gli ricordai i vecchi tempi e fu molto tenero con me, arrivò a dirmi che quello era il giorno più bello della sua vita e mi perdonò i kart che gli avevo distrutto».

Dopo i kart, Berger corre in Alfasud. Viene aiutato da Helmut Marko, al quale si affida come manager. Marko, tutt'oggi ai vertici della Formula 1, il 2 luglio 1972 fu costretto a interrompere la sua carriera al Gran Premio di Francia che si correva a Clermont-Ferrand. Guidava una BRM e all'ottavo giro venne colpito da un sasso mentre tallonava Emerson Fittipaldi che, tagliando una curva, aveva proiettato del pietrisco, perforandogli la visiera del casco e danneggiandogli irrimediabilmente l'occhio sinistro. Da allora gli fu applicata una protesi oculare. Eliminato dalle gare, Marko si dedicò alla gestione di due hotel di famiglia a Graz, rientrando poi nel mondo delle corse come manager di giovani piloti austriaci

tra cui Gerhard Berger e Karl Wendlinger. E pensare che aveva in tasca un'opzione per entrare alla Ferrari nel 1973. Alla Ferrari arrivò invece Berger qualche anno dopo, prima corsa nel 1987, dopo aver corso in Formula 1 su ATS, Arrows e Toleman-Benetton. Alla Ferrari furono due le stagioni di Berger, la prima dal 1987 al 1989, la seconda dal 1993 al 1995, intervallate da alcuni anni in McLaren, a fianco del grande Ayrton Senna. «Nella mia carriera ho guidato contro i più forti, piloti come Lauda, Prost, Rosberg, Piquet, Mansell, Alesi. Però solo Ayrton aveva quello che io chiamo il 'killer instinct', che a volte riconosco in Verstappen. Senna era di un altro livello, anche rispetto a Prost. Concentrazione, abnegazione, velocità, continuità di prestazione lo rendevano irraggiungibile. Quando cominciammo a lavorare insieme capii che era di un'altra pasta, sempre veloce, esperto, allenato, concentrato. Però pensava soltanto a sé stesso. Con lui iniziai con grandissima cautela, ma non c'era nessuna possibilità da fare meglio di lui. Ricordo che quando decisi di ritornare alla Ferrari, Ayrton mi disse che nel giro di qualche mese sarebbe

arrivato anche lui ed io gli risposi di aspettare il più a lungo possibile, meglio ancora di arrivare a Modena quando io me ne fossi andato...». Al Gran Premio di Imola del 1989 la Ferrari di Berger uscì di pista a 280 km/h alla curva del Tamburello per la perdita di un'ala aerodinamica e prese immediatamente fuoco. «Io ero dentro immobile, l'abitacolo in fiamme. Mi salvarono per miracolo, grazie al coraggio degli uomini di Imola. Me la cavai con ustioni di secondo grado alle mani e alle braccia e una costola rotta. Ma quello che ricordo con più dolore è che mi telefonò Ayrton in ospedale e mi disse che avremmo dovuto fare qualcosa per migliorare le condizioni di sicurezza di Imola. Sappiamo tutti com'è andata a finire il 1 maggio 1994...». Oggi Berger è molto impegnato nell'azienda di trasporti che porta il suo nome ma il programma di Audi di entrare Formula 1 è in una fase cruciale e sono in molti a sostenere che il colosso tedesco vorrebbe proprio l'austriaco, dotato di capacità manageriali e carisma nel mondo della Formula 1, come super consulente, come lo fu Lauda per la Mercedes.

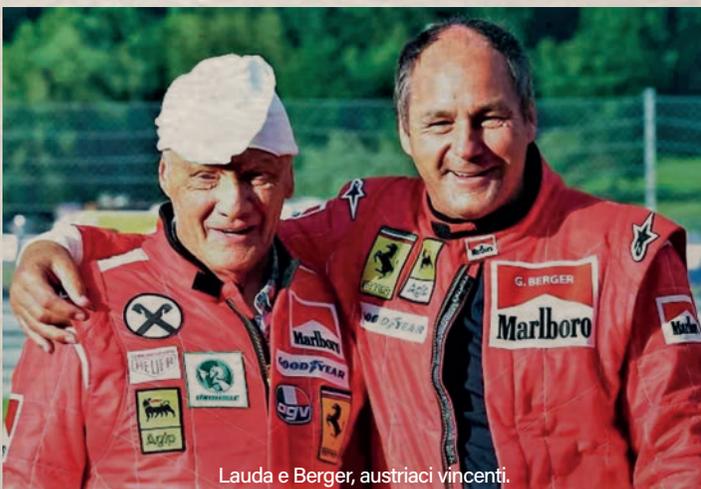
Berger in gara sulla Ferrari nella stagione F1 del 1987.



Berger, Prost, Alboreto e Senna.



Non furono solo sorrisi fra Alboreto e Berger, compagni e rivali nella squadra corse della Ferrari del 1987.



Lauda e Berger, austriaci vincenti.



Berger intervistato da Castellarin.



(Foto Museo Storico Alfa Romeo Arese La Macchina del Tempo)

NUOVO PROTOCOLLO D'INTESA TRA L'ARMA DEI CARABINIERI E L'ASI



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO



UNA NUOVA INTESA FRA LA FEDERAZIONE E L'ARMA PER LA REALIZZAZIONE DI ATTIVITÀ NELL'INTERESSE DELLA COLLETTIVITÀ.

L'Arma dei Carabinieri e l'Automotoclub Storico Italiano hanno siglato un nuovo protocollo d'intesa che disciplina la reciproca collaborazione nella realizzazione di attività nell'interesse della collettività. In particolare, Il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, Generale di Corpo d'Armata Teo Luzi e il Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, Alberto Scuro hanno sottoscritto un'intesa che impegna i Carabinieri e l'ASI a promuovere la valorizzazione culturale, storica e sociale della motorizzazione italiana, l'organizzazione di eventi su tematiche di interesse comune, con finalità educative e divulgative. Nell'ambito del progetto non mancheranno studi e ricerche congiunte sul motorismo storico, nonché lo scambio di informazioni sui veicoli di interesse storico e collezionistico.

Da parte sua, l'Arma fornirà assistenza e supporto per gli eventi organizzati dall'ASI e dai suoi Club Federati, oltre ad assicurare la partecipazione dei propri rappresentanti e dei propri veicoli storici. L'Automotoclub Storico Italiano sarà l'ente certificatore di riferimento per l'Arma, i cui veicoli - risultanti in possesso dei requisiti previsti

dai regolamenti tecnici dell'ASI - potranno ottenere i certificati che ne attestano le caratteristiche di storicità e di autenticità. Le prime 29 "Targhe Oro ASI" saranno consegnate alle auto e alle moto conservate dalla Legione Carabinieri Lazio. Entrambe le parti, inoltre, si adopereranno per favorire lo scambio di ogni informazione e documentazione utile per il corretto restauro dei veicoli militari.

Per l'attuazione del protocollo d'intesa - in vigore per i prossimi tre anni - saranno coinvolti, il Comando Generale dell'Arma e, per l'ASI, le Commissioni Tecniche, Manifestazioni e Veicoli Militari e il Gruppo Lampeggiatori Blu Storici.

Come hanno sottolineato il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, Gen. C.A. Teo Luzi e il Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, Alberto Scuro, l'iniziativa è davvero rilevante e prestigiosa. Per l'ASI e per l'intero settore saranno fondamentali il supporto e la collaborazione dell'Arma per conferire ancora più valore alle manifestazioni storico-culturali di ASI, così come il travaso di informazioni in ambito scientifico per poter tramandare correttamente la memoria dei veicoli. ■





L'Alfa Romeo Giulia fu la vettura che rivoluzionò il Nucleo Radiomobile.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)

IL MITO DELLE GAZZELLE DI STATO

DOPO LA FINE DEL SECONDO CONFLITTO MONDIALE, LA RIORGANIZZAZIONE DEL PARCO AUTO DELLE FORZE DELL'ORDINE È ORMAI NECESSARIA. PER QUALCHE TEMPO SI RIADATTANO I MEZZI MILITARI DISMESSI (COME LE FAMOSE JEEP WILLYS), MA È ORMAI NECESSARIO CHE SIA I CARABINIERI E SIA LA POLIZIA ABBIANO I LORO MEZZI. PER L'ARMA NASCERÀ L'EPOPEA DELLE MITICHE "GAZZELLE".

Quale miglior marchio, se non l'Alfa Romeo, poteva essere adeguato per vestire la divisa dei Corpi di Stato? E così fu: settant'anni fa le vetture del Biscione, iniziavano il loro servizio di Pronto Intervento. L'agilità e la velocità necessarie per la lotta alla criminalità prendeva forma, in maniera simbolica, con due animali: la "Pantera" e la "Gazzella". Se le Pantere erano le volanti della neonata Polizia di Stato, le Gazzelle erano le vetture in dotazione ai Carabinieri. La prima ad entrare in servizio ufficiale fu l'Alfa Romeo 1900, per la Polizia, che nel 1952 in virtù delle sue forme sinuose, il colore scuro e il motore potente si meritò a pieno titolo il nome "pantera". Pochi anni dopo, con le Alfa Romeo Giulietta arriva il debutto delle "gazzelle". La

1900 e la Giulietta sono le prime vetture dell'Alfa Romeo ad inaugurare un lungo sodalizio tra la Casa di Arese e le Forze dell'Ordine. Un marchio storico, caratterizzato dalla produzione di automobili potenti e veloci ma anche di rappresentanza: sono proprio questi gli elementi che lo fanno scegliere dallo Stato quale rappresentante delle entità atte al controllo del territorio e, in primis, alla difesa dei cittadini e al combattimento del crimine. Ma cerchiamo di ripercorrere con ordine la storia delle "Gazzelle", come vennero definite le volanti più veloci e prestanti che, negli anni, daranno un forte aiuto all'Arma dei Carabinieri nel contrasto alla criminalità e all'ingiustizia.



Orazio Satta Puliga, direttore della progettazione Alfa Romeo, a partire dal 1946 inizia a razionalizzare la produzione proseguendo l'opera impostata precedentemente da Ugo Gobbato, ma i tempi sono cambiati e l'Alfa Romeo viene trasformata in una vera realtà industriale. A lui l'onere e il merito di aver fatto risorgere l'Alfa dalle ceneri della guerra. Fino a quel momento l'Alfa Romeo si affidava a una produzione artigianale in cui ogni componente veniva realizzato in casa; Satta Puliga rivoluzionò il processo manifatturiero assegnando la componentistica ad aziende esterne abbattendo così i costi e riorganizzando le varie fasi produttive con le tecniche costruttive più efficienti.

L'Alfa Romeo 1900 aveva aperto la strada alla produzione in serie, ma è la Giulietta a dare un forte slancio all'Alfa Romeo come grande costruttore di automobili. A pilotare questa fase cruciale è Giuseppe Luraghi. Nato a Milano, Luraghi è stato uno stimato dirigente della Pirelli, era stato il direttore generale di Finmeccanica, la holding che controllava l'Alfa Romeo. Dopo due anni, trascorsi alla "Lanerossi", Giuseppe Luraghi torna in Alfa Romeo come presidente, ruolo che mantenne fino al 1974. L'organizzazione industriale venne ulteriormente rivoluzionata con l'arrivo del progettista e manager Rudolf Hruska e Francesco Quaroni che riorganizzarono i processi industriali. All'alba del miracolo economico italiano l'automobile era il traguardo più desiderato: le nuove Alfa Romeo non dovevano essere un prodotto accessibile solo a una ristretta élite, ma un oggetto aspirazionale, il possesso di un'Alfa Romeo doveva rappresentare la prova visibile del raggiunto benessere. In questo scenario prende forma la Giulietta, il modello della svolta: nel 1955 la nuova nata porta con sé le finenze tecniche e la tradizionale vocazione sportiva del Marchio facendo decollare le vendite. Più corta, più stretta e più leggera dell'Alfa Romeo 1900, la Giulietta introduceva Alfa Romeo nel segmento delle vetture di media cilindrata. La Giulietta spiccava sulle concorrenti per le sue linee moderne e filanti e per l'ottima abitabilità degli interni. Chiaramente su strada la Giulietta brillava per tenuta, ripresa e velocità. Il suo motore interamente in alluminio di 1,3 litri erogava 65 CV che le garantivano una velocità massima di 165 km/h. Alla luce di queste doti l'Alfa Romeo Giulietta venne impiegata dall'Arma dei Carabinieri per il servizio di pattugliamento anche se il termine Gazzelle con tutto ciò che ne consegue sarebbe arrivato tra un po'. ➤



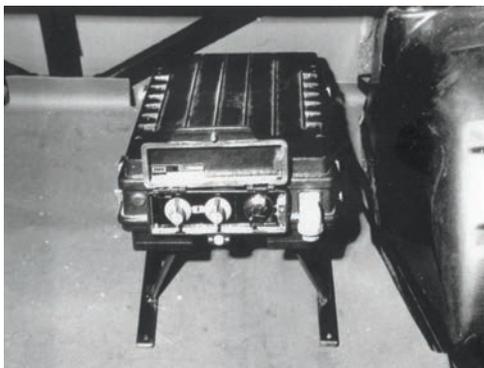
L'auto esordì nella versione 1600 Ti. La livrea ufficiale fu prima quella verde cachi poi quella, che diventerà classica e usata ancora oggi, blu con scritta e tetto bianco. L'agente sulla sinistra sta parlando alla ricetrasmittente collegata all'abitacolo da un cavo allungabile.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)



Sul tetto il lampeggiante blu e il faro brandeggiabile.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)



La sirena trova posto nel vano motore a sinistra e diffonde il suo suono tramite una griglia frontale che sostituisce entrambi i fari di profondità normalmente presenti sulle Giulia civili. Nel cofano trova posto la centralina dell'impianto radio direttamente collegata alle Centrali Operative.





L'Alfetta viene adottata come veicolo del Nucleo Radiomobile fin dal suo lancio nel 1972 (come si può vedere dall'esemplare 1ª serie con il classico "scudetto stretto"). È caratterizzata dai due lampeggianti sul tetto.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)

LA GIULIA

Soltanto un'auto rivoluzionaria avrebbe potuto replicare e sorpassare il successo della Giulietta. Per questa missione Orazio Satta Puliga organizzò la squadra che avrebbe messo a punto la nuova berlina media di casa Alfa Romeo: Giuseppe Busso, Ivo Colucci, Livio Nicolis, Giuseppe Scarnati e il collaudatore Consalvo Sanesi. Compatta e scolpita, la nuova Alfa Romeo Giulia proponeva uno stile unico: il frontale basso e la coda tronca erano frutto di attenti studi aerodinamici. "Disegnata dal vento" era slogan che accompagnò il lancio della nuova vettura sintetizzando il grande lavoro svolto per portare a compimento questo progetto. La ricerca aerodinamica svolta in galleria del vento, trovava conferme in un Cx straordinario per l'epoca: 0,34. Il motore bialbero 1.6 litri della Giulia era un'evoluzione del precedente quattro cilindri 1.3, dal quale si distingue anche per le valvole di scarico raffreddate con inserti al sodio. Satta Puliga portava brillantemente a termine la missione: con una produzione complessiva di oltre 570 mila vetture (più del triplo di Giulietta), la Giulia si rivelò un grandissimo successo. Autentica "icona pop" oggi è celebrata tanto per le sue caratteristiche quanto per le sue apparizioni cinematografiche in film polizieschi e thriller anni '70. Indimenticabile negli inseguimenti a sirene spiegate, nell'eterna nemesi tra "guardie e ladri", la Giulia diventa la "Gazzella" per eccellenza, sia nei film e sia nella dura realtà degli Anni di Piombo.

Ma ciò che più di tutto avrebbe elevato la Giulia a vettura fondamentale per la cultura e la società italiana, è proprio il suo ruolo di rappresentante della giustizia e della lotta al crimine nelle nostre strade. All'epoca, con l'avvento di

L'Alfetta in servizio sulle strade italiane impegnate nella tutela del cittadino.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)



L'Alfetta - qui raffigurata in piazza IV Novembre a Perugia - verrà adottata anche nella sua II serie.
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)
Sotto, la III serie con l'indicazione del numero unico di Pronto Intervento 112





Museo Storico Alfa Romeo, la galleria delle "Alfa in Divisa". A sinistra la 90, a destra la 75 e, in fondo, la Giulia.
(Foto Museo Storico Alfa Romeo Arese La Macchina del Tempo)

un'auto tanto moderna e prestante come la Giulia, le vetture dei Carabinieri iniziano ad essere equipaggiate con un impianto radio per il collegamento con la Centrale del nuovo Nucleo Operativo Radiomobile (N.O.R.M.). Nel gergo dell'Arma, il termine "gazzella" si riferiva al pilota del Nucleo Radiomobile: veloce, agile e resistente, ma in virtù di queste caratteristiche comuni, anche alla Giulia venne dato questo appellativo, diventando di fatto la prima "Gazzella" Alfa Romeo.

Nella Giulia, l'impianto radio trova alloggio nel bagagliaio, l'antenna sullo spigolo sinistro del cofano anteriore, mentre la sirena trova alloggio dietro una griglia (simile a quella delle Giulia Ti Super "Quadrifoglio") alloggiata al posto dei fari di profondità interni. Saranno diverse le versioni di Giulia adottate dal N.O.R.M., a partire dalle iniziali Ti per arrivare alle prestanti Super, compreso l'interessante prototipo di Giardinetta realizzato dalla carrozzeria Colli.

La Giulia entrerà in servizio a partire dal 1962, con le vetture dell'allora "Pronto Intervento" contraddistinte dalla livrea "cachi verde opaco", diventata nel '69 "verde felce lucido" e, infine, dal 1972 quella blu, tinta di base utilizzata ancora oggi, con tetto bianco. Sulla fiancata, sarà sempre presente la scritta bianca in stampatello maiuscolo "CARABINIERI", più o meno ampia, da un certo periodo accompagnata anche dallo scudetto a fondo rosso e blu, colore dell'Arma che inquadra la gazzella rampante.

Altre peculiarità della Giulia dei Carabinieri saranno il lampeggiante blu al centro del tetto e il faro brandeggiabile posto poco più avanti.

L'ALFETTA

Saranno numerosissime le automobili in dotazione, per i più svariati scopi, all'Arma dei Carabinieri (praticamente l'intera produzione Fiat, per esempio, dalla 600 alla 850, dalla 128 alla 125, dalla Ritmo alla Uno, dalla Punto alla Bravo) ma le Gazzelle, dalla Giulia in poi, saranno sempre e solo le Alfa Romeo.

La vettura che sostituì la mitica Giulia, fu l'Alfetta, un modello di grande successo che, ovviamente, andò presto a vestire la divisa dell'Arma dei carabinieri. Dal 1972, quindi subito, dall'inizio della produzione della versione civile, fu la vettura del Nucleo Radiomobile fino alla



La III serie dell'Alfetta è contraddistinta dal frontale unificato a 2 fari rettangolari.

(Foto Museo Storico Alfa Romeo Arese La Macchina del Tempo)

metà degli anni Ottanta circa ma non solo: andò a ricoprire anche numerosi altri ambiti operativi.

Quattro le serie che vennero impiegate, sempre con motorizzazione 1.8 a benzina, quella originaria. Si inizia con la leggendaria "Scudetto Stretto", si passa poi alla successiva con lo scudetto largo, alla 3ª serie caratterizzata da cerchi di nuovo disegno e fari rettangolari e alla 4ª serie con i paraurti a fascione. Per le scorte ai magistrati e alle personalità (per le quali erano comunque stati usati i modelli di derivazione Giulia come la 2000 del 1971) saranno impiegati esemplari dotati delle motorizzazioni 2 litri da 130 CV, utili a rendere l'Alfetta più agile, considerati i vari livelli di blindatura di questi modelli, tra l'altro perfettamente mimetizzate nel tessuto urbano con targhe normali e "abiti civili" (colori tratti dalla gamma per il mercato normale).

Fra le particolarità delle Alfetta, la presenza di due lampeggianti blu sul tetto e, a partire dalla 3ª serie, il numero unificato di Pronto Intervento "112", collocato con decalcomanie rosse sia sul parabrezza che sul lunotto. Sul tetto invece, compare invece il numero identificativo della vettura. È la Gazzella fornita all'Arma nel maggior numero di esemplari. ➤



75 e 90 saranno i modelli eredi delle leggendarie Giulia del Nucleo Radiomobile.
(Foto Museo Storico Alfa Romeo Arese La Macchina del Tempo)



La 75 avrebbe adottato i motori di 1,8 litri sia in versione a carburatori che iniezione elettronica I.E. (nell'immagine).
(Foto storica Ufficio Stampa Arma dei Carabinieri)



Nel 1997 il marchio Alfa viene rilanciato con la comparsa della bella 156, che diventerà subito la "spina dorsale" del moderno Nucleo Radiomobile. Sarà dotata di motore 2 litri Twin Spark (doppia accensione).

LE 90 E 75

Verso la seconda metà degli anni '80, la gamma delle berline Alfa Romeo viene razionalizzata con la presenza di tre vetture di dimensioni e segmenti differenti ma tutte derivate dalla meccanica dell'Alfetta: la Nuova Giulietta (che non farà mai parte del N.O.R.M.) e le più grandi 90 e 75.

La 90 entrò in servizio nel 1984 in versione base con motore 1.8, poi fu impiegata anche la versione Super, dal 1986, sempre con motorizzazione 1.8.

Altra degna erede della Giulia, fu la mitica Alfa Romeo "75", nata per festeggiare il settantacinquesimo anno di fondazione della Casa del Biscione, nel 1985: nell'Arma dei carabinieri l'Alfa 75 affiancò nel servizio di Pronto Intervento le ultime Alfetta 4^e serie e l'Alfa 90 per poi diventare la "spina dorsale" del Nucleo Radiomobile e di tutti i ruoli operativi dell'Arma. Invariata la sua livrea rispetto ai modelli precedenti.

Per l'Alfa 75 prima serie, la motorizzazione prevista era sempre la 1.8, utilizzata anche per la successiva versione, la 1.8 IE (1988). Il modello ebbe un notevole successo nel ruolo di gazzella del Nucleo Radiomobile e alcuni esemplari rimasero in servizio in determinate zone del territorio nazionale per oltre un decennio.

DALLA 155 ALLA GIULIA

Dopo l'acquisizione di Alfa Romeo da parte di Fiat, con buona pace dei puristi del marchio, nel 1992 la nuova berlina media del Biscione divenne la 155, vettura dalla linea filante e moderna ma nata sul pianale "Tipo 2" (lanciato appunto con la Fiat Tipo) quindi con trazione anteriore e motore trasversale. Nonostante questo l'auto stupì per le sue doti di tenuta e brillantezza (i motori erano sempre con accensione a doppia candela "Twin Spark") e sostituì degnamente le antenate al Nucleo Radiomobile. Rispetto al passato, la livrea della 155 prevedeva lungo la linea di cintura delle fiancate la presenza della saetta di colore rosso e nella parte finale il numero "112" a caratteri bianchi.

Il motore scelto fu sempre il 1.8, l'allestimento sempre base. Fu talmente apprezzata dai corpi dell'Arma che, oggi, pur non essendo più impiegata in N.O.R.M., è utilizzata come veicolo d'addestramento.

Dopo la metà degli anni '90, nonostante la meccanica ricalcasse quella generalista dell'intero gruppo Fiat (intanto allargata anche alle ammiraglie dell'Alfa come 164 e poi 166, comunque adottate per servizi di scorta, rappresentanza e magistrature), l'Alfa presentò una berlina destinata a rilanciare il Marchio, con un design emozionale, sportivo e compatto curato da Walter De Silva.

Uscita sul mercato nel 1997, la 156 entrò in servizio nei Nuclei Radiomobile dei carabinieri fin dall'inizio della sua produzione con la novità della motorizzazione: non più 1.8 bensì la 2.0 Twin Spark 16V cat. Ma il nuovo propulsore non fu l'unica novità della gazzella, infatti sul tetto del veicolo comparvero nuovi lampeggianti a faro rotante a luce blu incapsulati in una protezione anti rottura, la stessa protezione che fu applicata sul faro d'orientamento brandeggiante che non presentava più il



Con il lancio della nuova Giulia nel 2016, l'Arma riceve da FCA la veloce e prestante versione Quadrifoglio da 510 CV in due esemplari, per i Nuclei di Milano e Roma e adibita al trasporto veloce di organi fra gli ospedali.

Oggi la Giulia è entrata ufficialmente in servizio nelle Centrali Operative Radiomobile, allestite con motore 2 litri turbo benzina da 200 CV. Nell'immagine la consegna del primo esemplare con, da sinistra il Comandante della Regione Carabinieri Piemonte e Valle d'Aosta Aldo Iacobelli, il CEO di Alfa Romeo Jean-Philippe Imparato, il Presidente di Stellantis John Elkann e il Comandante Generale di Corpo d'Armata Teo Luzi. (foto media.Stellantis)

comando manuale sulla parte interna del tetto ma un comando automatico. Inoltre fu montato nella parte terminale esterna del tetto un nuovo pannello luminoso digitale a messaggio variabile. La livrea era sempre in bianco/blu ma il logo "112", a caratteri bianchi, venne sovrapposto alla saetta di colore rosso. L'Alfa Romeo 156 fu una delle ultime vetture a essere targata "E.I." e una delle prime a ricevere la nuova targa "CC", a fine 2000, quando l'Arma divenne la Quinta Forza Armata della Repubblica Italiana. L'Alfa Romeo 159 entrò nell'autoparco dell'Arma già nel 2005, anno della sua presentazione, con un largo utilizzo presso i Nuclei Radiomobili. Come per la 156, di cui la 159 è naturale erede, anche per questo modello i vertici scelsero una nuova motorizzazione, che per le vetture del Pronto Intervento era peraltro inedita: a gasolio, 2,4 JTDm a 5 cilindri in linea, la motorizzazione diesel più potente e, allo stesso tempo, parca nei consumi. Anche l'allestimento - con i bei cerchi in lega da 17" - presentava delle innovazioni: sul tetto comparivano nuovi led a luce blu e il faro brandeggiante d'orientamento era di nuove dimensioni come il numero identificativo. Fra le novità l'alloggiamento per la paletta sul pannello della portiera lato passeggero e il sistema di navigazione satellitare. L'auto venne usata anche per i ruoli di "Comando" (con livrea interamente Blu Arma) e per servizi d'istituto. Nel 2016 la volontà di FCA di riportare il marchio Alfa Romeo al prestigio e al blasone originari, ha portato alla nascita di una nuova serie di vetture, una berlina e un SUV di grandi dimensioni, basati su un'inedita piattaforma (cosiddetta "Giorgio") che ricalca i fasti del passato: trazione posteriore e motore anteriore longitudinale. Anche l'Arma non ha saputo resistere al richiamo della nuova prestazionale berlina Alfa Romeo, contraddistinta da un nome leggendario, Giulia e definita dagli addetti al settore una delle auto più piacevoli da guidare e dalla meccanica eccezionale: è stata prima



presentata in veste di prototipo nell'esclusiva versione "Quadrifoglio" dotata di un 2,9 litri V6 biturbo da 510 CV e caratterizzazione estetica dedicata - ne esistono due, una al Nucleo Radiomobile di Milano e una a quello di Roma, adibite al nobile scopo di trasportare velocemente organi umani tra le sale operatorie dei nosocomi di tutta Italia, guidate da operatori che si sono specializzati nella pista Alfa di Balocco con istruttori Maserati - e, dal 2022, in variante "d'ordinanza" dedicata al Nucleo Radiomobile, dotata del 2 litri turbo benzina dal 200 CV. Le nuove Giulia "Radiomobile" presentano parabrezza e porte anteriori blindati e gli altri cristalli antisfondamento. C'è poi una protezione anticoppio del serbatoio carburante, un nuovo pannello luminoso a messaggio variabile e lampeggianti con protezioni aerodinamiche. Le degne erede - a partire, appunto, dal nome - della sua antenata storica, che ebbe l'onore e l'onore di aprire l'epopea della Radiomobile. Le gazzelle continuano oggi a rappresentare la mobilità di un servizio di forza armata, l'Arma dei Carabinieri, che è un vanto dello Stato Italiano e sono elemento rassicurante e costante del panorama delle nostre strade, dove, negli anni, sono state protagoniste assolute di tutte le pagine fondamentali della storia del Nostro Paese. ■



ASSOCIAZIONE AUTO MOTO D'EPOCA "Sardegna"
XVI COPPA GENTLEMAN SARDI
19 - 20 - 21 MAGGIO 2023

encomio asi 2007

encomio asi 2009

Manovella d'oro 2010

Manovella d'oro 2012

Manovella d'oro 2013



ASSOCIAZIONE AUTOMOTO D'EPOCA "SARDEGNA"

V.le Sant'avendrace 255, Cagliari - Tel. e Fax 070/283181

sito web: <http://www.aeesardegna.org>

MANIFESTAZIONE TURISTICO CULTURALE PER AUTO STORICHE



Manovella d'oro 2014

Manovella d'oro
ad honorem 2015

Manovella d'oro
ad honorem 2016

Manovella d'oro
ad honorem 2017

Manovella d'oro 2021



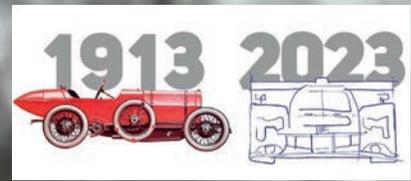
E-mail manifestazione:
manifestazioni@aaesardegna.org
E-mail segreteria:
posta@aaesardegna.org

 @AAE.SARDEGNA.CA

 @AAE.SARDEGNA.CA



L'attuale Isotta Fraschini tipo 6 posa davanti alla sede dell'azienda.

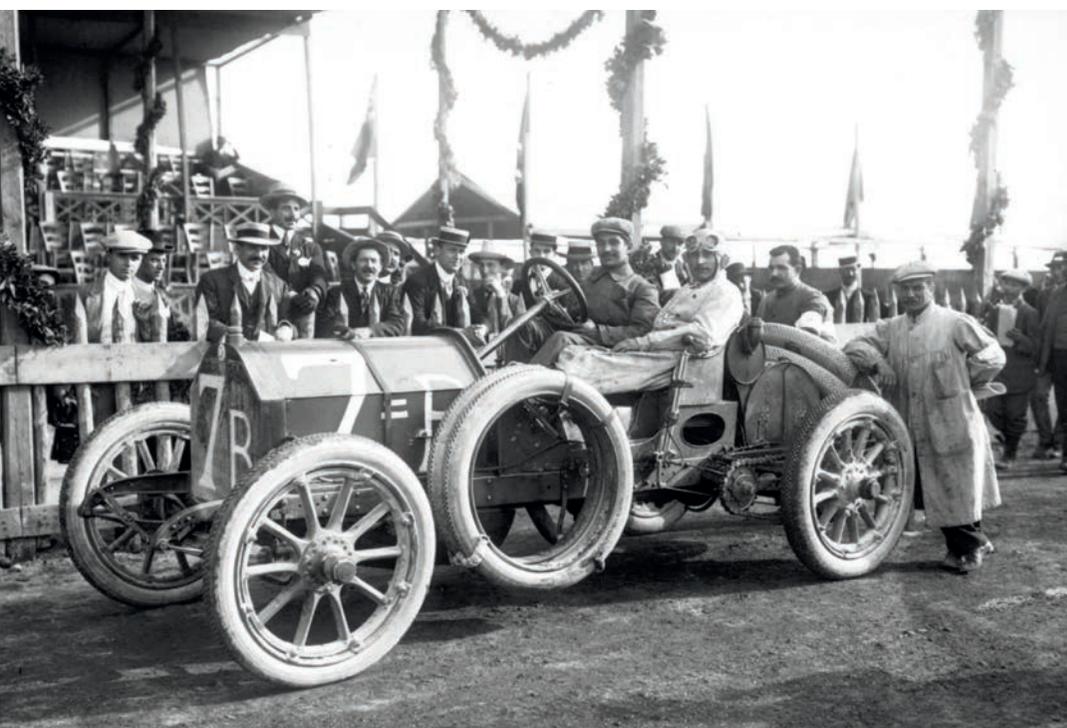


ISOTTA FRASCHINI UN RITORNO NEL SEGNO DELLA STORIA

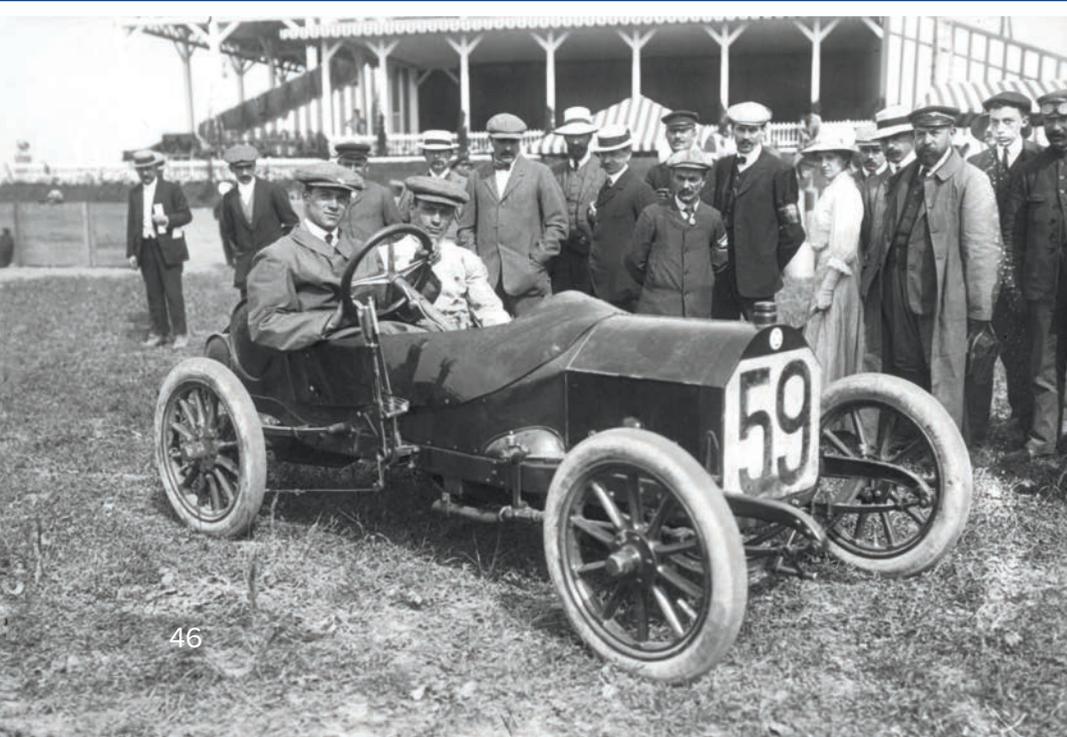
TANTE LE ANALOGIE CON LA NASCITA AI PRIMI DEL NOVECENTO DEL MARCHIO CHE DEBUTTERÀ CON LA TIPO 6 IN PISTA IN QUESTA STAGIONE. NEL PROSSIMO FUTURO ANCHE UNA VERSIONE STRADALE IN LINEA CON LA TRADIZIONE DI ESCLUSIVITÀ.

di Roberto Valentini - foto archivio Deganello e Isotta Fraschini Milano

Sono coincidenze volute quelle che hanno accompagnato martedì 28 febbraio la presentazione della Isotta Fraschini Tipo 6, vettura che segna il ritorno del Marchio sulla scena automobilistica internazionale. Intanto la scelta del luogo della presentazione: la sede dell'Automobile Club di Milano dove, nel 1904, venne rilasciata la licenza di Costruttore automobilistico a Isotta Fraschini Milano. Poi, soprattutto, il fatto di iniziare con un'auto da competizione, che anticipa una produzione di serie limitata ed esclusiva a livello di tecnologia e lusso. Infine, la collaborazione con un tecnico padovano, Giuliano Michelotto, come era avvenuto nei primi del Novecento con Giustino Cattaneo, anche lui di Padova. Se poi vogliamo cercare nella storia e nell'attualità altre sensazioni di analogia, possiamo aggiungere il legame tra il responsabile Motorsport, Claudio Berro con la Ferrari (come portavoce in pista) e Maserati. Nel ruolo di general manager di Maserati Corse, Berro ha seguito il progetto della MC12 vincitrice di 2 Campionati del Mondo GT, e disponibile anche nella versione di serie. Quest'ultima analogia si riferisce alle prime corse della Isotta Fraschini, guidata da Enzo Ferrari e da Alfieri Maserati, che vollero utilizzarle in gara. ➤



Dall'alto: 1907, alla prima Coppa Florio Ferdinando Minoia su Isotta Fraschini.
 Alla Targa Florio del 1908 Ferdinando Minoia su Isotta-Fraschini ai box.
 6 luglio 1908 Grand prix de voiturettes a Dieppe: Alfieri Maserati sur Isotta-Fraschini.



UN PROGETTO AMBIZIOSO

L'Isotta Fraschini Tipo 6 LMH Competizione ha tolto i veli rispettando perfettamente i piani presentati lo scorso ottobre. Si tratta di una vettura concepita per gareggiare nelle gare di durata. Al riguardo Claudio Berro, direttore del Motorsport di Isotta Fraschini ha chiarito. «Oggi, siamo esattamente dove avevamo previsto 4 mesi fa quando abbiamo annunciato che Isotta Fraschini sarebbe tornata e che lo avrebbe fatto, secondo tradizione, con una vettura da corsa. La tipo 6 LMH Competizione è adesso nella sua configurazione completa e reale. Le intenzioni per la stagione 2023 restano quelle di competere nel campionato WEC 2023 con la formula "gara per gara" non appena la vettura sarà omologata dalla FIA. Nel frattempo, macineremo chilometri assieme al Team Vector per farci trovare pronti nella prima occasione possibile.»

Una base per tre distinte vetture. La Hypercar a trazione integrale Isotta Fraschini sarà costruita anche nella variante Pista, per clienti che se la potranno godere in eventi studiati in esclusiva per loro, e nella variante Strada targabile come esemplare unico ripetibile nei Paesi che ammettono questo tipo di omologazione. La prima vettura ha già compiuto i primi test al banco 4WD e a breve inizierà quelli in pista. I prossimi passi. Nel corso della presentazione il presidente Alessandro Fassina ha annunciato un piano industriale con un investimento di 100 milioni di Euro di cui quasi un terzo già allocato. Ha inoltre chiarito che la produzione annua di vetture Tipo 6 sarà dell'ordine di 50 esemplari in 5 anni, mentre a partire dal 2026 arriverà una nuova hypercar biposto che negli anni successivi si assesterà sulle 30/40 unità annue.

LA STORIA INIZIA CON LE CORSE

Tutti identifichiamo il marchio Isotta Fraschini con ammiraglie esclusive, dal lusso esagerato, ma la storia di questa azienda è nata con le corse. È la passione per la tecnica a indurre, nel 1896, Oreste Fraschini ad acquistare una delle prime auto circolanti a Milano, una Benz, che fa carrozzare da Francesco Belloni. Entusiasti della novità i fratelli Antonio e Vincenzo. Oreste si dedica alla nuova attività e, nel 1900, fonda insieme all'avvocato Cesare Isotta una società per la vendita e l'assemblaggio di automobili.



La cavalcata vittoriosa di Vincenzo Trucco e Alfieri Maserati sulle difficili strade della Targa Florio 1908.

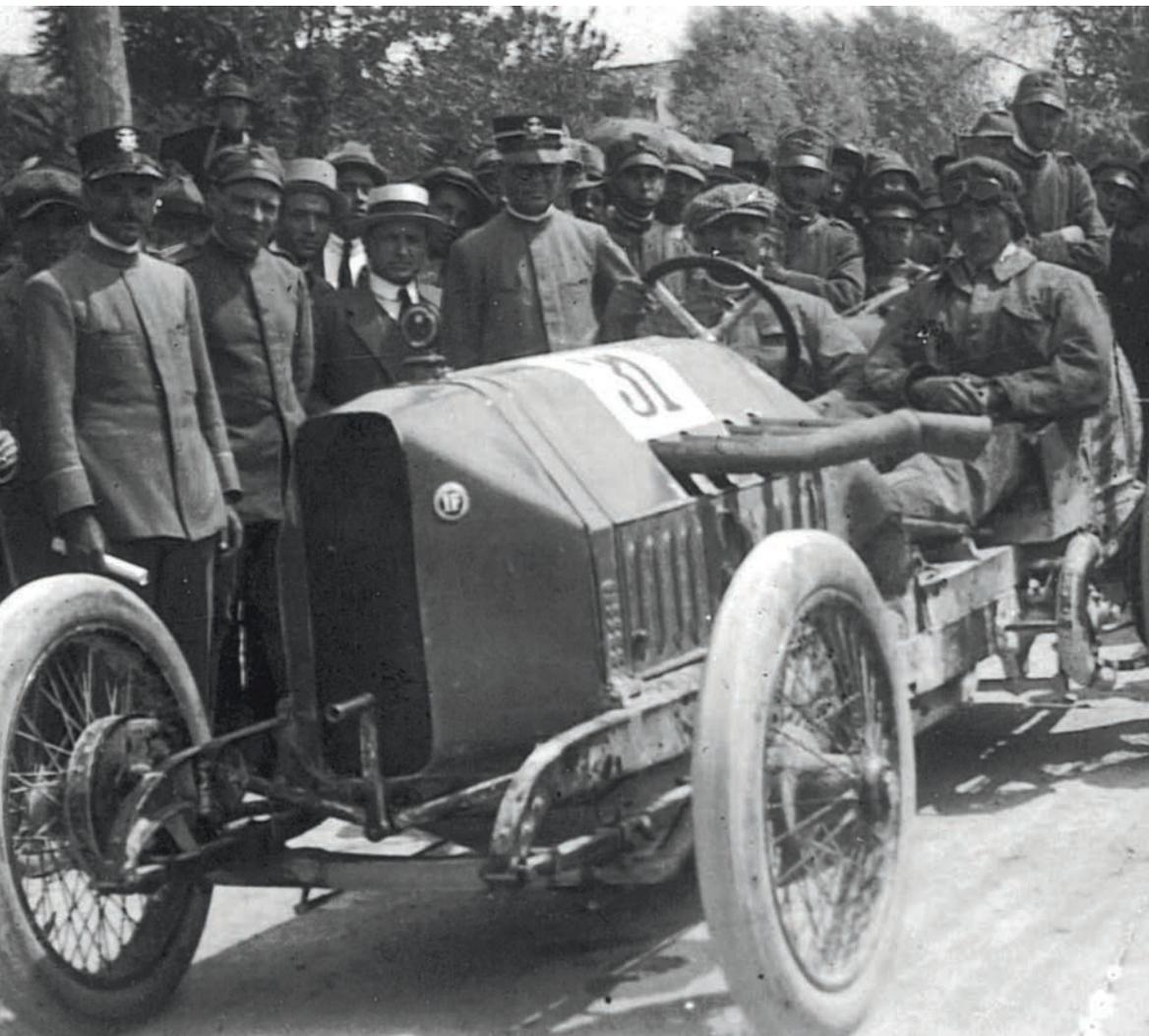
Isotta ottiene la rappresentanza per l'Italia delle innovative Renault e delle Aster, ma subito dopo matura l'idea di realizzare vetture proprie utilizzando molti componenti delle Renault stesse. Si tratta di personalizzazioni e migliorie che servono a essere competitivi nelle prime gare e che vedono aumentare le componenti costruite direttamente con l'arrivo del tecnico Giuseppe Stefanini. Le corse rappresentano un'ottima forma di pubblicità e i risultati sono ottimi. Vincenzo Fraschini si piazza 2° della categoria "vetture leggere" alla Sassi-Superga del 1902, dietro la Fiat 12HP di Storero. Nel 1903 Stefanini appronta il primo motore progettato autonomamente da Isotta Fraschini: un 4 cilindri di 4181 cm³ con una potenza di 20 CV. ➤



La squadra delle Isotta Fraschini ai box di Termini Imerese alla Targa Florio del 1907.



La Isotta Fraschini alla Coppa Vanderbilt del 1908.



Sopra, Alessandro Fassina alla presentazione della vettura alla sede di ACI Milano lo scorso 28 febbraio. A sinistra, Enzo Ferrari alla Parma-Poggio di Berceto che ha affrontato al volante della tipo IM. Sotto, il gruppo propulsivo della vettura da competizione per il Campionato Endurance con motore termico da 760 CV abbinato all'unità elettrica da 272 CV.



Il vero salto di qualità si verifica nel 1905 con l'arrivo di Giustino Cattaneo che si dedica alla produzione di serie lasciando Stefanini ad occuparsi della vettura da Grand Prix. Le corse stanno diventando sempre più sofisticate e specialistiche e la tecnologia fa passi da gigante. Dalle sfide tra pionieri alle gare vere proprie con i Costruttori che organizzano veri e propri reparti per la competizione. La Isotta Fraschini 100 HP viene approntata per partecipare al Gran Premio del 1905 sul Circuito di Brescia.

Non lo vincerà, ma l'esperienza sarà utile a far conoscere la vettura creando i presupposti per le vittorie della Coppa Florio a Brescia nel 1907 con Ferdinando Minoia e alla Targa Florio 1908 con Vincenzo Trucco, affiancato come meccanico da un giovane Alfieri Maserati. Due successi molto prestigiosi, che contribuiscono ad accrescere la considerazione del marchio e incrementare le vendite. Anche oltre Oceano, dove le Isotta Fraschini ottengono successi e ottimi risultati nelle corse. Al Savannah Challenge Trophy e al Briarcliff Trophy lo statunitense Lewis Strang porta al successo la sua Tipo 1. Negli Stati Uniti corrono anche le auto di serie e l'Isotta Fraschini 50 HP si dimostra molto competitiva nella sua categoria con piloti locali.

Il modello utilizzato nella Targa Florio del 1907 e nelle corse americane è la Tipo I corsa 80 HP, costruita sulla base del regolamento delle gare della Coppa Imperatore di Germania. Il motore è un 4 cilindri di 7970 cm³ a 1600 giri/minuto non particolarmente sofisticato, con un'architettura semplice con valvole laterali, che si dimostra però affidabile (e, all'epoca, non è cosa da poco) e suffi-

cientemente potente, soprattutto abbinato a un telaio che si adatta anche a ospitare una carrozzeria da turismo.

Decisamente più piccola la 50 HP che vince la Targa Florio del 1908. Il regolamento tecnico della corsa siciliana era diverso da quello dei Grand Prix e poneva limiti nell'alesaggio del motore. Per questa ragione per affrontare la Targa Florio vennero approntate tre vetture, affidate a Vincenzo Trucco, Ferdinando Minoia e Vittorio Giovanzani. A vincere, dopo quasi 8 ore di gara, è Trucco insieme ad Alfieri Maserati, che riesce ad avere ragione di Vincenzo Lancia, con la più evoluta Fiat 50 Hp. La media del vincitore è di 57 km orari. Giovanzani è 5°, mentre Minoia è costretto al ritiro. Per quanto concerne le altre corse le Isotta Fraschini hanno un momento di pausa che questioni che oggi definiremmo di marketing. Nell'azionariato è infatti entrata la Lorraine Dietrich e i francesi non vedono di buon occhio che nei Grand Prix le auto italiane si confrontino con le loro. Quindi le Isotta Fraschini continuano a correre solo nella categoria inferiore, cogliendo il successo di categoria al Grand Prix de Voiturettes di Dieppe del 1908 con la FE. Passano alcuni anni e l'Isotta Fraschini torna a correre negli Stati Uniti, per volontà dell'importatore americano, la 500 Miglia di Indianapolis del 1913. L'auto utilizzata è la tipo IM, una monoposto con motore di 7238 cm³ in grado di erogare una potenza di 120 CV. Ne furono costruiti 6 esemplari di cui i 3 destinati alla 500 Miglia di Indianapolis con carrozzeria dalla coda affusolata. Su uno degli altri tre esemplari corse anche Enzo Ferrari, che disputò la Parma-Poggio di Berceto del 1920. ■

Le tre versioni della tipo 6 LMH che quest'anno esordirà nelle gare del Mondiale Endurance.



La prima Monster M900 prodotta trent'anni fa dalla Ducati aveva silenzianti a sezione cilindrica, il telaio color bronzo satinato, e il comando dell'aria posizionato lateralmente a sinistra.



L'ORA DEL MONSTER

ALL'INIZIO DEGLI ANNI '90 NON TUTTI I MOTOCICLISTI ERANO ATTIRATI DA TECNOLOGIA, COMFORT E PRESTAZIONI.

TRENT'ANNI FA LA DUCATI DEDICÒ AD ESSI QUELLA CHE SAREBBE DIVENUTA LA SUA MOTO DI MAGGIOR SUCCESSO IN ASSOLUTO.

di Franco Daudo - immagini Archivio Ducati

Leggenda o realtà? A noi piace pensare che il nome Monster derivi da un'esclamazione in dialetto bolognese, come spiegato nel testo. Si noti in questa primissima immagine la sezione poligonale dei silenzianti.



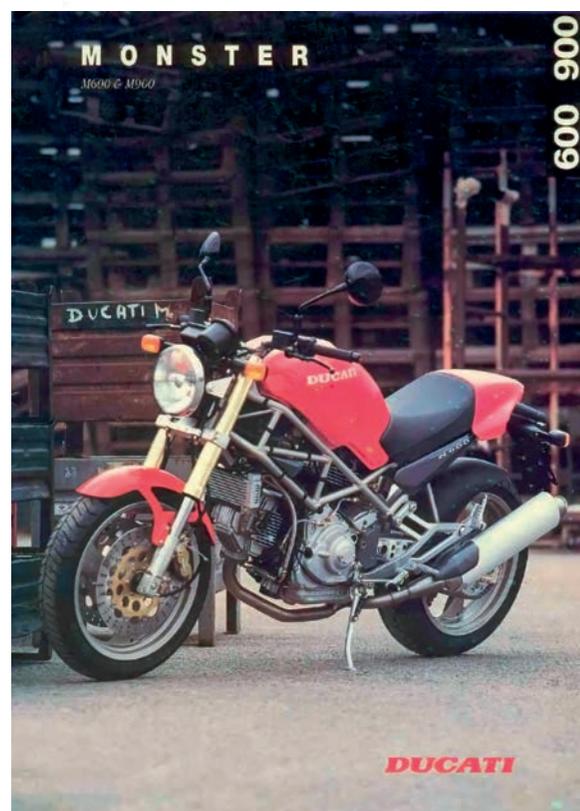
L'arrivo del bicilindrico a 'L' di 750 centimetri cubici disegnato dall'ingegner Fabio Taglioni rafforzò ulteriormente l'immagine sportiva del marchio Ducati. Interprete della più raffinata scuola tecnica italiana arricchita dell'esclusiva distribuzione desmodromica fortemente voluta da Taglioni stesso, l'ormai leggendaria 'doppietta di Paul Smart e Bruno Spaggiari alla prima '200 Miglia' di Imola nel 1972 lanciò la Casa bolognese nell'olimpo delle maximoto come esempio unico e senza compromessi di 'fil rouge' tra la produzione di serie e le corse. Le Case giapponesi ci misero una decina d'anni a realizzare la prima vera 'race replica'. Fu la Suzuki che con la sua GSX-R 750 inaugurò la serie, seguita da Honda, Kawasaki e Yamaha, ciascuna con una sua interpretazione tecnica. Un successo commerciale che ebbe la consa-



Nato col motore 903 centimetri cubici, la Monster venne presto (1993) affiancata da una versione di 600, la M600, più semplice nell'allestimento e di prezzo più accessibile. Sotto, la copertina di un depliant dove il fotografo ha voluto immortalare il Monster in un ambiente industriale ma non hi-tech.

creazione con l'istituzione del primo campionato del mondo Superbike, riservato proprio a moto derivate da questa tipologia di moto di altissime prestazioni. Pur con dimensioni aziendali ben lontane dai colossi del Sol levante e di conseguenza budget ridotti, a Borgo Panigale lo sviluppo del bicilindrico originale di Taglioni proseguì costantemente, sempre sotto la sua guida ma col contributo di giovani tecnici e ingegneri che rappresentavano il futuro della Ducati, a cominciare dall'ingegner Massimo Bordi, padre del Desmoquattro, ovvero il motore 'quattro valvole' con la distribuzione desmodromica e il raffreddamento a liquido, che segnò la svolta fondamentale per proiettare la Casa felsinea nel futuro e la cui anima tecnica si ritrova anche nei motori odierni. Fu proprio con la 851 Desmoquattro che la Ducati esordì nel neonato campionato del mondo Superbike del 1988 e che nel 1990 portò a Bologna, per merito del pilota francese Raymond Roche, il primo di una lunghissima serie di titoli mondiali piloti e successivamente Costruttori.

Questa lunga premessa per inquadrare il periodo storico in cui nacque la protagonista di questo articolo, ovvero la Ducati Monster. Nell'autunno del 1992, anno della sua prima apparizione all'Intermot di Colonia, la Ducati 888 Desmoquattro, evoluzione della 851, aveva bissato il successo del 1991 con Doug Polen e dunque era sicuramente questa moto, prodotta in serie per la più raffinata clientela sportiva, l'attrazione principale dello stand. E invece la Ducati stupì tutti presentando in anteprima mondiale il Ducati Monster, primo straordinario esempio di moto capace di armonizzare pochi e semplici elementi in un oggetto di design prima ancora di essere una motocicletta. Si trattava di un prototipo, la produzione sarebbe infatti partita l'anno successivo, ma fu subito chiaro che sarebbe stata una pietra miliare non solo per la Ducati, di cui ben presto sarebbe divenuta un'icona. ➤



Nel 1996 uscì il modello intermedio M750; sempre nello stesso anno, vengono realizzati 37, rari esemplari della Monster 900 per i clienti del Club Italia, che acquistano una moto equipaggiata di dischi anteriori flottanti, sella in pelle Connolly, ed una livrea rosso classico come le autovetture italiane degli anni 30.



La M600 Dark, col nero sapientemente dosato nei toni dal lucido all'opaco, su una versione di grande successo tra quelle di prima generazione.



Con la S4 del 2001 la Monster aumenta le prestazioni montando il motore 'quattro valvole' della 916. Fu subito definita la 'Superbike senza carenatura'.



Il Monster fu l'esempio tangibile di moto eclettica, essenziale per l'assenza di inutili fronzoli ma indiscutibilmente carismatica, estremamente semplice ma accattivante, inconfondibile e, cosa che non gustava, accessibile. Presentare questo concept fu indubbiamente una mossa coraggiosa, fu il segno della rottura col passato più recente ma anche un aggancio con la tradizione, una mossa rivelatasi particolarmente riuscita, capace di dare origine a un nuovo ed avveniristico segmento, quello delle naked. La motocicletta è nata nuda ed essenziale e in questo il Monster è un ritorno alle origini. La sua evoluzione ha poi generato tante declinazioni di quell'essenzialità originale. Ma è rimasta la filosofia pionieristica delle 'due ruote, un telaio e un motore' che è diventata quella sposata da chi desiderava un oggetto a due ruote che lo distinguesse dagli altri ed avesse una sua precisa identità, sfociato nel fenomeno delle 'café racer'. Un'identità che nella moto priva di carenatura è senza dubbio associata alle forme della meccanica, col motore a svolgere una parte estetica attiva. Un revival in chiave moderna che se da un lato ha segnato un passo indietro in termini di comfort e prestazioni, ha viceversa riproposto e rivalutato la moto nella sua forma originale.

LE ORIGINI DI UN SUCCESSO

Il concetto ispiratore della Monster è stato quello di realizzare un mezzo facile e divertente da guidare, ergonomicamente adatto a piloti di tutte le taglie, caratteristica rivelatasi poi vincente nelle scelte di un pubblico femminile che se all'epoca del lancio del Monster era ancora numericamente irrilevante avrebbe poi trovato nella naked bolognese uno dei mezzi che simboleggiarono l'avvicinamento delle donne alla moto non più da semplice passeggera. Per questo capolavoro, perché di questo si tratta, la Ducati si affidò a un designer argentino, Miguel Galluzzi, che attorno al motore bicilindrico con distribuzione desmodromica comandata da cinghia dentata della serie Pantah e a un telaio a traliccio in tubi d'acciaio diegnò pochi fondamentali elementi.

Argentino di Buenos Aires, Galluzzi proveniva da una famiglia di motociclisti. Logico quindi che dopo aver studiato presso la scuola di design di Pasadena, nel 1988 si sia avvicinato alle due ruote attraverso una collaborazione con la Honda che all'epoca aveva istituito un avamposto creativo in Europa per studi avanzati sul design.

Quando passò alla Cagiva dei fratelli Castiglioni, all'epoca proprietari anche della Ducati, aveva evidentemente maturato quel concetto di moto semplice ed essenziale che sarebbe poi diventata la Monster. Un'idea che si concretizzò già nel 1991, quando Massimo Bordi, all'epoca direttore tecnico Ducati, autorizzò la realizzazione di un prototipo col motore della 900SS e il telaio delle Superbike 851/888.

Un progetto in controtendenza per Borgo Panigale e che rendeva quel prototipo quasi incompleto se affiancato alla maggior parte delle moto di pari cilindrata prodotte allora. Ricorda infatti Livio Lodi, attuale curatore del Museo Ducati, in un'intervista rilasciata al sottoscritto qualche anno fa: "... in Ducati girava un prototipo di una strana moto, ottenuta unendo parti diverse con alcuni elementi estetici di nuovo disegno. Aveva un grosso fanale anteriore prelevato in qualche angolo nascosto del nostro magazzino, probabilmente appartenuto a una vecchia 750 GT o a un Darmah 900. Galluzzi fu lasciato libero di lavorare sulla sua creatura poiché la maggior parte degli sforzi tecnici all'epoca erano concentrati sullo sviluppo della nuova 916... Quella moto "nuda" era dunque una sorta di azzardo che però alla fine dei conti piacque, tanto che già nel 1992 girava in fab-

brica il primo prototipo, "Kermit" (proprio come la rana della fortunata serie televisiva dei Muppets), un nome che scherzosamente gli derivò per la sella verde ramarro della Cagiva Super City 125, che spiccava sulla linea della moto, non ancora rossa".

Un 'nickname' che non celebrava certo la... bellezza e che si evolse successivamente in 'mostro' cui fu associata la M900. Prosegue Lodi: "... quando la moto fu presentata ufficialmente in fabbrica si racconta che i dipendenti più anziani definirono in perfetto dialetto bolognese la M900 come "al mòster" ovvero il mostro". Che sia effettivamente per questo o per un altro motivo non esistono certezze, ma ci piace credere che il nome di quella Ducati derivi da un'espressione dialettale bolognese. Dunque 'al mòster' rimase e fu solo internazionalizzato in mente Monster.

Nonostante un parziale scetticismo verso un prodotto così in controtendenza, le positive analisi di costo industriale di un mezzo così scarno ed essenziale, oltre all'elevata standardizzazione di componenti presi da altri modelli già in produzione, fecero propendere la dirigenza per il benessere a procedere. Era il febbraio del 1993: "Avendo vissuto quel periodo in prima persona" continua Livio Lodi, "devo dire che furono anni di grandi soddisfazioni per tutti qui in Ducati. La Monster non fu solo la moto che ha pagato una bella fetta di stipendio a tutti i dipendenti, ma fu quella che in qualche maniera ha evocato ciò che fu lo Scrambler negli anni Sessanta e Settanta. E' stata la moto che ha caratterizzato un periodo storico della Ducati e lo caratterizza tuttora. Dovessimo fare una hit parade delle pietre miliari della storia Ducati al primo posto metto il Cucciolo. Un qualche cosa che era concepito come scialuppa di salvataggio dell'azienda in un momento difficile per la Ducati e l'Italia. Poi viene la Monster e al terzo posto la Scrambler." Livio conclude poi l'intervista con un interessante confronto automobilistico: "La Monster può essere paragonata alla 911 della Porsche. Una vettura che durante la sua lunga carriera è passata attraverso i nomi Carrera, Carrera 4 poi le sigle 964, 993, 996 e 997 ma ha conservato l'essenza del concetto iniziale. Nel suo ambito, così come la 911, la Monster identifica nella maniera più perfetta quello che è il concetto di Ducati. La Ducati è una moto estrema, senza vie di mezzo, proprio come la Monster e che come tale può piacere o non piacere ma non passerà mai di moda".

LA ROSSA

Ma nella Monster non c'era troppo revival: era figlia degli anni Novanta e pur rappresentando un ritorno alle origini della moto, aveva contenuti tecnici moderni e destinati ad evolversi col tempo a cominciare dal motore desmo. La Monster in questo senso è stata una capostipite. Dopo di lei molti altri hanno seguito la stessa impostazione. Lo stesso Galluzzi, rimasto nel gruppo Cagiva dopo la separazione della Ducati, ha generato la Raptor, che provenendo dalla stessa mano ha scontato pesantemente il confronto con la Ducati, perdendolo soprattutto sul livello estetico, quello più importante per un mezzo che vuole conquistare principalmente l'ego del suo futuro proprietario. Lo stesso Galluzzi ha ammesso che dovette arrivare alla successiva V-Raptor per poter rinnovare e differenziare l'identità della sua nuova creatura con dei tratti più scolpiti. Ma questa, come si dice, è un'altra storia ...

Nata col motore di 900 centimetri cubici, la M900 dopo il Salone di Colonia la Monster arriva in Italia al Motor Show di Bologna del 1992 con un accattivante cruscottino in fibra di carbonio che, per evidenti motivi di costo, fu poi sostituito sulla versione di serie da un più normale componente in plastica. Proposta inizialmente nel solo colore rosso (seguito poi dal giallo e dal nero), la M900 costava 11.980.000 lire franco concessionario ed era coperta da una garanzia di 24 mesi con l'obbligo di un tagliando ogni 5.000 chilometri oppure ogni sei mesi dalla data di consegna. ➤



Nel 2002 il motore più piccolo cresce a 620 e adotta l'iniezione elettronica, così come tutti i modelli della gamma. Questa è la versione S dotata di un piccolo cupolino.



Nel 2003 esce di scena lo storico motore 900. Al suo posto un nuovo motore di 1.000 centimetri cubici dotato di doppia accensione.



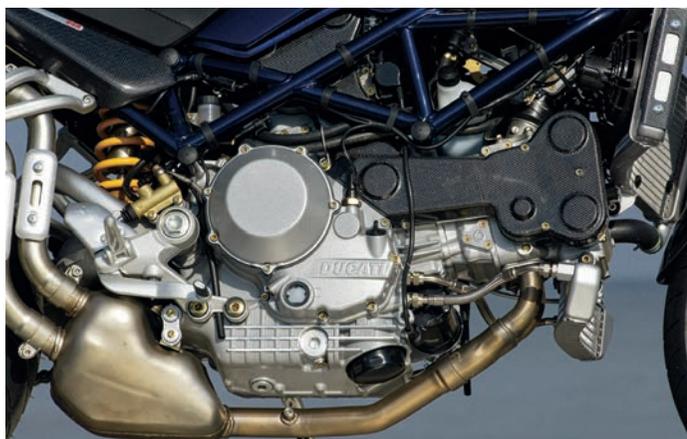
Al Motorshow di Bologna 2003 Ducati ha voluto rendere omaggio a Loris Capirossi nella stagione del suo debutto nella MotoGP con la Desmosedici allestendo una serie limitata della Monster 600 denominata 'Capirex'.



MS4R: questa la sigla della Monster più potente, presentata 10 anni dopo il debutto: motore della 996, potenza 113 CV. Nella foto la versione blu con la striscia bianca... Muscolosa come una Shelby Cobra. Sotto, un primo piano del motore Desmoquattro raffreddato a liquido di derivazione Superbike montato sulla Monster S4R.



La 695 del 2006 prende il posto della 620 sul gradino più basso della gamma Monster.



La top di gamma dal 2008 è la 1100 S.



Sopra, nel 2008 Ducati rinnova profondamente la Monster. Nuovo telaio sempre col traliccio in bella vista ma con struttura mista, scarico alto e due cilindrate: 696 e 1100. A sinistra, Livio Lodi, responsabile del Museo Ducati, che ringraziamo per averci fornito le interessanti notizie sulle origini del Monster.



Presentata all'EICMA 2013 la Ducati Monster 1200 rappresentava lo stato dell'arte di questa motocicletta al compimento del ventesimo anniversario.

Condizioni queste ultime che facevano intendere come la Ducati cercasse di uscire dalla clientela del 'ducatista duro e puro' per approdare a un pubblico più vasto. Monster doveva creare una moda e far diventare 'ducatista' chi non lo era mai stato.

Va annotato che nella prima foto pubblicitaria i due voluminosi silenziatori non avevano la sezione ellittica che tutti conosciamo ma una sezione vagamente romboidale con due evidenti nervature sui fianchi. Un vezzo stilistico che evidentemente le esigenze produttive hanno fatto accantonare a favore di una forma più facilmente producibile.

I primi venti esemplari destinati al mercato italiano furono prodotti a Bologna il 5 Marzo 1993, e nel maggio dello stesso anno le prime Monster furono provate dai giornalisti. Su una rivista specializzata si leggeva: *"L'assenza del manubrio in due pezzi non inganni, perché in realtà la Ducati Monster viaggia sotto mentite spoglie: infatti il classico telaio a traliccio è praticamente il medesimo della 888 - del quale mantiene le quote caratteristiche di avancorsa e inclinazione canotto - mentre il motore, il classico e arcinoto bicilindrico a L' monoalbero desmodromico da 904 centimetri cubici con alimentazione a carburatori Mikuni, è quello della 900 SS"*.

La potenza dichiarata di 73 CV a 7.250 giri abbinata al peso di soli 185 chili a secco lasciava intendere prestazioni brillanti senza mai essere difficili da gestire su strada. Riguardo l'estetica oggi le naked ci sono più familiari, ma all'epoca non mancò di dividere, senza vie di mezzo. Quel che è certo è che la Monster era grintosa grazie a un inedito mix di classico e moderno. Il telaio a traliccio in tubi d'acciaio, ad esempio, unico in un panorama invaso dai telai in alluminio, il motore scultoreo con le alette di raffreddamento, rare in una generalizzazione del raffreddamento a liquido erano elementi che facevano da contraltare all'avantreno con la forcella Showa a steli rovesciati e i due enormi Brembo anteriori da 320 millimetri.

Stupisce l'elevato livello generale delle finiture, l'indovinato accostamento cromatico del rosso con i componenti in lega leggera, taluni

anodizzati color oro, e l'essenzialità della strumentazione, asimmetrica nella disposizione perché priva di contagiri. La componentistica è di prim'ordine a partire dal forcellone realizzato in lega leggera ed ereditato, come il telaio, dalle versioni 'racing' a 4 valvole e dalla forcella Showa con steli di diametro 41 mm dotata di regolazioni del precarico della molla e dell'idraulica.

Non certo principesco il posto per il passeggero, coperto da un coperchio in plastica fissato al telaio ed asportabile alla bisogna. Elemento caratterizzante della Monster era senza dubbio il voluminoso serbatoio che si appoggia sui due tubi discendenti del telaio. ➤



Il telaio ha subito un'ulteriore evoluzione e ora il traliccio che regge il canotto di sterzo è fissato direttamente ai gruppi termici del motore.

Vista complessiva della 1200S. È indiscutibilmente una Monster, ma in qualche spunto estetico, richiama la coeva Diavel.



La Monster 821 del 2015.



Conteneva 18 litri ed era intelligentemente incernierato nella parte posteriore e fissato anteriormente da un tirante registrabile a scatto. Sollevandolo come se fosse un cofano (tenuto in posizione con una astina) e togliendo la sella si accedeva alla batteria, alla scatola del filtro aria e ad alcuni componenti elettrici. Il radiatore dell'olio, a differenza delle precedenti SS era posto sotto il serbatoio e contribuiva in maniera determinante alla stabilizzazione della temperatura del motore, che era infatti definito 'raffreddato ad aria e olio'.

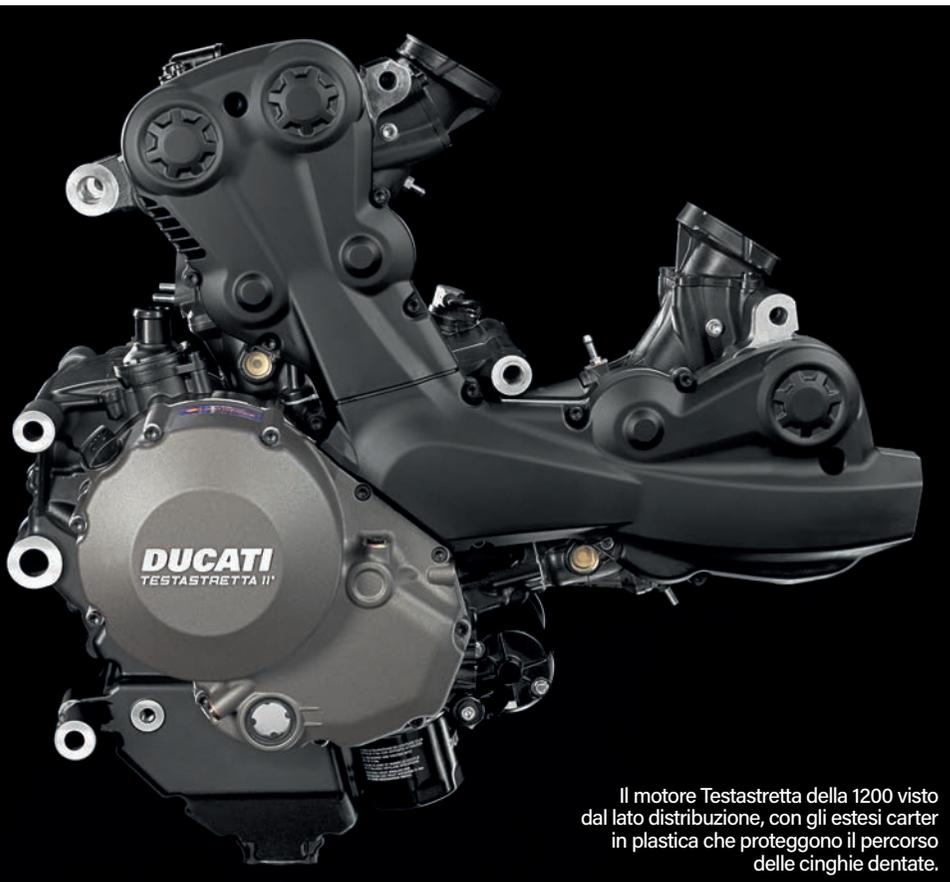
PICCOLO MOSTRO

Con la versione di 900 che va a gonfie vele, la Ducati decide di allargare la fascia dei potenziali clienti proponendo nel 1994 una versione più piccola che ovviamente è

meno brillante ma costa decisamente meno. La scelta dei 600 centimetri cubici è da considerare storica per la Casa bolognese che solo dieci anni prima vinceva sulle piste del mondiale TT2 con Tony Rutter e la Pantah 600, all'epoca l'ammiraglia della sua produzione. Poi cilindrate e prestazioni sono cresciute e quel motore all'epoca il top della produzione finisce sulla 'piccola' M600, quella per i neofiti e le ragazze con ambizioni motociclistiche.

A prima vista la M600 è assai simile alla M900, un vantaggio per la piccola e in parte un handicap per l'altra che non ha evidenti elementi estetici distintivi in grado di sottolinearne la differenza prestazionale (e di prezzo). La M600 costa infatti 10.790.000 contro i 14.750.000 lire della M900. Quattro milioni di lire che chi acquista la 600 risparmia con un solo disco freno anteriore, un rapporto in meno nel cambio (5 anziché 6), la frizione in bagno d'olio anziché a secco, l'assenza del radiatore dell'olio e pneumatici più piccoli. La forcella è una Showa come per la M900 ma ha steli di diametro 40 mm e nessun tipo di regolazione. Il forcellone posteriore è in acciaio anziché in lega leggera.

La richiesta di maggiori prestazioni porta nel 1996 la Ducati ad integrare la gamma con un modello intermedio di 750 centimetri cubici derivato dal 600. Nel 1997 la gamma della M600 si arricchisce della versione Dark, in unica colorazione nero opaco che riprende un motivo estetico lanciato dai biker francesi e tedeschi che nei casi più estremi arrivavano a verniciare le loro moto in un solo colore (il nero opaco era ovviamente il preferito) con la bomboletta (talvolta anche a pennello ...) senza preoccuparsi di smontare neanche un pezzo, cerchi, gomme, impianto elettrico compresi ... Quasi una provocazione, ma anche una mossa commerciale per proporre una moto ancor più accessibile economicamente in un mo-



Il motore Testastretta della 1200 visto dal lato distribuzione, con gli estesi carter in plastica che proteggono il percorso delle cinghie dentate.



mento non facile per la Casa bolognese uscita da poco dalla gestione Cagiva e entrata a far parte di un fondo d'investimento americano. La Dark sarà un successo, tanto da diventare la moto più venduta in Italia per il biennio 1998-99.

ARRIVA L'INIEZIONE ELETTRONICA

Nel 2000 arriva un'importante novità: la Ducati presenta la prima Monster dotata di iniezione elettronica. Si tratta della Monster M900 S i.e. che oltre a questo importante dettaglio tecnico, dettato dalla necessità di mantenere il bicilindrico ad aria allineato con le nuove normative antinquinamento, ha anche altre interessanti novità. Il sistema di iniezione elettronica utilizza due corpi farfallati con diametro di 45 mm e nuovi iniettori. La centralina modello 1.5 del sistema di iniezione-accensione Magneti Marelli impiega una Flash EPROM integrata. Essa ha il compito di modulare la quantità di benzina erogata, variando i tempi di apertura degli iniettori, e gestisce anche l'anticipo dell'accensione. I moduli di potenza delle bobine sono integrati nella centralina. Il sistema prevede infine una serie di sensori che forniscono alla unità di controllo tutti i dati relativi al funzionamento del propulsore.

ANCHE IN PISTA

Il successo del tema inventato da Galluzzi nel 1992 ha indubbiamente ingolosito tutte le altre Case motociclistiche che dapprima si sono appropriate del "concetto" e quindi lo hanno sviluppato, talvolta snaturandolo con una rincorsa alle prestazioni che francamente non ci sembra azzeccato su una moto di questo tipo. A Borgo Panigale non hanno però potuto sottrarsi a questa tendenza e per non perdere importanti quote di mercato in un segmento da sempre dominato, hanno dovuto adeguarsi.

Inoltre la reperibilità di "naked" performanti ha generato anche in seno alla FMI l'istituzione di un Campionato Italiano Naked (con regolamento piuttosto libero) cui la Ducati ha successivamente affiancato il Trofeo Monster S4 (giustamente più restrittivo per contenere i costi). Per questo alle Monster classiche nel 2001 è affiancata una versione decisamente più corsaiola che ha attinto a piene mani dall'esperienza nel campionato mondiale Superbike.

La Monster S4 è stata la risposta della Ducati a chi chiedeva cavalli e velocità. Oltre 100 CV e quasi 250 km/h di tachimetro sono gli impressionanti numeri che hanno fatto brillare gli occhi agli appassionati. Il bicilindrico bialbero a L di 916 centimetri cubici e 4 valvole per cilindro ha ovviamente la distribuzione desmodromica comandata da una cinghia dentata. L'alimentazione è affidata all'iniezione elettronica con un iniettore per cilindro. ➤



La Monster 1200 nella versione 25° Anniversario del 2018.



L'ultima generazione della Monster è stata messa in produzione nel 2021 e rappresenta lo stato dell'arte delle tecniche motociclistiche applicata a una bicilindrica "naked". A destra, il telaio ha abbandonato la classica struttura a traliccio per fare posto a una struttura in alluminio simile a quella utilizzata per la Panigale.



La Monster S4 adotta un sistema integrato Magneti Marelli per il controllo dell'accensione-iniezione, comandato da un calcolatore I.A.W. 59 M. Cambiamenti anche a livello di ciclistica col telaio derivato direttamente da quello della serie Sport Touring, una forcella up-side-down con steli di diametro 43 mm tutta regolabile e sospensione posteriore ad azionamento progressivo, con bilanciere che collega il telaio al fulcro superiore dell'ammortizzatore. Le misure fondamentali indicano un interasse di 1.440 mm, 24° di inclinazione del canotto di sterzo e un'avancorsa è di 102 mm.

Nel 2002 la Ducati non trascura la versione 'entry level' della Monster presentando una sua rivisitazione dotata di iniezione elettronica e un leggero incremento di cilindrata: la 620 i.e.

Nel 2003 la famiglia si allarga coi modelli 800 e 1.000, quest'ultimo dotato di motore con doppia accensione siglato DS.

DIECI ANNI DOPO

Il 2004 è un anno significativo per la Monster. Nel decennale dalla commercializzazione viene approntata una versione decisamente più sofisticata, la S4R: la cilindrata sale da 916 a 996 come i motori utilizzati nella Superbike, il motore bialbero quattro valvole desmo è accreditato di 113 CV a 8.750 giri/min e di una coppia massima di 9,68 kgm a 7.000 giri/min. Si tratta, in sostanza, di una 'Superbike senza carene' come viene definita dalla Casa stessa. In effetti poco ci manca e la Monster perde in parte l'immagine di moto adatta a tutti per diventare un mezzo impegnativo il cui potenziale, per essere sfruttato, richiede mani esperte.

Nuovo il forcellone monobraccio in tubi che eredita le forme sinuose di quello sviluppato da Pierre Terblanche per la sua Mike Hailwood Replica ma ha bilanciere e asta di regolazione come per le Superbike. Gli scarichi convergono in una vistosa scatola in lamiera posta dietro il carter motore dal quale partono due tubi che terminano in due silenziatori cilindrici sovrapposti realizzati in alluminio anodizzato, decisamente più raccolti e gradevoli esteticamente rispetto al passato.

Con questa versione, che segna il primo decennale della Monster, ci fermiamo coerentemente con la regola che vuole che le moto di interesse storico abbiano almeno compiuto i 20 di età. Dunque, le Ducati Monster nate tra il 1993 e il 2023 sono senza dubbio un classico ed entrano a pieno titolo nelle moto di interesse storico. Quele più recenti le seguiranno a ruota, poiché come leggerete nel box a parte la gamma si è arricchita, trasformata, ridimensionata e ha trovato oggi un equilibrio con un modello che reinterpreta in chiave moderna il concetto ispiratore di Massimo Bordi e Miguel Galluzzi. Buon compleanno, Monster!

LE ULTIME EVOLUZIONI

Nel 2005 la serie SR, caratterizzata come abbiamo visto dal caratteristico forcellone monobraccio, si arricchisce della versione S2R che monta il motore Desmodue 'due valvole' raffreddato ad aria di 1.000 centimetri cubici, più docile e gestibile nell'erogazione e più accessibile nel prezzo pur mantenendo l'inconfondibile look della S4R. Nel 2006 la S2R è disponibile anche col motore di 800 centimetri cubici. Lo stesso anno, al top delle performance c'è la S4R S Testastretta 'coppa bassa' per via prolungamento della coppa per creare un pozzetto che consentite un migliore pescaggio dell'olio sotto le forti accelerazioni longitudinali e trasversali tipiche dell'utilizzo in gara. Questo motore da 130 CV sarà montato nel 2007 anche sulla S4R che diviene il nuovo riferimento del segmento delle 'naked' e identifica l'oggetto del desiderio degli appassionati di tutto il mondo. Lo stesso hanno la 620 esce di scena e lascia il posto alla 696 col motore Desmodue da 80 CV.

Nel 2008 arriva la 696, una Monster profondamente rinnovata nell'estetica e nel telaio, che mantiene la struttura a traliccio ma la integra nella parte posteriore con elementi in alluminio pressofuso. Gli scarichi diventano alti e terminano in due voluminosi silenziatori. Alla 696 si affiancano presto le versioni 1100 e 1100S che segnano un ridimensionamento delle prestazioni e un ritorno alla semplicità tecnica per tornare al bicilindrico raffreddato ad aria e due valvole anche nella cilindrata più elevata della serie. Un ritorno alle origini ma con tutta l'esperienza acquisita nei 25 anni di sviluppo di quel tipo di motore, che ha ora la doppia accensione, dei nuovi carter ed eroga 95 CV e 10,5 kgm di coppia massima.

Quell'anno la Ducati presenta un'altra naked di altissime prestazioni, una 'Superbike senza carene' ancor più estrema della S4R. Ma per questa moto sceglie intelligentemente un altro nome, Streetfighter, creando un'altra linea di prodotto che consente di ridimensionare la Monster nell'ambito di partenza che da allora non abbandonerà più. La Streetfighter è una moto non per tutti, che palesa qualche limite di guidabilità per via di una distribuzione dei pesi dovuta alla diversa posizione di guida rispetto alla versione carenata e coi semimanubri. La Monster può così rientrare nei ranghi e ricongiungersi con le sue origini. Per il 2009 alla 696 si aggiungono la Monster 1100 e 1100 S col motore Desmodue a doppia accensione da 95 CV dotato di nuovi carter motori fusi col sistema Vacural che consente di poter ottenere getti di qualità pur con spessori di metallo ridotti e ottimizzati attraverso le simulazioni FEM con una conseguente riduzione del peso di circa 3 kg. La S si differenzia per l'adozione di più sofisticate sospensioni della Ohlins. Nel 2010 la gamma Monster beneficia del sistema di frenata ABS.

Nel 2011 il Monster 1100 EVO monta il motore Desmodue Evoluzione che è il primo di questa serie a raggiungere i 100 CV. Tra questa versione e la 'entry level' 696 viene inserita la 796 (cilindrata reale 803 centimetri cubici) col motore da 87 CV.

Nel 2013 la Monster compie 20 anni e per celebrare l'evento l'intera gamma esce con la livrea 20th Anniversary che oltre ad alcuni dettagli estetici è disponibile in varie colorazioni speciali tra cui quella rossa e bronzo che riprende quella del modello originale del 1993.

Nel 2014 con la Monster 1200 e 1200 S Ducati torna nuovamente a 'pompare' la Monster adottando il motore 1198 Testastretta 11° DS di derivazione Superbike di potenza, rispettivamente, 135 CV e 145 CV e un telaio totalmente ridisegnato che, utilizzando il motore come elemento portante, consente di contenere il peso in soli 182 kg a secco. Sempre nell'ottica di rendere più pratico l'utilizzo di una Ducati di razza, l'intervallo di manutenzione, che include anche la registrazione delle valvole, è portato a 30.000 km. Restano a catalogo le classiche 696 e 796.

Nel 2015 salto di cilindrata e prestazioni per la versione intermedia: nasce il Monster 821 col motore Testastretta 11° da 821 centimetri cubici e 112 CV. Nel 2021 il Monster raggiunge





la piena maturità, confermando la dotazione motoristica Testastretta 11° da 111 CV come l'unica disponibile e portando ai giorni nostri il concetto di leggerezza espresso dal modello originale, declinandolo con le tecnologie più avanzate oggi disponibili. La ciclistica abbandona definitivamente il classico traliccio in tubi d'acciaio per fare posto al cosiddetto Front Frame, ovvero una struttura in fusione di lega leggera ispirato a quello della Panigale V4, pinnacolo tecnico della Casa bolognese e a un telaio posteriore il GFRP, ovvero in re-

sina termoplastica rinforzata con fibra di vetro. Una soluzione razionale e compatta che integra ciclistica e motore e consente di raggiungere un peso di soli 186 kg in ordine di marcia. Se pensate che il primo Monster M900, con una dotazione tecnica, di sicurezza e presidi antinquinamento pressoché inesistenti aveva 73 CV e pesava 185 kg a secco (ovvero almeno 200 in ordine di marcia) è palese quanto il progresso tecnico sia stato importante in questi 30 anni. ■



RENAULT FLORIDE DIVA FRANCESE

LA PICCOLA CONVERTIBILE FRANCESE NASCE A CAVALLO DEGLI ANNI '50 E '60, QUANDO LA COSTA AZZURRA E NON SOLO, ERA AL SUO MASSIMO SPLENDORE, DIVENTANDO PASSERELLA PER ATTORI E ATTRICI, PERSONAGGI DELLO SPETTACOLO E INDUSTRIALI. LA FLORIDE SI RITAGLIÒ UN SUO SPAZIO, DIVENTANDO ANCHE LA VETTURA PERSONALE DI BRIGITTE BARDOT.

di Matteo Comoglio





Metà anni 50. Renault, considerata la gamma piuttosto ridotta, intendeva implementarla con una decapottabile economica e di facile utilizzo soprattutto per gli Stati Uniti, mercato privilegiato per le vetture scoperte. Il presidente della Régie, Pierre Dreyfuss e il Responsabile del reparto Ricerca e Sviluppo Fernand Picard si recarono proprio in America per meglio comprendere come attuare il progetto. Al loro rientro, dopo un contatto con Luigi Segre, presidente della carrozzeria torinese Ghia, già da qualche anno fornitrice dell'americana Chrysler, siglano un accordo per realizzarne la linea. L'azienda seguì lo sviluppo della nuova convertibile (sigla di progetto R 1092) coinvolgendo Pietro Frua e Virgil Exner Jr. (figlio del noto designer Virgil Exner), coordinati da Giovanni Savonuzzi: la collaborazione tra le due "anime" stilistiche, avrebbe portato a un

ottimo bilanciamento tra linee americane e i gusti degli automobilisti europei.

Frua però, che realizzò il primo prototipo, non venne pagato da Segre, il quale iniziò a negarsi al telefono e alle visite. Frua, esasperato, chiese aiuto alla svizzera Ghia-Aigle, nata dalla stessa azienda piemontese ma poi divenuta autonoma, che comprò il progetto di Frua e lo espose in variante definitiva al Salone di Ginevra del 1958, sconvolgendo i vertici Renault. Dreyfuss chiese spiegazioni a Frua che gli raccontò l'accaduto. Il dirigente francese, chiese a Segre di risolvere la questione, anche perché il pubblico è convinto che ci sarà un'imminente presentazione, cosa che avverrà invece, a partire dal maggio del 1959, più di un anno dopo, mentre la controversia Frua-Segre sarebbe finita in tribunale. ➤



Al lancio, in Italia una Floride cabriolet costa 1 milione 513 mila lire, 70 mila lire più di un VW Maggiolino Cabriolet, e 100 mila più di una Austin-Healey Sprite. Nello stesso periodo, una Fiat 1200 Cabriolet (con motore da 58 CV) costa 1 milione 471 mila lire e una Lancia Appia (54 CV) 1 milione 837 mila.

Forte slancio pubblicitario alla vettura, diede la speciale testimonial Brigitte Bardot: all'epoca venticinquenne, era la più famosa, ammirata e desiderata attrice francese, definita una delle donne più bella di sempre.

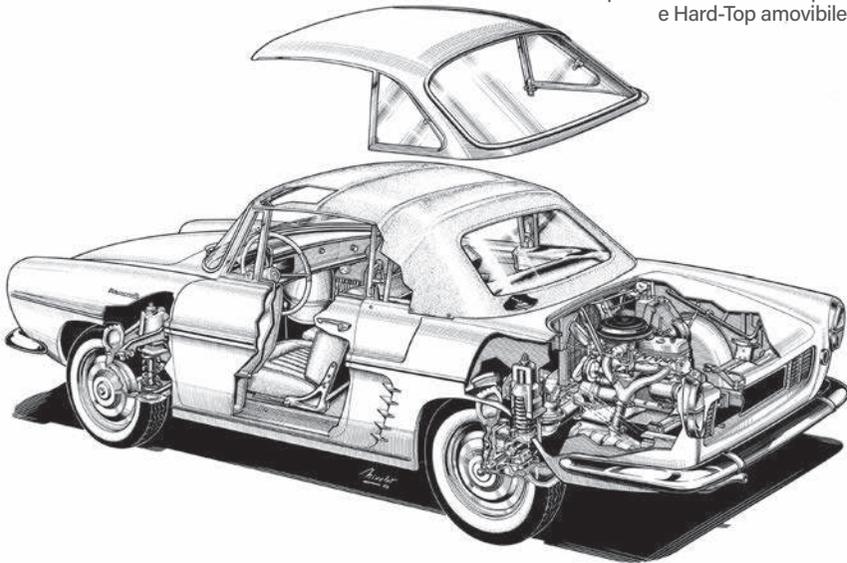
Qui a lato, il "prototipo dello scandalo" Dauphine GT realizzato da Pietro Frua, esposto allo stand della Ghia-Aigle, "costola" svizzera della carrozzeria torinese, al Salone di Ginevra del marzo 1958.





La gamma colori al lancio: da sinistra ruoge Trinidad, Blanc Kilimandjaro, vert Bornéo metallizzato, bleu Narvik e bleu Hoggar. L'immagine, scattata dal grande fotografo di moda Frank Horvat, ha come ambientazione un'atmosfera metafisica che si ispira ai quadri di Giorgio De Chirico.

Trasparente della meccanica della Floride Convertible, disponibile di serie con capote e Hard-Top amovibile.



La Floride Coupé ha l'Hard-Top saldato alla scocca. Nell'immagine un esemplare pre-serie, con il paraurti unico pezzo e l'assenza del simbolo della Regie sui parafranghi anteriori, dove appare solo il nome dell'auto.



Gli ampi sedili anteriori, non però di facilissimo accesso poiché piuttosto avanzati rispetto all'angolo di apertura della portiera. La zona posteriore, sulla I serie, sarà di fortuna e piuttosto definita "bagagliera" supplementare.



Gli interni tradiscono la profonda parentela con la Dauphine.



FLORIDE



La versione di serie della Floride, avrebbe presentato il paraurti in tre pezzi raccordati da due profili ad anello. Mantenuta la caratteristica ruota celata dal pannello porta-targa anteriore. Si ringrazia per la preziosa disponibilità Luca Manzone della City Motor di Pianezza (TO).

Alla fine il design della vettura, nonostante Frua ne sia considerato il padre, sarà approntato dallo stile interno Renault e deliberato. In quel momento la Renault ha presentato la berlina utilitaria Dauphine, della quale la scoperta adotta la base telaistica, trazione e motore (questo però quello della "sportiveggiante" versione Gordini) posteriori, un'unità di 845 cm³ da 40 CV, il cambio a tre marce con prima non sincronizzata e 4 freni a tamburo. Non è di certo un'auto sportiva ma il confort, considerate le dimensioni tutt'altro che ridotte, con una lunghezza di oltre 4,20 metri, è assicurato, anche per le Highway americane.

Le configurazioni disponibili al lancio sono tre: "Cabriolet", totalmen-

te priva di capote, "Coupé" con Hard-Top saldato e la classica "Convertible", con capote ripiegabile e Hard-Top smontabile. Nonostante l'ampia zona posteriore, la panchetta sarà solo di fortuna e la Floride sarà sempre definita 2 posti, spingendo il marketing a pubblicizzarlo invece come bagagliaio, considerato che il cofano posteriore è occupato dal motore e quello anteriore dagli ingombranti passaruota. Negli USA l'auto venne commercializzata con il nome "Caravelle", per evitare di dare una troppo precisa indicazione geografica (i clienti californiani e quelli texani, non avrebbero gradito un'auto chiamata come un altro Stato...) e perché evocativo del famoso aereo di linea, tra i più evoluti della sua epoca. ➤



Essendo una "tutto dietro", la Floride presenta il bagagliaio davanti, molto sacrificato dagli ampi passaruota.



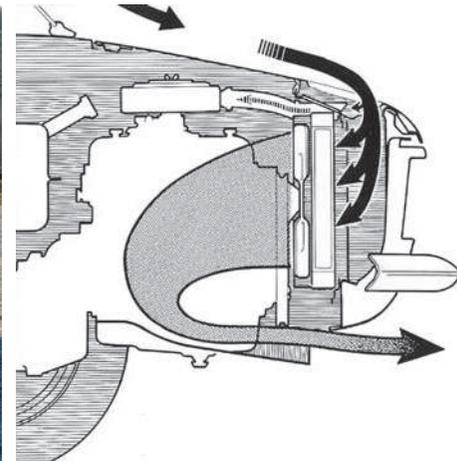
Il motore posteriore, in questa prima serie protagonista del nostro servizio, il 845 della Dauphine Gordini.



Le prese d'aria laterali tipiche della I serie con motore 845 cm³. Con l'adozione dei "Cléon-Font", che presentano radiatori dietro il motore e non avanti come qui, saranno chiuse.



Altro elemento peculiare della Floride "prima maniera" è la griglia incassata dietro la targa. Sotto, da sinistra: da marzo 1962 la coupé - con padiglione rivisto che permette un nuovo spazio interno per 4 persone - prende ora il nome delle versioni per gli USA, Caravelle. Le ruote hanno le feritoie per raffreddare i 4 freni a disco, le prese d'aria dietro le portiere sono soppresse (rimangono solo gli incavi come motivo estetico). Questi elementi sono introdotti simultaneamente anche sulla nuova scoperta, la Floride S (serie R 1131). Floride S (in foto) e Caravelle posteriormente si riconoscono invece per la nuova presa d'aria sul coperchio vano motore e per il pannello zigrinato che ora "chiude" la vecchia griglia d'aerazione dietro la targa. Il motivo di queste novità ai lamierati è presto spiegato: il nuovo radiatore montato posteriormente e non verso l'abitacolo (che prendeva aria dalle feritoie laterali).



Ciò che però fu subito palese, fu l'instabilità della vettura già a velocità intorno ai 70 km/h, quando una manovra errata avrebbe potuto causare perfino dei testacoda, per via del peso tutto gravante sul retrotreno, per altro molto sensibile alle variazioni di camber e per le carreggiate strette, con inevitabili effetti negativi causati dal vento laterale (problematica comune a molte vetture a motore posteriore dell'epoca). Per sopperire a questi gravi difetti, nel 1960 furono adottate le sospensioni posteriori "Aerostable", come anche sulla Dauphine: si tratta di una revisione delle classiche molle, ora dotate di tamponi in gomma. Nonostante ciò, il mercato arrise alla Floride che, per essere un modello di nicchia, venne consegnato in 45.000 esemplari. Anche il Jet-Set se ne innamorò, probabilmente grazie alla campagna di promozione per la quale fece da madrina niente popò di meno che Bri-

gitte Bardot (auto e testimonial apparvero anche su una copertina di Quattroruote), diva assoluta di quegli anni che, in seguito, vinse pure una Floride S in una lotteria e alla quale rimase legata per molto tempo, ritenendola l'auto ideale per il suo spirito libero ed emancipato. Nel marzo del 1962, la gamma delle coupé e scoperte della Règie subì la sua evoluzione più importante, contraddistinta dalla sigla di progetto R 1131: La Floride adottò i freni a disco sulle quattro ruote e, soprattutto, fu la prima Renault a montare il nuovo motore di 956 cm³ "serie Cleon-Font" da 51 CV, in anticipo sulla nuova berlina R8. La modifica interessò quindi anche il nome che divenne "Floride S" per la versione con tetto in tela, mentre per la versione chiusa, venne adottato anche in Europa "Caravelle" (come si legge anche nei nuovi monogrammi applicati al parafrangente destro,

mentre a sinistra rimane il logo "Renault"), quest'ultima caratterizzata da un nuovo padiglione più ampio e dal tetto più alto, modifica resasi necessaria dalla presenza, finalmente, di un divanetto posteriore comodo per 2 persone. Esteticamente poi, entrambe sono caratterizzate da nuovi dischi ruota con feritoie per il raffreddamento dei freni a disco, da un'inedita grigliatura del coperchio vano motore utile ad arieggiare il radiatore collocato ora dietro al motore, e non davanti, modifica che rende inutile la griglia inferiore dietro la targa, sostituita da un motivo estetico zigrinato e quelle laterali verticali alla base dei parafranghi, sui quali rimane ancora lo svaso ma chiuso dalla lamiera e quindi ora puro elemento estetico.

Floride S e Caravelle montavano, inoltre, il cambio a quattro marce (con prima non sincronizzata) al posto di quello a sole tre marce previsto in precedenza.

Gli USA si rivelarono un mercato poco propizio e furono abbandonati mentre, nel settembre 1963, in occasione del lancio del progetto R 1133, tutti i modelli adottarono la denominazione "Caravelle". Le R 1133 scoperte e chiuse, adottano ora il 1,1 litri (1108 cm³) da 55 CV

della R8 Major, come si può notare dalla scritta "1100" specifica sul cofano motore. Nello stesso momento, sul muso scompare il simbolo "coronato" della Règè e compare la scritta per intero, in stampatello maiuscolo, del nome modello.

L'ultima versione di questa particolare famiglia di modelli sarà quella definita "Caravelle S" (progetto R 1133 S), presentata nell'estate del 1965. La modifica più importante è sotto al cofano, dove, grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 32 DIR, la potenza sale a 57,5 CV. Di dettaglio le modifiche estetiche anche per l'ultimo revamping: le losanghe - che da questo momento in poi saranno il simbolo della casa, apparse sul cofano, gli indicatori di direzione rettangolari sul muso, la scritta in stampatello maiuscolo "RENAULT" sul cofano motore al posto di quella 1100. La produzione complessiva di Floride e Caravelle termina nel luglio del 1968 dopo circa 117.000 unità costruite, considerando anche i modelli chiusi.

La Caravelle coupé avrà la sua erede nella R15 del 1971 mentre, per vedere un altro modello Renault senza tetto, bisognerà aspettare la R19 del 1989.



Col lancio nel novembre 1963 della R 1133 con motore 1108 cm³ della R8 Major, il nome Floride scompare: sul frontale vediamo la nuova scritta Caravelle sia sulle coupé che sulle versioni scoperte.

Sotto, l'ultimo aggiornamento della Caravelle R 1133, avvenuto nel settembre '65 e corrispondente all'aumento di potenza a 57,5 CV del 1,1, è identificabile nel monogramma "RENAULT" al posto di quello "1100" al posteriore, dalla comparsa delle losanghe sui cofani e dall'omissione del nome vettura sui parafranghi anteriori.



Brigitte Bardot, dopo essere stata testimonial del modello, vinse una Floride S a una lotteria e vi rimase a lungo legata.



L'ALFA ESTREMA DELL'AUTODELTA DI CHITI

PROPONIAMO UN RACCONTO SCRITTO DA GIPPO SALVETTI (FONDATORE DI ALFA BLUE TEAM E AUTORE DI DIVERSI LIBRI) CHE SI IMMEDESIMA IN ALBERTO SAVIOLI - PILOTA AUTODELTA - ALLA SCOPERTA DELL'ALFA ROMEO GIULIA GTA SA.

Sette e quarantuno segnava la sveglia. Un'ora che in giorni feriali vede già metà del mondo in giro per guadagnarsi la giornata: in auto, bus, in bici, a piedi per arrivare in tempo in ufficio, in fabbrica a scuola. Ma alla domenica se il telefono squilla a quell'ora, sei normalmente percorso da un moto di stizza.

Era tempo che volevo cambiare l'apparecchio con altro che avesse un suono più "simpatico" e non così metallico da sembrare un violino scordato o una grattata in scalata, ma mi ero sempre dimenticato di farlo.

Lulù, anzi Luisa quando era indisposta, lanciò un improprio a quello squillo e i suoi capelli biondi si rintanarono sotto il cuscino; io mi girai alla ricerca della cornetta...

Un inconfondibile accento toscano riempì il buio della camera da letto:

"Suvvia Alberto stai dormendo?"

"Stavo... dormendo ... ingegnere le pare l'ora?"

"In una così bella giornata? Non fare il bischero, ti offro un bel pranzo, con sorpresa, alla Bella Luigina alle..."

Lo interruppi.

"Ingegnere la richiamo dopo..."

E appesi.

Non volevo che Luisa mi tirasse in testa la sveglia che era sul suo comodino e a veloce portata di mano. E lei da sotto il cuscino: "Ma non lo sa che hai smesso? Porca miseria... ti pare l'ora?"

Ripresi un attimo in mano la situazione; cosa aveva in mente l'ingegnere da propormi per vederci alla Bella Luigina? La Luigina era la vecchia cascina all'interno del circuito sperimentale dell'Alfa Romeo a Balocco adibita a uffici, Centro rappresentanza e assistenza al personale. La moglie e figlia del custode si adoperavano in cucina con grande soddisfazione dei pochi frequentatori nelle giornate normali, mentre un catering del luogo interveniva in occasione di presentazioni o manifestazioni, calando spesso l'asso della porchetta cotta sul piazzale che riscuoteva sorrisi e applausi... e code con il piatto in mano. Si trattava per lo più di eventi collegati alla Direzione Commerciale quando si faceva prendere contatto, ai Concessionari o alla Stampa, con i nuovi modelli. I raduni di Alfa d'epoca, siamo alla fine degli anni Sessanta, non erano ancora frequenti e lo sarebbero diventati, con grande successo, una decina di anni dopo.

Mi alzai, con una certa fortuna al buio ripresi subito le pantofole, aprii delicatamente la porta della camera, per non fare rumore, arrivai in cucina, dal frigo scelsi due albicocche che mi guardavano interessate, spostai la sedia vicino al telefono e composi un numero che conosco ancora a memoria: "0161...."

"Centro Sperimentale di Balocco, buongiorno..."

"Buongiorno parla Savioli, vorrei l'ingegner Chiti, per favore..."

"Attenda, ma di qui non l'ho visto passare, forse è in pista... ma adesso sono le... otto meno cinque... è un po' presto. Ma è sicuro che sia qui?"

"Mi ha telefonato lui un quarto d'ora fa... a meno che fosse ...a Settimo Milanese?"

Sentii un parlottare di sottofondo poi...

"No signor Savioli, mi dice il collega che ha visto la sua Giulia bianca parcheggiata alla garitta dei cronometristi, vedo di passare la telefonata là. Ma... mi scusi... lei è il pilota "Savio", quello che l'anno scorso ha battuto le Ferrari con la TZ2?"

Un poco sorpreso mi schernii



L'Alfa Romeo Giulia GTA SA a Monza.

“Sì, sono io, ma per le Ferrari non era proprio la corsa adatta...”

“No, no, la Trieste-Opicina la conosco bene, io sono cresciuto in quella terra dimenticata e poi sulla testata del mio letto ho una gigantografia della TZ su cui sta salendo Bussinello. Bravo Savioli che ha fatto il culo alle dodici cilindri! Ops! mi scusi. Adesso la metto in attesa...”

“Va bene aspetto... grazie.”

La passione per le auto l'avevo ereditata in famiglia, mio nonno Alberto, classe 1885 dopo una onesta Fiat 514S, raggiunta una certa agiatezza alla fine degli anni trenta, si concesse una bellissima Alfa 6C 2300 cabriolet Pininfarina di cui anche mio padre era molto orgoglioso e che molto rimpiansero in famiglia per non essere riusciti a salvarla dal sequestro dei nazifascisti dopo l'armistizio, mentre si riuscì a salvare l'Alfa 6C 1500 Turismo che mio padre, alcuni anni dopo aver preso la patente e abbandonate le due ruote, comprò usata nei primi anni trenta anche per farci qualche garetta nei dintorni. Senza mai vedere un podio visto che anche le Balilla Sport o qualche torpedo Bianchi o Lancia non faticavano a superare una berlina, ancorché di nobili origini, come un'Alfa Romeo; certo fosse stata un 1500SS la musica sarebbe stata molto, molto diversa...

“Signor Savioli è sempre lì?” gracchiò al microfono l'amico triestino.

“Sì, aspetto, cosa ghò de fa... direste voi”

“Forse lo hanno trovato ma è in fondo al rettilineo, la rimetto in attesa...”

Mio padre Alessandro non era quindi digiuno di profumo di benzina ma quando, appena presa io la patente alla fine degli anni Cinquanta, sfilavo l'Alfa 1900 del nonno (la sua era intoccabile!) per fare qualche giretto “turistico” a Monza, lui non era proprio contento...

Così di nascosto da mio padre, ma con il velato supporto di mio nonno, comprai in società con un compagno di Università, una Giulietta Sprint Veloce. Nel 1960 era una vettura ancora competitiva in qualche gara in salita mentre in circuito sentiva già il fiato corto con le moltiplicate, ma ancor in forza, SV Zagato e SZ, ma per “Savio”, come era il mio pseudonimo per mascherarmi ai miei genitori, ventunenne di buona famiglia e speranze, sembrava di viaggiare su una Sport con il Tridente o il Cavallino sul muso. “Savio” era il consiglio di mio nonno: saper gestire l'eventuale vantaggio, non andare oltre le proprie capacità, saper percepire l'auto di cui impugni il volante: tutte caratteristiche che mi si confacevano e che in fondo furono quelle che mi fecero, nella breve carriera di poco più di un lustro, diventare un buon pilota, ma mai un Campione che poteva aspirare alle note di Mameli sul più alto gradino.

E, mentre con la cornetta in mano ero sempre in attesa di sentire l'accento toscano dell'ingegnere, stavo ripassando la mia vita al volante come mai mi era capitato di fare.

Quasi un premio di laurea, anche se mi mancavano ormai un paio di esami, fu l'opportunità di fare due gare con una Giulietta SZ e capii la distanza con la mia Sprint che aveva ormai tre anni di ruvido asfalto passato sotto veloce. Ma il vero premio di Laurea arrivò quando, visto che tutto sommato non ero proprio uno “fermo”, il Jolly Club e il suo deus ex machina Mario Angiolini, mi propose la nuova TI Super.

Preparata dal “mago Virgilio”, che di cognome faceva Conrero, era uno che non temeva Autodelta, Angelini, Facetti, Baggioni, aveva rispetto per tutti ma la sua chioma, già biondo cenere calata nel vano motore di un bialbero Alfa, relegavano in religioso silenzio quelli che pensavano che barasse.

Così non solo per le eccelse prestazioni di una vettura Turismo che

già era nata bene nella versione di “famiglia”, la Giulia TI Super, soprannominata “Quadrifoglio” per la bella decal che ornava baule e fiancata, divenne arma irresistibile per chi voleva passare davanti alla bandiera a scacchi come protagonista e non come comparsa. A me capitò un paio di volte su una decina di corse in cui impugnavo il volante della Giulia bianca con una livrea dal cofano tricolore come le auto del Jolly Club. Grazie Angiolini!

Intanto ero sempre in “attesa” ed erano le otto e dodici.

Ma cosa voleva da me l'Ingegnere?

Lo so, mi voleva bene e, vedendomi ben a mio agio con la “Quadrifoglio”, mi propose il volante di una TZ in qualche gara minore e poi di una TZ2, quella della Trieste-Opicina. Il podio di quella domenica dell'anno scorso per la mia, forse, vittoria più importante fu denso di amarezza tornato appena in tempo, la domenica stessa, a dare l'ultimo saluto a mio padre che si era improvvisamente aggravato. Il gusto amaro della vittoria per un evento che mi aveva francamente trovato impreparato.

La decisione quindi di abbandonare un mondo che sapevo avrei dovuto lasciare, sposato da poco, con una attività da seguire, ancor più ora che mio padre non c'era più...

“Signor Savio è sempre lì?”

“Sì, sì, sì, ma mi dica che avete trovato l'Ingegnere...”

“Ecco glielo passo, spero di conoscerla personalmente, ma mi deve dare il tempo di staccare il poster della TZ2 per farmelo autografare!”

“Eh, grazie buon lavoro.”

Dopo un breve suono metallico ecco un accento toscano ben conosciuto.

“Ohvvia Alberto sei ancora a Milano? Prendi la macchina e vieni qui ti aspetto per pranzo, ho da farti vedere una cosina...”

“Ma Ingegnere ...io...”

“Su, l'hè una bella giornata, fai un giretto e lascia Luisa tranquilla...”

Non era un consiglio, era un comando. In fondo era sì una bella giornata di un sole che già appariva tiepido e di un cielo così bello, così manzoniano.

“Va beh, Ingegnere, comunque lo sa bene, io la tuta non la posso rimettere, ma vengo per rivedere la Bella Luigina.”

“E io ti fo' vedè un'altra cosina, ci vediamo!”

Ma sì, in fondo era domenica, una bella domenica, Luisa andava a trovare i suoi perché mio suocero voleva farle un regalo per il suo compleanno e doveva essere anche per me una sorpresa. Aprii leggermente la porta senza il minimo rumore e la vidi che dormiva alla grande, per sicurezza aveva messo la sveglia alle 11.

Mi vestii velocemente con quello che recuperai in giro, nel bagno di servizio trovai un rasoio, forse un po' troppo usato tanto da rischiare di tagliarmi leggermente, per farmi almeno la barba.

Lasciai un bel biglietto attaccato alla porta: “ci vediamo stasera a cena dai tuoi, un bacio!”





Il motore della SA, caratterizzato dal cassoncino sigillato per la pressione ai carburatori generata dai due compressori.



Carlo Chiti, a destra, insieme a Giuseppe Luraghi.

Il bacio sì era sincero, ma ancor di più necessario visto che me la stavo svignando alla chetichella, senza nemmeno un caffè per non far rumore.

Scesi nei box, aprii la serranda e incrociai il muso della mia 2600 Sprint: bianco gardenia, con l'interno in pelle blu, un accostamento di gran classe che mio padre ricordo dovette aspettare un paio di mesi in più perché non lo voleva nero e triste. Pur non essendo più in perfetta salute, ma nessuno di noi sospettava che ci lasciasse nel giro di sei mesi, la mamma ed io insistemmo perché sostituisse la sua Giulia, anche se aveva poco più di un paio di anni, per quello che gli era rimasto come un velato sogno sotto pelle: un bel sei cilindri in linea che gli ricordava la 2300 della sua gioventù.

Ricordo quando al ritiro firmò da Rotondi l'assegno, sì, era solo il "saldo", ma la cifra era comunque alta, mi guardò titubante, quasi volesse anche la mia approvazione. Approvato!

E il profumo della pelle ci avvolse come quando entrai, dopo un attimo di esitazione, mista a commozione ripensando a mio padre, nel buio del box. Impugnai il sottile volante in bachelite nera, feci un bel respiro, mi allungai per aprire il cassetto e prendere le chiavi. La mano subito incontrò i miei guanti da guida, guanti che avevano impugnato volanti magari di poche vittorie ma di tante gare dove comunque diedi filo da torcere a chi era più bravo..

E mi sono, anzi mi ero, divertito.

Cercai le chiavi, rovistando al buio dentro il piccolo cassetto bordato di pelle. Piccola incazzatura: mi ricordai che le avevo lasciate nella giacca a casa. Tornare su, rischiare di svegliare Luisa magari sentire il suo broncio per una partenza di soppiatto? Manco a parlarne, di fianco c'era la mia Giulia Spider Veloce, già aperta, era una bella domenica, era lì che mi aspettava con il suo motore che ricordava, con qualche cavallo in meno, quello della mia Ti Super. Affare fatto.

Altro volante in bachelite nero, copia del precedente, giro di chiave per sentire ticchettare la pompa della benzina, attesa di una quindicina di secondi, via. Partita.

Esco lentamente dal box, tiro leggermente l'acceleratore a mano per tenerla sui duemila giri e scaldare un attimo il motore, detesto fare la salita dei box a motore freddo anche se, certo, eravamo a primavera e non nel freddo inverno.

Chiusi le due serrande dei box, feci un veloce giro intorno alla spider solo per accertarmi di non vedere colare acqua o benzina o accorgermi di una gomma un po' stanca", arrivai alla colonnina dell'apertura cancello, salii velocemente in macchina sperando di non trovare nessun pedone o bici all'uscita. Detesto ripartire in salita e rovinare la frizione. Non c'era nessuno, in fondo era domenica ed anche ancora presto. Al rintocco della campana della Basilica della Passione scattavano le nove di una tersa mattinata di quasi primavera. Mi avviai all'incrocio con via Mascagni, il semaforo in Monforte era scattato verde, accelerai leggermente, lo passai agevolmente ma mi fermai al rosso di Piazza Tricolore. L'acqua era salita di qualche grado ma il rosso della riserva occhioggiava ad ogni frenata. È naturale per Luisa lasciarmi l'auto sempre in riserva, con la scusa che il tappo è dentro il baule e la serratura è delicata e non vuole romperla e farmi arrabbiare. Sessanta, settanta chilometri di autonomia, comunque a Balocco non ci arrivo e detesto fare benzina in autostrada, è domenica e i self service non li ave-

vano ancora inventati. Mi ricordai che prima del Monumentale c'era una grande stazione di rifornimento e forse faceva anche i turni festivi. Traffico quasi inesistente, veloce porta Venezia, il semaforo di Piazza Repubblica superato in un soffio, porta Volta ed ecco, potei mettere un tigre nel motore. Al distributore Esso il benzinaio chiese come una litania: "normale o super?" Non avevo voglia di battute o di irridere, avrei voluto chiedergli se sul baule aveva ben letto la scritta "veloce", tirai fuori dal portafoglio un foglio verde da 5000 lire e dissi "Super naturalmente", ma mi alzai io per aprire delicatamente il baule, in effetti la serratura di Pininfarina era bella, massiccia ma non proprio un oscar di robustezza. La Super costava allora 110, 120 lire non ricordo, so solo che quando risalii l'indicatore era quasi sul pieno: sarei andato e tornato tranquillamente.

La spider rossa con una nuova aggiunta di piombo sembrava voler volare o forse era attratta da luogo dove avrebbe magari visto qualche nuova importante sorellina, intanto, lasciato alla mia sinistra Piazzale Accursio e tutto il Portello ancora in forza (anche se Arese ormai era il Nuovo), filavo in Viale Certosa cercando di soffiare i "gialli" dei semafori che sembrava ce l'avessero con me. Erano le 9 e mezza, Chiti mi aspettava per pranzo, non ero certo in ritardo, così mi ricordai di un caffè

poter accendere la radio cosa che non feci perché la musica non è Chopin ma il bialbero.

In poco più di un'ora sarei arrivato a destinazione, avevo quindi ancora il tempo per andare alla cascina di Buronzo a fare una bella scorta di buon riso che tanto piaceva a Luisa e ai miei suoceri.

Alle 11 e dieci ero Balocco e alle 11 e tre quarti, con un po' di benzina in meno e nel baule sei bei sacchetti di riso, mi presentai all'ingresso del Circuito.

Dalla guardiola non mi diede neppure il tempo di aprire bocca: "Lei è il signor Savioli? L'ingegnere la sta aspettando, immagino sappia la strada". Annuii e, preso dallo spirito di profumo di pista e di benzina partii in leggero controsterzo su un asfalto che appariva lucido e rifatto da poco.

Superai il sovrappasso del lungo rettilineo sottostante e mi riapparve di fronte, in fondo, la Bella Luigina e mi colpì come una carezza il suo volto roseo che da tempo non vedevo. Scelai una rabbiosa seconda per far capire che un bialbero di razza si univa al coro, in quel momento però silente, di ben più famosi antenati. Non ebbi il tempo di parcheggiare che una GT Veloce, assolutamente



Quasi tutte le SA vennero convertite in GTA. Qui una Junior sul circuito di Spa Francorchamps nel 1969.

pasticceria non distante, un bel posto e proprio lì davanti parcheggiai la mia Spider.

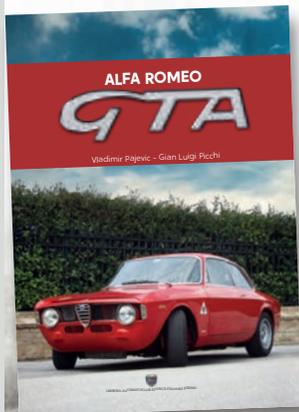
Un caffè macchiato e un cannoncino e dietro la vetrata ammiravo lo slancio che aveva saputo dare il vecchio Pinin alla sua Giulietta, poi evoluta in Giulia: in dieci anni non aveva perso il suo fascino; il nuovo spider, che chiameranno poi Duetto, presentato l'anno prima, certo era più moderno ma non era ancora entrato nel cuore degli alfisti.

Ripresi il cammino, casello, biglietto e via: prima, seconda, terza, quarta, allegre molto allegre e poi una quinta da cinquemilacinque. Quasi centottanta, aperto, con il volante impugnato leggero e la vettura che non aveva nessuna deriva, ben piantata in centro alla strada. Non rimpiansi di non aver preso la 2600 Sprint, ma non era proprio estate e anche se avevo acceso il riscaldamento per seguire il vecchio adagio del pilota "piedi caldi, testa fredda" rallentai fino a più giudiziosi 130, quasi da

come uscita da Arese, mi fece cenno di seguirla e come partì, scivolando sul brecciolino e con un cupo rumore che fece tremare il tavolo delle bevande dimenticato lì vicino, capii che sembrava solo essere "di serie" ma, sotto le apparenze di un impudente giallo ocra, al minimo c'era una doppia accensione.

La seguii fino al gabbiotto dei cronometristi in pista dove prima di vedere Chiti seduto al fresco sulla panchina, vidi arrivare due dei suoi cagnolini.

L'ingegnere si alzò sorridente venendomi incontro nascondendo dietro la schiena un piccolo panino che stava assaggiando e di cui si liberò rapidamente per la felicità dei suoi compagni a quattro zampe. La sua camicia bianca a maniche corte, anzi arrotolate, e la cravatta scura erano il suo marchio di fabbrica, oltre alla corporatura che non l'avrebbe agevolato in una gara di tango. ➤



Teodoro Zeccoli durante le prove della SA a Balocco, come nel romanzo dove protagonista è "Savio". Sulla GTA SA trovate un bel capitolo ad essa dedicata nel libro edito da ASI nel 2019 dedicato a tutte le GTA, scritte dall'esperto Vladimir Pajevic con Gian Luigi Picchi, che di GTA ne ha guidata più di una...



Si era proprio lui e io ero contento di rivederlo.

"Saviooo oh cche ci fai tu qui??"

"Ingegnere nemmeno io lo so, so solo che stavo dormendo così bene tre ore fa..."

"Oh che tu l'oh vedi che bella giornata?"

In quel momento si profilò da lontano l'A38, il mitico camion rosso e giallo che faceva talvolta le veci del più imponente Mille sui circuiti di tutta Europa per trasportare le leggere e leggiadre vetture sport, ma non ancora le 33 che arrivarono l'anno seguente.

Ho riconosciuto Duccio, l'autista, che avevo talvolta incrociato su qualche pista, che mi fece un largo sorriso e indicandomi, con il pollice teso verso dietro, quello che aveva in carico e strizzò l'occhio.

Vidi una GTA, fantastica come al solito in quella livrea rossa, pulita, senza numeri o sponsor che attentassero alla sua regalità, solo al fianco il bianco quadrifoglio e, a lato, più in piccolo quello dell'Autodelta. Ma c'era qualcosa che la rendeva più, più, più ...cattiva. Ecco la mancanza dello scudetto sul muso lasciava una larga bocca pronta ad ingoiare ogni nemico e le Dunlop tradivano una misura inconsueta e decisamente più "robusta".

Stemmo tutti silenziosi mentre Duccio faceva scorrere, con l'aiuto di un meccanico, la GTA sulle corsie del pianale e, quando arrivò a quelle inclinate, con un balzo salì in vettura, quasi dovesse partire per una gara e, tenendola frenata, la fece scivolare lentamente mentre il meccanico si assicurava che non strisciasse il terminale di scarico, senza rendersi conto che non poteva succedere semplicemente perché non c'era ombra di terminale, visto che la GTA era dotata di un cannone laterale che aveva già affumicato portiera e passaruota.

Non seppi spiegarmi quel silenzio che circondava tutti i presenti: Chiti, il sottoscritto, i due meccanici e un cronometrista, ma si percepiva comunque una leggera tensione. Chiti ordinò al meccanico di mettere

in moto. Ci avvicinammo e ben si sentiva il ticchettare della (o delle?) pompe elettriche della benzina che cantarono per una trentina di secondi fino a che il rumore si fece più rado e i Weber da 45, almeno così io credevo, fossero ben sazi. La GTA si avviò al secondo tentativo con un rumore cupo, sordo non libero dai tromboncini. A orecchio direi fosse tenuta sui duemila giri, ma certo non era il passo di una vettura cittadina, sputava, sfiammava dal tubo di scarico con un fumo ora nero ora bianco venato di azzurro perché a freddo qualche scampanello di pistone si poteva intuire. Chiti ordinò di alzare i giri a tremila, tremila cinque, la voce cominciava ad essere forte e chiara, con qualche repentino colpo di tosse. Sette, forse dieci minuti solo la voce dell'ingegnere e quello della GTA. Chiti con la mano fece segno di fermare il tutto e, roteando le dita, il meccanico capì subito che doveva cambiare le candele con quelle più fredde dopo averla avviata con quelle calde. Così si aprì il cofano e lo sguardo di Chiti non si volse a quel bendidio di doppia accensione ma sul mio. In effetti rimasi interdetto un groviglio di tubi alta pressione, due piccole turbine, i carburatori incapsulati ... dissi soltanto:

"Ma ingegnere che roba è?"

"Arriva da Garcea e devo trovare il modo di farla andare... è la SA. La GTA SA, sovralimentata. Siamo sui 230 cavalli, ma suavia, non son puldri, questi scalciano! Sali e prova, ma attento! Soprattutto in curva!"

Ero eccitato dall'idea, ma non volevo darlo troppo a vedere.

Il meccanico mi prestò il casco che, casualmente, era già lì pronto sul sedile del passeggero. Salii, tentai di sistemarmi il sedile ma mi accorsi che era tutto fisso ma, per fortuna, andava abbastanza bene, in fondo poi non ero mica in gara era solo un giro turistico.

Come sulla GTA tutto era perfettamente a portata di mano (e di piede), volante, cambio, pedali...

I pochi astanti erano lì in piedi, in attesa di sentire il sordo rombo della

SA. Girai la chiave, ticchettio della pompa, termometro dell'acqua che già segnava ottanta (era bastato tenerla ferma in moto poco prima, non sono vetture per stare ferme), olio non ancora caldo. Diedi accensione e una piccola accelerata che spolverò allo scarico la tuta di Duccio. Chiti mi fece segno con la mano di andare ma... stai attento Savio!

La frizione era un sasso, ma me lo aspettavo, non avevo proprio le scarpe adatte speravo solo che non mi bruciasse la suola al primo giro perché le macchine da corsa sono calde, sempre e dappertutto. Spinsi la prima che entrò con una dolcezza che mi ricordò la mia spider che intravedevo nel retrovisore sul cui parafango si era appoggiato l'ingegnere, fortuna, pensai, non era una Zagato d'alluminio. Eccomi sul rettilineo, tirai una prima di assaggio fino a 4500 giri, saliva abbastanza pulita ma mi sembrava meno prestante di quelle che avevo provato l'anno precedente, seconda a 5mila, non mi fido di più, l'olio non è ancora ben caldo, non conosco la macchina, non so il compressore come e quando reagisce, terza, quarta a un regime che fa un solletico a un motore preparato per altri numeri, arrivano le prime curve, scalo senza neppure punta tacco, infilo una seconda che con una doppietta perfetta sembra vedere gli ingranaggi baciarsi sorridendo, decido di proseguire tranquillo, facendo un poco di slalom per scaldare le gomme ma soprattutto sentire le reazioni della vettura. Molto bene. Ripasso davanti alla cabina cronometristi dove i pochi spettatori sembrano delusi di vedermi sfilare a velocità autovelox. Sono in quinta, sul dritto, mi metto bene in centro alla pista, scalo velocemente in quarta, terza e affondo l'acceleratore. Mi figuro le quattro farfalle dei Weber tutte belle allineate a far entrare miscela ben spinta. Sembra non succedere nulla poi di colpo dal lento si passa a un furioso galoppo quasi i cavalli avessero in sella i Lancieri del Bengala. L'auto si intraversa e la riprendo con un leggero controsterzo e riparte dalla parte opposta, ancora un controsterzo, stavolta più leggero e si raddrizza ma la curva si avvicina paurosamente, mi attacco ai freni e alla scalata ma sono costretto a mangiare un po' di erba del prato, la GTA sfla rientrata sull'asfalto dove ha lasciato gomme e sudore, il mio. Ripresi possesso dei miei riflessi che, francamente, si erano un poco appannati dal calcio in culo che la

SA mi diede, adesso, mi dissi, sto accorto.

Rettilineo, prossima curva, cerco di anticipare un poco l'ingresso della spinta, nulla; quasi finita la curva arriva una sberla da altro controsterzo ma adesso ero più preparato così alla successiva curva anticipo ancora di più ma il colpo arriva quasi subito e la sbandata è forte, la riprendo ma vado quasi in testa coda. Su un otto volante lo stomaco era più tranquillo. Finalmente rientro in rettilineo, impugno forte il volante, sempre a mani nude, passo dalla seconda alla terza e affondo tutto: adesso è solo una frazione di tempo che si scatena un tuono, seimila, settemila, settemila e... no non sono in corsa, sono un ex pilota, anzi un ex gentlemen driver, sposato da poco, orfano da non molto, con più di cento dipendenti che aspettano che il ventisette io paghi puntuale e ho diverse banche che mi vogliono bene.

Lasciai la belva ridurre la sua sete a quattromila cinquecento giri arrivai, sudato, al gabbiotto dei cronometristi dove tutti in ansia mi aspettavano.

Avevo fatto solo tre giri, rallentai, frenai e misi la SA vicino alla mia Giulia Spider Veloce, che tanto Veloce con vicino la SA non sembrava più tanto.

Mi tolsi il casco, scesi recuperando certezza delle gambe e prima che Chiti mi rivolgesse la parola chiesi:

"Ma Zeccoli cosa dice?"

L'ingegnere fece finta di sorridere

"Una tragedia"

"Mi sono bastati tre giri, ma concordo, e se lo dice Teodoro..."

Poi Chiti di fronte a un piatto fumante alla Bella Luigina, mi spiegò tutto, dei compressori azionati da olio, dell'iniezione di acqua in camera di scoppio, dalle modifiche e dai risultati che, lavorandoci sopra si potevano ottenere.

Ma non era e mai sarebbe stato pane per i miei denti.

Tengo famiglia. ■



ALCUNE NOTE SU UNA VETTURA DI CUI NON È FACILE RINTRACCIARE TUTTA LA STORIA

La GTA SA gareggiò con alterni risultati dal 1967 al 1970; la prima gara in assoluto fu la 51^a Targa Florio nella categoria prototipi oltre 2000 cm³, e ottenne la sua prima vittoria nel 1967 vincendo la gara di endurance da 100 miglia di Hockenheim condotta dal pilota tedesco Siegfried Dau.

I piloti più noti che la portarono in gara furono Baghetti, Christine Beckers, Lucien Bianchi, Bussinello, Casoni, Nanni Galli, Pinto, Slotemaker, Vaccarella, e Zeccoli.

Purtroppo i risultati non furono pari a quelli della sorella aspirata causa la brutalità di erogazione del motore che ne faceva una vettura difficilissima da domare e il consumo elevatissimo (2,5-3 km con un litro). Comunque nel 1968 le "GTA/SA" si aggiudicarono una gara sul circuito di Monthlery, presero parte alla 4 Ore di Monza oltre a numerose gare in salita in Francia e Belgio. Ultima apparizione certa di una GTA/SA in gara risale all'8 marzo 1970 quando, guidata da Christine Beckers (nella foto), si piazzò seconda assoluta alla gara in salita di Condroz e solo qualche mese dopo, fu convertita in versione sperimentale con il motore 1300. Durante gli ultimi due anni di vita (1969/70) quasi tutte le SA furono convertite in versione atmosferica; probabilmente solo

quattro SA sono sopravvissute. L'Autodelta ha prodotto 10 GTA/SA, e qualche motore di ricambio, ma sfortunatamente le regole del campionato vennero cambiate richiedendo un minimo di 1000 vetture per ottenere l'omologazione, un numero improponibile per un'auto così particolare e ancora da sviluppare che difficilmente avrebbe trovato un posto sul mercato e pertanto il progetto fu abbandonato.





Giuseppe Merosi e Vittorio Jano. Il primo veniva disegnato come "dai modi gentili e garbati e dal portamento distinto e brillante, con una spiccata vena autoironica", mentre il secondo risulta emaciato e dimesso nel vestire ma pareri autorevoli come quello di Luigi Fusi ci dicono di lui: "sapeva quel che voleva, concreto nel parlare e nell'agire. La sua fu una vita densa di riflessioni, di ricerche, chiusa alle frivolezze e alla mondanità". Disegni di Massimo Grandi.

MEROSI E JANO

VITE PARALLELE

LE STORIE DEI DUE GENIALI PROGETTISTI CHE HANNO CREATO IL "MITO ALFA",
SI SONO AVVICINATE, ALLONTANATE E INTRECCIALE SENZA PERÒ MAI SCONTRARSI.
EPPURE LE ANALOGIE FRA I DUE TECNICI SONO MOLTEPLICI...

di Rino Rao e Giovanni Groppi (Commissione Cultura ASI)

Merosi e Jano, Vite Parallele di due personaggi che, come nell'opera di Plutarco, abbiamo messo a confronto per focalizzarne gli aspetti positivi e negativi negli anni trascorsi come progettisti dell'A.L.F.A. poi Alfa Romeo. Merosi, più anziano di 19 anni, è l'elemento fondante di quel carattere sportivo Alfa che il suo antagonista, Jano, porterà al diapason.

Ripercorrendone le biografie, si notano profonde differenze nella formazione culturale e professionale, nell'evoluzione della carriera sino all'apice del successo e quindi all'amaro declino, definitivo per Merosi, temporaneo per Jano.

Ambedue vengono al mondo in oneste e laboriose famiglie della piccola borghesia. Merosi, classe 1872, è già neo diplomato geometra quando nel 1891 nasce Jano che nel 1909 ottiene il diploma di perito industriale, integrato però da un corso di disegno meccanico. A 20 anni entrano entrambi nel mondo del lavoro.

Nel 1898, sposato e con prole, Merosi, bruciato il capitale fornitogli dal padre per l'avvio della Endless - piccola fabbrica di biciclette - è costretto ad iniziare una carriera impiegatizia che, al contrario di quella di Jano, sarà molto movimentata prima di approdare nel 1910 alla neo costituita A.L.F.A.

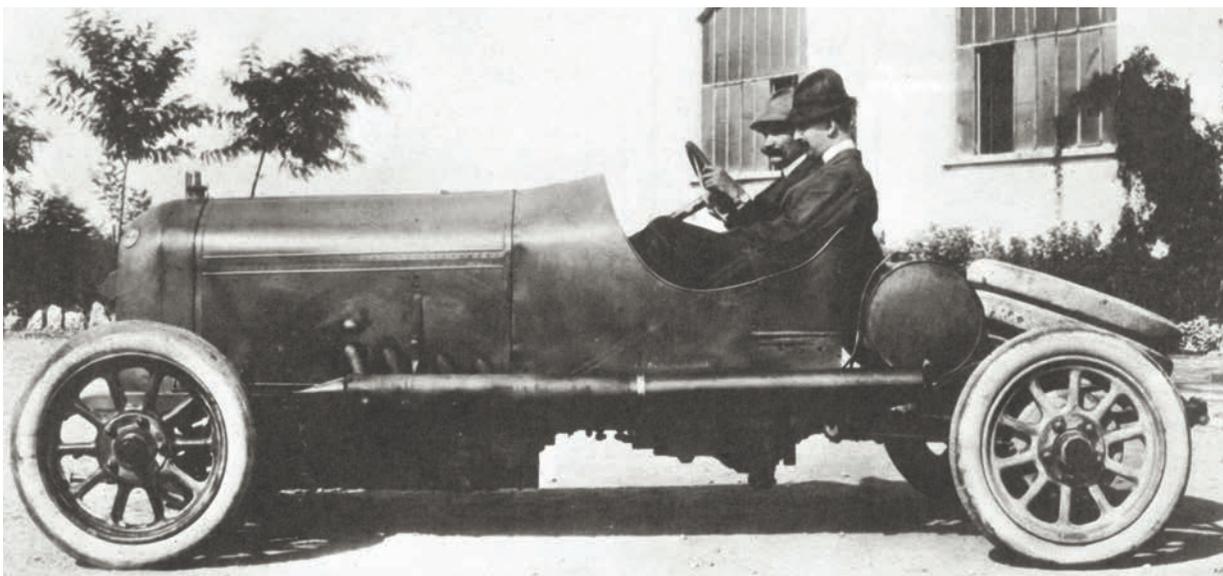
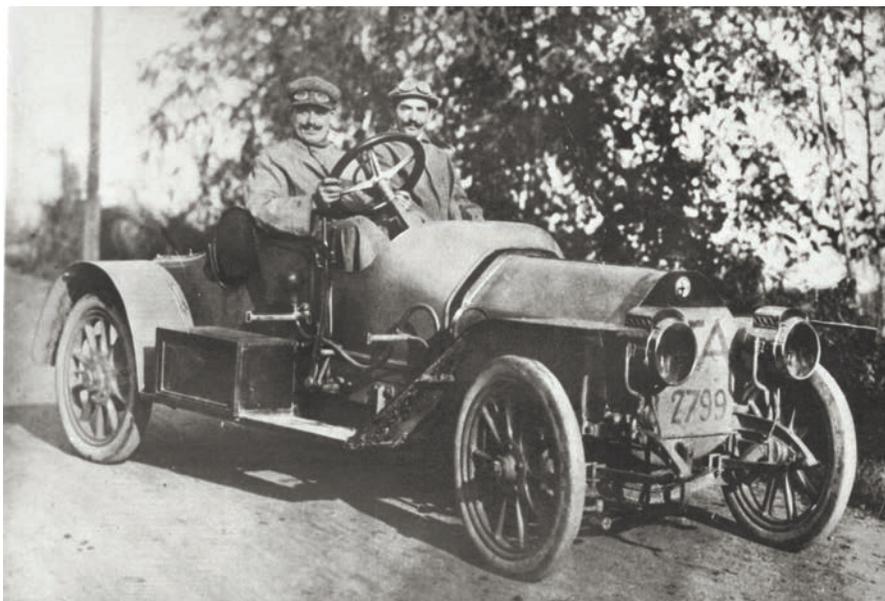
Esperto nella guida di auto e moto, nel 1899, dopo un breve periodo presso la Turkheimer, distributrice di veicoli a motore, Merosi - assunto come collaudatore dalla Marchand, fabbrica piacentina di automobili su licenza Decauville - in seguito a circostanze fortunate, viene incaricato della direzione tecnica. Pur senza alcuna preparazione teorica né esperienza, Merosi, pieno di inventiva e buon senso, sa cogliere quella sfida che gli aprirà una brillante carriera di progettista. La Marchand si affranca dalla Decauville e lancia i veicoli progettati da Merosi: nel 1901 le 2 cilindri verticali 7-10-12 HP e nel 1904 a 12/16 HP, vettura media 4C 5429 cm³ con trasmissione a catena. Le macchi-

ne di Merosi godettero di una discreta affermazione nel mercato e anche nelle corse con il popolare Tamagno.

Grazie a queste affermazioni e desideroso di allargare la sua cultura, alla fine del 1904 Merosi approda alla Fiat, destinato alla Direzione Progetti e Collaudi, retta dall'ing. Giovanni Enrico. Rimarrà a Torino solamente per un anno, ma, grazie a Enrico che lo stima, viene coinvolto nella messa a punto delle valvole in testa, nella progettazione della 100 HP GP e della 28/40 Targa Florio.

Impaziente di mettere a frutto gli insegnamenti di Enrico, accetta l'incarico della neo costituita Lentz di Milano per progettare due prototipi denominati Oria 14/16 e 20/24 HP 4C biblocco, trasmissione cardanica: presentati al Salone dell'Automobile di Milano, non entreranno in produzione per il fallimento dell'Azienda. Nel 1906 accetta l'offerta di una Casa in sicura ascesa, la Edoardo Bianchi, che lo assume come Direttore Tecnico del neo costituito Reparto Automobili. Alla Bianchi ha modo di esercitare il suo talento progettando le vetture medie 4 cilindri biblocco bialbero, 4500 cm³ 16HP e la 28/40 HP 7368 cm³. Rispondendo all'interesse dell'Azienda per le competizioni, progetta la 120 HP Corsa, una 8 litri a valvole in testa che ricalca le caratteristiche tecniche della 100 HP Fiat. È una buona macchina ma, soprattutto nelle Grandes Epreuves, nulla può contro le formidabili

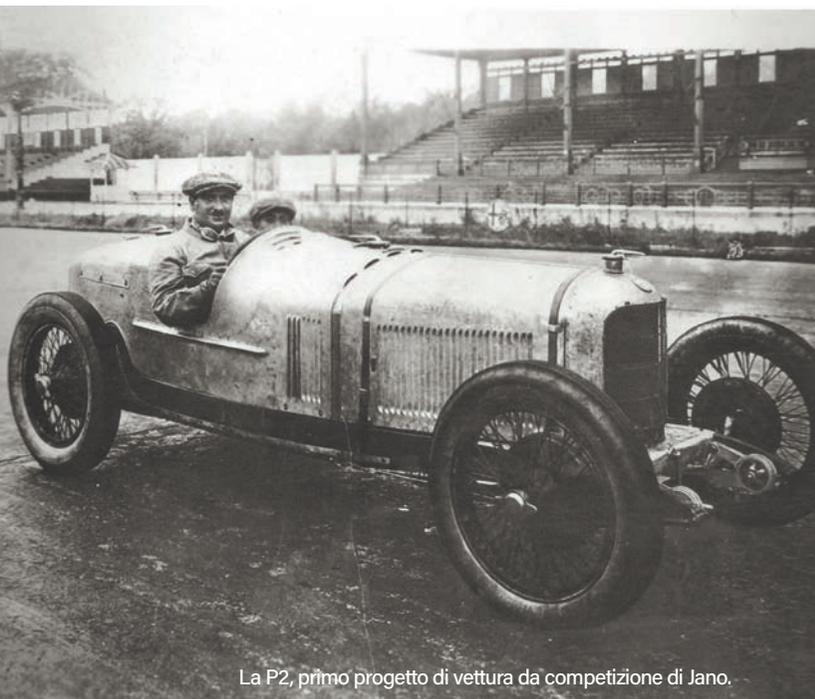
Fiat e alla Coppa Florio del 1907 Carlo Maserati riesce solo ad arponare un modesto 9°, mentre Tomaselli è costretto al ritiro. Una debacle sarà la partecipazione al Kaiserpreis, mentre qualche successo sarà registrato da Tomaselli, il famoso ex campione ciclista, e da Marchi nelle cronoscalate del Semmering e Parma-Poggio di Berceto. Merosi, un bell'uomo alto dai modi riservati e garbati, è ormai un affermato progettista quando, alla fine del 1909, il Cavaliere Ugo Stella lo chiama per assumere la Direzione Tecnica della costituenda A.L.F.A., che sta per nascere dalle rovine della Darracq. Merosi, uomo dal carattere deciso e combattivo - dotato di un sano umorismo con il quale mitiga la sua ostinazione - ha il compito di inventare un nuovo prodotto in grado di incontrare le aspettative del mercato. Ci riesce con celerità, lavorando anche di notte nella sua confortevole abitazione di Via Cappuccio 17, una delle strade d'élite della Milano di quel tempo, e già nel 1910 nasce la 24 HP 4 litri, monoblocco in ghisa, valvole laterali, cambio a 4 marce, affiancata dalla 12 HP, poste in vendita rispettivamente a 9.500 e 12.000 £. Sono semplici e robuste ma dal comportamento brioso, esaltato dalla versione Corsa della 24 che conquista parecchie vittorie con Franchini e Campari. Insieme alle derivate 15 e 15/20 HP, dal 1910 al 1915 ne vengono prodotte 1.007; è un risultato incoraggiante per una nuova marca. ➤



Sopra, a sinistra, l'A.L.F.A. 24 HP, la prima realizzata dalla Casa milanese.
A destra, la successiva 40/60 HP.
Qui a lato, la vettura da competizione concepita da Merosi, la GP 14.



Box Alfa Romeo, GP d'Italia 1923: il flop della P1 di Merosi è evidente, ma Rimini (1° da sinistra), Romeo e Ferrari sorridono fiduciosi nell'arrivo di Jano.



La P2, primo progetto di vettura da competizione di Jano.



Campari vittorioso al GP d'Europa su P2.

Nel 1913 Merosi aggiunge alla gamma di veicoli "economici" la 40/60, bialbero a basamento e valvole in testa, raffinata e potente, destinata ad una clientela d'élite e sportiva: causa della recessione economica, verrà prodotta in soli 27 esemplari venduti al prezzo di 15.500 £.

Mentre l'A.L.F.A. è in piena crisi, Merosi non si sottrae all'inopportuno ordine di Stella di progettare una vettura da Gran Premio. Nasce così la Gran Prix 14, concepita secondo la vigente formula dell'Associazione Internazionale Automobili Club Riconosciuti (A.I.A.C.R.): cilindrata max 4,5 lt e peso max 1100 kg. Merosi tentò di migliorare la Peugeot L 57 introducendo soluzioni caratteristiche della produzione Alfa Romeo sino ai nostri giorni (si veda la trattazione tecnica nel riquadro). Il motore fu accolto in un telaio convenzionale dotato di una carrozzeria a siluro. Si pensava di affidare la 14 GP a Campari il 4 luglio al GP di Francia, ma al collaudo la macchina non superò i 150 km/h contro i 190 dell'omologa Mercedes. Per mancanza di tempo e di tecnologia l'ambizioso progetto viene abbandonato e la macchina, che lo spiritoso Campari chiamava La Pettorona per via del profilo delle camme, fu messa da parte sino al 1921, quando Merosi la rivisitò e potenziò, peraltro senza ottenere alcuna vittoria in categorie diverse dalle Grand Prix.

Frattanto, nel deteriorarsi della congiuntura economica aggravata da insistenti venti di guerra, l'A.L.F.A., penalizzata da una struttura aziendale debole, risente pesantemente della crisi e viene posta in liquidazione. A questo punto, fiutando un buon affare, entra in azione l'affermato industriale Nicola Romeo, un napoletano conosciuto come La Sirena di Piazza Affari. L'incorporazione dell'A.L.F.A., nella "Ing. Nicola Romeo", avvenuta il 21 settembre, grazie alle ottime officine dell'Azienda, consente a Romeo di ottenere lucrose commesse militari. Poco dopo, finanziata dalla Banca Italiana di Sconto (BIS), nasce con un capitale sociale di 10 milioni la "Società Anonima Ing. Nicola Romeo & C" con Romeo Amministratore Delegato, Ugo Ojetti, marito di Ferdinanda Gobba, figlia del Presidente della BIS, Presidente.

Merosi non si adatta al nuovo corso, ed entrato in contrasto con Romeo viene trasferito a Napoli, presso le Officine Ferroviarie Meridionali. Nel gennaio 1918 l'Alfa Romeo inizia la riconversione civile e Romeo, dopo il flop dei trattori US Titan, richiama Merosi al Portello con l'incarico di rilanciare la produzione con automobili sportive, da lui giustamente ritenuta l'unica fascia di mercato libera dalla concorrenza di Fiat e Lancia. Inizialmente Merosi, con la serie RL, non delude le aspettative di Romeo e raggiunge l'apice del successo della sua carriera di progettista ottenendo numerosi successi sportivi e registrando, tra il '21 e il '26, una produzione di 2573 vetture contro le 7581 della geniale Lancia Lambda; viceversa, né la ES vettura di nicchia, né la RM, pesante e poco potente, hanno le caratteristiche che Romeo vuole per affermare l'Alfa come prodotto sportivo di cilindrata contenuta, leggero e dalle caratteristiche avanzate ed irripetibili. Che Romeo covasse questo progetto, si evince dalla sua proposta a Jano di progettare - qualora avesse avuto successo con la Gran Prix - una macchina sportiva con quelle caratteristiche, come in effetti si verificherà con la 6C 1500.

Nell'autunno del 1922, Merosi, su richiesta di Romeo - che, come si soleva dire, per fare marca ha deciso di affermare l'Alfa nei Gran Premi - si dedica al progetto della sua terza macchina da Gran Premio, disegnata secondo il regolamento A.I.A.C.R. in vigore per il 1922-1924: cilindrata max 2 litri; peso minimo kg 650. Nasce così la GP Romeo P1 che, diversamente da Fiat, Sunbeam e Delage, non adotta il compressore, venendo così fortemente penalizzata in potenza, accelerazione e velocità. Il grave deficit di potenza massima, 95 HP a 5000 giri/min, contro 145 HP a 5500 della FIAT 805, non era dovuto solo al compressore, come accertato quando, equipaggiata con il compressore, la P1 eroga solo 115 HP. Questi limiti, accentuati da un sovrappeso di ben 100 kg

rispetto alla FIAT 805, rendono la P1 molto più lenta del bolide torinese, come si appaleserà durante i lunghi allenamenti sulla pista di Monza, durante i quali il bravo Sivocci, al volante della P1, esce di strada alla curva del vialone, morendo sul colpo, mentre il meccanico Guasti, prontamente soccorso da Ferrari, sopravviverà. L'ing. Romeo, ormai convinto dell'inferiorità della P1, saggiamente decide di ritirare la sua squadra dal GP. La P1 di Merosi era semplicemente nata già superata.

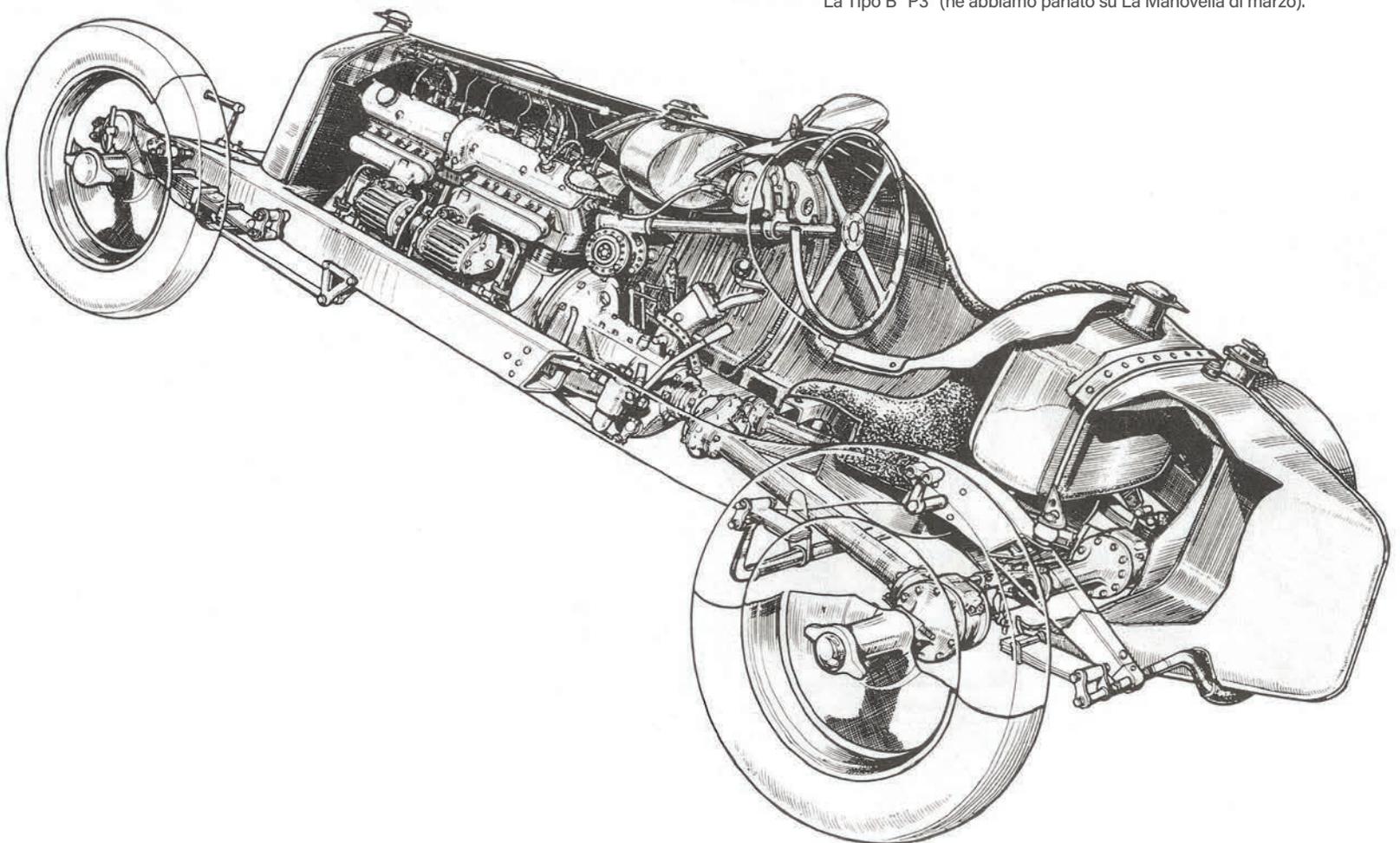
L'8 settembre falcia la vita di Sivocci e la carriera di Merosi. Romeo non è uomo da demordere dai suoi progetti e, constatato il flop di Merosi, incarica immediatamente l'ing. Rimini di sottrarre alla Fiat, con ogni mezzo al limite del legale, un progettista capace di realizzare in breve tempo una Gran Premio vincente. L'identikit di questa persona corrisponde a Jano. Incaricato da Rimini, Ferrari si reca a Torino e con l'aiuto di Bazzi riesce ad incontrare Jano nella sua modesta abitazione di Via S. Massimo, dove vive con la moglie Rosina e il figlio Giorgio, proponendogli condizioni vantaggiosissime per passare subito all'Alfa a progettare una GP e, in caso di successo, un'innovativa vettura sportiva di media cilindrata. Su invito di Ferrari, Jano incontra Rimini a Campo dei Fiori di Varese e firma l'accordo definitivo.

Jano, finiti gli studi, viene assunto dalla Rapid come tirocinante disegnatore. Due anni dopo, supera il colloquio con l'ing. Fornaca, allora DT della FIAT che lo inserisce come disegnatore scelto nell'Ufficio Progettazione Vetture, diretto dall'avv. Cavalli. Jano viene così a fare parte di una equipe di brillanti e ambiziosi ingegneri come Tranquillo Zerbi, suo futuro capo, Giulio Cesare Cappa, Vincenzo Bertarione e Walter Becchia. Nel 1921 viene promosso

progettista Capo Gruppo con sei disegnatori alle sue dipendenze. Il trentaduenne Jano era un uomo alto, asciutto, dimesso nel vestire ma non nell'incisivo eloquio dall'inflexione torinese. Il volto scavato e gli zigomi sporgenti tradivano le sue origini slave e gli davano un'aria patita. Nel complesso, poteva sembrare un pò fragile, ma - come annotò Ferrari nella sua biografia - era solo un'impressione superficiale, perché invece era tanta la sicurezza che sapeva esprimere ed infondere. Tuttavia, aggiunge Ferrari, Jano non era empatico, ma, da attento osservatore, sapeva relazionarsi con la psicologia dei suoi collaboratori e, fossero tecnici, progettisti, collaudatori o piloti, riusciva ad ottenere da loro la massima performance. Luigi Fusi, stretto collaboratore di Jano, ci ha lasciato questo profilo: Era un uomo che sapeva quel che voleva, concreto nel parlare e nell'agire. La sua fu una vita densa di riflessioni, di ricerche, chiusa alle frivolezze e alla mondanità.

Arrivato al Portello nel settembre del '23 e insediato in un apposito ufficio isolato in conclave, si mette immediatamente al lavoro con una decina di disegnatori e tecnici. Forte del suo ruolo e finalmente del tutto autonomo, instaura un'indiscussa leadership e una ferrea disciplina. La sua totale concentrazione nel lavoro non verrà disturbata dall'indagine che seguì all'accusa della Fiat a suo carico per furto di documenti tecnici. Dopo infruttuose ispezioni presso gli uffici dell'Alfa e la sua abitazione, il fascicolo sarà archiviato senza seguito. Nella primavera del '24, la Gran Prix di Jano, battezzata P2 fu pronta per i primi collaudi svolti a Monza con esito positivo da Campari ed Ascari. Il 2 giugno debutta vittoriosa con Ascari a Cremona, ma Campari il 13 luglio viene fermato da un banale guasto alla Coppa Acerbo. ➤

La Tipo B "P3" (ne abbiamo parlato su La Manovella di marzo).



Il 3 agosto Campari trionfa al GP di Francia e d'Europa, infliggendo una netta sconfitta alla 805, e la Fiat, ormai convinta della superiorità del Portello, disenterà il GP d'Italia annunciando successivamente il ritiro dai Gran Premi.

Certamente il propulsore della P2 aveva delle similitudini con quello della 805 ma, come riconobbero gli stessi tecnici della Fiat, era dotato di caratteristiche originali e innovative.

Merosi e Jano vissero al Portello per circa due anni senza acridine, ma reciprocamente ignorandosi, anche quando Jano modificherà la P1 equipaggiandola con un compressore.

Sulla caduta di Merosi, dimessosi nel 1926, si innesta la formidabile carriera di Jano, nominato Direttore Tecnico dell'Alfa e rimasto al

massimo livello sino al 1933. In quegli anni Jano raggiunge l'apogeo della sua creatività consegnando alla storia auto sportive come le 6C 1500 e 1750 e la 8C 2300; da corsa come la bimotore, la P3 - regina dei Gran Prix sino all'estate del '34 - e le 8C 2300-2900 dominatrici delle gare di fondo, Mille Miglia, Targa Florio, Le Mans, Spa Francorchamps, etc. Complice la cattiva amministrazione di Romeo e dei suoi successori, l'Alfa viene assorbita dall'IRI che nel novembre del '33 nomina AD Ugo Gobbato con l'incarico di ristrutturare l'Azienda. Gobbato azzera la produzione auto in favore di quella militare e aeronautica, chiude il reparto corse affidandolo alla Scuderia Ferrari e limita il ruolo di Jano al Reparto Progetti Auto da Corsa, con pochi uomini e mezzi. Jano cerca di contrastare la supremazia tedesca e,

LA "GRAND PRIX" DI GIUSEPPE MEROSI: TRATTAZIONE TECNICA

A soli 60 anni dalla nascita del motore a scoppio di Barsanti e Matteucci, Giuseppe Merosi concentra in un nuovo progetto per un'auto da competizione quelle che saranno le tendenze della tecnica motoristica di tutto il secolo successivo: Motore «bialbero» 4 cilindri con camere di combustione emisferiche e comando diretto delle valvole (icona Alfa Romeo), 4 valvole per cilindro, condotti di aspirazione e scarico lineari e raccordati, due candele per ogni cilindro (twin spark). Nessuna di queste soluzioni tecniche è una prima assoluta, ma per la prima volta sono tutte concentrate in un unico progetto, l'A.L.F.A. Grand Prix del 1914.

La **camera di combustione emisferica**, tra tutte le configurazioni possibili è quella che garantisce: minor rapporto Superficie/Volume (S/V) camera raccolta; minima distanza tra la candela e le zone più periferiche (durante la combustione il fronte di fiamma raggiunge più rapidamente tutto il volume della camera di combustione; migliore combustione; minore pericolo di detonazione.

A questo si affianca il **Comando diretto delle valvole**: nasce il "Bialbero" Alfa Romeo, una configurazione che ha accompagnato l'ec-

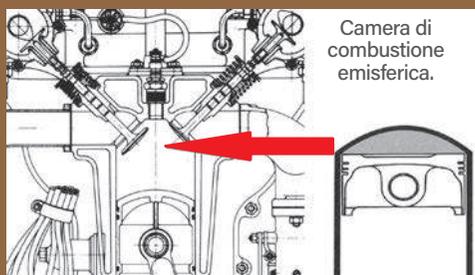
cellenza motoristica della Casa del Biscione lungo la sua storia ultra centenaria.

Le **quattro valvole per cilindro** permettono di incrementare le superfici di passaggio in ingresso e in uscita della camera di combustione di circa il 30% della sezione di passaggio della miscela aria-benzina: $A2 + A3 = 1.3 A1$. Contribuiscono poi a: miglioramento del «riempimento» del motore; data la maggior quantità della miscela aria-benzina che entra in camera di combustione per ogni singolo ciclo, si ha un aumento della potenza specifica del motore, a parità delle altre condizioni; minore inerzia delle valvole e del sistema di comando (il motore può così raggiungere un regime di rotazione più elevato); migliore raffreddamento delle valvole, che hanno una minore inerzia termica.

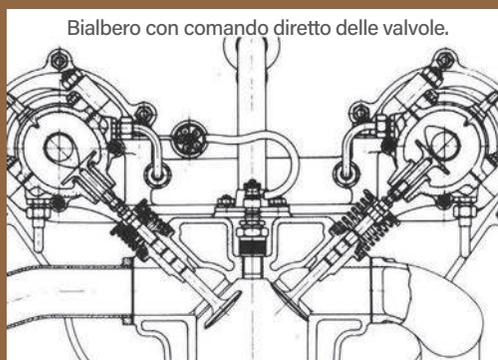
I **condotti di aspirazione e scarico** sono molto **diretti**, evitando curve e variazioni di sezione. Giovano di: un angolo di ingresso ridotto; minori perdite di carico in aspirazione; minore contropressione allo scarico e quindi minori «perdite di pompaggio» per l'evacuazione dei gas di scarico; un miglioramento del ciclo termodinamico e del lavoro utile fornito dal motore.

Doppia accensione "Twin Spark".

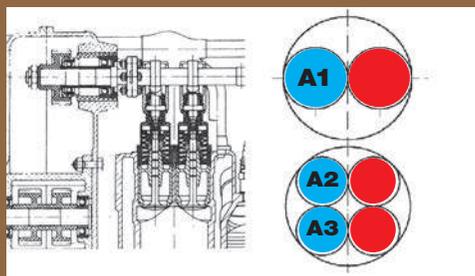
La doppia accensione diventa da qui in poi una caratteristica distintiva, ripresa negli anni da altri motori sportivi dell'Alfa Romeo, fino a diventare quasi sinonimo del Marchio. Le due candele per cilindro sono motivate da: le benzine dell'epoca non garantivano la qualità e la costanza necessarie per una combustione ottimale; i rapporti di compressione erano limitati; con due candele si riduce il percorso del fronte di fiamma per bruciare tutta la miscela aria-combustibile all'interno della camera di combustione. Migliore rendimento; Riduzione del fenomeno «misfire» (mancate accensioni) e della «dispersione ciclica» (differenze di comportamento tra un ciclo e l'altro).



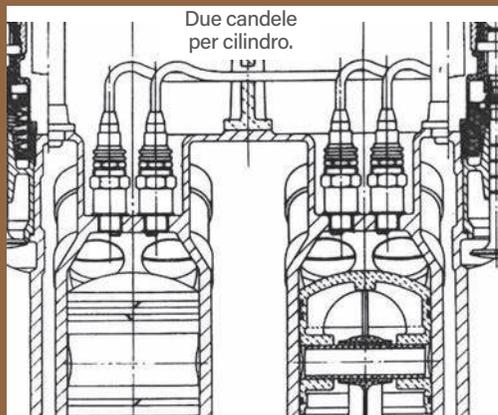
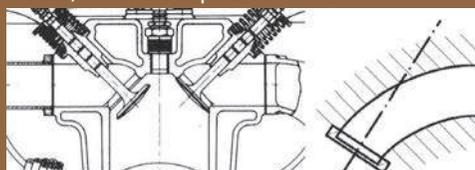
Camera di combustione emisferica.



Bialbero con comando diretto delle valvole.



Quattro valvole per cilindro. Sotto, condotti di aspirazione e scarico raccordati



Due candele per cilindro.



L'Alfa Romeo 12C, fra gli ultimi progetti di Jano in Alfa. Entrambi i progettisti si allontaneranno mestamente dall'azienda che ha dato loro gloria e lustro.

con il limitato budget assegnatogli, nel '35 delibera la Tipo C 3,8 litri da 330 HP, nel '36 la 12C 4 litri da 370 HP con le quali, grazie all'abilità di Nuvolari, riesce ad aggiudicarsi due Grand Prix e la Coppa Vanderbilt. Le macchine di Jano, con i limiti della Formula Peso (max 750 kg a secco) non possono raggiungere la cilindrata di 5-5,6 litri e quindi la potenza delle monoposto tedesche, avvantaggiate dalle disponibilità di metalli ultraleggeri e sovvenzionate generosamente dal Regime. Nel '37 la nuova 12C 4,5 litri da 430 HP non soddisfa Nuvolari che la rifiuta. Jano non regge all'umiliazione e come Merosi, rassegna le dimissioni, accettate con sollievo da Gobbato.

Dunque, sia Merosi che Jano, ritenuti superati, lasciarono il Portello umiliati ed in sordina.

Dopo le dimissioni dall'Alfa, le circostanze si accanirono su Merosi che, all'età di 54 anni, trovando tutte le porte chiuse in Italia, emigra in Francia nel '29 per essere assunto come "ingegnere tecnico" dall'estroso, ma volubile, Emile Mathis. Dopo solo sei mesi, Merosi si ritrova disoccupato e, sino al forzato pensionamento, ottiene solo delle occasionali consulenze nel '31 alla Frera e nel '36 alla Isotta Fraschini, finché, in piena crisi economica, nel 1942 chiede all'Alfa di rientrare nello staff, ottenendo dall'AD Gobbato un vitalizio, in riconoscimento dei suoi passati meriti, e alcuni incarichi che svolge con competenza e stupefacente velocità. Nel '51 all'età di ottant'anni è ancora attivo e progetta per l'Aspi-Tamini due motopompe anti incendio azionate da motori a scoppio. Per sua scelta, passa gli ultimi anni della sua vita in una casa di riposo a Germanedo (LC) che lo elegge Sindaco.

Benigna fu invece la sorte di Jano che nel '38 viene assunto come DT dalla Lancia, orfana del grande Monsù. Tuttavia, il posto di DT era ancora occupato dall'ing. Vaccarino e Jano, relegato nel reparto esperienze, deve attendere ben nove anni quando, con l'avvento

dell'ing. Gianni Lancia, si insedia nella sua carica: ha l'opportunità di dimostrare non essere uno squised lemon e, coordinando tecnici di grande valore come Zaccone Mina, Faleo, Bosco e De Virgilio, delibera l'Appia, la magnifica Aurelia, le vittoriose sport D 23 e D 24 e l'innovativa F1 D 50 con la quale, l'incauto Gianni Lancia punta tutto per il rilancio della sua Azienda.

Jano, passato alla Ferrari con un contratto di consulente, collabora all'aggiornamento della D 50 che, rinominata Lancia-Ferrari, consente a Fangio di aggiudicarsi il Campionato del Mondo del 1956. Jano rimane a Maranello anche dopo la scadenza del contratto di consulente e, sino alla vigilia della sua morte, è l'ispiratore e/o il supervisore di ogni progetto e assiduo consigliere ai box. Jano, Insieme a Dino, l'adorato figlio di Ferrari, progetta il vincente V6 battezzato col nome di quel brillante e sfortunato giovane prematuramente scomparso.

Serena fu la morte di Merosi, tragica quella di Jano che si tolse la vita.

Entrambi furono due grandi progettisti: Merosi, sostanzialmente un autodidatta, "fondatore", come egli stesso amava definirsi, dell'A.L.F.A. e poi dell'Alfa Romeo, lancia una moderna gamma di automobili, riuscendo, altresì, con le versioni sportive a gettare le fondamenta del "Mito Alfa". Jano, invece, più creativo e prolifico, si forma in lunghi anni di lavoro in équipes dirette da grandi Maestri. Egli, raccolto il testimone da Merosi, grazie alle sue macchine sportive e da corsa, porterà l'Alfa all'eccellenza. Grazie al loro mentore, Romeo, padre dell'Alfa Romeo, ambedue operarono con dovizia di mezzi. Ripensando alle "Vite Parallele", notiamo come quelle dei nostri due personaggi si incrociarono per alcuni anni al Portello, subendo poi, in tempi e circostanze diversi, le stesse amare dimissioni: in definitiva, l'uno, Jano, inizia dove finisce l'altro, Merosi. ■

LA FIAT TRATTORI DEI TEMPI D'ORO

SERIE 80 E "GIORNALIERI", IL PIACERE DI LAVORARE



Un 880 DT (Doppia Trazione) con cabina Superconfort disegnata da Pininfarina che esordisce nel 1978: anziché a filo, la lamiera d'acciaio è saldata a punti come sulle auto, perciò è una monoscocca a tutti gli effetti. Sarà il modello più richiesto in Europa.

GRAZIE ALLE IMPORTANTI NOVITÀ TECNOLOGICHE INTRODOTTE DAI MEZZI CONCEPITI DALLA FIAT TRATTORI S.P.A., CHE IMPOSTERANNO GLI ATTUALI SISTEMI DI MECCANIZZAZIONE AGRICOLA, GLI OPERATORI POSSONO GODERE DI CONFORT, ERGONOMIA E AUTOMAZIONI COME MAI PRIMA, OTTIMIZZANDO LE ORE DI LAVORO E CONTRIBUENDO A MIGLIORARE IL PROFITTO.

di Luca Marconetti,

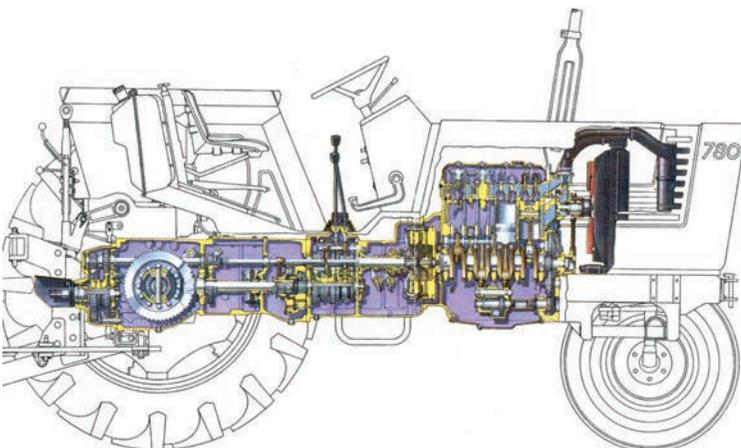
Tra gli anni '70 e i '90, il reparto agricoltura di Fiat, grazie all'acquisizione di aziende e costruttori di settore e ad accordi in tutto il mondo, avrebbe vissuto i suoi "anni d'oro", un periodo di crescita e leadership sul mercato globale mai raggiunti prima e mai più replicati successivamente. Questo periodo corrisponde, grosso modo, alla produzione delle cosiddette Gamme 80, 90 e derivate dei "ruotati" (anche se Fiat rimane leader anche nella produzione di cingolati ma non ce ne occuperemo in questi servizi) che noi tratteremo in due puntate, quella che state per leggere dedicata ai primi, la prossima, nel mese di luglio de La Manovella, che partirà dalla vicenda Fiat Agri e finirà con gli albori di New Holland.

La presentazione dei modelli 780 e 880 alla Fiera di Verona del 1975, segna forse quello che è il solco più importante dai tempi della "Piccola", per il reparto agricoltura e macchine movimento terra di Fiat: fino a quel momento infatti, se il successo della serie "Nastro d'Oro" ha consolidato l'immagine del trattore Fiat come solido, ben costruito, affidabile e funzionale, è anche vero che vanno ancora raggiunti alcuni obiettivi utili per affermarsi su certi mercati e stare al passo con una concorrenza che non è sicuramente rimasta a guardare: il posto guida "a piattaforma", ossia dotato di pavimento piatto e non dalla tipologia a cavallo della trasmissione con le sole pedale laterali e, soprattutto, la cabina chiusa, indispensabile nelle regioni settentrionali di Europa, USA e Canada. A sofferire a tutto questo sarà una sterminata serie di trattori, la Gamma 80

che ci accompagnerà anche attraverso le evoluzioni societarie della Fiat Trattori S.p.A. - intanto costituitasi a Modena nel '74 - fino a metà anni '80.

LA GAMMA "MEDIO-BASSA" FINO A 100 CV

La carta più alta che la Fiat gioca per tornare al vertice del mercato, è applicare la tanto agognata cabina a modelli adatti a molte realtà diverse, fruibili e agili, i già citati 780 e 880 con potenze, appunto, di 78 e 88 CV (motori ovviamente diesel, a 4 cilindri da 3666 e 4562 cm³), disponibili dal lancio con trazione su 2 o tutte e 4 le ruote, senza o con cabina equipaggiabile a richiesta con l'aria condizionata, totalmente inediti: doppia trazione coassiale senza giunti cardanici, riduttori finali posteriori epicicloidali (al posto dei classici a cascata) incassati nei mozzi ruota con freni a disco in bagno d'olio, sollevatore con controllo dello sforzo ai bracci inferiori e barra di flessione, idroguida, cambi con marce (4 lente e 4 veloci) sincronizzate, frizioni da 10 e 11 pollici con comando a cavo a basso sforzo di azionamento, alternatore con regolatore elettronico, vaschetta di espansione del liquido di raffreddamento.

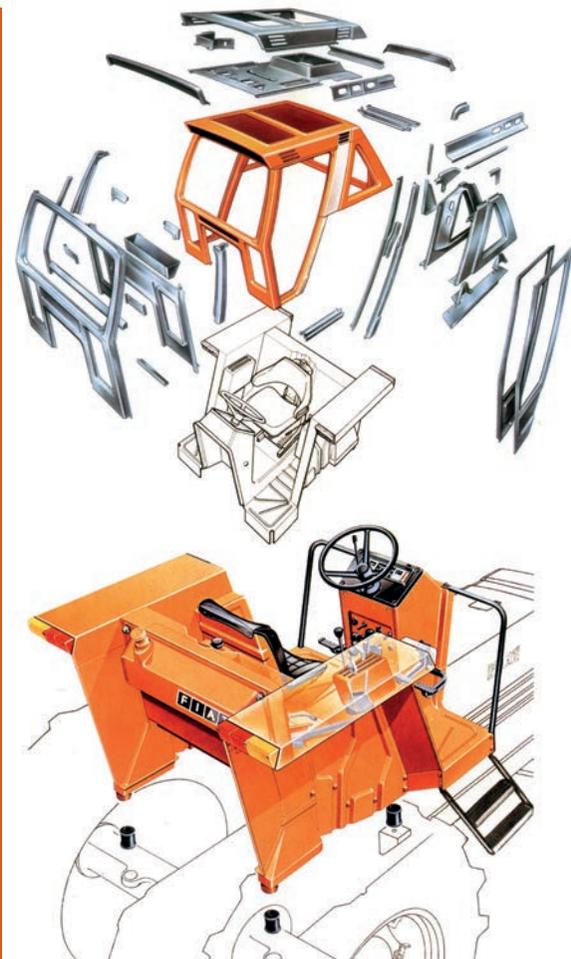


La gamma al lancio nel 1975: a destra 880 e 780 questo con tettuccio, a sinistra 780 DT e 880 DT, il secondo con la cabina del primo tipo. Oltre che per la sigla "DT", i modelli a trazione integrale si riconoscono per le ruote anteriori più grandi.

A destra, disegno degli elementi che compongono la cabina e la piattaforma che sostiene il posto guida, concepito come un guscio protettivo del conducente.

La piattaforma poggia su quattro silent block che proteggono da rumore e vibrazioni.

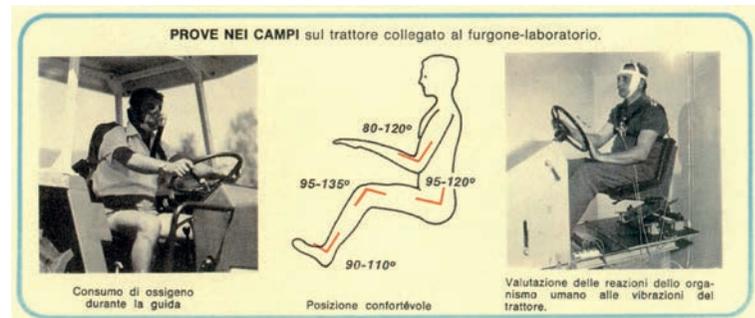
A sinistra, la meccanica compatta e ben distribuita della Gamma '80: la trasmissione è sincronizzata, i freni sono in bagno d'olio, il sollevatore presenta controllo dello sforzo ai bracci inferiori.



Negli esemplari dove è prevista, la doppia trazione si caratterizza dal rinvio coassiale e protetto e dai riduttori epicicloidali che non sporgono dalle ruote.



Nel 1979 la gamma "Medio-bassa" si amplia col poderoso 980: motore 5 cilindri di 5184 cm³ da 98 CV. disponibile ora anche un super-riduttore che porta le marce a 16 su 4 gamme di lavoro.



La gamma "Alta" o de "I Grandi": da sinistra 1180, 1380, 1580 e l'ammiraglia 1880. Anch'essi si possono avere con o senza cabina Superconfort e con o senza doppia trazione. Con loro anche Fiat entra nell'esclusiva élite dei ruotati ad alta potenza.

A destra, le prove compiute dai reparti engineering dell'ing. Ponzio e da quello sperimentazioni del Cav. Corni con il servizio ergonomia-biomeccanica e la direzione igiene-sanità, volte a studiare le reazioni dell'organismo umano al posto di guida, valutando il consumo di ossigeno, il ritmo cardiaco e il rilascio di anidride carbonica durante la guida, ergonomizzando il sedile per la posizione ideale e testando le vibrazioni con oscilloscopi catodici.

Il posto guida poi, indifferentemente se chiuso o aperto - montato su quattro silent block, all'anteriore su supporti imbullonati alla scatola della trasmissione, al posteriore ai riduttori - è studiato per proteggere il conducente sfruttando elementi strutturali e funzionali come la piattaforma di base, gli ampi parafanghi quadrati, il serbatoio posteriore e la paratia anteriore che integra anche la consolle portastrumenti. Il tutto è irrobustito da nervature della lamiera, utili anche ad assorbire vibrazioni e rumori. Tutte caratteristiche sognate da tanti agricoltori ma mai rese disponibili da molti produttori, concepite proprio attorno all'utente per alleviarle la fatica, far fruttare e ottimizzare le ore di lavoro nei campi e quindi contribuire ad aumentare i profitti delle aziende che li adottano. I nuovi trattori, in pratica, sono più facili, più potenti e più maneggevoli degli antenati ma anche dei coevi tanto che, in breve tempo, l'880 DT ("Doppia Trazione"), sarà il più richiesto in Europa del suo settore.

Tale successo, come in passato, porta l'azienda ad ampliare la gamma a una clientela ancora più vasta, a partire dal 1977, con il più compatto 680 (quattro cilindri di 3456 cm³ per 68 CV), seguito l'anno successivo dall'ancor più piccolo 580 dotato di un 3 cilindri (di 2750 cm³ erogante 58 CV). La già rivoluzionaria cabina, viene riammodernata già nel 1978 con la "Superconfort" disegnata e progettata da Pininfarina:

è in lamiera d'acciaio saldata a punti come sulle auto anziché a filo, perciò una monoscocca a tutti gli effetti, più resistente, silenziosa e in grado di offrire al conducente uno spazio vitale di 1 m². Per realizzarla, Fiat agisce in sinergia con i suoi reparti di ergonomia-biomeccanica e igiene-sanità per studiare le reazioni del corpo umano alle sollecitazioni prodotte da un trattore durante le diverse condizioni di guida. Ciò avrebbe anche suggerito come e dove collocare volante, sedile e pedali. Nello stesso periodo il cambio diventa a 12 marce, 4 sincronizzate per 3 gamme di lavoro. Nel 1979 la gamma si amplia verso l'alto col 980 a 5 cilindri di 5184 cm³ da 98 CV. Disponibile ora anche un super-riduttore che porta le marce a 16 su 4 gamme di lavoro. Infine nel 1980 anche il 880 è equipaggiato con un 5 cilindri di 4583 cm³.

LA GAMMA ALTA

Nel 1977 10 trattori su 100 venduti nel mondo sono Fiat, che nello stesso anno registra 1,2 milioni di esemplari completati. La Gamma 80 inizialmente non sostituisce ma affianca quella composta dalle evoluzioni dei "Nastro d'Oro", della quale fanno ancora parte i più grandi 1000 e 1500 con 110 e 150 CV. Sono proprio questi che vengono sostituiti dal completamento verso l'alto della Gamma 80, questa volta però con ben 4 proposte, tutte presentate a fine '79 e commercializza-

te a partire da gennaio 1980 dopo 5 anni di sviluppo: il 1180 da 115 CV e il 1380 per 130 CV, entrambi 6 cilindri da 5,5 litri ma il secondo sovralimentato con turbocompressore; il 1580 da 155 CV aspirato; infine il 1880 per 180 CV turbo. I pesi vanno dalle 5 alle 6,55 tonnellate. Tutti sono equipaggiati da un cambio a 4 marce con 8 gamme di lavoro, per un totale di 24 rapporti e, per la prima volta, oltre al turbocompressore, i bloccaggi al 100% del differenziale anteriore e posteriore idraulico e la presa di forza multidisco in bagno d'olio, oltre a una nuova ergonomia della cabina, sgombra di leve al pavimento, tutte collocate nel porta-strumenti attorno al volante. Benché la linea sia quella razionale, piacevole e moderna della gamma medio-bassa, le dimensioni donano ai "Grandi" dinamismo e possanza, facendoli entrare nell'immaginario collettivo come mezzi potenti e inarrestabili ma anche confortevoli e maneggevoli da usare in ogni genere di utilizzo. Come di consueto, anche loro sono disponibili a due o a quattro ruote motrici e con o senza cabina. L'ultimo "Grande" a essere presentato sarà il 1280 del 1981, dotato del 5,5 litri turbo da 125 CV. Questi per altro, sono in gamma anche i mezzi più adatti ad accoppiarsi con le corpulente trebbie Laverda, società acquisita da Fiat (al 20% nel '75 per arrivare al totale assorbimento nel 1981). Anche grazie ai "Grandi", Fiat Trattori, che già primeggia in Italia e nel Mondo, arriva a ottenere pure in Europa l'impressionante quota del 14,4% dell'intero mercato.

I GIORNALIERI ROSSI

L'ultimo settore a essere rinnovato, con un investimento di 35 miliardi di lire, è quello dei "pedanati" di ridotte dimensioni, ossia con la posizione di guida a cavallo della trasmissione, che rimangono disponibili con la Gamma 66 (detti "giornalieri" per la loro praticità e compattezza) caratterizzata da linee simili a quelle degli 80 ma con una novità importante, l'abbandono dell'arancione (i cui pigmenti risultano essere inquinanti poiché contenenti piombo e cromo) per il rosso "Terra-cotta", già standard per le acquisite Laverda e la statunitense Hesston. I modelli lanciati nel 1982 disponibili sono: 466 (2592 cm³, 54 CV) 566 (2750 cm³, 58 CV) entrambi a 3 cilindri, 666 (3456 cm³, 68 CV) e 766 (3666 cm³, 78 CV) a 4 cilindri; come sugli 80, sono dotati di trasmissioni a marce sincronizzate con ingranaggi elicoidali, disponibili a 4 marce con 3 gamme, oppure con super-riduttore 20+8 o ancora inversore 12+12. I freni sono multidisco in bagno d'olio Girling mentre il sollevatore, nuovo, riprende quello della Gamma 80, ossia dotato di rilevatore di sforzo ai bracci inferiori con barra di flessione. Sempre nel 1982 il "Grande" 1580 avrebbe anch'esso ottenuto il turbocompressore per innalzare la sua potenza a 160 CV mentre, per tutti gli x80, inizia la "ritinteggiatura" in rosso, seguita dall'adozione dei proiettori anteriori rettangolari. Sarebbe rimasta in commercio fino al 1984.

Continua...



Nel 1977 10 trattori su 100 sono Fiat. Confort, potenza e maneggevolezza sono gli ingredienti di una ricetta vincente.

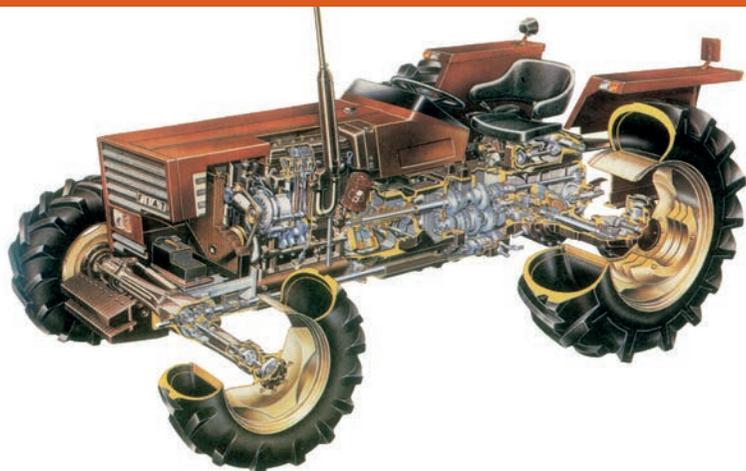


Sopra, a sinistra, la cabina della Gamma 80 è equipaggiabile con l'aria condizionata (in alto si vede lo spaccato del sistema); rispetto ai "Medio-bassi", quella dei "Grandi" presenta le leve dislocate sul porta-strumenti e non sul pavimento. A destra, una brochure pubblicitaria della Gamma 66 dei "Giornalieri". Nella foto il più possente, il 776 DT con tettuccio. Il design è quello della Gamma 80 fatta eccezione per la modanatura bianca rovesciata. Sulla 66 appare per la prima volta il colore rosso che anticiperà la colorazione Fiat Agri.

Sotto, la "Giornalieri" riprende la moderna meccanica della Gamma '80 ma il posto guida rimane quello tradizionale "a cavallo" della trasmissione. I proiettori sono ora rettangolari.



Un 1180 DT a marchio Hesston, acquisita da Fiat e con il quale venivano venduti i trattori negli USA. Si punta sulla raffinatezza del Made in Italy come la moda e le Supercar, rappresentate da una Ferrari 308 Gts.



Giovanni Rosazza nel suo Atelier al lavoro su un acrilico su tela raffigurante una Dino: "i collezionisti di auto sono dei maniaci del dettaglio. Nel tempo mi sono sempre più specializzato proprio nella riproduzione fedelissima di questi".

L'IPERREALISTA CHE GIOCA CON LE ICONE DEL DESIGN

L'ARTISTA BIELLESE GIOVANNI ROSAZZA HA INIZIATO LASCIANDOSI ISPIRARE DAL SURREALISMO DI DALÌ MA POI SI È APPASSIONATO DI AUTO SENTENDO I RACCONTI DI UN PARENTE ILLUSTRE E HA INIZIATO A RAFFIGURARLE, DIVENTANDO UN PUNTO DI RIFERIMENTO DEL SETTORE.

di Mary Caiffa

Giovanni Rosazza, classe 1961, biellese, negli ultimi anni ha legato il suo nome al mondo delle auto d'epoca: oggi tanti collezionisti vantano in salotto una riproduzione su tela fedelissima della propria amata quattro ruote da lui firmata. Un connubio arte e motori davvero interessante e molto apprezzato dagli addetti ai lavori.

Giovanni, quando è iniziato il suo viaggio nel mondo dell'arte?

Da quando ne ho memoria. Tutto iniziò disegnando soldatini. Avrà avuto 4

o 5 anni. Passavo delle ore a costruire fortini in zone di guerra, allestire la sceneggiatura su cui posizionare i miei amatissimi soldatini che mamma Sandra mi regalava nelle occasioni speciali. E poi altre ore le trascorrevi a disegnare la scena, copiando mio padre Gustavo che era un bravissimo disegnatore. Lui ricreava spesso scene di caccia, che era un'altra sua passione. La vena artistica l'ho ereditata da lui. Prendendone esempio, credo di aver preso il primo pennello in mano intorno ai 5 anni. E non ho più smesso.

La riproduzione di una stupenda Mercedes Benz 300 SL "Ali di Gabbiano" (acrilico su tela, 75x35 cm).



Dai soldatini disegnati ai lavori di oggi, quale è stata la sua formazione artistica?

Nell'adolescenza sono stato un surrealista. Il mio mito è stato Salvador Dalì. Su sua ispirazione ho iniziato da ragazzo una serie di dipinti che sono ancora oggi molto apprezzati per la loro attualità. La verità è che siamo tutti attratti da questo mondo sospeso e dai confini incerti che la pittura surrealista mette in scena. Infondo per l'arte è sempre stato così. Prende al cuore chi si riconosce in qualche modo in ciò che vede. Alla morte di Dalì qualcosa dentro di me si è bloccato. Per anni ho smesso di dipingere se non in modo molto sporadico. Non sentivo più un reale motivazione a farlo.

Ho ripreso nel 2000 e nel 2002 ho iniziato una serie che ho voluto intitolare Fuoritempo. Sono sempre stato affascinato dal concetto del tempo

che passa e delle grandi personalità che lo attraversano, chi lascia un segno indelebile nella Storia. Pensando a essi un giorno mi sono chiesto "Chissà cosa direbbero o penserebbero se vedessero il mondo com'è adesso". E da questo pensiero è nata l'idea dei Fuoritempo, dipinti in cui personaggi come Hemingway, Darwin, Papa Giovanni Paolo II sono ritratti in bianco e nero e a colori.

E la passione delle auto quando è nata?

La mia prima grande passione in realtà è legata al mondo dell'aeronautica. Da ragazzo sognavo di diventare un pilota di aerei. Fu una grandissima delusione scoprire che la mia altezza non era adatta a una carlinga. La passione per le auto venne dopo, ascoltando le gesta del fratello di mio nonno materno, Carlo Salamano, storico collaudatore ufficiale Fiat e vincitore del Gran Premio d'Italia e d'Europa a Monza nel 1923. Un orgoglio per tutta la mia famiglia. Ho dipinto in suo onore la Fiat Turbina, un prototipo che lui stesso collaudò sulla pista dell'aeroporto di Caselle nel 1954, facendole toccare una velocità di 210 Km/h. Il mio dipinto ora è al Museo dell'Auto di Torino.

Quando ha iniziato a legare il suo nome e la sua arte al mondo delle auto storiche?

Qualche anno fa un caro amico e appassionato collezionista mi ha chiesto se potevo riprodurre su tela un'auto a cui era particolarmente legato, una Lancia Stratos. Io acconsenti ben volentieri perché da esteta quale sono, ho sempre trovato interessante riprodurre le curve di un'automobile. Consegnato il dipinto, l'amico fu così entusiasta del risultato che oggi nel suo studio fanno bella mostra le mie riproduzioni pittoriche di tutte le sue auto. E visto che gli appassionati di auto d'epoca sono tanti, presto il passaparola ha fatto il resto. Ho iniziato a esporre i miei lavori in giro per l'Italia in eventi legati al mondo delle quattro ruote.

Cosa apprezzano di più dei suoi lavori gli appassionati che le richiedono un lavoro su commissione?

Soprattutto la precisione nei dettagli. Le cromature. I tagli di luce che investono l'auto e danno riflessi unici. Il collezionista è spesso un maniaco del dettaglio, e i loro complimenti per aver reso l'effetto desiderato sono un motivo per me di grande orgoglio. Spesso mi dicono "sembra una foto" e hanno paura di offendermi. Ma ho capito cosa intendono e ho imparato a prenderlo come un gran complimento.

Dipinge solo auto storiche o anche altro?

Negli ultimi quattro anni ho dipinto molte automobili ma non solo. Su commissione eseguo lavori di ogni genere: le persone vogliono un ritratto di ciò che per loro è importante. Passioni. Affetti. E io lo faccio volentieri. E poi lascio libero uno spazio solo per me, per la mia creatività. Durante la pandemia il mio lavoro è proseguito ma senza il contatto con il pubblico. Per due anni nessuna mostra, nessun evento. Un momento triste.

E quando tutto sembrava gradualmente ripartire, ecco lo scoppio della guerra in Ucraina: mi sono chiuso in casa e ho dipinto il mio primo Fuoriluogo. Due ballerini che danzano su cumuli di macerie. La vita che prende il sopravvento nonostante tutto. È stato il primo di una serie di dipinti che inneggiano alla vita, anche se il mondo intorno sembra crollare: la speranza in un futuro migliore è l'unica cosa che non dobbiamo farci rubare. Sono sicuro che tra i prossimi Fuoriluogo ci sarà una vecchia auto che ha fatto il passato su cui viaggiare verso il futuro. ■



Lancia 037 Safari (acrilico su tela 40x70). "Sono un iperrealista: mi dicono che i miei quadri sembrano delle foto. Non mi offendo, anzi: ormai ho capito cosa vogliono intendere e ne sono orgoglioso."



Lancia Lambda (acrilico su tela, 70x40 cm). "Mi appassionai di motori sentendo i racconti di mio prozio Carlo Salamano, storico collaudatore Fiat."

L'impressionante meticolosità, non sono dei dettagli ma anche del trattamento di luci, ombre, riflessi si evince limpidamente da questa tela che raffigura il cruscotto di una Lancia Aurelia B24 Spider.



PREMI E RICONOSCIMENTI

Contemporanea 2017 Mediolanum Art Gallery - Biennale Internazionale d'Arte FB 2015 - Salon des refuses di Vittorio Sgarbi 2013 (votato dal pubblico) - Premio Costa Smeralda 2010 (1° classificato ex aequo) - Art Majeur silver Award 2010 - Concorso "Gioia di un bimbo" 2009 (premio speciale della giuria) - Art Majeur Silver Awards 2009 - Premio Arte 2008 Editoriale Giorgio Mondadori - Art Majeur Silver Awards 2007.



opere.d.arte.su.commissione
giovanni.rosazza.1



giovannirosazza



@giovanni-rosazza-0080b621

AUTOMOTORETRÒ ACCOLTO NELLA MOTOR VALLEY



L'ampio padiglione della Fiera di Parma che, in occasione di Mercanteinfiera, ha ospitato i 40 anni di Automotoretrò.



Ampia la possibilità di trovare l'auto d'epoca dei propri desideri.



La Fiat Coupé, ultima sportiva "pop" del marchio Fiat, nello stand ASI.

DALLA SUA SEDE TRADIZIONALE DI TORINO LA KERMESE SI È TRASFERITA NELLA MOTOR VALLEY, DOVE HA INCONTRATO I FAVORI DEL PUBBLICO. UNA SOLUZIONE DRASTICA CHE HA DI FATTO APERTO UN NUOVO PERCORSO E UNA NUOVA VITA PER QUESTA MANIFESTAZIONE.

Tra icone del passato e supercar, macchine dalle storie incredibili ed evoluzioni in pista, i motori sono stati raccontati ad Automotoretrò e Automotoracing, quest'anno per la prima volta alle Fiere di Parma, nei giorni sabato 4 e domenica 5 marzo, in concomitanza con Mercanteinfiera. Lo storico appuntamento, ormai ex torinese, è stato occasione per celebrare i 40 anni di Automotoretrò: era il 1983, infatti, quando quattro soci e amici della "Scuderia Rododendri", tra i quali Beppe Gianoglio - che ancora oggi in prima persona cura l'organizzazione della manifestazione - realizzarono il sogno di far incontrare in un'unica fiera collezionisti, professionisti e appassionati di vetture d'epoca. Negli anni la fiera è cresciuta comprendendo anche le rassegne Automotoracing, giunta oggi alla tredicesima edizione ed Expo Tuning Torino, e costituisce oggi un appuntamento fisso che riunisce dalle automobili vintage al mondo del racing, dalle alte prestazioni al Motorsport. *"Siamo stati molto emozionati di celebrare questo importante traguardo per Automotoretrò con questo nuovo inizio - spiega l'organizzatore e ideatore dell'evento Beppe Gianoglio -: è stato un periodo di grande evoluzione per la fiera e abbiamo scelto di accogliere la sfida e rinnovarci, con lo stesso entusiasmo e la stessa passione che ci ispirarono quarant'anni fa. Riteniamo che oggi più che mai, in un momento di grande riflessione e cambiamento del concetto di mobilità, la valorizzazione e il racconto della storia dell'industria automobilistica del secolo scorso sia di massima importanza al fine di conservarne la memoria e trarre ispirazione per le scelte di domani"*.

Il Padiglione 2 di Fiere di Parma è stato il palcoscenico dei grandi nomi dell'automobilismo storico, che anche quest'anno, hanno saputo entusiasmare sia i



I vertici di Polizia di Stato con Vittorio Valbonesi, presidente Commissione Tecnica Auto ASI (primo da sinistra), Alberto Scuro presidente ASI (terzo) e il patron dell'evento Alberto Gianoglio (quinto).



I camion medi (Fiat 640 del 1950, a sinistra e Alfa Romeo 430, a destra), esposti dal Circolo Italiano Camion Storici Gino Tassi.



L'asta di memorabilia.

veterani, sia chi si è avvicinato alle vetture classiche per la prima volta. Come ogni anno non sono mancati i club storici - Land Rover Registro Storico Italiano, Registro Fiat Italiano e Scuderia Jaguar Storiche - e i commercianti che hanno portato in fiera i loro gioielli più pregiati, che andavano dai primi decenni dello scorso secolo a fine Novecento, con una forte presenza di modelli degli Anni '60, '70 e Youngtimer. Tra le vetture più curiose, una piccola spider MGF rossa del MG Owners Club che ha viaggiato dal tacco d'Italia a Capo Nord attraverso trenta paralleli e oltre 18.400 chilometri, in un eccezionale giro del mondo su quattro ruote. L'Automotoclub Storico Italiano non ha perso l'occasione di portare in fiera la passione per lo stile e le prestazioni degli anni Novanta. Una moto Honda VFR 750 del 1990 in configurazione SuperBike e una Fiat Coupé Turbo del 1999, l'ultima sportiva "pop" di Mirafiori, che hanno rappresentato lo spirito dei due grandi eventi di ASI in programma quest'anno, che sono stati presentati allo stand: ASI MotoShow, dal 12 al 14 maggio, e ASI in Pista, l'11 novembre, entrambi presso l'Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. La seconda giornata di Automotoretrò ha saputo stupire gli amanti del collezionismo con un'eccentrica asta di pregiata automobilia firmata dalla Casa d'Aste della Motor Valley di Mauro Battaglia e Antonio Giusti: oltre 160 lotti tra foto storiche, documenti originali, cimeli e memorabilia che hanno scritto la storia delle corse automobilistiche. L'asta ha visto un'alta partecipazione online attraverso quattro diverse piattaforme e in loco, con collezionisti da Italia, Germania, Inghilterra, Belgio, Stati Uniti, Cina

e Arabia Saudita. Battaglia e Giusti hanno dedicato un'intera sezione alla Ferrari, mettendo a disposizione del miglior offerente alcuni cimeli inediti: dal casco di Fernando Alonso della stagione 2014 all'ombrello personale di Enzo Ferrari, fino ad arrivare al semaforo riprodotto per il film di Michael Mann su Enzo Ferrari - che uscirà nel 2023 - in cui curiosamente luce rossa e luce verde sono invertite. Tra i rialzi più vertiginosi che hanno stupito il pubblico in sala, il portasigarette originale argentato fuori e placcato oro dentro recante la scritta "Società Anonima Scuderia Ferrari" regalato da Enzo Ferrari ad Alfredo Caniato. Partito da una base d'asta di 3.000 euro, il pezzo è stato battuto dopo una lunga sequenza di rilanci per 32.000 euro.

Molte le foto d'epoca, tra le quali ha spiccato quella datata 1930 dell'Alfa Romeo P2 con Tazio Nuvolari ed Enzo Ferrari alla partenza della Trieste-Opicina; da una base d'asta di 300 euro è stata battuta per 6.600 euro.

Domenica la fiera ha ospitato inoltre il raduno organizzato da Rosso-italia.it, Autoluce, Garage del Tempo e il Club Bologna Autostoriche, che hanno portato oltre 30 vetture sportive e storiche tra cui diverse Ferrari, Porsche, Maserati e Alfa Romeo. Celebrato il Cavallino Rampante e anche il designer d'auto Pietro Camardella che, dopo anni di esperienza in Pininfarina, nel corso di Automotoretrò ha realizzato il disegno in scala reale della Ferrari F40, per celebrare i 35 anni dal lancio del modello e ricordare la pratica di disegno manuale appartenente alla tradizione del mestiere di stilista dell'auto, oggi sempre più digitale. ■



La ricca esposizione nel bel polo fieristico.

“CLASSICA” NOVEGRO

L'ASI NON È VOLUTA MANCARE ALLA TRADIZIONALE MOSTRA SCAMBIO DEL POLO FIERISTICO ALLE PORTE DI MILANO. STORIA, CULTURA E COMPLEANNI A DUE RUOTE.

foto di Paolo Conti



La presentazione dell'edizione 2023 di ASI Moto Show di prossima effettuazione. Da sinistra Luca Gastaldi, Palmino Poli (presidente della Commissione Eventi Moto ASI) e Elvira Dal Degan, del Gruppo Centenario.

Da venerdì 17 a domenica 19 febbraio gli appassionati non hanno mancato la tradizionale Mostra Scambio di Novegro (Milano), nella quale è stata presente anche l'Automotoclub Storico Italiano con uno stand nel padiglione dedicato alle due ruote, per presentare in anteprima il calendario 2023 di ASI Circuito Tricolore e la 20^a edizione di ASI MotoShow, la grande kermesse della moto storica in pista a Varano de' Melegari dal 12 al 14 maggio.

Nello stand ASI di Novegro si sono potute vedere sei “reginette” a due ruote, iniziando dalla “centenaria” Triumph 550 “Spring Drive” del 1923, per proseguire con il tributo ai cento anni di produzione motociclistica BMW rappresentati dalla R26 del 1957 e dalla R100 RS del 1981; inoltre, la Ducati 750 SS del 1977 che celebra il trionfo delle “rosse” di Borgo Panigale nel Mondiale MotoGP 2022 e due indimenticabili Yamaha da Gran Premio come la TZA 350 del 1973 - moto gemella della vincitrice alla 200 Miglia di Imola con Jarno Saarinen - e la TZ 125 - come quella che vinse il Motomondiale 1994 con Jorge Martinez.

Altri motivi di interesse offerti dalla Mostra Scambio di Novegro - polo fieristico a due passi dall'aeroporto Forlanini di Linate - sono stati la tematica sulle moto e gli scooter di fabbricazione italiana sin dagli albori dell'industria motoristica, oltre alla grande offerta di prodotti e servizi per trovare componenti e informazioni necessari ai restauri e ai recuperi di motociclette, biciclette, auto e veicoli di lavoro che costituiscono testimonianze importanti della nostra storia industriale.



CIRCUITO TRICOLORE

PATROCINI
ISTITUZIONALI



UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

24-26 marzo	Valli e Nebbie	1-4 giugno	Strade della Puglia DOC	15-16 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
22-23 aprile	Il Primavera di Augusto Farneti	9-11 giugno	Vernasca Silver Flag	23-26 agosto	Sibillini e Dintorni
10-14 maggio	Giro di Sicilia	22-25 giugno	La Leggenda di Bassano	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

PARTNER DELL'INIZIATIVA



RUOTECLASSICHE



10 ANNI IN VETTA



GLAMOUR, PANORAMI MOZZAFIATO, GUSTO PER LA BELLA GUIDA E,
QUEST'ANNO, TANTA CULTURA.
È STATA QUESTA LA WINTERACE 2023, L'EDIZIONE DEL DECENNALE...
E DELLE SODDISFAZIONI.

di Luca Marconetti

10 anni sembrano un periodo brevissimo: quando ne parliamo, quasi non ci rendiamo conto di quanto veloci siano passati. Eppure, ce lo insegnano a lezione di filosofia alle superiori, il tempo è relativo e lo sa bene Rossella Labate, che organizza la Winterace - manifestazione per auto d'epoca e iconiche che si svolge tradizionalmente a fine inverno fra le Dolomiti Patrimonio Unesco - fin dalla prima edizione: mettere in piedi un evento simile e farlo riuscendo a migliorarsi anno dopo anno, è cosa tutt'altro che semplice ma la soddisfazione di vedere qualcosa che cresce sempre più e l'affetto dei concorrenti che non rinun-

ciano a tornare ogni marzo, fanno risultare quei due lustri sì, lunghi e impegnativi ma anche molto inorgoglianti e arricchenti. E di questo se n'è accorto un paio di anni fa anche Stefano Chiminelli che, proponendosi come coorganizzatore col Circolo Veneto AutoMoto d'Epoca Gianni Marzotto di Bassano del Grappa, club federato ASI del quale è presidente, ha infilato la Winterace dritta fra le manifestazioni più prestigiose a Calendario Nazionale ASI (categoria Turistico-Culturali con prove di abilità a strumentazione libera) facendola diventare subito "una classica", un po' perché in un periodo in cui gli altri sodalizi



La Jaguar XK 120 del 1952 dei messicani Barba Chavarria/Maffux in discesa dal Passo Falzarego, sotto una leggera neve.

non sono ancora entrati nel vivo delle loro stagioni radunistiche un po' - e soprattutto - perché è uno dei pochi eventi dove la passione per l'auto, la voglia di guidare e il privilegio di farlo su strade meravigliose che attraversano panorami mozzafiato, che cambiano chilometro dopo chilometro (anche se la graduale scomparsa della neve, preoccupa un po'...) si combinano con glamour, prestigio ed eleganza garantiti dalla "Perla delle Dolomiti", Cortina; un mix che, in questi dieci anni, è stato affinato, bilanciato e dosato minuziosamente, per raggiungere risultati eccellenti. ➤



L'Alfa Romeo GT 1750 Veloce del 1970 di Polacco/Chernello in cima al Passo Valparola.



La grintosa Mini Cooper del 1972 di Converso/Ameglio.



La sosta nella bella Bressanone, all'ombra del maestoso complesso di Santa Maria Assunta e San Cassiano.

EVENTI E MANIFESTAZIONI



La bella e rara Porsche 911 Carrera 3.0 del 1976 di Gaeti/Barcella.



Aston Martin Verona, Platinum Sponsor dell'evento, ha festeggiato i 110 anni del Marchio con l'intera gamma attuale e con alcuni esemplari dei suoi clienti fregiati della targa commemorativa sul cofano. Nell'immagine la Vantage F1 Edition del tedesco Stefan Helmreich.



I vincitori assoluti, Massimiliano Paglione e Alessio De Angelis su Bugatti T37 del 1927.

Appuntamento per tutti è stato giovedì 9 marzo nella monumentale hall del Grand Hotel Savoia, per le verifiche, la consegna dell'impressionante mole di cadeau offerta dai tantissimi sponsor (Hand Picked, Vilebrequin, Cotton Sound, Campomarzio 70, 120% Lino, solo per citare quelle che si sono occupate di "vestire" e "profumare" gli equipaggi), la possibilità di test drive dell'intera gamma Aston Martin, portata da Aston Martin Verona, Platinum Sponsor dell'evento, e una coccola alla spa prima delle "piacevoli fatiche" dei giorni successivi. Infatti, dopo la cena con degustazioni di olio dell'azienda pugliese Pomes e dello champagne Encry e il pernottamento, venerdì 10 marzo la partenza è di buon'ora dal centralissimo corso Italia, per divorare in un sol boccone i più emozionanti passi alpini che circondano Cortina. In testa le vetture più anziane - si parte dagli anni '20 - e via via verso modelli più recenti, potenti e prestazionali. Si inizia col Falzarego, al quale segue immediatamente il Passo Valparola per accedere alla lussureggiante Alta Val Badia e la più dolce Val Gardena: siamo ormai in Alto Adige e la nostra tappa intermedia è la bella Bressanone, dove arriviamo all'ora di pranzo ed esordiamo nel bel centro storico dall'ecclettismo mitteleuropeo, per parcheggiare in piazza Duomo, dominata dall'imponente complesso di Santa Maria Assunta e San Cassiano. Nel pomeriggio, prima di riprendere le vette, l'intermezzo culturale - quest'anno sono stati di più e molto apprezzati, soprattutto dalle signore - all'Abbazia di Novacella, poco fuori la cittadina, uno dei centri culturali ma anche di conservazione enogastronomica più importanti del Nord-est Italia, da sempre testimone delle contaminazioni di popoli e culture che solo una terra di confine come questa può donare. Poi di nuovo in macchina verso Varna, Rio Pusteria, Chienes, la prova all'interno del borgo storico di Casteldarne - scenario da fiaba, che sembra saltato fuori da un libro dei fratelli Grimm! - Corvara, il Passo Compolongo, Arabba e finalmente il tratto di strada che tutti aspettano con trepidazione, i 30 e più tornanti del Passo Giau, che offrono agli occhi la meraviglia del suo panorama lunare, immerso fra i più celebri massicci dolomitici. L'arrivo a Cortina, con l'abbraccio dello "struscio" all'ombra del Campanile dei Santi Filippo e Giacomo, ci rinfranca e ci scalda il cuore. Non mancano i momenti mondani, come l'aperitivo nell'atelier "Franz Kraller" (Gold Sponsor) dove siamo invitati a visitare la bellissima mostra di copertine del celebre magazine di moda Harper's Bazaar. Sabato 11 marzo si cambia registro: i ritmi si fanno più morbidi, le strade meno impegnative e la proposta culturale più ampia. Tappa della giornata è la bellissima Lienz, in Tirolo, che raggiungiamo dopo aver attraversato il confine austriaco. Qui la sosta si allunga, un po' perché il centro storico della cittadina regala



Lago di Misurina, neve e tanto sole al cospetto delle Tre Cime di Lavaredo. Transita la Triumph TR3 di del 1958 di Berselli/Faedi.



La BMW 1502 dei cileni Cristian Benko e Rafael Caviedes. A destra, potente e ammiratissima - qui durante la sfilata nella bella San Candido - la Ford Mustang Mach 1 del 1969 di Kraler/Kraler.



Video e foto per immortalare la meraviglia delle Dolomiti per gli inglesi Foglia/Foglia su Porsche 356 B Super 90 del 1961.

scenari inaspettati e bellissimi ma soprattutto perché il clima mite e l'aria purissima, ci permettono di godere del luculliano e prelibatissimo pranzo al Grand Hotel Lienz, anche all'aperto, coccolati dallo scorrere delle acque limpidissime dell'Isel, lì dove questo confluisce nella Drava, uno dei fiumi più lunghi d'Europa che, prima di unirsi al Danubio, tocca 5 Paesi (Italia, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria). Ma non è tutto: a stupire tutti è il paese di San Candido, Porta d'Europa dove sono evidenti i fasti dell'Impero Austroungarico e dove il Buon Vivere latino si è perfettamente integrato con l'ordine e l'efficienza austriaci. E poi ci sono le strade percorse: all'andata attraverso Dobbiaco, Sillian (con la dolce sosta alla celebre fabbrica di dolci di Loacker) - con una gustosissima divagazione per una strada secondaria che attraversa località di montagna rimaste intatte come ai tempi di Heidi -, al ritorno raggiungendo Misurina con il suo lago (qui finalmente si vede tanta neve!) non senza prima rimanere estasiati dalla vista delle Tre Cime di Lavaredo, il simbolo delle Dolomiti,

poi percorrendo il Passo Tre Croci per ridiscendere a Cortina, con la passerella in corso Italia e la presentazione delle auto condotta con la proverbiale brillantezza dalla giornalista Savina Confaloni. La Winterace è per tradizione una gara di regolarità, quest'anno composta da 60 rilevamenti cronometrici su pressostato suddivisi in 7 blocchi. Al netto dei cronometri, i migliori sono risultati essere Massimiliano Paglione e Alessio De Angelis su Bugatti T37 del 1927, che, con 539 penalità hanno preceduto Luigino Gennaro (che ha partecipato a tutte e dieci le edizioni) navigato da Stefano Bovio su Fiat 1100/103 del 1957 e Battistella/Soldan su Porsche 356 Pre-A Speedster del 1955. All'equipaggio primo classificato, un meraviglioso cronografo "Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition" offerto dalla maison horlogère Girard-Perregaux, Platinum Sponsor dell'evento, consegnato da Rossella Labate e Stefano Chiminelli durante la cena di gala di sabato.

MANIFESTAZIONI CULTURALI

APRILE

- 22-25** TOUR DELLA PENISOLA XXIII ED. ARGENTO PORSCHE II ED. - CCC Napoli
29-30 RAID DELLA MUSICA - CATEU Umbria - Castelfidardo (AN)

MAGGIO

- 06** LA VERMOREL TYPE 2, PRIMA AUTO IN SARDEGNA - Club Il Volante - Sassari
07 CIRCUITO CARAVAGGIO - ICC Taormina
12-13 CULTURA E MOTORI - CPAE - Piacenza
20 QUANDO PASSA NUVOLARI: DALL'ABRUZZO AL GP DI TRIPOLI 1933 - Club Auto Moto Storiche Teramo
20-21 CONVEGNO "LA LANCIA E L'ARCHEOLOGIA: PERCORSI COMUNI" - CUAE Terni

GIUGNO

- 11** PORSCHE 911: 60 ANNI E NON LI DIMOSTRA - CAMSA Ancona
17-18 TRATTORE DAY - CJMAE Jesi
18 GIRO DEI COLLI UMBRI - ASA Assisi

SETTEMBRE

- 17** VENTI DI GUERRA E... CARBONARA - Adriatic Veteran Cars - Riccione (RN)
23 QUEI TOSCANACCI, GENI DIFFICILI DEI MOTORI: BIZZARRINI, CHITI, RAPI, SCAGLIONE - CAMET - Firenze
24 UN SECOLO IN MOVIMENTO - Garage del Tempo Costa degli Etruschi - Cecina (LI)

OTTOBRE

- 06-08** ALFA ROMEO "IL DESIGN DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA" - Ruote Classiche Club Prato
07 LE AUTO AMERICANE A SIENA - SCAME Siena
07-08 TAORMINA STORICA - ICC Taormina

NOVEMBRE

- 09** LA BIANCHI DI NUVOLARI - Benato Autoclassiche ASD - Bardolino (VR)
19 I GIOVANI E IL MOTORISMO - CJVASI Delfini - Taranto
30 AUTO DA CORSA ANNI '60 E '70 E IL MITO DELLE MOTO LAVERDA - Circolo Sardo Auto Moto Epoca - Cagliari

MANIFESTAZIONI VEICOLI UTILITARI - RICREAZIONALI - IMBARCAZIONI - AGRICOLI

APRILE

- 01-02** RADUNO RIVARS (Veicoli Utilitari) - Registro Italiano V.A.R. Storici - Fiorano Modenese
29-30 LE TRE VALLI (Veicoli Agricoli) - ASV Parma - Sala Baganza/Fontanelato

GIUGNO

- 01-04** LA LAGUNA DI MARANO E GRADO (Imbarcazioni) - Associazione Scafi d'Epoca Milano - Laguna Veneta
03-04 RADUNO CAMPER STORICI RIVARS - Registro Italiano V.A.R. Storici - Marano (VE)
09-11 IL MANTOVANO VOLANTE (Veicoli Utilitari) - AMAMS - Mantova
28-03 RIVA DAYS/ASINAUTICSHOW (Imbarcazioni) - Riva Society Italia
30-02 MADI E LAVANDA IN FIORI (Veicoli Agricoli) - MADI Forlì

Il presente Calendario potrebbe essere soggetto a variazioni per sopravvenute necessità. Per essere sempre aggiornati consultate la pagina web www.asifed.it/calendari-eventi-asi-2023 o inquadrando il qr code qui riportato



LUGLIO

- 15-16** RIEVOCAZIONE DELLA TREBBIATURA E ARATURA (Veicoli Agricoli) - La Manovella del Fermano - Fermo (FM)
20-23 I RIVA E I RACER ALLA CITTÀ DELLA CULTURA (Imbarcazioni) - Riva Society Italia
22-23 MONDOVI' E MOTORI (Veicoli Utilitari) - Circolo Italiano Camion Storici Gino Tassi - Mondovì
28-30 FESTA DEL VEICOLO D'EPOCA PER TRATTORI E MACCHINARI AGRICOLI (Veicoli Agricoli) - Old Motors Club d'Abruzzo
29-30 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA TREBBIATURA (Veicoli Agricoli) - CJMAE Jesi

SETTEMBRE

- 03** RADUNO TRATTORI D'EPOCA (Veicoli Agricoli) - Club Salerno Autostoriche - Oliveto Citra (SA)
09-10 TRUCK VALLEY FOOD (Veicoli Utilitari) - AVS Parma
09-17 FIERA LIBERAMENTE PARMA (Veicoli Utilitari) - Registro Italiano V.A.R. Storici - Parma

NOVEMBRE

- 17-19** TURISMO NATURA MONTICHIARI (Veicoli Utilitari) - Registro Italiano V.A.R. Storici - Montichiari (BS)

APRILE

TROFEI ASI	
01-02	22° TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI - Scuderia Campidoglio - Roma
02	TROFEO PRIMAVERA - Scuderia Trentina Storica - Ponte Arche (TN)
14-16	XII SULLE SPONDE DEL LAGO MAGGIORE - Piemonte CVC - Lago Maggiore (VB)
15-16	CIRCUITO DELL'ARDENZA - Topolino Club Livorno - Livorno
16	12° LES DAMES AU VOLANT - Benaco Auto Classiche ASD - Bardolino (VR)
16	III TROFEO GIOVANI ETRUSCHI - CAMEP Perugia - Perugia
22-23	SENTIERI FRANCESCANI - AMC Storico Assisano - Assisi (PG)
22-24	RAID DELL'ADRIATICO - Club Motori d'Epoca Senigallia - Cervia (RA)
23	VI TROFEO LAGO DI BRACCIANO - MEM. GIANFRANCO LAMI - Legendary CC Bracciano - Bracciano (Roma)
23	XI RADUNO AS CITTÀ DI SALERNO - Club Salerno Autostoriche - Salerno
29-30	ICHNUSA YOUNG DRIVERS - Ass. Automoto Epoca Sardegna - Cagliari
28-30	XXVI RIEVOCAZIONE DELLA COPPA TOSCANA - Club Automoto Epoca Toscano (APS) - Firenze
29-30	COPPA APULIA - Rombò Arcaico Auto & Moto Epoca - Gravina in Puglia (BA)
30	COLLI GORIZIANI HISTORIC 2023 - Club Gorizia Automoto Storiche - Gorizia
30-01 maggio	SS 64 PORRETTANA 3ª EDIZIONE - AMS Bagni della Porretta Porretta Terme (PT)
ALTRE MANIFESTAZIONI	
02	RADUNO ALFA-FIAT-LANCIA - CJVASI Delfini + Old Cars Club Bari - Taranto
16	IX RADUNO NAZIONALE LANCIA - Ass. Auto Moto Storiche Gubbio Motori - Gubbio (PG)
16	IL CLUB ALTOTEVERE INCONTRA NARNI SOTTERRANEA - AMS Altotevere - Narni (TN)
21-23	GIRGENTI CLASSIC TOUR INTORNO A MENFI CAPITALE DEL VINO 2023 - Ass. Auto Moto Epoca Città dei Templi - Agrigento
23-23	28° RADUNO NAZIONALE CLUB X 1/9 TRA PISTA E CULTURA - Club Nazionale X 1/9 - Paestum
25	RADUNO LANCIA DELTA E FULVIA COUPE' LE MITICHE DEI RALLY - Autoclub Luigi Fagioli - Osimo (AN)
28-30	LA BIANCHINA ESTENSE - Bianchina Club - Ferrara
28-01 maggio	IN TOPOLINO IN RIVIERA DEI FIORI - Topolino Autoclub Italia - Diano Marina (IM)
29-30	STORICHE DI PRIMAVERA - SA. Mo. Messina - Messina
29-30	RAID DELLA MUSICA - Club Auto Moto Veicoli e Trattori d'Epoca Umbro - Castelfidardo (AN)
30	LE TRE VALLI - AVS Parma - Parma
30	GIRO NEL TERRITORIO DELA SACCISICA - Circolo Patavino AS - Padova

MAGGIO

TROFEI ASI	
06-07	24° RONDA DELLE ZOLFARE - Circolo Antico Pistone - Caltanissetta
06-07	III STORIE E BORGHETTI DI SICILIA SUL GRANDE CIRCUITO DELLA TARGA FLORIO - Grifone Auto e Moto d'Epoca - Sicilia
06-07	XXXI CENTO MIGLIA - Ass. Folignate Automoto Storiche - Foligno (PG)
07	TROFEO MONTI SIMBRUINI - Astor Club - Carsoli (AQ)
10-14	XXXII GIRO DI SICILIA - LA SICILIA DEI FLORIO - VCC Panormus - Palermo
11-14	COPPA DELLA PERUGINA - CAMEP Perugia - Perugia
13-14	DONNA SPRINT - Autoclub Luigi Fagioli - Osimo (AN)
14	VIII TROFEO FRANCESCO CINTI - ASC Piero Taruffi Automoto Epoca - Bagnoregio (VT)
14	TROFEO ASI GIOVANI VALLE DEL SELE - Club Salerno Autostoriche - Buccino (SA)
19-21	COPPA GENTLEMAN SARDI - Ass. Automoto Epoca Sardegna - Cagliari
19-21	TROFEO CITTÀ DI SIRACUSA - Ass. Siracusana Automotoveicoli Storici - Siracusa
19-21	RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DELLA SUPERBA - VCC Ligure - Genova
19-21	CIRCUITI ABRUZZESI - Old Motors Club d'Abruzzo - Pescara
19-21	SULLE RIVE DELL'ALTO JONIO - CJVASI Delfini - Taranto
20-21	COPPA DELLA MAGA CIRCE - Clas Latina - Latina
20-21	XXIV RIEVOCAZIONE STORICA TRAPANI - MONTE ERICE - CAMEF. Sartarelli - Trapani
21	22° TROFEO DEL TERMINILLO - Car Club Capitolino - Roma
21	XXVIII COPPA DEI CASTELLI PAVESI - TROFEO ELIO MARCHESI - Ruote Epoca Pavia - Pavia
26-28	TARGA DI CAPITANATA - Autoclub Storico Dauno - Foggia
26-28	GRAND PRIX BORDINO - VCC Pietro Bordino - Alessandria
27-28	COPPA DEI DUE LAGHI - VCC Viterbo - Viterbo
27-28	BOLOGNA - PASSO DELLA RATICOSA - Club Auto Moto Epoca Bologna - Bologna
27-28	VIII ASTE E BILANCIERI - Club Venezia Automotostoriche - Venezia
28	CORSA IN SALITA BOLOGNA - ROCCA DI ROFFENO CENTENARIO 1923/2023 - Team San Luca ASD AMS - Bologna
28	DAI DE GAS - Collector Historic Car Club Cesena - Cesena (FC)
CONCORSI	
01	XVI EDIZIONE CONCORSO DI ELEGANZA CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO - CAMS Piconum - San Benedetto del Tronto (AP)
26-28	CIRCUITO STORICO DI SANTA MARINELLA - Colosseum Club Veicoli Storici - Santa Marinella (Roma)
ALTRE MANIFESTAZIONI	
06	RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ - Club Orobioco Auto Epoca Bergamo - Bergamo
06-07	GUELF E GHIBELLINI: PACE FATTA - Topolino Club Firenze + Siena Club Auto Moto Epoca - Toscana
06-07	32° RADUNO CITTÀ DI TRIESTE - Club Amici della Topolino - Trieste
06-07	ALFA ROMEO - ADRENALINA PURA - La Manovella del Fermano - Fermo
07	GP NAPOLI - RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI POSILLIPO - CCC Napoli - Napoli
13-14	XV RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA SILA - Scuderia Brutia HC - Cosenza
13-14	IX FESTIVAL AUTORETRO' IN RIVA ALLO STRETTO CITTÀ DI REGGIO CALABRIA 2° MEMORIAL LILLO CAVALLO - Associazione Reggina Mezzi Storici F. De Virgilio - Reggio Calabria
19-21	COPPA DEI DUE MARI - Adriatic Veteran Cars Auto Moto Epoca - Riccione (RN)
20-21	GIROVAGANDO NELL'AGROPONTINO - VCC Roma - Roma
21	I PERCORSI DI FEDERICO II 21ª EDIZIONE - Scuderia Fieramosa CAMS - Barietta (BT)
21	MONTEVARCHI E MUSEO PALEONTOLOGICO - AMS Altotevere - Montevarchi (AR)
22	3° RADUNO NELLA CITTÀ DI ALCAMO - Auto e Motocicli Sport Club d'Epoca - Trapani
24-28	CON L'APRILIA NELL'ALTA VALLE DEL TEVERE - Registro Aprilia - Sansepolcro (AR)
26-28	XXVI GRAND TOUR DEL SARRABUS - Circolo Sardo Auto Moto Epoca - Villasimius (SU)
26-28	XXIX COPPA VINCENZO FLORIO - Circolo Auto e Moto Epoca Vincenzo Florio - Acireale (CT)
26-29	RADUNO INTERNAZIONALE PANHARD & LEVASSOR - Club Italiano Panhard - Novara
28	BRAMBILLA DAY - Monza Automoto Storiche Amici dell'Autodromo - Monza (MB)
28	RADUNO DUCHESSA DI PARMA - Club Automoto Epoca Parmense Ruote a Raggi - Parma
28	IL GIRO DI ULISSE - Circolo Automoto Epoca Frusinate + Antiquariauto Napoli - Gaeta (FR)
28-04 giugno	LA GRECIA IN AUTO D'EPOCA - VC Valle d'Itria - Grecia
28	XXXV GITA SOCIALE PER AUTO D'EPOCA CITTÀ DI CASTIGLIONE - CAMS Castiglione - Castiglione delle Stiviere (MN)
28	TROFEO CAMPIDOGGIO MOTORI - Scuderia Campidoglio - Roma
29	RADUNO IN PANTELLERIA LA PERLA NERA - Auto Motocicli Sport Club d'Epoca - Pantelleria (TP)
29	IMM 2023 ITALIA INTERNATIONAL MINI MEETING - Mini Owners Club Granducato - Figline e Incisa Valdarno (FI)
20-21	SULLE STRADE DELLA LEGGENDA - Legend Colli Senesi - Siena

MUSEO FISOGNI LA STORIA DELLE STAZIONI DI SERVIZIO

UNA COLLEZIONE VERAMENTE DA GUINNESS DEI PRIMATI QUELLA DELL'EX IMPRENDITORE LOMBARDO GUIDO FISOGNI CHE HA MESSO INSIEME QUALSIASI GENERE DI CIMELIO ABBIATO CHE FARE CON LA STORIA DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE, A PARTIRE DA 200 STUPENDE POMPE DI BENZINA.

Luca Marconetti

La galleria principale con le pompe di benzina che risalgono ai primi del '900.



Oltre alle pompe ricchissima è la collezione di tabelle smaltate pubblicitarie, sponsorizzate ma anche di indicazioni stradali.



La raccolta arriva fino ai giorni nostri segnando l'evoluzione di questo particolare aspetto dell'automobilista di tutti i giorni.



L'ampio cortile esterno dell'antica cascina Villa Castiglioni-Fisogni è adattissimo ai raduni di mezzi d'epoca.

Nella lista dei musei censiti dalla Commissione Musei ASI e inseriti nel sito www.asimusei.it e nel libro di recente pubblicazione "La strada dei musei" ce n'è uno veramente unico: il Museo Fisogni, fondato nel 1966 da Guido Fisogni, ex imprenditore edile nel campo petrolifero, e cresciuto negli anni fino a essere riconosciuto dal Guinness World Record per la più grande collezione al mondo di pompe di benzina vintage, che vanno dal 1882 al 2001, e di attrezzature per le stazioni di servizio e altri oggetti che abbiano a che fare con le società petrolifere. Sono circa 5000 i cimeli conservati nelle sue sale della bella struttura (Villa Castiglioni-Fisogni, antica cascina con 400 m² di spazio espositivo coperto e 500 m² di portici) di Tradate (VA), tra pompe antiche (200, tutte restaurate), targhe, insegne, latte d'olio, aerometri, compressori, estintori, giocattoli e gadget di tutti i tipi, a partire dalle iconiche sculture promozionali del Bibendum, l'omino fatto di pneumatici Michelin o le più famose e immediatamente riconoscibili insegne grafiche disegnate da famosi progettisti italiani e internazionali.

L'evoluzione delle pompe di carburante è ben visibile dai primi esemplari ad azionamento manuale, in cui la benzina era contenuta in un bidone, ai colorati erogatori anni '50, fino ai moderni distributori elettronici, arrivando anche alle moderne stazioni di ricarica elettrica del XXI Secolo.

Tra i pezzi più significativi, il distributore privato di Benito Mussolini, disegnato da Piacentini, e alcuni modelli progettati da designer come Nizzoli, Rosselli e Noyes, oltre a grafiche di autori come Plinio Codognato e Lora Lamm.

Il Museo dispone inoltre di un vasto archivio di materiale pubblicitario, cartoline, fotografie e disegni tecnici di inizio '900, spesso consultato da studiosi;

l'istituzione fa parte del Circuito Lombardo Musei Design e della Rete dei Musei Industriali del Varesotto e collabora con altri prestigiosi istituti culturali come Triennale Milano o il Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano. I pezzi della collezione sono spesso affittati a produzioni cinematografiche o televisive, per la realizzazione di film, spot e trasmissioni TV.

È anche il luogo ideale per organizzare raduni di auto ed eventi a tema.

RADAR

TIPOLOGIA

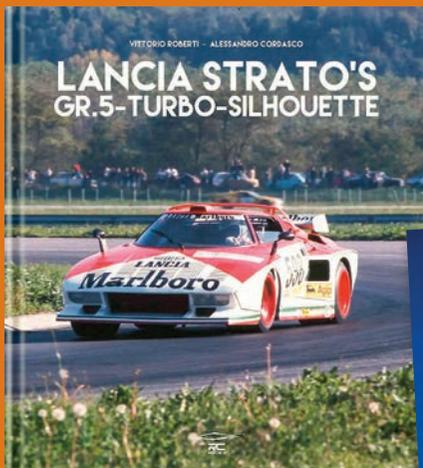


INDIRIZZO: via Bianchi 23/25, 21049 Tradate (Varese)

TEL: +39 3356777118

EMAIL: fisogni@museo-fisogni.org

WEB: www.museo-fisogni.org



LANCIA STRATO'S "TURBO-SILHOUETTE": TUTTO SULLA STRATOS DA PISTA

Sono le Lancia Stratos "meno Stratos" di tutte ma, forse, le più accattivanti. Si tratta delle versioni con motore sovralimentato, che l'ingegnere Vittorio Roberti, alla sua quinta fatica libraria, targata Lancia come tutte le altre, ha sviscerato in ogni più recondito dettaglio, con la cura maniacale che lo contraddistingue e in questo ben assecondato da Alessandro Cordasco. Ci sono voluti due anni ma ne è valsa la pena perché questo libro è davvero una miniera di informazioni, foto e documenti inediti, dovuti anche alla collaborazione all'opera da parte di Sergio Limone, Thomas Popper e dello scomparso Nicola Materazzi, oltre che di Carlo Facetti, vincitore del Giro d'Italia '76 con la Stratos Turbo Silhouette. Questo splendido volume parte dalla gestazione della Strato's (volutamente chiamata così nel libro, cioè con il nome originariamente previsto) per effettuare una ricca e completa disamina di tutte le versioni realizzate e continuare con la storia agonistica di tutte le Stratos non da rally. Davvero un romanzo affascinante, con le vittorie al Tour de France '73 con Munari, quella di Larrousse e Ballestrieri alla Targa Florio nel '74, quelle di Andruet, Facetti e Alén al Giro d'Italia. Nella versione a tiratura limitata (300 copie) il volume è venduto in un elegante cofanetto che contiene anche le stampe di 20 bellissimi profili disegnati da Cordasco e non manca un masterplan relativo alla storia della vettura. Sia il cofanetto che la versione "normale" del volume sono ordinabili presso RC Books-Ediprima.

"Lancia Strato's Gr.5-Turbo-Silhouette" di Vittorio Roberti e Alessandro Cordasco, RC Books, testi in italiano e inglese, foto b/n e colori, 400 pagine, 75,00 € (150,00 € cofanetto)



BELLI E DANNATI 2 VOLTE

Belli e dannati è stato uno dei Best Seller di Luca Dal Monte così, l'autore che la materia la conosce bene (e fra gli altri titoli, autore dell'imponente biografia sul Drake "Ferrari Rex") ha voluto realizzare un volume due di questa straordinaria raccolta di storie, vicende, fatti, aneddoti sui personaggi che hanno reso unici gli anni '70 della F1, quelli che per tutti sono l'epoca irripetibile e più coinvolgente del massimo Circus. 12 nuovi racconti che proseguono la narrazione iniziata col primo volume e la rendono più ricca e avvincente. Piloti, costruttori, meccanici, giornalisti, mogli, fidanzate, tornato "sulla scena" grazie alla penna fluente e sagace di Dal Monte. Completano l'opera le belle tavole in bianco e nero che introducono ciascun racconto.



"Belli e Dannati 2. Erano giorni che tutti avevano vissuto" di Luca Dal Monte, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, disegni b/n, 269 pagine, 24,00 €

50 ANNI "MONDIALI"

Non capita tutti i giorni di festeggiare 50 primavere ma il Mondiale Rally lo ha fatto e sono stati anni belli e appassionanti, quelli vissuti dal 1973 al 2022 dalla massima espressione del rallyismo. Nato subito dopo il primo trionfo di Sandro Munari a Montecarlo, con la Lancia Fulvia HF e alle soglie della magica tripletta iridata della Stratos, il Mondiale Rally, poi divenuto semplicemente WRC per tutti, ha attraversato cambiamenti radicali, a volte vere e proprie mutazioni di pelle, sino ad arrivare ai giorni nostri con una fi-

sionomia ben precisa. Tutto questo bellissimo romanzo è rivissuto e celebrato da McKlein Publishing che ha agevolmente attinto ad una - peraltro piccola - parte del suo immenso e prezioso archivio d'immagini. Anno per anno il WRC rivive, con queste stupende fotografie accompagnate dal racconto di Markus Stier, coadiuvato da John Davenport e, "ovviamente" da Reinhard Klein. Questo bel volume celebrativo è disponibile nelle migliori librerie specializzate oppure può essere ordinato su www.mckleinstore.com



"WRC 50. The story of World Rally Championship 1973-2022" di Markus Stier, McKlein Publishing, testi in inglese, foto b/n e colori, 320 pagine, 49,90 €

Collezione Ufficiale Asi - Primavera / Estate 2023



T SHIRT UNISEX COTONE BIO

T Shirt 100% cotone bio dal taglio dritto e collo tondo a costina. Stampa su petto e manica.

Taglie dalla S alla 3XL, colori bianco e blu



POLO UNISEX PIQUET BIO

Polo 100% cotone pettinato biologico. Taglio dritto con spacchetti laterali e bottoni tono su tono. Ricamo sul cuore e etichetta in similpelle su spalla destra.

Taglie dalla S alla 3XL, colori bianco e blu



GIACCA A VENTO LEGGERA UNISEX

Giacca 100% nylon taffetà antivento e idrorepellente con cappuccio regolabile integrato nel collo. Sistema di chiusura K-Way nella tasca destra, apertura frontale full-zip e coulisse regolabile sul fondo. Ricamo su cuore e etichetta in similpelle su spalla destra. Taglie dalla S alla 3XL, colore blu



PULLOVER SCOLLO A V

Maglione leggero in fibre biologiche e riciclate. Ricamo ASI sul cuore, Colori blu o grigio. Vestibilità aderente. Taglie dalla S alla 3XL



FELPA FULL ZIP

Felpa garzata a maniche lunghe in cotone pettinato. 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



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.



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

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.



NOVITÀ

€ 98

FELPA FULL ZIP

Felpa full zip ispirata all'iconica tuta Sparco - Martini Racing. Colore: Blu Marine. Bianco. 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

€ 32

BERRETTO POMPON

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



ASIshop.it

NOVITÀ



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12

Mod. 6 pannelli con visiera rigida, in morbido cotone. Misura unica regolabile. Stemma ASI ricamato a colori sul fronte. Disponibile in vari colori (vedi modulo).

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



MODELLO HONK-SUR-HONK

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



MODELLO 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

€ 38

CRONOGRAFI



MOD. CHARLEY € 220

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



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



**€ 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

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

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



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.

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.

€ 68/€ 78

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

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

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



TELO COPRIAUTO DA INTERNO

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 e inserti in similpelle.

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

Da € 85 a € 195



€ 25

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

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



GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28

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



€ 30 / 35

CAR BADGE PER RADIATORE

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

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80



€ 15

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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



PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA € 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



ZAINO MULTITASCHE € 28

Zaino dallo stile classico e design senza tempo, dorso imbottito, spallacci imbottiti regolabili, maniglia di trasporto, tasca frontale con zip, tasche interne, tasche laterali, dettagli in similpelle, capacità 20 litri, dimensioni cm 45x30x20

€ 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



€ 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





MODULO D'ORDINE 04/2023

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

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

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

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

ASI BOOKSHOP

NOVITA'	LMX Sirex - Sportiva d'autore	€ 42	<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 Carrozzieri" 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"/>

ALFA ROMEO GTA	€ 23	<input type="checkbox"/>
AUTOMOBILI MARINO	€ 17	<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 ABARTH OT 1300	€ 30	<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"/>

LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA	€ 24	<input type="checkbox"/>
LA STRADA DEI MUSEI	€ 30	<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"/>
MASERATI L'ERA BITURBO	€ 120	<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"/>

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"/>

1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA	€ 28	<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"/>

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"/> 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"/> 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"/> 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"/>

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"/>
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		
T SHIRT UNISEX COTONE BIO	€ 18	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco		
POLO UNISEX PIQUET BIO	€ 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"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco		
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 A VENTO LEGGERA UNISEX	€ 34	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu		
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"/> Corfu € 95 <input type="checkbox"/>		
OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB	€ 180	<input type="checkbox"/>

QUANTI 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		
QUANTI MEZZE DITA pelle e cotone <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero		
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL (solo marroni)	€ 25	<input type="checkbox"/>
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"/>		
2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 <input type="checkbox"/>		
3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 <input type="checkbox"/>		
4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 <input type="checkbox"/>		
TELO coprimoto da interno		
Lungh. x Alt. al Manubrio <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/>		
A) cm 160x125 € 58 <input type="checkbox"/>		
B) cm 190x130 € 68 <input type="checkbox"/>		
C) cm 210x135 € 78 <input type="checkbox"/>		
D) cm 230x150 € 88 <input type="checkbox"/>		
E) cm 270x155 € 98 <input type="checkbox"/>		
Con baule post.		
€ 85 <input type="checkbox"/>		
€ 95 <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"/>
ZAINO MULTITASCHE	€ 28	<input type="checkbox"/>
SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE	€ 12	<input type="checkbox"/>

CAPPELLINO BASEBALL ASI	€ 12	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Verde Milit. <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Bianco		
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"/>

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

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

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

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

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di parti motore, trasmissione e cambio, freni, sospensione, fanaleria ed elettronica, carrozzeria, allestimenti interni, accessori, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

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

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 665985 - www.autoricambisassi.com - sassiuto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine, volantini, 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.



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 Zarattini - 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
franchitto

Autofficina e Laboratorio ~ Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE
REVISIONE SERVOFRENI
RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO
GANASCE FRENO

Kit freno a Disco Topolino
KIT POMPA MINISERVO

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

AUTOBIANCHI A112
FERRARI 250
MINI 3 CILINDRI~COOPER
MINI 90~A TAMBURI
ALFA ROMEO GIULIETTA

BARICELLA (BO)
Via G. Saragat, 11
Tel. 051 874859
info@frenatutto.it
www.frenatutto.it





Tecnologie Meccaniche s.r.l.

Motori e Componenti Ricambi D'Epoca



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



3476568044



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

3. AMMORTIZZATORI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadei ricambi.com - info@amadei ricambi.com - Disponibilità ammortizzatori idraulici e a gas per vetture storiche Lancia e Alfa Romeo.
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 dispo-

nilibita' di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili più libretti uso e manutenzione.

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

5. ASSICURAZIONI

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

6. 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 lavoro-

razioni 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 - stefanosar-toni51@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 produzione, 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, Trac-tion 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 - morollirebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 - '70; disponibilità ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

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

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@gruppromotor.com - Restauri integrali e professionali di meccanica, manutenzioni, preparazioni e assistenza alle gare per vetture italiane, inglesi e Bugatti.

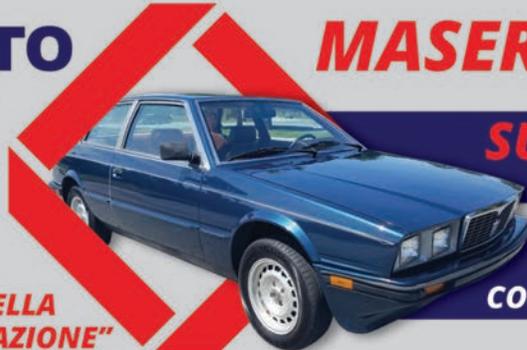
Tralli Franco - MO - Tel./Fax 059 909246. Specializzati in riparazione, ricostruzione e restauro di ogni aspetto della meccanica dei modelli Maserati anni '50 - '80.

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



WWW.SAITO.IT
SHOP.SAITO.IT
INFO@SAITO.IT
071 715693

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"



MASERATI BITURBO

SUPPORTO TECNICO
ANALISI CAUSE DI ROTTURA

REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)



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



TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI
A 400 EURO + IVA

SAREMO PRESENTI A:
Roma Capannelle
1 - 2 Aprile 2023



NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

RICHIESTE DI PREVENTIVI A
info@citroen2cvservice.it



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...
Mostra Scambio C.A.M.E.R.
 26-28 Maggio - Viale Fiera Millenaria 13
 GONZAGA (MN)

NUOVI ARTICOLI PER RESTAURARE E PERSONALIZZARE

VOLANTI, LAMIERATI, ACCESSORI...

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO! WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM info@citroen2cvservice.it **TEL: 3475366196 - 3479207720**

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 inoltre 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.citymo-

tors.comm.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. Disponiamo di numerosi ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

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

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 Citroen 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./estere, in ogni tessuto.

11. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatori-germani@alice.it - www.carburatori-germani.com. Restauro carburatori per autovetture classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari, su dise-

gno 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, modello e marca: Solex, Weber, Dell'Orto, Stromberg, S.U, Pierburg, Zenith, ecc... Assistenza integrale per iniezioni elettroniche Weber, Bosch, Lucas.

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

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

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

Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg.

Cicognani S.r.l.



Guarnizioni e tappeti in gomma



Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione
www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311
 Fax. +39(0)544-84606
 Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
 48011 Alfonsine (RA) - ITALY -



...fatti da noi con passione...

Made in Italy

CAPASSO

RICAMBI

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

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

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

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 complete per autovetture di provenienza nazionale ed estera dal 1930 al 1980.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Forniamo ruote a raggi marca Dunlop vari modelli per tutte le autovetture inglesi.

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassictire@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Azienda leader nel settore da tre generazioni. Specializzati in cerchi e ruote per motocicli d'epoca, vasta scelta di cerchi e raggi per tutte le esigenze. Servizio di montaggio sul mozzo ed equilibratura. Inviaci il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa montata! Profili originali e prodotti di qualità al miglior prezzo del mercato. Assistenza telefonica anche whatsapp, chiamaci per un consiglio. Spedizione in 24h anche in contrassegno.
Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Disponiamo di Cerchi Tubeless in alluminio per tutti i modelli di 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.

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 - giuseppezampieri51@icloud.com. Hobbista - scambista, ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, di e per autovetture, motoveicoli e scooter 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...

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di parti motore, trasmissione e cambio, freni, sospensione, fanaleria ed elettronica, carrozzeria, allestimenti interni, accessori, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

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

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

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

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

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

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brg-moss@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 - casarinrolando@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhet-

te 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 - ciffspiniardi@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. Restauro integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

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

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

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

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

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia 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.



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.



Tutto Lambretta

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

Lambretta

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

www.tuttolambretta.it
info@tuttolambretta.it | giancarlovalia@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

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

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

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

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.

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.

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

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 00417 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '50 - '75: paraurti, mascherine, ghiera fari, profili, specchietti, maniglie porte, int'est, alzavetri, cerchioni orig. Borrani, Alu, ferro, volantini Nardi per autovetture italiane.

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, modanature, maniglie, paraurti, parabrezza, interni, ecc., più altri componenti di meccanica e carrozzeria, per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

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

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - info@tuttolambretta.it - giancarlovalia@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@galvanica-partenopea.com - www.galvanica-partenopea.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 mozzu 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 cassetta 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 di cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

18. FILTRI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di filtri aria, olio, carburante per auto d'epoca italiana: Lancia, Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Fiat, Autobianchi.

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.

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

**SPECIALISTI SU
POMPE CARBURANTE,
CARBURATORI E RICAMBI**

GMA **SU**

POMPE CARBURANTE CARBURATORI NUOVI KIT REVISIONE RICAMBI SU

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM

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 Pluritrentennale

Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali.
Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni. Reperimento auto d'epoca e ricambi su commissione. Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.



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

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 di componenti per impianti frenanti per vetture storiche italiane: pompe, cilindretti, tubazioni, dischi, pastiglie, ganasce, pinze, kit di revisione. Specialisti Lancia.

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di componenti per impianti frenanti per vetture storiche italiane: pompe, cilindretti, tubazioni, dischi, pastiglie, ganasce, pinze, kit di revisione. Specialisti Lancia.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigor@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 pom-

pe, 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.

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

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 italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

20. FRIZIONI TRASMISSIONI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com Ampia disponibilità di frizioni, cuscinetti, pompe, giunti, ingranaggi e parti del cambio, per vetture storiche Lancia.

CERCASI LATTONIERE ESPERTO per prestazioni in un'importante carrozzeria.

CONTATTARE: 335 7125791

22. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02/963 20107 - www.agugginisas.it Pratiche e reimmatricolazioni, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demoliti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it Reimmatricolazioni e reinscrizioni 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.

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com Ampia disponibilità di fanaleria, dinamo, motorini, spinterogeni, regolatori tensione, devio luci e tergi, interruttori, candele, cavi e parti elettriche, per auto d'epoca italiane (Lancia, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Lamborghini, Fiat). Specialisti Lancia.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e weekend - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com Disponiamo di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le vetture 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.

21. GUARNIZIONI MOTORE

Nava Linea Sport - TO - Tel. 011 9910021 - Fax 011 9965582 - www.navalineasport.it - info@navalineasport.it Siamo in grado di realizzare guarnizioni per tutte le autovetture d'epoca e competizione, anche su disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.

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

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



Negra Ricambi

Ricambi e accessori
per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996



www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Porsche 356

TANNER

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

Offriamo:

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



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI TRIUMPH TR2-6, SPITFIRE E GT6



MOTORE E CARBURATORI RADIATORI E RAFFREDDAMENTO INTERNI E CAPOTTE SOSPENSIONI E DIFFERENZIALE LAMIERATI E PARTI CARROZZERIA

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM



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



Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Fanalerie originali Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541474 - crvesrl@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.

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

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

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. 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. Ricambi vari di marca: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devioluci, 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.

VAQUARZ - Casini Geri - FI - Tel. 055 4215623 - 339 3470923 - 333 3833903. Restauro di parabole fari di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resina luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

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

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.

Citröen 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.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassicambi.com. Ampia disponibilità di panneleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per vari modelli di 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 volanti in pelle.

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



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

RC Autotappezeria - 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@virginioBrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque autovettura classica, sportiva ed attuale. Ampia disponibilità di 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, fanalaria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di autovetture d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.

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

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marce 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/fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per molti modelli Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc.... Ampia disponibilità lamiera-

ti Alfa Romeo anni 1960 - 1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di ogni tipo di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di lamierati originali per marchi quali 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 possiamo fornire vari 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 ace. 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 scooter d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nelloedaddio@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 dispono di una rarissima collezione di originali "penza a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA



LUCIO PALLINI

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



TURI GIUSEPPE

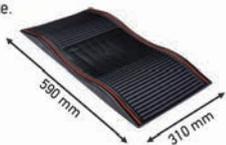
Via Berretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384831
Fax 051/388465
<http://www.ricambijeeep.com>
e-mail:turi@ricambijeeep.com

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

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 261562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.IVA. 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



30. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorib@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.

31. MILITARIA

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motors.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 replique 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.

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di testate, alberi, pistoni, bronzine, valvole, pulegge, ventole, termostati, pompe, guarnizioni motore, manicotti, fil-

tri, cuscinetti, collettori, tubazioni e silenziatori di scarico, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

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. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 339 4329938 - 392 1695732 - stefanosar-toni51@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 - casarinrolando@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 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni moto-

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

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura 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 meccanica, carrozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euromerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le autovetture americane dal 1900 ad oggi. Inoltre possiamo fornire 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 - maramar@marait.com - www.marait.com. 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. Effettuiamo il restauro, la riparazione e 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 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini: ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo.

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponiamo di ricambi Innocenti e riparazioni auto Innocenti.

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@gruppromotor.com. Restauri integrali e professionali di meccanica, manutenzioni, preparazioni e assistenza alle gare per vetture italiane, inglesi e Bugatti.

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)



GMA
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

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929.

Elaborazione per tutti i modelli di 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 e tanto altro.

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, carni, 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 vari marchi quali: Jeep dal 1942 ad oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

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. 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".

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di cuffie, modanature, profili, guarnizioni in gomma e in panno, per auto d'epoca. Specialisti Lancia.

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.

Elvezo Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità delle guarnizioni 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 Autoshoes per prevenire l'ovalizzazione dei pneumatici.

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./ Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici 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.

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 - cflspinardi@gmail.com

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Virgino Brambilla

dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virgino Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL
www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

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 PER AUTO INGLESI

RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630

INFO@GMAJAG.NET

WWW.GMAJAG.COM



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

Musso gomme di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - musso-gomme@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@masolini-radiatori.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.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maples, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

40. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura 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 batter 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 e Volkswagen Maggiolino.

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



Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./ Fax 031 700809 - www.acr-auto.com.

Restauro 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 Cistalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di

meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923. **Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391.** Restauro integrale di qualunque auto classica e sportiva - specializzati in Alfa Romeo anni '50 '60 '70.

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

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauriamo integralmente la meccanica delle vetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Inoltre siamo specializzati nel restauro di autovetture di marca inglese.

SAURO SQUERZANTI



RICAMBI FIAT TOPOLINO

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

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it

Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Cel. 347 6572323 - Tel. 051 872617



MARMITTE - FANALINI - CERCHIETTI per moto d'epoca



Brezza Samuele COLLEZIONISMO



Cell.: +39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com - www.brezzisamuele.com

Via Molinara, 97 - 52041 Tegelto (AREZZO - ITALIA)

INTENDA



intenda.it



AMPIA DISPONIBILITA' DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi



BRESCIA - Tel. 339 6145628 info: amerigoric@libero.it

Elettrauto Franco

 di FRANCO RODIGHIERO
 36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
 Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052

Elettrauto d'Altri Tempi...

www.rossoclassic.it

nanni Tel. 348 8852994
 BOLOGNA Tel. 338 3096922
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

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. Specializzati nei modelli Mercedes 190 SL.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clspinardi@gmail.com. Effettuiamo il restauro totale dei veicoli militari in genere, sia di marchi italiani che stranieri, in particolare siamo 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 - coppolaoidtmer@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, Traction Avant e SM, sia di meccanica, carrozzeria e tappezzeria. Disponibilità di ogni ricambio nuovo o usato.

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade

ROLANDO FRANCESCO CASARIN
HOBBISTA SCAMBISTA - RICAMBI ALFA ROMEO STORICHE DALLA 1900 IN POI
40 ANNI DI ESPERIENZA NEL SETTORE


 ALBERI A CAMME, BRACCI E BRACCETTI, BRONZINE DI BANCO E BIELLA, BULBI TEMPERATURA E PRESSIONE ACQUA/OLIO, COPPIE CONICHE 9/41 10/43, CUSCINETTI, DEVIO LUCI, DINAMO E REVISIONI, FARI E FANALI, FRIZIONI, GALLEGGIANTI BENZINA, IDROSTOP, MASCHERINE, MINUTERIE VARIE, MOTORINI AVVIAMENTO E REVISIONI, POMPE ACQUA E KIT REVISIONE, POMPE BENZINA, POMPE FRENI E REVISIONI, PULLEGGE, SEMIASSI, SERIE GUARNIZIONI MOTORE COMPLETE, SILENTBLOCKS, SPINTEROGENI, STEMMI, VALVOLE TESTA, VENTOLE, ECC.
 AUTOMOBILIA, MANUALI, CARATTERISTICHE TECNICHE ED INFORMATIVI ALFA ROMEO

MILANO - cel. : 329 3556248 - 338 5848138
mail. : casarinalfa@hotmail.com

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 - morollierebecca36@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 la rigenerazione di tutte le parti frenanti per le autovetture d'epoca di ogni tipo e marca, 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.

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 vari 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 gran turismo 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.

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@grupppromotor.com - Restauri integrali e professionali di meccanica, manutenzioni, preparazioni e assistenza alle gare per vetture italiane, inglesi e Bugatti.

VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 347 0923 - 333 3833903. 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.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuaniennio.com info@vertuaniennio.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 specialisti nella rettifica dei motori di auto classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

42. RIVISTE, LIBRI
Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo 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....

RESTAURO-CARBURATORI


WEBER SOLEX DELLORTO SU STROMBERG ZENITH


WWW.CARBURATORIGERMANI.COM
 Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 6621130

R.C. snc di Renato Cicia & C.



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

• Pannelloria • Bracciali
 • 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
 Elaborazioni, Cilindri in Alluminio-Nicasil
MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
Bicilindrico
TARGA TWIN 250
Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225



VARITRONIC per Lambretta
 Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.



LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929

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

**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 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliant, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

43. SALDATURE

Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - Ci occupiamo di eseguire saldature su: alluminio, magnesio, argenteone, 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 760946 - 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.brezzisamuele.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.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Equipe molto esperta e competente nel rifacimento e riparazione di interni per autovetture storiche disponendo di vari materiali quali: tessuti, moquettes, 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 copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Inoltre disponiamo di un Kit Autoshoes per prevenire l'ovallizzazione 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

Metodo Tradizionale
Altissima Professionalità

GALVANICA PARTENOPEA

Restaurom cromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

M&C INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com

V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792

di vari modelli di automobili quali: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Balilla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo e Volkswagen. Pannone in lana tutti i colori, ecc... Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

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 lavori

razioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

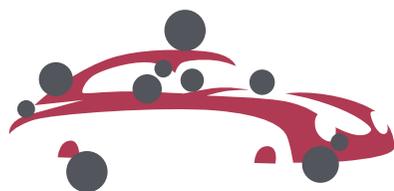
AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Vendita e ricostruzione di ammortizzatori per autovetture d'epoca nazionali ed estere di qualsiasi anno e marca.
VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923 - 333 3833903. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resina luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

48. SITI INTERNET

www.amadeiricambi.com. Sito internet di presentazione della ditta AMADEI RICAMBI di Predappio (FC) - ricambi per auto d'epoca. Il sito costituisce solo un'esemplificazione delle decine di migliaia di articoli che possiamo fornire per auto d'epoca. Specialisti Lancia. Inserimento di nuovi articoli in costante aggiornamento.

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

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



**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

Gli splendidi restauri della

**Carrozzeria "2000"
Autofficina**



Via delle Confini di

Fucecchio, 4 - 56029

Santa Croce sull'Arno (PI)

Tel. 0571 30597

335 7125791

Info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati e presenti su 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 & Ran-

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

Info: amerigoric@libero.it

ge Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.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. Realizzazione di kit di potenziamento tur-

bo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

52. VALVOLE

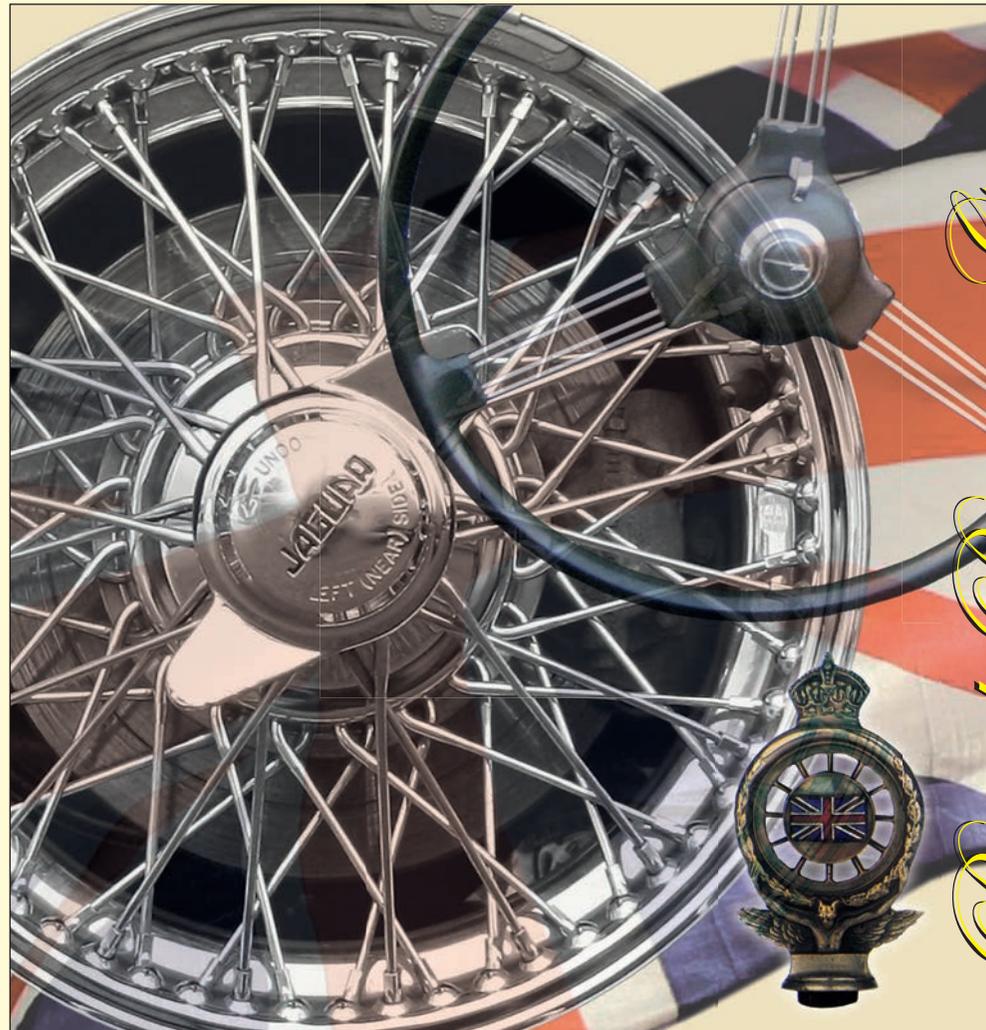
MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@matino.eu - dessy@matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

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

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- **RAMATURA A SPESSORE**
- **NICHELATURA**
- **CROMATURA**
- **NICHELATURA OPACA**

- **PULITURA - SABBIATURA**
LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



**INOLTRE EFFETTIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO**

**Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)
tel. 0373 965359 - fax 0373 646003**

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALATORI 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

ITALIANA DA SEMPRE SUPERTAGLIANDATA



ALFA ROMEO 4C SPIDER 1.750CC TBI 240 CV, 06/2015, TARGHE (EZ...) E DOCUMENTI ORIGINALI - ULTIMO TAGLIANDO COMPLETO ESEGUITO A 17.200KM

€ 86.500

SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI



ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TBI 240 CV, 07/2014, SOLAMENTE 12.551KM - DOPPIE CHIAVI ORIGINALI ALFA ROMEO - Disponibile carpetta in pelle originale completa di guida rapida vettura, uso e manutenzione e libretto con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Alfa Romeo.

ECCELSA YOUNGTIMER € 77.500

PARI AL NUOVO SUPERPREZZO



ALFA ROMEO ALFETTA 1800cc 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 09/1973, Targhe (IM 11...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI CON C.R.S. SICURA RIVALUTAZIONE € 20.500

MANIACALE DA VETRINA



ALFA ROMEO SPIDER "DUETTO" 1300 JUNIOR "OSSO DI SEPPIA" TIPO 105.91, 06/1968, Targhe (PS 13...) e documenti di periodo - italiana da sempre - restaurata maniacalmente rispettando la configurazione d'origine - meccanica perfettamente funzionante.

PERFETTE CONDIZIONI - SUPERPREZZO € 55.000

ECCELSA MANIACALE



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPRINT TIPO 750B CAMBIO AL VOLANTE, 01/1956, Targhe (BG 03...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA R.I.A.R. - iscrivi- bile 1000 miglia e a tutte la manifestazione piu' importanti al mondo.

ESTREMAMENTE RARA € 80.000

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 1^A SERIE TIPO 116.50, 04/1978, Targhe (MI 22...) e documenti originali dell'epoca - stupendo, raro ed allo stesso tempo affascinante abbinamento cromatico esterno azzurro Le Mans/interno tex alfa sky beige con inserti testa di moro.

SICURA RIVALUTAZIONE € 13.500

PERFETTA



BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04...) e DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. fiscale attestante i lavori svolti.

€ 10.500

SUPERCONDIZIONI 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

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO



BMW 635 CSI E24 218CV, 12/1985, Targhe (MN 41...) di periodo - ISCRITTA ASI - disponibili numerosissime fatture attestanti i lavori effettuati alla vettura.

CONSERVATA MANIACALMENTE ITALIANA DA SEMPRE € 33.500

ECCEZIONALE RARISSIMA



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929.

ECCELSA 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

ECCELSA MANIACALE



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

UNIPROPRIETARIO ULTRA DOCUMENTATA



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 MANIACALE



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 ECCELSA - PERFETTA € 590.000

SUPERTAGLIANDATA RARISSIMA



FERRARI 512 BB I, 11/1982, targhe (fi d2...) e documenti originali dell'epoca - restauro altamente professionale eseguito da artigiani esperti in vetture ferrari.

DISPONIBILE CARPETTA FERRARI ORIGINALE COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUTENZIONE CON TESSERA TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI (ULTIMO COMPLETO GIUGNO 2018) € 265.000

RARISSIMA ECCELSA



FIAT 1100 103 TV (TURISMO VELOCE) GIARDINETTA VIOTTI CAMBIO AL VOLANTE "COUNTRY CLUB ST. MORITZ SINCE 1956", 01/1954, Targhe (BR 32...) e documenti di periodo - ISCRITTA ASI - vettura rarissima da vero intenditore del marchio FIAT e non solo.

ITALIANA DA SEMPRE - CONSERVATO SUPERPREZZO € 37.500

SUPERCONDIZIONI



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

MANIACALE



FIAT 1100 - 103 BAULETTO CAMBIO AL VOLANTE "REPLICA ABARTH", 07/1955, Targhe (CR 026...) originali dell'epoca - iscritta asi con C.R.S. - OMOLOGATA FIVA - iscritta ed omologata.

CSAI - RESTAURO MANIACALE - PERFETTA € 27.500

ECCELSA SUPERPREZZO



FIAT 1100 B MUSONE, 10/1948, Targhe (TO 089xxx) originali dell'epoca - libretto a pagine - italiana da sempre.

VETTURA MANIACALMENTE CONSERVATA INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' - ECCELSA € 14.500

CONSERVATA SUPERPREZZO



FIAT 500 R (TIPO FIAT 110 F/II) TETTO APRIBILE, 01/1975, Targhe (BG 38...) e documenti originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE € 4.500

SUPERPREZZO



FIAT CAMPAGNOLA 1900 BENZINA TIPO 1101 A 6 POSTI, 02/1970, Targhe (Roma F00...) originali dell'epoca - Veicolo adatto a pubblicita' ed eventi pubblicitari per attivita' di concessionari, carrozzerie, officine meccaniche, gommisti, club di veicoli storici ecc...

QUALSIASI PROVA € 8.500

SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI



FIAT DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC, 01/1973, Targhe (UD 45...) e documenti di periodo.

TOTALMENTE RESTAURATA - DA VETRINA € 55.000

YOUNGTIMER SICURA RIVALUTAZIONE



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

YOUNGTIMER CAR OUT RIVALUTAZIONE



HONDA PRELUDE 2.0 150CV 4WS 16V - TETTO APRIBILE, 03/1991, Targhe (PG 68...) originali dell'epoca.

VETTURA RARA - VERSIONE DOTATA DI UN NUOVO SISTEMA A QUATTRO RUOTE STERZANTI - PERFETTA PRONTA ALL'USO € 15.000

SUPERCONSERVATO ORIGINALE



INNOCENTI AUSTIN A40 BERLINA TIPO G31/1 - 1^A SERIE, 01/1962, Targhe (TN 41...) e documenti originali dell'epoca.

UN SOLO ED UNICO PROPRIETARIO UTILIZZATORE E UN COLLEZIONISTA DAL 1962 AD OGGI - SOLAMENTE 45.199 KM ORIGINALI E CERTIFICATI - PERFETTA € 8.000

SUPERCONSERVATO SUPERPREZZO



INNOCENTI MINI MINOR 850 37CV MKI, 05/1968, Targhe (VA 22...) e documenti originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE - SUPERCONSERVATA MECCANICA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE E PRONTA ALL'USO - SUPERPREZZO € 11.500

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



JAGUAR MK II 3.8 4M + OVERDRIVE, 07/1962, Targhe (TO B9...) e documenti originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE - IL MITICO GATTONO CHE GRAFFIA ANCORA - SUPERPREZZO

€ 33.500



JAGUAR XJ6 4.2 - 4 MARCE + OVERDRIVE, 06/1972, Targhe (CR 15...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - auto dal particolare fascino inglese.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 14.500



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 AURELIA B24 S SPIDER AMERICA CON HARD TOP "FONTANA", 04/1955.

RESTAURO DI LATTONERIA, LAMIERATI, VERNICIATURA E MONTAGGIO ESEGUITO PRESSO LA CARROZZERIA "NOVA RINASCENTE" DI COGNOLATO DINO E C. SNC DI VIGONZA (PD) CON AMPIA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E DOCUMENTAZIONE FISCALE ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI

TRATTATIVA RISERVATA



LANCIA FULVIA COUPE 1.6 HF LUSSO 2+2, 01/1972, Targhe (PE3...) e documenti di periodo.

ITALIANA DA SEMPRE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO - SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO

€ 49.500



LANCIA FULVIA 3 COUPE 1.3 S 2+2 TIPO 818.630, 11/1973, Targhe (BA 37...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI - ITALIANA DA SEMPRE

€ 13.500



LANCIA FULVIA COUPE' HF TIPO 818.140, 01/1966, Targhe (CO 59...) e documenti di periodo - RESTAURO MANIACALE - realizzata dal 1966 al 1967 e realizzata in doli 490 esemplari - RARISSIMA - Vernice "Amaranto Montebello" con in abbinamento le strisce giallo/azzurre.

PERFETTA

€ 55.000



LANCIA FULVIA SPORT 1600 ZAGATO TIPO 818.750, 02/1973, Targhe (PD 34...) e documenti originali dell'epoca - iscritta e omologata asi targa oro ai massimi livelli - realizzata in soli 800 esemplari.

RESTAURO MANIACALE - ECCELSA

€ 48.000



LANCIA GAMMA 2500 COUPE' TIPO 830 ACO, 09/1977, Targhe (TO U7...) di periodo - VETTURA CONSERVATA.

INTERNI INTONSI, CONSERVATI - MECCANICA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE SICURA RIVALUTAZIONE

€ 14.000



LANCIA THEMA 2.0 I.E. TURBO 8V 1.4 SERIE TIPO 834 C, 1985, ISCRITTA ASI - tetto apribile elettrico, climatizzatore automatico.

SICURA RIVALUTAZIONE - CONSERVATO MANIACALE

€ 12.500



MASERATI BITURBO 420, 09/1985, Targhe (TP 37...) e documenti di periodo - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - disponibile carpetta originale Maserati completa di tutta la manualistica originale dell'epoca.

SICURA RIVALUTAZIONE - ITALIANA DA SEMPRE

€ 12.800



MASERATI MERAK TIPO AM 122, 04/1973, Targhe (Roma N76...) e documenti di periodo - OMOLOGATA ASI TARGA ORO - disponibile certificazione Maserati attestante l'originalità e la produzione della vettura.

CONSERVATA

€ 66.000



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 190 SL TYPE 121.040, 01/1961, iscritta ASI - iscritta e omologata CSAI con fiche d'identità.

RESTAURO MANIACALE - PARI AL NUOVE IN PERFETTISIME CONDIZIONI DA CONCORSO - ECCELSA

€ 110.500



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, ECCELSO ESEMPLARE DI 600 MORETTI - PARABREZZA DIVISO - RARISSIMA.

PRODOTTA DALLA CASA AUTOMOBILISTICA ITALIANA SOLAMENTE DAL 1949 AL 1951 - CONDIZIONI MANIACALI

SUPERPREZZO € 55.500



MORRIS MINOR 800, 01/1956, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - uno dei rarissimi esemplari importati in Italia con guida a sinistra.

RESTAURO MANIACALE - SUPERPREZZO

€ 8.900



PIAGGIO APE AC3 150 CALESSINO FARO BASSO, 12/1963, Targhe (CZ 36...) e documenti originali dell'epoca - veicolo ideale per manifestazioni, eventi pubblicitari, raduni.

€ 16.500



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



PORSCHE 356 COUPE' 1600 SC 95CV, 01/1964, Targhe (NO 49...) e documenti originali di periodo, disponibile ampia documentazione fotografica attestante i lavori svolti alla vettura.

RESTAURO MANIACALE - OMOLOGATA ASI ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 95.500



PORSCHE 911 997 GT3 RS, 03/2007, SOLAMENTE 47.708 KM CERTIFICATI - disponibile carpetta Porsche completa di tutta la manualistica originale tra cui libretto tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Porsche - certificazione rilasciata da Porsche relativa ai 111 controlli e no fuori giri.

VETTURA DI ESTREMO VALORE E PRESTIGIO

€ 150.000



RENAULT SUPERCINQUE 1.2 GTR, 04/1989, Targhe (NO 65...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - doppie chiavi originali intonse, non rotte.

SUPERPREZZO

€ 5.800



SIMCA 8 SPORT CABRIOLET PRESERIE, 1950, nr. 38 di soli 42 - realizzato dalla carrozzeria facel - metallon - omologata asi targa oro ai massimi livelli - motore Gordini 1220 cc con 51cv in grado di raggiungere una velocità massima di 135km/h.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 107.500



TRIUMPH GT6 MK I "REPLICA SIMO LAMPINEN RALLY MONTECARLO", 05/1967, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - disponibile allestimento d'origine.

SUPERPREZZO

€ 35.500



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1966 ALFA ROMEO 2600 TOURING SPIDER € 139.800



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



1972 ALPINE RENAULT A 110 1600 S TOTALMENTE RESTAURATA



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



1953 JAGUAR XK 120 ROADSTER LHD € 129.000



1961 ALFA ROMEO 2000 TOURING SPIDER € 99.800



1965 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 VELOCE



1958 TRIUMPH TR3A TOTALMENTE RESTAURATO € 42.800



1995 ASTON MARTIN DB7 € 42.800



1970 JAGUAR E TYPE ROADSTER 4.200 S2 € 98.000



1934 MG PA MIDGET € 43.800



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



1999 CHEVROLET CORVETTE C5 ROADSTER € 32.800



1978 FERRARI 308 GTB CARBURATORI CARTER SECCO 1 DI 415



1989 ALPINE RENAULT GTA V6 TURBO 2500 € 33.800



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



1993 BENTLEY BROOKLANDS
€ 33.800



1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0
€ 79.800



1965 LANCIA FULVIA COUPE
1200 S1 € 17.800



1970 ABARTH 1300 S SCORPIONE
FRANCIS LOMBARDI



1954 ROLLS ROYCE SILVER WRAITH
FREESTONE & WEBB 1 DI 10



1988 FERRARI 328 GTS
€ 96.000



1973 MORGAN 4/4 1600 4 POSTI
€ 32.800



1973 MASERATI MERAK 3000
€ 69.800



1972 OPEL ASCONA 1900 SR
CONRERO con storia sportiva



1973 OPEL 1900 GT TOTALMENTE
RESTAURATA € 29.800



1966 LANCIA FULVIA HF 1200
1A SERIE € 57.800



AUSTIN HEALEY 100-6, € 54.800



1964 ALFA ROMEO GIULIA
SPIDER 1600 € 74.800



1963 JAGUAR MK2 3.800 CON A/C
E SERVOSTERZO € 43.800



1937 SIMCA FIAT 6CV SPIDER
4 MARCE € 28.800



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
€ 84.800 1000MIGLIA ELIGIBILE



1938 MG TA 2 SEATER € 34.800



1957 MG A 1500 ROADSTER
ELEGGIBILE 1000MIGLIA € 39.800



1968 MERCEDES BENZ 600 (W100)
€ 135.000



1964 PORSCHE 356 C 75 CV
TOT. RESTAURATO € 129.800



1991 ALFA ROMEO DUETTO
SPIDER 2.000 S4 € 22.800



1956 JAGUAR XK 140 COUPÉ
€ 89.800



1993 TVR CHIMAERA 4.300
V8 RHD € 29.800



1997 MORGAN +8 4.6L BODY
ALLUMINIO UNIPROPRICIARIO



2006 MINI COOPER S WORKS GP
N. 1240/2000 € 29.800



1976 MARCOS 2000 V4 € 29.800



1959 MASERATI 3500 GT TOURING
SUPERLEGGERA



1930 ALFA ROMEO 6C 1750 S3
CONVERTIBILE PININ FARINA



MASERATI 4200 F1 SPIDER
CAMBIOCORSA € 49.800



1959 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT € 47.800



1965 ALFA ROMEO GIULIA
SPIDER 1600 € 79.800



1961 LANCIA APPIA VIGNALE
CONVERTIBILE RESTAURO TOTALE



1977 PORSCHE 911 K 2.700
COUPE € 66.800



1969 LANCIA FULVIA ZAGATO
1300 S € 43.800

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



MERCEDES BENZ SL 380 SERIE 107, ***ITALIANA DA SEMPRE***, CROMATICA STREPITOSA verde metallizzato, interni in pelle beige, hard-top, climatizzatore, vetri elettrici, cambio automatico, ASI.
ANNO 1982
UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GTA 1.600 "STRADALE", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE - originale al 100% DALLA NASCITA.
MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 ANNO 1957⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc ⁰⁰⁰SOLO 39.012 KM DA NUOVA⁰⁰⁰, LIBRETTO SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS.
IMM.2001
INTERNI FULL PELLE CHIARA !



BMW X5 3.0i, ***SOLO 70.000 KM DA NUOVA*** ITALIANA DA SEMPRE***, PACK SPORT con cerchi da 19", INTERNI IN PELLE CARTIER.
ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



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 !



JAGUAR MK2 3.8 *** ITALIANA DA SEMPRE con TARGHE VARESE NERE***, RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE! colore blu con interni CARTIER.
ANNO 1963 - STRABILIANTE !



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 ⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, IMM.1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA



MORGAN 4/4 1.800CC 16V 110CV, ***ITALIANA DA SEMPRE*** VERDE INGLESE con INTERNI E CAPOTE BEIGE, RUOTE A RAGGI, mezzeporte, custodie, riscaldamento.
ANNO 2004 - SOLO 36.000 KM



BMW Z1, ⁰⁰⁰BOOK SERVICE COMPLETO - LIBRETTO GARANZIA COMPILATO⁰⁰⁰, SOLO 46.000KM, porte elettriche scendenti perfette, 170cv, ASI, CONDIZIONI TOP!
NOVEMBRE 1990



ALFA ROMEO GIULIA - 1.600T I ANNO 1963 ---RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA - CONDIZIONI TOP



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD 196CV⁰⁰⁰78.000km⁰⁰⁰**ITALIANA DA SEMPRE con targhe d'epoca, ASI.
NOVEMBRE 1989



ALFA ROMEO DUETTO 1300 CODA TRONCA, TARGA NERA FIRENZE, ASI, interni neri, ITALIANA DA SEMPRE.
GENNAIO 1975 !



BMW M3 3.200CC SMG 343CV *** ITALIANA DA SEMPRE *** GIALLO METALLIZZATO.
ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



BMW 2000 CS coupè sport 120CV ★, ITALIANA DA SEMPRE ★, interni originali, matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita originali.
ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GIULIA 1.300 4 MARCE 1° SERIE ANNO 1964 RESTAURO TOTALE. COLORE VERDE.
TARGHE VENEZIA



FIAT 600 MULTIPLA⁰⁰⁰RESTAURATA dal nostro Reparto Classic ⁰⁰⁰VITE per VITE⁰⁰⁰ MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964 !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEPIA 1.3 ***RESTAURATO***ITALIANO DA SEMPRE, TARGA VARESE.
ANNO 1968



BMW Z4 2.5i ***SOLO 104.000KM***, ITALIANO DA SEMPRE, CON INTERNI IN PELLE BEIGE, full optional.
ANNO 2004 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO 156 2.5 V6 190CV, ***PERLA RARA con SOLO 74.789 KM***, Interni in pelle con marchio alfa cucito sugli appoggiatesta, ITALIANA DA SEMPRE.
Ottobre 1998 !



ALFA ROMEO BRERA 2.4, ★ SOLO 8.100 KM DA NUOVA ★, ITALIANA DA SEMPRE.
ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GT 1.3 UNIFICATO "POCHE AUTO PRODOTTE" COLOR FAGGIO rarissimo, targa FERRARA, ASI TARGA ORO.
Ottobre 1975! ITALIANA DA SEMPRE



PORSCHE BOXSTER 2.5 204CV I SCRITTA ASI, ANNO 1999, SOLO 46.731 KM DA NUOVA LIBRO TAGLIANDI COMPLETAMENTE TIMBRATO.
RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !
ITALIANA DA SEMPRE



PORSCHE 718 BOXSTER 300hp bianca, pdk ***solo 32.000 km da nuova***, italiana da sempre, super full optional, pack interno pelle plus, pasm, 19", 111 controlli, libro tagliandi, bose, park assist, cambio automatico ecc.
FINE 2017 - UNICO PROPRIETARIO



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 16V 136cv, 3PORTE, ***ITALIANA DA SEMPRE***, POCHISSIMI CHILOMETRI, TUTTA ORIGINALE, libro tagliandi, fatture, contratto di acquisto ecc... ASI TARGA ORO
ANNO 1991 - UNICO PROPRIETARIO



RENAULT 4, ***SINPAR 4 RUOTE MOTORICI***, FURGONATA, RESTAURATA, colore blu con interni marroni. ...4 X 4...
ANNO 1985 - SPECIAL !



LANCIA FULVIA 1.3 RESTAURATA, TARGA TORINO nera, COLORE BLU LANCIA, INTERNI CREMA, CERCHI CROMODORA, ASI.
ITALIANA DA SEMPRE !

Compriamo auto d'epoca, pagamento istantaneo, chiamaci subito !



**PRIMI IN ITALIA
DAL 1975**

Acquisto / Vendita /
Permute / Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione

Tutta la collezione
di oltre 200 auto
in vendita sul sito
www.luzzago.com

**SCOPRI DI PIU'!
L'AUTO CHE
DESIDERI IN UN
CLICK**



1929 FIAT 521 COUPE' DE VILLE
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA
ELEGGIBILE



1945 FIAT 500 A TOPOLINO
TARGHE NERE - MILLE MIGLIA
ELEGGIBILE



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
OMOL.ASI - €89.000



1955 TRIUMPH TR2
RESTAURO TOTALE - MILLE
MIGLIA ELEGGIBILE - €57.000



1955 CITROEN TRACTION AVANT
11B OMOL.ASI - MILLE MIGLIA
ELEGGIBILE - €29.000



1956 ALFA ROMEO 1900 SUPER
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA
ELEGGIBILE - €53.500



1957 BENTLEY S1
ASI - RESTAURO TOTALE
€49.000



1957 FIAT 1100/103E TV
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA
ELEGGIBILE - €37.500



1959 PORSCHE 356 BT5 SUPER
TARGHE NERE



1960 MGA 1600 ROADSTER MK1
OMOL.ASI - TARGHE NERE
€38.900



1962 JAGUAR MKII 3.8
€44.000



1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER
TOURING (1 OF 2152) - €145.000



1964 FIAT 1500 CABRIOLET
ATTESTATO ASI - €24.500



1964 MASERATI 3500 GTI
SEBRING VIGNALE (1 OF 348)



1966 FIAT 1300 S COUPE'
VIGNALE (1 OF 50) - €60.000



1967 ALFA ROMEO SPIDER 1600
DUETTO "OSSO DI SEPIA"



1967 FIAT DINO SPIDER 2000
(1 OF 1163)



1968 ALFA ROMEO GTV 1750 S1
€57.000



1969 ALFA ROMEO GT JUNIOR
1300 S2 - ATTESTATO ASI



1969 JAGUAR ETYPE 4.2 FHC S2
ATTESTATO ASI - €88.000



1971 LANCIA FULVIA HF 1600 S2
€49.000



1973 FIAT 124 SPORT SPIDER
ABARTH RALLY (CSA) (1 OF 1013)
€89.000



1979 MERCEDES BENZ 450SL
AUTOMATIC - OMOL.ASI - €39.900



1980 LAND ROVER RANGE
ROVER 3.5 V8 (1 OF 2500)
€69.900



1983 ALFA ROMEO GTV6 2.5
ATTESTATO ASI

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / Tel. +39.030.2411531
Whatsapp +39.338.7855045 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

EVER GREEN CARS

www.evergreencars.it
info@evergreencars.it

SI RICEVE SU
APPUNTAMENTO



MERCEDES 230 SL, restauro totale, anno 1966, da concorso.



MERCEDES 230 SL PAGODA, anno 1965, vettura conservata, ASI targa oro, auto interessante.



MERCEDES 190 SL, anno 1960, auto perfetta, ASI targa oro.



PORSCHE 356 AT2, restauro totale, anno 1958, nero, int. beige.



PORSCHE 356 AT2, anno 1958, blu massenblau, restauro totale, perfetta in tutto, auto da concorso.



PORSCHE 356 BT6, anno 1962, restauro super professionale, imp. Elettrico 12 V, auto da concorso.



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 911 2.4 T TARGA, anno 1972, colore spettacolare seppia Braun, con aria condizionata, sedili Recaro originali, auto spettacolare.



PORSCHE 911 (996.2) CARRERA 4S CABRIOLET, anno 2004, in condizioni impeccabili, splendido abbinamento cromatico argento met. con interno blu scuro in tinta alla capote blu.



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 MONTREAL, anno 1972, meccanica completamente revisionata, perfetta.



ALFA ROMEO GIULIA, restauro totale, bianca, int. rossi, auto bellissima.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300, veloce, rarissima, anno 1958, restauro da concorso.

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



Ferrari Portofino, anno 2021 km 4.000 full optional iva esposta.

€ 250.000



Mercedes R 107 300 SL, anno 1989, ASI, solo 105.000 km, con hard top.

€ 49.900



Mercedes SL 560 America full optional con hard top, anno 1985 veramente molto bello, pochi km, ASI.

€ 44.000



Porsche 944 S2, cabrio, anno 1990, 95.000 km, stupenda.

€ 36.000



Fiat Barchetta, anno 1996, km 56.000, aria condizionata.

€ 9.000



Porsche 997 2S cabrio, anno 2005 cambio automatico 127.000 km.

€ 58.000



Porsche 911 Carrera Cabrio 3.200 G 50, Clima, pochi km, appena tagliandata.

€ 78.000



Audi TT 225 cv cabrio quattro, anno 2001, iscritta ASI perfetta appena tagliandata.

€ 23.000



500 Abarth automatica cabrio, anno 2012, 67.000 km, unico proprietario.

€ 14.900



Land Rover 109 series 8V anno 1980 9 posti. Completamente restaurato in modo MANIACALE.

€ 85.000

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpuusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - carlogiovanni@venostagarage.it



Auto classiche e sportive
di Nicola Cinelli



JAGUAR E TYPE V12 SPIDER, 1973, condizioni d'uso molto buone. Vettura originale come da Heritage.Hard-Top. Targata.



JAGUAR E TYPE 4.2 SPIDER, 1969, da totale restauro. Motore di origine non bloccato.



MASERATI KHAMSSIN, 1975, vettura in condizioni originali molto buone.

Viale Umbria 35 - 06063 Magione (Pg) Italia

Tel.: 335 308824 - cinelli@ghibligarage.com - www.ghibligarage.com



AUSTIN SPRITE MK1 "FROG EYE", 1960, restaurato. Bellissima. ASI.



AUSTIN SPRITE MK1 "FROG EYE", 1960, ottima base da restauro. Motore corretto.



TRIUMPH TR2 "PORTA LUNGA", 1973, ottima base da restauro. Sana.



TRIUMPH TR2, 1954, da restauro. Sana.



TRIUMPH TR3, 1962, ottima base da restauro. Sana.



MGA spider, 1958, da restauro. Motore corretto 1500. Sana.



FORD MUSTANG FASTBACK, 1965, vettura originale, da facile restauro. Funzionante.



FORD MUSTANG CABRIOLET, 1968, originale, condizioni d'uso molto buone. Capotte elettrica. Targata.



FORD MUSTANG HARD-TOP COUPÉ, 1965, vettura originale ben conservata. AC d'epoca. Targata.



AUSTIN HEALEY MKII, 1963, da totale restauro. Motore corretto sigla 29F.



TRIUMPH GT6, 1969, restauro totale quasi ultimato. Bellissima.



TRIUMPH GT6, 1973, ottima base da restauro.



VOLKSWAGEN KARMANN GHIA CABRIOLET, 1969, da restauro. Ottima base. Disponibili altre 2.



CORVETTE C3 COUPÉ 454 "BIG BLOCK", 1974, restauro totale. Rara 454 "Big Block". Manuale.



CORVETTE C3 COUPÉ, 1970, auto in condizioni d'uso molto buone. Manuale.

NERVESAUTO

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

www.nervesauto.com



Austin Big Seven, anno 1938, conservata con scocca nera e interni in pelle originali, 4 porte. Omologata ASI



Austin Morris Cooper MK2, anno 1968, 998cc, colore verde, interni neri, sedili originali, pneumatici sportivi correttamente riportati in carta di circolazione, iscritta all'ASI e passaporto FIVA



Fiat 124 Spider, anno 1980, 2000cc, 4 posti, pronto verniciatura, motore funzionante e controllato, capote in canvas nuova, paraurti ripristinati, auto completa di documenti



Jaguar XJS V12, anno 1990, 5345cc, sedili color biscotto, capote in canvas nuova, modello V12 a 3 carburatori



Jaguar XK140 anno 1955, 3400 cc, lattenata da riverniciare, meccanicamente funzionante, guida a sinistra, già immatricolata con documenti italiani, targata italiana certificata 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



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



MGA Roadster, anno 1960, 1600cc, colore avorio e interni rossi, guida a sx, cerchi a raggi, maniacalmente restaurata



MGB spider, anno 1974, arancio e interni neri, cerchi a raggi, guida sx, ventola supplementare e radiatore olio aggiuntivo. Con ASI



Renault 4CV 1958, tipo R1062-Sport, 748cc in ottimo stato con carburatore appena revisionato, interni nuovi, carrozzeria in ottime condizioni, paraurti e coppe ruota appena restaurati



Rover P6 3500S, anno 1973, motore V8, colore senape, interni beige in ottime condizioni, cielo compreso. Vettura in ordine completa di tutti i suoi componenti



Triumph Spitfire, anno 1975, colore giallo e interni neri, ottime condizioni, guida a sx, cerchi a raggi, con CRS



EPOCASTORE

AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÀ
ESPOSIZIONE E VENDITA

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



MERCEDES 300 SE BLU COUPÈ, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MASERATI QUATTROPORTE PRIMA SERIE V8, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MERCEDES 220SE COUPÈ, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



ROVER 2000TC, 1975, RESTAURATA, perfettamente marciante.
€ 8.000 tratt.



FIAT PANDA 30L, 1986, RESTAURATA, vettura funzionante, appena restaurata internamente e di carrozzeria.
€ 4.500 tratt.



TRIUMPH HERALD CABRIO, autovettura da immatricolare.
€ 3.500 tratt.



MERCEDES W123 200TE, RESTAURATO, perfettamente marciante, cruscotto da sostituire.
€ 17.000 tratt.



VOLKSWAGEN T3 1.6 DIESEL colore arancione, restaurato e personalizzato, 1982.
€ 16.500 tratt.



JAGUAR DAIMLER 3.6, GPL, 1987, veicolo marciante, gpl fino al 2027.
€ 4.500 tratt.



MERCEDES 220SE COUPÈ, BIANCA, da restauro totale, da reimmatricolare.
€ 9.000 tratt.



JAGUAR XJS 4.0 CABRIO, 1995, veicolo perfettamente marciante.
€ 26.000 tratt.



FIAT 600, BIANCA, 1964, ASI, veicolo marciante, appena ritoccata di carrozzeria, sanissima.
€ 6.000 tratt.



Classic & Sports Cars since 1987

**OLTRE 100 VEICOLI D'EPOCA SEMPRE DISPONIBILI PRESSO LA NOSTRA SEDE
VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.TO.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 €



CITROEN TRACTION
AVANT 11 B - 1948
15.000 €



EXCALIBUR PHAETON
SERIE IV - 1984
55.500 €



FERRARI
330 GT 2+2 I SERIE - 1964
275.000 €



FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939
42.000 €



FIAT 850
SPORT SPIDER - 1971
16.500 €



JAGUAR
MARK X 3.8 SALOON - 1964
22.000 €



JAGUAR XJ6 4.2 L
SALOON III SERIE - 1982
11.500 €



JEEP
WAGONEER SJ - 1976
19.500 €



MERCEDES
380 SEC W126 - 1984
15.500 €



MG
TD - 1953
28.500 €



ROVER
P5 3.0 L SALOON - 1963
15.500 €



VOLKSWAGEN T1
SPLIT WINDOW - 1966
60.000 €



VOLKSWAGEN T2
WESTFALIA - 1966
38.500 €

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.to.it - e-mail: citymotors@comm.it



BM Automobili



ACQUISTIAMO AUTO SPORTIVE

ANNI '70 IN POI

PAGAMENTO IMMEDIATO

Via Tiburtina, 204 - Pescara
085 4310033 - 338 1420260



www.bmautomobili.com



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO
Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso - tel.: 339 8959948

e-mail: livioolivotto@virgilio.it - www.livioolivotto.com



Alfa Romeo 2000 Berlina, del 1973, meccanicamente ottima.



Alfa Romeo Duetto 1600 Junior Coda Tronca del 1979, + altra 1300 del 1978.



Alfa Romeo Giulietta 1300 Spider, del 1961 e per di più, una Veloce.



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, del 1960, ASI, targhe originali Padova.



Alfa Romeo GT 1300 Junior, del 1971, ottimo conservato.



Jaguar E Type 3800 Spider europea, del 1962, da restauro totale, guida a sx.



Jaguar E Type 4200 Coupe, del 1970, meccanica tutta nuova.



Lancia Aurelia B 20 GT, del 1954, guida a sinistra, iscricabile Mille Miglia.



Lancia Fulvia Coupe Terza Serie, del 1973, ottima di tutto.



Maserati Biturbo Spider Zagato, del 1986, versione a carburatori, più altra ad iniezione.



Mercedes 450 SL, del 1975, più altra del 1981, modello 380.



MG B Roadster, anno 1973, molto bella, più altra verde inglese del 1971.



Morgan Plus 4 cc 2000, del 1986, una delle 92 con motore Fiat, rara.



Opel 1900 GT, del 1971, perfettamente funzionante.



Range Rover 3500 V 8, a tre porte la prima serie, una suffisso A del 1971.



Triumph TR 3A, del 1960, guida a sinistra, cerchi a raggi.

Panza
Solo per passione... **Auto**



FIAT BAULLA 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 1ª SERIE '54 ASI



FARMOBIL FM 700 '63



TRIUMPH SPORT '60 ASI - CSAI



BMW Z3 1.8 ASI



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



ALFA ROMEO GIULIA 1.3 '71 CRS



VOLKSWAGEN GOLF CBR 1.5 '82 ASI



VESPA '54 VACANZE ROMANE



AUDI 80 2.0 L '93

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

Tel: 328 3553543

FAVA NICOLA
BROKER AUTO
CLASSICHE DA COLLEZIONE

Vintage Car Italia



WWW.VINTAGECARITALIA.IT



Lancia Beta Spider 1800
Anno 1975



Fiat 500 Topolino A
Anno 1948



Mercedes-Benz 280 SL
Anno 1985



Alfa Romeo Giulia 2600
Sprint Anno 1965



Lancia Fulvia Zagato
Anno 1967



BMW 2002 TII
Anno 1972



BMW 2002
Anno 1972



Triumph TR 4
Anno 1964



Alfa Romeo Montreal
Anno 1972



Jaguar XK 140 FHC
Anno 1956



Citroen Traction Avant 11 B
Limousine, Anno 1955



Lancia Flavia Sport
Zagato Anno 1965



Alfa Romeo 4C
Anno 2016



Porsche 964 Carrera 4
Anno 1989



Porsche 997 S
Anno 2005



Mercedes-Benz 600 SL
BRABUS Anno 2003



Ferrari 348 TS
Anno 1991



Ferrari Dino 308 GT4,
Anno 1977



Ferrari 208 GTS
Anno 1981



Ferrari 308 GTS
Anno 1980

CONTANGELO MOTORI
Plurimarche



contangelomotori



Contangelo Motori Srl



Lancia Lambda, 1928, ASI targa oro.



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



Fiat 500 D, 1963, targhe originali vettura restaurata 10 anni fa. € 15.000



Alfa Romeo Giulia 1600 TI, 1965, conservata, unico proprietario, 13.500 km, ASI A1.



Innocenti Mini 90SL, 1979, conservata, 9.799 km.



Citroen Dyane 6, anno 02/1984, interni originali in ottimo stato conservativo.



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

LIBRERIA DEI MOTORI

Libri nuovi e usati



MAGGI & MAGGI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243 - info@maggiemaggi.com



Presente alle Mostre di:
Novagro - Piacenza - Bastia Umbra
Gonzaga - Erba - Bologna

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO

AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

1300 S SCORPIONE FRANCIS LOMBARDI, 1970, rarissima, 70.000 km originali, perfettamente conservata, condizioni pari al nuovo, 1 di 12 esistenti conosciute. Conservata sempre al coperto in garage e in ottime condizioni ed utilizzata regolarmente per mantenere la piena efficienza. Tel. 328 3553543 nicolafava@yahoo.it.



VARI PIAGGIO, dispongo di una Vespa PX 200, targa Milano, documenti regolari, inoltre una Vespa 50 cc Special con libretto, un Ape Cross ed un ciao, tutti in buone condizioni. Tel. 338 9369456.

ALFA ROMEO

147 2.0 TWIN SPARK, 2001, omologata ASI targa oro con CRS, auto in ottime condizioni, Km 195.000, quattro cerchi di ricambio in lega. € 1.000. Tel. 338 2168492.

164 2.0 TWIN SPARK, 1987, omologata ASI targa oro, colore nero, perfetta, accessoriata, ruote in lega originali Alfa Romeo, unico proprietario, immatricolata ott. 1987. € 5.000. Tel. 0331 263079.

2000 TOURING SPIDER, 1961, omologata ASI targa ORO, totalmente restaurata, completa di documentazione dei lavori eseguiti, corredata di Hard Top originale. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 99.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



2600 TOURING SPIDER, 1963, autovettura da restaurare completamente. Prezzo dopo visione e contatto. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriaabaresi.com.



75 TURBO EVOLUZIONE, 1987, Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica, 52000Km, serie limitata. Conservata sempre al coperto in garage e in ottime condizioni ed utilizzata regolarmente per mantenere la piena efficienza. Tel. 328 3553543 nicolafava@yahoo.it.



ALFASUD, 1983, omologata ASI con CRS, vettura in perfette condizioni, seconda serie, 1.186 cc, 68 cv, targhe e libretto originali, riverniciata a nuovo senza alcun graffio, interni e selleria a posto, tenuta sempre in garage, Km 140.000, invio foto su richiesta. € 6.500. Tel. 389 2460749. guido.palladoni@gmail.com.

ALFASUD SPRINT, 1979, iscritta ASI, completamente originale, Km 100.000, colore bianco capodimonte. Prezzo da concordare. Tel. 337 642821.

ALFETTA 2.0 L TIPO 116.55 C, 07/1980, Targhe (CT A5...) - disponibili doppie chiavi Alfa Romeo - italiana da sempre - vettura conservata, lamierati intonsi - auto D' EPOCA IN SUPERCONDIZIONI. € 16.500. Tel. 348 5503882.



DUETTO 1.600 CC CODATRONCA, 1976, omologato ASI targa oro nel 2021, completamente ricondizionato di carrozzeria e meccanica nel 2020, super affidabile. € 26.900. Tel. 348 7400255. azanutel@gmail.com.



DUETTO IV SERIE, 1992, con CRS, splendido spider, nero pastello, Km 117.000, perfetto, sempre in garage, con hard top + accessori. € 26.000 tratt. Tel. 339 2566528.



DUETTO CODA TRONCA 1600, 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. mppetrini@libero.it.



DUETTO CODA TRONCA, 1975, colore blu olanda, autovettura conservata in splendide condizioni. Valuto scambio con altro mezzo di mio interesse. Tel. 380 2511083.

DUETTO SPIDER, 1977, 1300cc, colore rosso e interni neri, targhe nere, 2+2 posti, impianto GPL, capotte 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 VELOCE, 1979, 2000cc, colore avorio interni neri, con documenti. Motore 131 CV ad iniezione, meccanica in buone condizioni, capotte come nuova. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GIULIA 1600 SPIDER, 1962, 6890Km, interni di sedili in pelle, moquette e capote restaurati a nuovo secondo Scheda di Produzione. Tel. 328 3553543 nicolafava@yahoo.it.



GIULIA GTA 1300 JUNIOR STRADALE, 1973, 1 di 193 COSTRUITE, storia completa, carrozzeria in peralluman originale, totalmente restaurata in condizioni pari al nuovo. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



GIULIA SPRINT, 1962, omologata ASI, tutta originale ed eccelsa, colore bianco. € 57.000. Tel. 337 916835. alsor@mico.net.

GIULIA SUPER 1300 CC, 1972, colore verde muschio, vettura tutta restaurata, compreso il motore ed il cambio. € 17.500. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



GIULIETTA 1.6 1^A SERIE TIPO 116.50, 04/1978, targhe (MI 22...D) e documenti originali dell'epoca - meccanica tagliandata e revisionata regolarmente - PERFETTAMENTE FUNZIONANTE - SUPERPREZZO. € 13.500. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA SPRINT, 1961, omologata ASI con CRS, completamente originale, colore rosso, targa originale VR..., perfettamente funzionante, invio foto solo ad interessati. € 42.000. Tel. 015 27442. dottore@studiorosazza.it.

GIULIETTA SPRINT 1.3, 1961, Ex Corsa, con passato sportivo, ottima anche come base per auto stradale. Tel. 335.7080614 - info@gruppropromotor.com.



IN PRIMO PIANO



DUETTO SPIDER

Proponiamo in vendita Alfa Romeo Duetto Spider, anno 1977, 1300cc, colore rosso e interni neri, targhe nere, 2+2 posti, impianto GPL, capotte selleria e tutti gli accessori sono in ottime condizioni.

Ottima meccanica, autovettura visibile nel nostro showroom a Nervesa della Battaglia (TV).

Visione consigliata. Su richiesta, trasportiamo a destinazione.

Tutte le foto sul nostro sito web.

NERVESAUTO

Veicoli classiche e sportive - Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivotto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com



*Una
famiglia
una
passione*

MUSSO GOMME

PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE | TORINO



MICHELIN

Distributore ufficiale Italia
pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it



**CENTRO
SVERNICIATURA
AD ACQUA**



Via Palazziello, Snc, 80040 Volla NA

www.carrozzeriamaglione.com

**NAPOLI
UNICI AL SUD**

+39 338 716 02 45

AM
Gruppo Maglione

il magazzino al suo meglio
Tutte le catene di approvvigionamento sono intatte
UPS Late Night Express fino alle 22:00



Specialista in ricambi
 ▶ 7900 qm Spazio di magazzino
 ▶ 542.550 Articoli registrati, 350.000 dei quali in magazzino
 ▶ 96,3 % di tutti gli articoli spediti in giornata
 ▶ 68 Specialisti per un totale di 864 anni esperienza professionale

Moto-Lita Volanti

L'artigianato britannico al massimo livello

Magazzino centrale per l'Europa!
 Quasi tutti disponibili a magazzino!

14"
 Codice-No 4635 **238,-**
 15"
 Codice-No 4943 **238,-**

Grazie agli speciali mozzi del volante tutti i volanti Moto-Lita possono essere combinati per per qualsiasi veicolo.

Land Rover
 Codice-No 493394 **149,-**



cuscinetto

Borg & Beck Set di frizione

per esempio per MGB
 Codice-No 7397 **268,-**
 con cuscinetto a sfere:
 Codice-No 212936 **348,-**

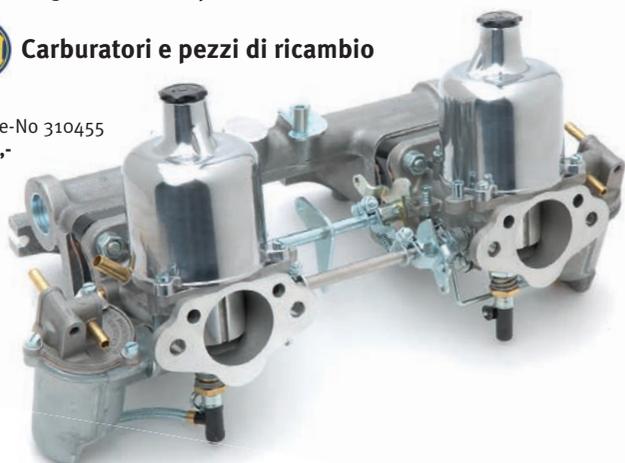
NUOVO
 Cuscinetti a sfera al posto della grafite per numerosi set di Borg e Beck per esempio 9,5" Jaguar 545606 **98,-**



L'ampio magazzino centrale per

SU Carburatori e pezzi di ricambio

MGB
 Codice-No 310455
1.480,-



Dalla nostra vasta gamma di filtri dell'aria



SU filtri dell'aria

Codice-No 215268 **138,-**
 Codice-No 215269 **138,-**

cuscinetti di alta qualità

per numerosi motori del produttore leader di cuscinetti a strisciamento per motori aeronautici.

	sovradimensionato
532954	std.
532955	+0,010"
532956	+0,020"
532957	+0,030"
532958	+0,040"



99,-

o anche "New Old Stock"

	sovradimensionato
205058	std.
205053	+0,020"
205055	+0,040"



99,-

Portabagagli

Numerosi portapacchi disponibili a magazzino. Disponibile in cromo, acciaio inox e base in legno.



Triumph TR2 e TR3
 Codice-No 15921 **238,-**

senza foratura, per quasi tutti i veicoli
 Codice-No 18913 **198,-**
 con piatti in legno
 Codice-No 18914 **198,-**



Dispositivo di emergenza a **12 Volt Batteria** ai polimeri di litio alimentazioni a 12 volt fino a **400 ampere (!)** Corrente di partenza. Pesì con batteria e tutti gli accessori solo 690 grammi. Può essere utilizzato anche powerbank con connessioni Apple e USB.
Codice-No 476804 **116 €**

Stock disponibile



Batterie di avviamento classiche con Alloggiamento in gomma dura



12 Volt
Codice-No 316380 **248,-**
6 Volt
Codice-No 214348 **119,-**

Dalla nostra ampia Programma originale Lucas



Bobina di accensione ad alte prestazioni LUCAS con collegamento del cavo di accensione tappato e una resistenza primaria di circa 2,8 Ohm. senza resistenza di precarico
Codice-No 2422 **51,-**
Lucas Serbatoio dell'acqua
Codice-No 210196 **398,-**

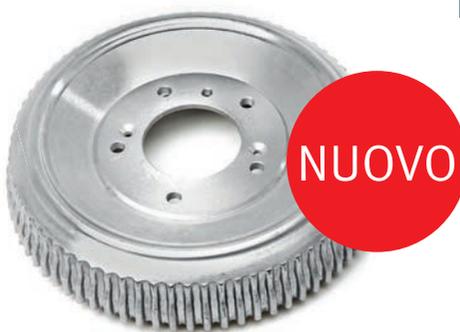
Pompe del carburante e tubi di iniezione

per tutti i motori a carburatore a 12 volt
Massa positiva o negativa
Facile da installare
compatto e leggero
la fornitura di carburante inizia immediatamente insolitamente durevole



pompa di benzina elettrica a 12 volt che non richiede manutenzione
Codice-No 14976 **298,-**

Tamburi dei freni in alluminio



NUOVO

- ▶ notevolmente più leggero
- ▶ massa non sospesa inferiore
- ▶ Migliore dissipazione del calore grazie alle "alette in alluminio"

Esempi:

Austin Healey Asse anteriore e posteriore BN2 – BJ8
Codice-No 317582 **198,-**
Austin Healey BN1 anteriore, posteriore a 221535
Codice-No 337090 **298,-**
MGB „Tube“ Asse
Codice-No 325211 **298,-**

Ruota completa
cromato, 5,5j x 15"
con 72 raggi
Codice-No 485489



Cerchi a raggi

Forniamo solo la ruota a raggi originale MWS/Dunlop con una **3 anni di garanzia**. Per più di 50 anni la ruota a raggi per la British classico. Ogni cerchio viene controllato a mano prima della consegna.

Codice-No 201870 **380,-**

Per la pioggia breve non è necessaria la capote: I nostri ombrelli convertibili grigio scuro
Codice-No 455741 **38,-**
Union Jack
Codice-No 532851 **54,-**
... e per chi ama condividere l'ombrello

Paraurti in acciaio inox disponibili per 252 classici!



Questo annuncio, comprensivo di link, è disponibile online all'indirizzo Limora.com/LaManovella-0423



L'illustrazione mostra Codice-No 536258

- ▶ Acciaio inossidabile Sheffield di altissima qualità e di grande impatto.
- ▶ spessore del materiale assolutamente perfetto forma.
- ▶ Veri e propri capolavori.
- ▶ Usato in molti restauri di premiati concorsi.
- ▶ Set di veicoli completi.

- ▶ Lucidato a specchio.
- ▶ Questi set di paraurti in acciaio inox sono disponibili anche su ordinazione, cromato come ordine speciale. Quindi avete i vantaggi dell'acciaio inossidabile e l'originale per esempio per MGB
Codice-No 522810 **980,-**

LIMORA
Conservare ciò che si muove

+39 0321 16 44 232
+39 333 230 14 83
+39 333 230 14 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com



A breve, nuovo: Limora a Torino Via Giordano Bruno 164

Candidatevi se avete benzina nel sangue; trasformate il vostro hobby in una professione! Candidatura a Italia@Limora.com



Contattateci oggi stesso

Enrico Marchetti e Katarzyna Kaczmarczyk vi aiuteranno. Oppure, visitate il nostro sito Limora.com nella versione italiana.



www.omiringranaggi.it

La Nuova Omir è presente sul mercato dal 1989 ed è specializzata in trasmissioni e lavorazioni meccaniche di precisione. Particolare esperienza nella progettazione e realizzazione di **CAMBI A INNESTI FRONTALI, COPPIE CONICHE** e **DIFFERENZIALI AUTOBLOCCANTI**, nonché di ricambi per auto sportive e/o d'epoca.



Coppia conica
BMW M3



Quaterna cambio
Lancia Stratos



Cambio Fiat 600 Speed



Cambio Mercedes Pagoda

Nuova Omir srl - Via Chivasso 41/c - 10090 San Raffaele Cimena (TO) - Tel.: +39 011 9812908 - Fax: +39 011 9811210
www.omiringranaggi.it - omir@omiringranaggi.it



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

33^a Mostra Scambio

Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra



120 anni di scooter



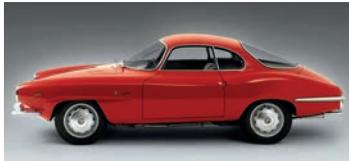
Raduno Maggiolini e derivati

20-21 Maggio 2023

Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)

orario: sabato dalle 8.00 alle 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

GIULIETTA SS, 1961, omologata ASI targa oro, autovettura in ottime condizioni sia meccaniche che di carrozzeria ed interni. € 145.000. Tel. 335 6042976. augusto.tucci@studiotucci-bg.com.



GTV 2000 CC, 1987, omologata ASI, Km 61.000, conservata, targata Torino, visibile a Torino. € 15.000. Tel. 335 5465111. info@abatenda.com.



GTV 2000 TWIN SPARK, 1995, colore rosso metallizzato, interni in pelle grigio/rosso, bellissimo, solamente Km 10.000, tettuccio in cristallo, alettone originale + minigonne, freni speciali corsa e 9 ruote in lega, diff. autobloccante Torsen, volante in legno, radio originale. € 7.500. Tel. 320 2768410. rosatoadriano@gmail.com.

GTV 916 COUPÉ, 1997, omologata ASI, colore rosso proteo metallizzato, interni splendidi, carrozzeria ottima, motore 2000 cc Twin Spark, 150 cv, Km 60.000. € 9.500. Tel. 335 8249865. cio1970@live.it.

GTV V6 TURBO, 1994, omologata ASI con CRS, colore rosso metallizzato, tutta originale, meccanica ok, Km 110.000, inetrni in pelle nera, carrozzeria senza ruggine. € 10.000. Tel. +39 349 2249392. umberto.cadore@gmail.com.

GTV V6 TURBO, 1994, Km 70.000, colore nero, interni in pelle nera, tagliandata, conservata in buono stato, gomme ok, meccanica ok, nessun lavoro da fare, no perditempo, da collezionista. Solo messaggi WhatsApp. € 10.000 non tratt. Tel. +39 349 2249392. umberto.cadore@gmail.com.

SPIDER "OSSO DI SEPIA" 1.3, 1969, conservata, meccanicamente sempre mantenuta. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.



ASTON MARTIN

DB7, 1996, omologata ASI, colore grigio metallizzato, interni in pelle e moquette grigia, cambio automatico, Km 40.000, volante Nardi in legno, griglia frontale in metallo a nido d'ape, sospensioni nuove, radio a 6 cd, sempre custodita in box, come nuova, da privato. € 49.000. Tel. 348 3342860. augustinus@katamail.com.

AUDI

80 CABRIO, 1996, omologata ASI, colore grigio metallizzato, impianto GPL, bollo ridotto, vettura in buone condizioni. € 8.000. Tel. 348 0424755. alvarovalentini48@gmail.com.

AUSTIN

METROPOLITAN 1500 COUPÉ, 1957, vettura "simpaticamente" bella, curiosa per la linea e la sua storia, molto rara qui in Italia, per vero amatore delle auto

anni '50. € 10.500. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



MINI COOPER MK II, 1968, 1275 cc, iscritta ASI, originale Cooper S. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.



AUSTIN HEALEY

SPRITE MK1 FROG EYE, 1960, omologata ASI, vettura in condizioni da concorso, colore rosso corsa, interni in pelle nera, volante Motolita, portapacchi cromato, capottina e tonneau cover neri, fendinebbia, stacca batteria, autoradio a cassette d'epoca, pochi Km, originale. € 25.000. Tel. 348 3342860. saugusto@aruba.it.

AUTOBIANCHI

A 112 JUNIOR, 1977, autovettura da restaurare, volturabile. Tel. 339 1987696.

PRIMULA COUPÉ, 1966, omologata ASI, restauro totale maniacale, motore da rodare, colore verde oliva. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 337 642821.

BENTLEY

BROOKLANDS, 1992, splendida vettura di origine italiana, chilometri 100K originali, condizioni originali PARI AL NUOVO. € 33.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



S2, 1960, guida a sx, motore V8 a carburatori, 11^e esemplare dagli USA, importato in Europa nel 2010, nera, interni in pelle beige originale, vetri azzurrati elettrici, sanissima, perfettamente funzionante, gommata, AC e batteria nuova, appena revisionata. € 65.300. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



BMW

320 6 CILINDRI, 1981, 120 cv, carrozzeria restaurata, azzurro metallizzato originale, interni perfetti anch'essi originali, targhe d'origine, meccanica ok, Km 110.000, cerchi in lega. € 11.000. Tel. 328 5481616.

PRENDERSI CURA DELL'AUTO D'EPOCA

PIÙ DI 60.000 RICAMBI



60.000 Parti immediatamente disponibili



+56 Modelli di auto d'epoca e Classiche



Esperto auto d'epoca know-how



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

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



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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



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



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 Pontevecchio (Brescia)
3516974033 PAOLO**



OldCar 24

Compra e vendi
in tutto il mondo!

www.oldcar24.com



5201 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.



E301 2000CC, 1987, cabrio, blu royal, interni Recaro in pelle beige, perfetta, ASI targa oro, documenti storici e circol. in regola, vis. a Torino, revisione novembre 2024, foto su richiesta. PER SCARSO UTILIZZO. € 11.500 tratt. Tel. 333 4398911 - pepapaco@fastwebnet.it.



Fax 011.968.27.03 - www.citymotors.comm.it.



DE VILLE CONVERTIBLE, 1968, splendide condizioni generali, interni originali molto ben conservati, capote elettrica, motore V8 7.7 L, ottima meccanica, doc. francesi con CRS per immatr. in Italia. € 22.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



ELDORADO 8.2 L, 1972, omologata ASI, vettura in ottime condizioni, interni originali, usata solo per cerimonie, pochi Km, motore e cambio perfetti, no ruggine, tratt. riservata. Tel. 335 1021769. settimiodalozzo@virgilio.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, motore Buick 8 Cil. in linea, mecc. funzionante, doc. inglesi. € 37.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



CADILLAC

DE VILLE CONVERTIBLE, 1965, auto in buone condizioni generali, motore V8 7 L., primo modello con fari verticali, buona meccanica, capote elettrica, interni originali conservati, in fase di immatricolazione come veicolo storico con CRS. € 18.500. Tel. 011 9682655

CHEVROLET

CORVETTE C5 TARGA, 1999, MODELLO EUROPEO IN KM, splendida vettura verniciata ad aerografo con colore personalizzato, dotata di tutti gli accessori, solo 48.000 km orig., sempre conservata con molta cura. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 33.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



CITROEN

2 CV 6, 1983, autovettura restaurata, interni originali, tetto nuovo, perfetta di carrozzeria e meccanica ottima. € 8.500. Tel. 349 5229843. oscar.ligabue@gmail.com.

2 CV CHARLESTON, 1981, omologata ASI, colore nero e rosso, tenuta bene, documentazione regolare e completa, perfettamente funzionante. € 19.900. Tel. 366 5351211. rominasala1976@gmail.com.

AC 4, 1930, omologata ASI, restaurata interamente sia di carrozzeria che meccanica, interni rifatti da vedere, revisionata, documenti da passaggio. € 28.000 tratt. Tel. 340 5469246. rickyf27253@gmail.com.



DYANE 6, 1978, omologata ASI, completamente ristrutturata, fondi rifatti, riverniciata, sedili nuovi, tessuti originali sempre coperti, motore revisionato, tettuccio rigido per l'inverno come optional, molti pezzi di ricambio, favolosa. € 11.000. Tel. 335 8249865. cio1970@live.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. € 53.500 trattabili. Tel. 333 7887381. citronr@mac.com.



SM, 1972, ASI targa oro, alim. a carburatori, perfetta, no perdite, revisione con esito ok, autoradio originale, condizionatore al freon 12, doppie chiavi, libretti uso e manut. e service. Visibile a Sarzana nei fine settimana. € 68.000 tratt. Tel. 348 4417840. fpuccetti@gmail.com.



EXCALIBUR

PHAETON, 1977, omologata ASI, bicolore bronzo/crema, motore 7.450 cc, cambio automatico e hard top rimovibile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, catalizzata, vettura in perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 49.000. Tel. 335 220453. ltr@lfr.it.



FERRARI

328 GTS, 1988, condizioni splendide, libretti tagliandi, 89.000 km cinghie nuove. € 94.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



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.



550 MARANELLO, 2001, auto in eccellenti condizioni sia di interni che esterni, rivisti completamente, pochi chilometri. Tel. 339 1469345.

TESTAROSSA, 1991, omologata ASI targa oro con CRS, autovettura da concorso, valigie Schedoni (set completo), originale, stesso proprietario da 22 anni con fatture Samocar. € 124.000 non tratt. Tel. 333 9864463. dott.mario.germani@gmail.com.

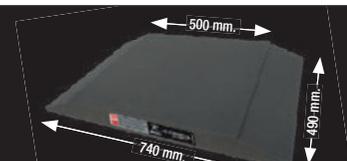
Pneumatici piatti? MAI PIÙ!

+400% di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico da questo cuscinetto appositamente progettato per evitare il piatto del pneumatico



+400%

di maggiore superficie d'appoggio



ALTAIREGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

Nel cuscinetto ALTAIREGO il pneumatico evidenzia un'impronta realmente maggiorata del +400% rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico. 17 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg fino a 4000 kg.

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



IN PRIMO PIANO



ECELSA

RARISSIMA

ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 03/1995, NUMERO 079 DI 278 PRODOTTE, SOLAMENTE 16.761KM € 125.000



ECELSA MANIACALE

ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64 V8 2.593CC, 08/1974, RARISSIMA, UNICA NEL SUO GENERE. € 77.500



PERFETTA

DA VETRINA

ALFA ROMEO 1600 JUNIOR ZAGATO, TIPO 115.24, 12/1972, Targhe TV (41..) e doc. orig. dell'epoca, RARISSIMA, ISCRITTA REGISTRO ZAGATO CAR CLUB CON CERTIFICAZIONE € 74.000

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

FIAT

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 595, 12/1966, tetto apribile, 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 767 cc FANALONA, 04/1967, targhe (MI D6...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 5.300. Tel. 348 5503882.



1100 - 103 E - TV, 1956, vettura in buone condizioni, targa originale, motore ed interni anch'essi originali, revisionata, colore amaranzo-nera, visibile a Milano. € 30.000. Tel. 380 7104635.

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 INTENDITORE DEL MARCHIO FIAT E NON SOLO. € 37.500. Tel. 348 5503882.



1100 B MUSONE, 10/1948, Targhe (TO 089xxx) originali dell'epoca - libretto a pagine - italiana da sempre - vettura maniacalmente conservata - INTROVABILE

IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' -ECELSA - RARISSIMA. € 14.500. Tel. 348 5503882.



1100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, autovettura in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1100 - 103 BAULETTO CAMBIO AL VOLANTE, 05/1957, targhe (CN 45xxx) originali dell'epoca - libretto a pagine - ELEGGIBILE 1000 MIGLIA - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO - ECELSA. € 15.300. Tel. 348 5503882.



124 SPORT, 1973, coupé, colore grigio metallizzata e interni originali, 1600cc, targata con tutti i documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



126, 1981, omologata ASI, unico proprietario, sempre in box, condizioni generali discrete, motore di scorta più ricambi vari, freni appena fatti. € 3.500 tratt. Tel. 338 2324601. greyscorpion@iscali.it.

127 COUPÉ CARROZZERIA MORETTI, 1974, omologata ASI, colore beige, benzina, motore 903 cc, cambio manuale, autovettura in splendide condizioni, da vetrina. € 18.500. Tel. 349 7554885 - famigliag@alice.it.
130 COUPÉ' 3200 CC, 04/1974, cambio manuale tipo 130 bc, Targhe (GE 57...) e documenti originali dell'epoca

ca - italiana da sempre - CONSERVATO - MECCANICA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE. € 19.500. Tel. 348 5503882.



130 COUPÉ' 3200 CC, 1973, autovettura in ottimo stato, tutta originale, benzina, cambio automatico, libro vettura e manutenzione originali, Km 105.109. € 15.000 tratt. Tel. 349 6949827. amadzidavide@yahoo.it.



1500 COUPÉ VIGNALE, 1966, omologata ASI targa oro, modello quasi introvabile, vettura in condizioni da vetrina, pochissimi esemplari prodotti. € 25.000. Tel. 339 5805601. potifrancesco@alice.it.



1'200 CC GRANLUCE, 1961, autovettura da restaurare. € 5.900. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

2300 S COUPÉ, 1965, omologata ASI targa oro dal '88, vettura di famiglia, perfetto stato di conservazione, manutenzioni costanti con brevi uscite trimestrali, 100 Km all'anno, documentazione storica, Km 64.000, numerosi ricambi. Visibile a Milano. Prezzo dopo visione. Tel. 02 8056725. albertocabella@gmail.com.

500 C TOPOLINO, 1951, ottima conservazione, targhe e libretto originali, perfettamente funzionante. € 9.000. Tel. 339 6604707. ferroni@sermetra.it.

500 F, 1968, omologata ASI e Club 500, con cambio sincronizzato suo originale con campana del 126, interni nuovi, revisione dicembre 2022. € 8.000 tratt. Tel. 338 8605021.

500 F, 1968, iscritta ASI, targa e documenti originali, restauro completo nel 2022. € 8.500. Tel. 335 6038265. befibeltrami@virgilio.it.



500 F, 1968, colore beige sabbia, restaurata totalmente di carrozzeria e meccanica, interni, doppie chiavi, documentazione completa. € 7.700. Tel. 346 3045499.
500 F BERLINA (110 F), 1967, iscritta ASI, autovettura completamente restaurata, unico proprietario, documenti originali. € 10.000. Tel. 347 1465955. euribaggio@gmail.com.

500 L, 1969, colore blu, restauro totale, doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni. € 7.500. Tel. 346 3045499.

500 L, 1969, bianca, interni rossi, ottimo stato generale, meccanica e carrozzeria perfetti, sempre utilizzata, batteria nuova, pneumatici nuovi, collaudata, targhe nere originali, per inutilizzo. Qualsiasi prova a Napoli. € 5.250. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



500 L, 1972, autovettura in perfette condizioni di carrozzeria e motore. Tel. 335 319844. edoardo.sanson45@gmail.com.



IN PRIMO PIANO



RESTAURO MANIACALE

ECELSA

FERRARI DINO 308/GT4 2+2 COUPÉ, 1976, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - rarissimo sportivo ed allo stesso tempo accattivante abbinamento cromatico - PERFETTA SUPERPREZZO € 92.000



SUPERTAGLIANDATA

MANIACALE

FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 01/2000, SOLAMENTE 60.087KM - TAGLIANDI UFFICIALI FERRARI € 119.000



CONSERVATO MANIACALE

RARISSIMA

FERRARI 308 GTB VETRORESINA CARTER SECCO TIPO F106 AB, 07/1976, Targhe (MI Y2...) e doc. orig. dell'epoca, omologata ASI targa oro ai massimi livelli - ITALIANA DA SEMPRE € 165.000

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



6° Mercato Retro



**MOSTRA
SCAMBIO**

IMPERIA

9/10/11 Giugno 2023



PER INFO: 3292154756

www.mercatoretro.it
info@mercatoretro.it



500 R (TIPO FIAT 110 F/II), 01/1975. Targhe (BG 38...) e documenti originali dell'epoca - tetto apribile, italiana da sempre - superprezzo. € 4.500. Tel. 348 5503882.



500 SPORTING ABARTH, 1996, originale, colore giallo, pochi esemplari, iscritta al Registro Fiat, con assetto barra Duomi, autoradio, volante Sparco, doc. completi, splendide condizioni. € 7.000. Tel. 346 3045499.

514, 1930, autovettura acquistata da mio nonno nel 1930, in seguito trasformata in autocarro e dopo qualche anno è stata parcheggiata funzionante in un garage. Il restauro minuzioso l'ha riportata ai vecchi splendori. € 28.000. Tel. 329 1592601. r.usai@hotmail.it.



600, 1956, omologata ASI, affarone, ottimamente conservata, motore nuovo in ottime condizioni, tappezzeria di fabbrica, targhe e libretto originali. € 7.500. Tel. 337 916835. alsor@micso.net.

600 D, 1967, iscritta ASI, motore nuovo, meccanica e carrozzeria perfetta, revisionata, pronta all'uso, gomme fascia bianca, scarico Abarth. € 8.500. Tel. 348 5637820.

BARCHETTA, 1995, omologata ASI targa oro, colore rosso con hard top e frangivento in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, Km 139.000. € 10.000. Tel. 346 3045499.

BARCHETTA, 1997, vettura revisionata, colore nero, Km 90.000, vis. a Milano. € 8.000. Tel. 380 7104635.

COUPÉ 1.8 16 VALVOLE, 1999, omologata ASI targa oro, colore giallo ginestra, interni in tessuto nero, Km 78.000 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.

COUPÉ 1.800 CC, 1998, colore rosso, in buono stato, Km 156.000, meccanica a posto, carrozzeria buona, visibile a Fossano (CN). € 2.800. Tel. 338 7452742. tommaso.ranise@gmail.com.

ROMA 2.5 TDE, 12/1992, iscritta ASI con CRS, normativa antinquinamento euro 1, allestimento super, vetri

elettrici, clima aut., ABS, disponibili ricambi nuovi ed usati per interni e carrozzeria. € 4.300. Tel. 346 2315141.



PUNTO ELX, 1997, vettura sanissima, Km 47.000 originali, carrozzeria ed interni molto belli, 3 porte, gommata al 80%, alimentazione a benzina multipoint. € 2.500. Tel. 335 8009188.

RITMO ABARTH 125 TC 2000 cc, 01/1983, targhe (Roma 01...f) e documenti originali dell'epoca - conservato maniacale - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO. € 22.000. Tel. 348 5503882.



UNO 1.1 SX I.E. 5 PORTE CAT. BENZINA, 12/1992, COME NUOVA, PERFETTA Km 58000, ORIG./CONSERVATA bianca, unipropr., NO BOLLO, rev. 12/23, assic. ridotta, mai incidentata, manutenzione maniacale. Sostituiti: batteria FIAMM 2/20, amm. ant./post. 6/20, cinghia distribuzione 10/21, regalo catene neve. € Al miglior offerente. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA

PRELUDE 2.0 150CV 4WS 16V, 03/1991, tetto apribile, vettura rara - versione dotata di un nuovo sistema a quattro ruote sterzanti. € 15.000. Tel. 348 5503882.



INNOCENTI

AUSTIN A40 BERLINA TIPO G31/1 - 1ª SERIE, 01/1962, targhe (TN 41...) e documenti originali dell'epoca.

poca, 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 MK II 1.0, 1968, autovettura con passato storico sportivo, vincitrice nel campionato italiano velocità in salita con il pilota Guido Guerrini e Fabio Dionori. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.



MINI MINOR 850 37 cv MK I, 05/1968, Targhe (VA 22...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - superconservata - meccanica perfettamente funzionante e pronta all'uso. € 11.500. Tel. 348 5503882.



MINI MINOR MK III 850CC, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e con copripauto, 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

420, 1968, costruita solo in due anni e con guida a sinistra in 2600 esemplari, perfetta come nuova, 4200cc, 6 cilindri in linea, adatta anche per cerimonie. € 21.000 poco tratt. Tel. 333 9813848.

MK2 3800CC, 1964, omologata ASI, 33600Km, verniciata del colore originale Grigio Medio, interni conservati, Libretti Originali e Targa Nera. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



MKI 3.400, 1959, omologata ASI targa argento, autovettura in ottime condizioni, sia di meccanica, carrozzeria ed interni. € 34.000. Tel. 335 6042976. agosto.tucci@studiotucci-bg.com.



MKII 3.8, 1963, omologata ASI targa argento, autovettura ben conservata, motore rifatto con solamente Km 10.000, revisionata, frizione e freni, batteria e gomme nuovi. € 35.000. Tel. 334 3595000. info@edgardomata-tassoni.it.



SS 100 SALOON, 1939, omologata ASI targa oro, vettura in ottime condizioni di meccanica, carrozzeria ed interni. € 48.000. Tel. 335 6042976. agosto.tucci@studiotucci-bg.com.



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, conservata, stupenda. Visibile a Cremona. € 8.100. Tel. 348 5182377.

**SANT'AMBROGIO
DI VALPOLICELLA**
VIA DEL MARMO, 1 (VR)

**12 - 13
MAGGIO**



VEN 14.00 - 19.00

SAB 8.30 - 18.00

**MOSTRA
MERCATO
SCAMBIO**

**AUTO / MOTO / CICLI
RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA
UTENSILERIA / MODELLISMO
MILITARIA / COSE DEL PASSATO**

**PUOI ESPORRE E VENDERE LA TUA
AUTO D'EPOCA GRATUITAMENTE
PRENOTA!**

**348.4154649
333.6538139
info@mmsdepoca.it**

XJ6 4.0, 1992, ASI, 4 fari, interni in pelle beige, guida a sx, gommata, trousse attrezzi, targhe e libretto originali, uso e manutenzione, valuto scambi o permutate. € 12.500. Tel. 333 5317572. paolow@gmail.com.



XJ6 4.2 - 4 MARCE + OVERDRIVE, 06/1972, targhe (CR 15...) originali dell'epoca - italiana da sempre - Iscritta Asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica - CONSERVATO MANIACALE - SUPERPREZZO. € 14.500. Tel. 348 5503882.



XX 120 DHC, 1952, in fase di restauro, completa quasi di tutto, motore rifatto nuovo, carr. lattanata e pronta per la verniciatura. Tel. 339 8959948, www.livioolivotto.com.



LANCIA

APPIA C10 1ª SERIE, 01/1954, targhe (PA 27...) originali dell'epoca e doc. di periodo - ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - iscricabile 1000 miglia - SUPERPREZZO. € 12.800. Tel. 348 5503882.



APPIA SPORT GT ZAGATO PASSO CORTO, 1962, 1 di 200 prodotte, ASI, perfetta in ogni dettaglio. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@crislianoluzzagato.it.



APPIA VIGNALE CONVERTIBILE, 1961, RESTAURO TOTALE di carrozzeria meccanica e tappezzerie. € 59.000 tratt.. Tel. +39-328-2454909 info@crislianoluzzagato.it.



APPIA VIGNALE LUSSO COUPÉ, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 9.800. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

APRILIA 2ª SERIE, 1949, auto in ottime condizioni con targhe originali dell'epoca CA7xxx, motore revisionato recentemente, impianto elettrico ed interni conservati in ottime condizioni, possibile la spedizione in tutta Italia. € 50.000. Tel. 329 1592601. r.usai@hotmail.it.

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.

ARTENA BONESCHI 3 LUCI, 1935, auto completa, da restaurare. Tel. +41 79 448 15 21 - oldtimerteile@bluewin.ch.

B20 IIIª SERIE ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, 1953, ha partecipato a varie 1000 miglia, 7.000 km, perfetta. Vis. a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@crislianoluzzagato.it.



DELTA 1.300 CC 1ªSERIE, 1982, colore marrone, solo Km 39.000, perfetta di interni, carrozzeria e meccanica, batteria, cerchi in lega e gomme Pirelli con pompa freni

ed acqua tutti nuovi, revisione 2024, targhe originali, tagliandata. € 4.500. Tel. 320 1169319.

FULVIA 1600 HF FANALONE, 1970, lo stesso modello con cui il mitico Munari ha vinto il Rallye di Montecarlo nel 1972, molto bella, ottimo passato storico già dagli anni '70, auto da collezione e di sicura rivalutazione. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



FULVIA 3 COUPE 1.3 S 2+2 TIPO 818.630, 11/1973, Targhe (BA 37...) e documenti originali dell'epoca - iscritta asi - meccanica funzionante e pronta all'uso - SUPERPREZZO. € 13.500. Tel. 348 5503882.



FULVIA COUPÉ, 1971, omologata ASI targa oro nel 2020, restaurata, volante in legno e carburatore nuovi, interni in panno beige, volante originale compreso. € 15.000. Tel. 348 3330836. giusepppecornelli@gmail.com.



FULVIA SPORT ZAGATO, 1969, restaurata integralmente, lavori svolti documentati, motore parzialmente elaborato Campoli, a corredo pezzi e componenti originali. € 40.000. Tel. 348 2542750. giovannadecaneva@libero.it.



FULVIA SPORT ZAGATO 1.3, 1967, 1 di 677 CON CARROZZERIA IN PERALLUMAN, completamente restaurata. Visibile a Brescia. € 55.000. Tel. +39-328-2454909 info@crislianoluzzagato.it.



FULVIA ZAGATO HF 1.600 CC, 1972, ASI, autovettura in perfette condizioni, come nuova, colore rosso san siro. Prezzo dopo visione. Tel. 349 1716194 ore pasti.

GAMMA 2500 COUPE TIPO 830 ACO, 09/1977, Targhe (TO U7...) e doc. del periodo, italiana da sempre - superconservato - SUPERPREZZO. € 14.000. Tel. 348 5503882.



VARI MODELLI, Ardea, Appia IIIªserie, Delta 1.300 cc Iªserie e Fulvia Coupé, solo in blocco. € 40.000. Tel. 388 1936066.

MASERATI

BITURBO 420, 09/1985, targhe (TP 37...) e documenti di periodo - OMOLOGATA TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - disponibile carpetta originale compresa di tutta la manualistica originale dell'epoca compreso libretto tagliandi. € 12.800. Tel. 348 5503882.



BITURBO COUPE, 1986, da collezione, uniproprietario, metallizzato con interni in velluto celeste di Missoni, ultima serie a carburatori, mecc. e carr. perfetti. Prezzo dopo visione. Tel. 334 3214080. sergio.mazzotta@eni.com.

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



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE ESPOSITIVE 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: 13/14 GENNAIO 2024** - Esposizione di auto e moto d'epoca, ricambi ed accessori, modellismo. AREZZO FIERE E CONGRESSI - 21.000 mq coperti - Orari per il pubbl.: sab. 8.30 - 19.00 - dom. 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 pubbl.: 8.00 - 19.00 - dom. 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: 23/24 SETTEMBRE 2023** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/vendita anche tra privati. Info e prenotazioni: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE). Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com.

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCA TO E SCAMBIO: GENNAIO 2024** - presso Area Exp. Via Oberdan. E' obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostroscambiorimini@gmail.com - **52° MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 3/4 FEBBRAIO 2024** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 mt. dal casello Cesena Nord della A14.

CESENA - CAR COLLECTION - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostroscambiorimini@gmail.com - **SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA, MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO, CICLI D'EPOCA RICAMBI E AUTOMOBILIA: 30 SETTEMBRE/1 OTTOBRE 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 - mostroscambiofano@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 di auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica

cose del passato, mostroscambio, 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@centrofiera.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 - **AUTOMOTOCOLLECTION: 22/23 APRILE 2023** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Superficie coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubblico: venerdì 14,00 - 18,00 sabato 8,30 - 17,00; domenica 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: FEBBRAIO 2024** - 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 - mostroscambio@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.

ROMA - IPPODROMO CAPANNELLE Tel. 338.7229553 - info@millenniumeventi.it - www.millenniumeventi.it - **36° MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: 1/2 APRILE 2023.**

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 / 851499 - www.mostroscambio.net - info@mostroscambio.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@mmsdepoa.it - www.mmsdepoa.it - **MOSTRAMERCA TO E SCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA RICAMBI AUTOMOBILIA MODELLISMO EDITORIALE: 12/13 MAGGIO 2023** - Centro Polifunzionale - Via del Marmo 1. Orari: venerdì: 14.00 - 19.00, sabato: 8.30 - 18.00.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostroscambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it **14° MOSTRASCAMBIO: 1/2 APRILE 2023** - Nuova sede presso OPENDREAM : area EX PAGONNSIN, via Noalese 94 - vicino all'aeroporto.

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostroscambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - **38° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2023** - Orari espositori: ven.: 10 - 17; sab.: 07 - 08; dom.: 07 - 08. Orari per il pubblico: sabato: 08 - 18; domenica: 08 - 16.

condizionatore (aggior. norm. vigente), elettroguida, nuovi pneumatici e silenz. inox, manuale officina. € 58.000 tratt. Tel. 392 1811326. piorgiorgio12@virgilio.it.



MISTRAL COUPÉ 3.700, 1967, iscritta ASI, Reg. Maserati, colore blu notte, interni in pelle color crema, autovettura in ottime condizioni, visibile in prov. di Padova. Prezzo da conc. Tel. 346 0233643. gestrema@virgilio.it.

MERCEDES

190 E, 1984, ASI, con documentazione, Km 124.000, bianca, cambio manuale a 5 marce, auto perfettamente funzionante, revisione e assicurazione in regola. € 6.000 tratt. Tel. 329 0134270. cassanibeppe@libero.it.



190 SL ROADSTER, 1959, 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.



200 E 16V, 1993, omologata ASI, Km 140.000, bianca, carrozzeria e motore perfetti, GPL, aria condiz., vetri elettrici, foto a richiesta, visibile in zona Cesena. € 6.200. Tel. 328 9518496. marco.delvecchio@gmail.com. **220 D/8 (115.110)**, 04/1972, ASI con CRS, ottime condizioni di carrozzeria e motore, colore blu, immacolata e collaudata nel 2022, prossima revisione nel 2024, uniproprietario, interni in pelle e stoffa. Vis. ad Ancona. € 9.000. Tel. 335 1331421. stefano.carpera@gmail.com.

220 S PONTON, 1956, proveniente da collezione privata, cedo solo a competente del marchio, bella, nera, interni in cuoio beige, ottime condizioni sia di motore che carrozzeria, perfetto stato. Gommattissima, appena revisionata, impianto audio gestibile via smartphone. € 29.000. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



230 C (W123), 1977, ASI, buone condizioni generali, Km 180.000, targhe nuove, tetto apribile, interni in pelle e tessuto, lavori di meccanica fatturati in Mercedes, disponibile a prova previo appuntamento. € 8.500 tratt. Tel. 349 6834145. amorosi.adriano@gmail.com.



230 C (W123), 1978, omologata ASI con CRS, motore 2.300 cc, alimentazione a benzina, Km 220.000, da restaurare. € 5.500. Tel. 391 7730860.



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.



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. € 9.000. Tel. 333 1328040.

350 SE AUTOMATICO, 1974, omologata ASI, vettura in ottime condizioni. Tel. 380 6971605.



600 (W100), 1968, 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.cristianoluzzagio.it. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



M.B. 190 D 2.5 TURBO AUT., 1988, no fascioni, ev.te applicabili, trasf.to in man. 5M (riduz. cons. 20%ca). Fasc. elast., testa, cusc. diff.le, friz.nuovi-parti orig. Interni decorosi: carrozz. da curare. Visibile Alba-Cn. Tel. 345 3359515 (sms qual.spento). dondero.maurizio@libero.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 1.5 ROADSTER, 1957, omologata ASI Targa Oro, Eleggibile 1000 Miglia. Tel. 335 7080614 - info@gruppromotor.com.



A MKII, 1962, omologata ASI, autovettura pari al nuovo, colore rosso, accessoriata, cruscotto in radica, astenersi perditempo, valuto permuta di mio interesse. Visibile a Genova. € 35.000 tratt. Tel. 335 5604632.

B ROADSTER, 1966, colore blu e interni blu con piping azzurro, motore 1800cc, equipaggiata con capote in vinile nero, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ROVER F 1.8i 1ª SERIE, 02/1999, condizioni immacolate - da concorso - solamente 57.769km - IMPERDIBILE YOUNGTIMER. € 9.900. Tel. 348 5503882.



MORGAN

4/4 1.6 4 SEATER, 1971, motorizzazione Ford 1.6 75 CV, 4 posti. Tel. 335 7080614 - info@gruppromotor.com.



Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



AFFRA

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

4/4 1.8, splendido esemplare, condizioni impeccabili, Km 34.000, italiana da sempre, guida a sx, conservata scrupolosamente, super accessoriata, valuto eventuali permuta. € 52.000. Tel. 049 8961605. info@trivallatocar.com.



PLUS 4, 1985, autovettura in ottime condizioni, colore rosso e interni in pelle nera, targhe italiane, rara versione con motore Fiat 2.000 cc. Prezzo e altre info a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. info@carrozzeriabaresi.com.



PEUGEOT

201 D, 1935, carrozzeria in buone condizioni, nera con interni neri, 1307cc, 3 marce, targata italiana. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



205 1900 CC CTI CABRIO, 1992, con CRS, pronta all'uso, bellissima, con documenti, no perditempo. € 14.500. Tel. 349 5842859.

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.



356 SUPER 90 CABRIO, 1962, vettura colore argento, sedili in pelle nera, montato cerchi larghi ma disponibili anche i normali, portapacchi, telo, capote nuova. € 125.000. Tel. 339 3104504. info@pittoni.net. www.hobbyclassic.com

914 1.8 VOLKSWAGEN PORSCHE, 1973, omologata ASI, completamente restaurato in splendide condizioni. Tel. 380 6971605.



924 2.0, 1980, omologata ASI targa oro, Km 102.300, perfettamente funzionante, riverniciata nel 2022 comp'resi i 5 cerchi, interni impeccabili, kit di ricambi compresi, disponibili fatture dei lavori eseguiti. € 15.000. Tel. 333 6232928. stefano.speranza79@gmail.com.



944 S 16V, 1987, omologata ASI targa oro, colore bianco, pari al nuovo, interni in pelle, Km 120.000 originali, da privato. Valuto permuta di mio interesse, prezzo trattabile dopo contatto, a Genova. Tel. 335 5604632.



CARRERA 996, 2000, modello Coupé, cilindrata 3200, colore grigio metallizzato, interni neri, cambio manuale, iscritta ASI nel libretto, km 78000 effettivi,

MORRIS

8 SALOON, 1936, vettura storica, 980cc, interni nuovi, motore funzionante, vettura sana da completare. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MINOR 800, 01/1956, iscritta ASI con CRS - Restauro Maniacale - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 8.900. Tel. 348 5503882.



NISSAN

TERRANO 1ªSERIE, 1988, cilindrata 2.400 cc, alimentazione a benzina, su richiesta posso inviare foto. € 3.500. Tel. 335 8028840. gianpietro.frandino@alice.it.

OPEL

ASCONA 1900 SR CONRERO, 1972, con grande documentazione passato sportivo nei più famosi rallies internazionali, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI con CRS, 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.



ERACLE art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza
Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it

www.asimarket.it



mostra scambio AUTO MOTO CICLO d'epoca



Fano



**3-4
giugno
2023**

**PARCO CODMA
PRESSO
MERCATO
ORTOFRUTTICOLO**
vicinissimo uscita A14 - Fano

INFO
347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072
mostrascambiofano@gmail.com

www.museomotociclo.it

ORGANIZZATA DA



CON IL PATROCINIO DI



in ottimo stato, sempre manutentata, solo due proprietari, parcheggio in garage chiuso. € 40.000 non tratt. Tel. 392 4667660.

996 CARRERA 4S, 2002, omologata ASI targa oro con CRS, perfetta, Km 150.000, motore nuovo originale Porsche con soli Km 15.000. € 55.000. Tel. 335 8320441. fv.sbrana@gmail.com.



RENAULT

5, 1992, colore bianco, 42.000 Km, vettura con revisione valida, con C.R.S., unico proprietario. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CLIO RT 1.2, 1991, iscritta ASI, tutta originale, chiusura centralizzata, colore rosso, antifurto Renault, tutta originale, sempre tenuta in box. € 2.600. Tel. 347 7981306. natale.marino47@libero.it.

R5 MAXI TURBO 1, 1981, immatricolata italiana con targhe nere, storia conosciuta, preparata da Gilles Ciamin; prezzo adeguato. Tel. 335.7080614 - info@gruppromotor.com.



SUPERCINQUE 1.2 GTR, 04/1989, Iscritta ASI con C.R.S (certificato di rilevanza storica e collezionistica) - SUPERCONSERVATA - MECCANICA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 5.800. Tel. 348 5503882.



ROLLS ROYCE

CORNICHE COUPÉ LHD, 1975, V8 da 6750 cc a carburatori, perfetta sia di mecc. che di carr., incluso le radice, molti lavori eseguiti per il mantenimento, bronzo chiaro met., tetto everflex marrone, interni in pelle totale marrone, AC, gomme a fascia bianca. € 4.800. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



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. Itf@itf.it.



SILVER SHADOW, 1972, da collezione privata, solo a competente del marchio, rarissima, italiana, v8 6750cc, immatricolata da Roma - Torino. importante pedigree, celeste metallizzato, pelle totale, blu, moquette blu, tetto in everflex blu. solo 62.000 km, originale. € 48.000. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



SILVER WRAITH FREESTONE & WEBB, 1954, 1 di 10 costruite, restauro integrale costato molto di più del prezzo di vendita. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



ROVER

216 COUPÉ, 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 .

2000 TC, 1972, targa e libretto originali, carrozzeria bellissima, conservata. € 7.500. Tel. 339 6604703. ferroni@sermetra.it.

MINI COOPER, 1996, omologata ASI, colore rosso, completamente originale, Km 30.000, dotata di bull bar anteriore e posteriore. € 13.800. Tel. 335 8249865. cio1970@live.it.

SIMCA

SPORT 8 CABRIO, 1950, autovettura completa, da restaurare - prezzo su richiesta. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

TRIUMPH

SPITFIRE MKI, 1963, omologata ASI targa oro, motore brillante, carrozzeria impeccabile, originale in ogni parte, colore Jonquil yellow, rarissimo, targa originale, heritage, revisione effettuata 09/2022, bellissima. € 20.500. Tel. 348 4504870. radiobisturi@libero.it.



TR3A, 1960, autovettura completamente da restaurare, ma con un'ottima base di partenza. Prezzo dopo contatto e visione. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com.



TR3A SPORT, 1960, omologata ASI dal 2000, modello "bocca larga", conservata, colore giallo, visibile a Rimini. € 32.000. Tel. 333 5406775. frangulli@alice.it.



TR6, 1974, colore giallo e interni neri, motore a carburatori 2500cc, guida a sinistra, cerchi a raggi e provvista di omologazione ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLETTA, 1972, perfetta - doppia alimentazione super accessoriata - iscritta ASI. € 18.000. Tel. 0523609928 - piacenzagasauto@libero.it.



MAGGIOLINO CABRIO, 1974, 1.300 cc, colore giallo con capote nera, autovettura in ottime condizioni, carrozzeria restaurata e perfetta, visibile in zona Cesena. € 16.500. Tel. 328 9518496. marco.delvecchio@gmail.com.

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



VOLVO

945 TURBO, 1996, 2.000 cc, Turbo, 155 cv, turbo a benzina, unico proprietario fino al 2017, poi conservata, colore verde, diversi lavori di meccanica eseguiti, ottime condizioni generali, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

P 1800 S, 1966, autovettura completa e funzionante ma da restauro. Prezzo dopo visione. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com.



ALTRE MARCHE

ALLARD K1 TOURER, 1948, omologata ASI, autovettura in OTTIME CONDIZIONI. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



ALPINE RENAULT GTA V6 TURBO 2500, 1989, vettura originale italiana, solo tre proprietari effettivi, targa e documenti originali, km 84000 originali, perfetta. Visibile a Brescia. € 33.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



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.

DE SANCTIS FORMULA 3, 1968, telaio 001. Appartena alla scuderia De Sanctis. Totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzaggo.it.



DKW F 12, 1965, omologata ASI targa oro, perfetta, tre cilindri, vernice ed interni originali, conservata, secondo proprietario, due tempi, documenti e targa regolari, originali dell'epoca, libretto uso e manutenzione a pagine e doppie chiavi, tanti ricambi. € 13.000. Tel. 335 6468789.



NSU PRINZ, 1965, prima serie, verde e interni grigio, 600cc, targhe nere, originale e conservata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PININFARINA 124 SPYDER SERIE AZZURRA, 1984, omologata ASI, Km 87.000, conservata, targata Roma, visibile a Torino. € 25.000. Tel. 335 5465111. info@abatenda.com.



RILEY ADELPHI BIG FOUR, 1938, berlina con tetto apribile, 2443 cc, 4 cilindri, interni in pelle, 2 proprietari, cambio a 3 marce più retro, unico esemplare in Italia. € 32.000. Tel. 347 2646480.



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.



AGRICOLL

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.

FIAT 300 2 R.M., 1974, ore di lavoro 3.900, gommato, luci, frecce, girofarò, arco prof. con tettuccio, tenuto molto bene, sollevamento, tutto ben funzionante. Visibile in prov. di CR. € 4.000. Tel. 333 9565552.

GOLDONI 926, 1980, trattrice agricola snodata, motore Slanzi diesel 19,5 Kw con vomere, erpice, carrello con sponde smontabili, funzionante. Prezzo da concordare. Tel. 340 6859413 / 010 2473433. stefano@pestetto.it.

FUORISTRADA

FIAT CAMPAGNOLA 1900 BENZINA TIPO 1101 A, 02/1970, 6 posti, targhe (Roma F 00...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRES - SUPERPREZZO. € 8.500. Tel. 348 5503882.



JEEP WILLYS M38, 1953, omologata ASI targa oro, targhe nere, 4 posti, pronta all'uso, capote e copri sedili ok, visibile in Romagna. No perditempo. € 28.000. Tel. 349 5842859.

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.



MOTO

AJS 500 CC MODEL 20, 1954, omologata ASI targa oro, perfetta, bicilindrica, documenti e targa regolari e d'origine. € 10.000. Tel. 335 6468789.



APRILIA MOTO' PEGASO 650 CC, 2000, uniproprietario, sempre in garage, più che originale e perfetta, appena tagliandata, batteria e gomme nuove, qualsiasi prova, visibile a Napoli. Solo a veri interessati e competenti. € 5.300. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



APRILIA TUAREG 125 CC, 1989, motore Rotax, colore bianco/blu, conservata, con bauletto posteriore. € 1.650. Tel. 348 0424755. alvarovalentini48@gmail.com.

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 R1200C, 2000, motociclo conservato in ottime condizioni, pochi chilometri, colore beige. € 8.500. Tel. 348 0424755. alvarovalentini48@gmail.com.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredo di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. € 7.000. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



CECCATO 100 SPORT, 1956, conservato, tutto originale, colore rosso, targa e libretto di prima immatricolazione, solo 2 proprietari, radiato. Invio foto dettagliate a richiesta. Visibile a Gambettola. Tel. 337 607308.

DUCATI 250 MARK III, 1969, cordata di targa e visura, funzionante, con modifiche anni '70, pistone nuovo, molti ricambi e modifiche dell'epoca, contagiri Jaeger, carburatore SS 29. Valuto permuta con moto di mio interesse. Tel. 334 1364324.

DUCATI 851 SUPERBIKE BIPOSTO, 1989, condizioni generali da concorso, proveniente da collezione privata, è stata sottoposta a restauro conservativo, sostituendo tutti gli organi soggetti ad usura, completamente originale, pronta all'uso. € 12.000. Tel. 333 5317572. paolovv@gmail.com.



GARELLI KATIA, anni '70, motorino in buone condizioni, conservato con libretto originale, funzionante, senza ruggine. € 250. Tel. 338 3391744.

GILERA 150 CC TURISMO, 1953, restaurata completamente con motore rifatto, modello con forcella stampata, cambio a 3 marce, targa in ferro, certificato di rilevanza storica, visura del P.R.A. (radiata). € 1.950. Tel. 349 6844119.

GILERA GIUBILEO 98 CC NORMALE, 1960, completamente restaurato, motore rifatto, targa in ferro e libretto originale, radiato d'ufficio, funziona benissimo, ottima occasione, a richiesta invio foto. € 2.250. Tel. 349 6844119.

GILERA SATURNO SPORT (INTERMEDIO), 1951, omologata ASI, restaurato in condizioni ottime, documenti regolari da passaggio, targa BS, libretto a pagine, disponibile spedizione/trasporto... valuto permuta o scambio con auto d'epoca da restaurare. € 13.250 tratt. Tel. 335 5885424. giopass@libero.it.

HARLEY DAVIDSON ELETTRA GLIDE FLH 1200, 1978, omologata ASI, versione anniversario, conservata, attualmente utilizzata, dotata di borse rigide laterali e bat wind. € 11.500. Tel. 335 8249865. cio1970@live.it.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HUSQVARNA WR 360, 1974, omologata ASI, restauro completo con materiale originale, proprietario da 40 anni, documento originale immatricolazione anno 1975, targa Pesaro, moto molto rara. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 333 9272818 (pomeriggio). soniagato@libero.it.



INNOCENTI LAMBRETTA 150 D, 1956, omologata ASI targa oro, completamente restaurata di carrozzeria e di tutte le parti meccaniche, motore nuovo, marciante, con revisione. € 4.000. Tel. 338 7112148. giancarlovanuccini@virgilio.it.

INNOCENTI LAMBRETTA C, 1951, omologata ASI, restaurata, colore camoscio, accessoriata, disponibili anche altri modelli restaurati. Tel. 335 7503610.

INNOCENTI LAMBRETTINO 48CC, ruote alte, colore rosso pompeii, restaurato, con libretto. Visibile in provincia di Mantova. € 1.500 tratt. Tel. 338 3391744.

ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, con numero di targa TO..... misura, radiato d'ufficio. Tutto originale. Tel. 333 8758147.

KAWASAKI Z1000, 1978, unico proprietario, restauro conservativo 2014, colore verde originale, realizzato da kosmic paint udine, motore ricondizionato senza maggiorazioni, moto in perfette condizioni di utilizzo ed interamente originale. € 9.000. Tel. 333 2572451. papagiiovanni586@gmail.com.



LAVERDA, dispongo di tre esemplari, 2 750 F del 1972 ed un'altra 1000 del 1977, tenute benissimo, veramente eccezionali. Tel. 338 1624247.



LAVERDA 750 SF, 1973, ASI, originale, Km 13.000. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 337 642821.

MAS 175, 1932, dispongo di 2 moto, conservate e funzionanti con targa 2 numeri e libretto originale, documenti da passaggio. Prezzo dopo contatto. Tel. 334 1364324.

MOTO GUZZI AIRONE 250 CC, 1950, omologata ASI, affarone, stupenda moto tipo Astorino, libretto e targhe originali. € 5.700. Tel. 337 916835. alsor@mico.net.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, restaurato 10 anni fa e mai usato, sempre tenuto in collezione privata, serbatoio con trattamento, documenti da passaggio. € 16.000. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI GALLETTO, 1963, con avviamento elettrico, ristrutturato, impianto elettrico nuovo, solo revisione, visibile a Bergamo. € 4.000. Tel. 335 7086760.

MOTO GUZZI LODOLA 175, 1956, omologata targa ASI, restauro totale, documenti regolari € 3.000, più Gilera 98, restauro totale, targa ASI, documenti regolari € 2.200. Tel. 059 549226.

MOTO GUZZI LODOLA '59 e ZIGOLO '62, il Lodola omologato FMI, mentre lo Zigolo ASI, tutti e due in buonissime condizioni. Tel. 380 6071605.



MOTO GUZZI NUOVO FALCONE, 1971, iscritta ASI, colore rosso parafanghi neri, 500 cc, accensione a doppia candela, meccanica revisionata, al miglior offerente. Tel. 348 0424755. alvarovalentini48@gmail.com.

MOTOM 48 C.C., 1960, targato, solo revisione, visibile a Bergamo. € 1.000. Tel. 335 7086760.

PIAGGIO APE C AC3 150 CALESSINO, 12/1963, Faro Basso, 4 MARCE + RM, targhe (CZ 036...) originali dell'epoca - iscritto e omologato FMI Registro Storico Nazionale - SUPERPREZZO - DISPONIBILE A QUALSIASI PROVA. € 16.500. Tel. 348 5503882.



PIAGGIO CIAO 50 CC, 1967, modello C7E1T, colore bianco, completamente restaurato meccanica e carrozzeria, gomme nuove, documenti in perfetta regolarità, qualsiasi prova, per inutilizzo. chiamare per info solo se realmente interessati all'acquisto. Visibile a Napoli. € 2.200. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



PIAGGIO VESPA GTS 125 CC, 1974, modello VNL2, targa nera originale, restauro completo, come nuova di motore e carrozzeria, gomme nuove. Disponibile a qualsiasi prova, cedo per inutilizzo. Visibile a Napoli, solo a reali interessati e competenti. € 3.900. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



SUZUKI 500 CC SAIAID, 1971, moto da corsa, ex scuderia Ceccotto di Caorle (VE), conservata, perfetta, pronta gare. € 15.000. Tel. 338 8969989. museobarriaschi@yahoo.it.

VESPA PX 150 CC, 1984, versione arcobaleno, scooter da uso quotidiano. € 3.800. Tel. 031 879145.

VARIE

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, originale, con libretto uso/manutenzione e circolazione, fattura originale. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

CERCHI MOMO DESIGN, anni '70, dispongono di alcuni cerchi ruota, misura 6J x 14", da verniciare ma perfetti di bordi per Alfa Romeo e modelli Fiat in lega. € 250. Tel. 366 9503340.

LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliant venduto. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - lupernini@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.

MODELLINI AUTO, oltre 1.200 modellini, scala 1/43 e 1/18, dagli anni '70 al 2000, varie marche, pezzi unici, esteri, solo metallo, no scatola, conservati in bacheca vetrata. Solo in blocco, prezzo impegnativo. Tel. 338 1624247. sannitonicola@gmail.com.

PER ALFA ROMEO - MOTORI, tipo A.R. 1315, A.R. 00106, A.R.00102, A.R. 00112, A.R. 00121, A.R. 00514, A.R. 00548, A.R. 512, A.R. 00530, A.R. 00526, A.R. 01678. Tel. 339 9369456.

PER ALFA ROMEO 75, dispongono di un motore 1800 cc in perfette condizioni, completo di carburatori ed accessori. Tel. 366 9503340.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 1975, paraurti anteriore, 2 pezzi, completo di fanali. € 200. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone e tutte le derivate, dispongono di vari motori, meccaniche varie, carburatori, filtri aria, paraurti, alzacvetri, vetri porta, cerchi ruota, volanti, strumenti. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '62-'65, hard top completo, verniciato a nuovo. Tel. 339 4997040.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selleria ant. e post., 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, '63-'75, dispongo di 2 vetri laterali (Voletti). € 200. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GTV 916 6V, 2003, dispongo di un debimetro (misuratore portata d'aria), nuovo, originale, ancora nella sua scatola, introvabile, fuori produzione. € 600. Tel. 339 7018020. maurizio.eletrauto@alice.it.

PER AR ALFETTA GTV, vari lamierati nuovi originali. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@bluewin.ch.

PER AUTO ITALIANE ED ESTERE, dispongo di 30 guarnizioni per carburatori imbustate e sigillate per ogni tipo. Tel. 338 1624247.

PER DUETTO ALFA ROMEO, 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 CAMION O BUS, dispongo di un vecchio lampeggiante ripetitore nuovo, confezionato con istruzioni laterali, marca Trilux, fondo di magazzino. € 35 comp. sped.. Tel. 338 3391744.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FERRARI DINO 208 GT4, 1977, 5 cerchi originali marca Cromodora, 14" x 6 1/2 in condizioni perfette. € 1.250. Tel. 330 559344. puortoantonino@gmail.com.

PER FIAT 131 ABARTH / LANCIA 037, dispongo di vari ricambi quali: un monoblocco nuovo, mai montato cod. 132DB2A0 albero motore in ottime condizioni, 4 bielle con cod Fiche CSAI, cambio da aprire e controllare. € 21.000. Tel. 333 9715026. giancarlo.magnani@virgilio.it.

PER FIAT 503/1 - 503/3, 1925/26, dispongo di motori e cambi, differenziale cristo. Prezzi da concordare. Tel. 335 6457372.

PER FIAT 600 MULTIPLA / FIAT 1100/103, dispongo di vari serbatoi benzina nuovi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@bluewin.ch.

PER FIAT 600 TIPO SPIAGGIA, dispongo del telaio sotto il pavimento. Tel. 339 1987696.

PER FIAT DINO 2000 / 2400, dispongo di vari ricambi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@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: oldtimerite@bluewin.ch.

PER FLAMINIA 2.5 COUPE PININFARINA, 1960, dispongo di un motore completo n° 82300 *3077*, non bloccato in buone condizioni, su richiesta invio foto. € 1.000. Tel. 339 7180206.

PER FLAMINIA TOURING, dispongo di un cofano motore + 1 motore completo 2'800cc / Mot N. 826. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@bluewin.ch.

PER INNOCENTI LAMBRETTA VARI MODELLI, '40-'60, ricambi di carrozzeria e meccanica per Lambretta e motocarri derivati, sospensione forcella anteriore e serbatoio 125 B, motori 125/150 Li, gruppo avviamento 125 F, ricambi motocarri Innocenti. Prezzi da concordare. Sconto per vendita in blocco. Tel. 347 4286328.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

PER LANCIA, Beta / Delta / Fulvia Coupé / Zagato 1. Serie, dispongo di vari lamierati nuovi originali. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@bluewin.ch.

PER LANCIA APPIA III'SERIE, 1963, dispongo di un paraurti anteriore revisionato + 2 rostri nuovi in acciaio inox e due cerchi 41/2x14 pollici nuovi. € 350. Tel. 338 6022343. robertorafanellipt@gmail.com.

PER LANCIA AURELIA B10/B21, '50/'51, dispongo di un aeratore per l'abitacolo restaurato. € 350. Tel. 329 0454819. bobmaz@libero.it.

PER LANCIA FLAVIA BERLINA, 1960 - '67, dispongo di un cric Battaini, chiavi di scorta, portacenere ant. e post., plafoniera, serbatoio liquido lavavetri, balestra anteriore, portachiavi, tergicristalli, ecc... Tel. 388 0997479.

PER MASERATI MERAK, dispongo di 1x Motore 114, 1x Motore AM 107 - 4'200 cc. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerite@bluewin.ch.

PER MERCEDES, placca in smalto bianco/blu, car badge del MB SL Club Pagoda, nuovo e mai usato. Tel. 388 7423299.

PER MORRIS MINI, anni '60, mascherina MK11, cric, alette parasole, fari Lucas sealed beam, copri batteria, cinture di sicurezza, scritte varie ed altro. Tel. 388 0997479.

PER PORSCHE, placche car badge del Porsche Parade Europe 2000 (Baden Baden) e 2002 (Newport), con viti di fissaggio, foto a richiesta. Tel. 388 7423299.

PER PORSCHE 2.2 S/2.4 S, '70-'73, dispongo di molti interessanti particolari per il restauro di questi modelli.

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it



SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI

Preferibile la vendita in blocco. Tel. 335 5444927. fenice85cv@libero.it.

PER PORSCHE 911 - ANTE 1980, dispongo di vari ricambi di meccanica e carrozzeria, cerchi da 15", vetri. In blocco o separatamente. Tel. 339 3104504. info@pittioni.net.

PER RENAULT 4 GTL, dispongo di portiere destre e sinistre, portello posteriore, parabrezza, cerchi ruote diverse serie. Tel. 366 9503340.

PER TRIUMPH TR2 LONG DOOR, 1954, disponiamo di un telaio TS908L uno dei primi realizzati, con title americano. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PER VOLKSWAGEN COMBI - SAMBA, '50-'60, sedile anteriore, paraurti anteriore, lamiera sotto cruscotto, vetri, marmitta nuova per 1.200 cc, alette parasole, attrezzi e altro. Tel. 388 0997479.

PER VOLKSWAGEN POLO CL COUPE 1050CC, 1985, mot.-camb.-diff. Km44mila orig.-masch. ant. provv. 2 fari e logo Vw- fari post. Dx-alcuni parti int.no-ruota scorta/chiave multipla/crick/triang.emerg.-lamierati (eccetto quest'ultimi con qualche bozzetto, tutto pari a nuovo). Tel. 345 3359515 (anche sms). dondero.maurizio@libero.it.

PIAGGIO AMICA 4, 1980, guidabile a 14 anni con patente ciclomotore, perfette condizioni. Tel. 380 6971605.



PNEUMATICI, dispongo di 4 gomme 165 SR 15 Japan come nuove. € 400. Tel. 366 8047191.

PNEUMATICI SINGOLI, uso scorta cond. pressoché 100% per auto di interesse storico. Tre no pneum. invern. prof.li dir.li lamellari Fulda 205/60R15 91T (solo Km500) E200. Cassettoni attrezzi Fiat epoca '60. Coppia pneum.furistr. 225/75R15C (carico) cond. 100%. € 50 cad. Tel. 345 3359515 (sms qual.spento). dondero.maurizio@libero.it.

PORSCHE MARTINI RACING (SET BARBECUE), originale, nuovo con scatola, mai usato. Tel. 388 7423299.

RADIATORI IN METALLO, per varie vetture quali: 4 pezzi per Fiat 124 Special T, 1 per Fiat 125, 1 per Alfa Romeo 1750/2000 ed 1 per Alfa Romeo Alfetta 1.600 cc. In blocco al miglior offerente. Tel. 338 4824100 - 011 345455.

RICAMBI MOTO, '50/'60, dispongo di vari pezzi usati per moto italiane. Tel. 340 5397100. donatella@turandotviaggi.it.

RICAMBI VARI, cerchi Cromodora da 13", ottimi, solo da montare € 320, cruscotto per 600 Abarth / 500 Giannini a 5 strumenti VDO perfettamente conservato € 550, volante in legno con mozzo per Giulia diam. 36 € 320, fanalini posteriori pe Giulia 1° serie € 150. Tel. 320 1169319.

RICAMBI VARI, dispongo di vari ricambi per Fiat 508 Baillia, per Fiat 1100 E - B e Fiat 500 C Topolino. Tel. 329 7460041.

RIVISTE "CLASSIC&SPORTCARS", dispongo di annate complete dal 1986 al 2022, solo in blocco cassa spazio. Visibili a Como. € 450. Tel. 333 4066061. dantemora1961@gmail.com.

RIVISTE VARIO, QuattroRuote dal 1956 al 2000, RuoteClassiche 1987 al 2020, AutoSprint 1964 al 2020, Rombo 1981 al 2000, Auto Italiana 1955 al 1969, Motor Italia, Automobilismo d'Epoca 2003 al 2020, Motociclismo 1947 al 2020, Motociclismo d'Epoca 1995 al 2020, ecc... Tel. 333 2493694.

VARI RICAMBI, dispongo di una valigia piena di manuali e Fiat Lancia tester, M25A completo per impianti ad iniezione monotronic Bosch, dotato di una trentina di cassette per diagnosi, F.L. tester, strumento come nuovo. Tel. 347 9440642.

VARI RICAMBI, un carburatore Dell'Orto SS29A anni '50 per Motoguzzi Falcone sport, inoltre vari carburatori e ricambi per Ape anni '50/'60, carburatori per Lambretta vari modelli, motori e carburatori per motocarro Guzzi Ercole 500 cc e Isotta. Prezzi da conc. Tel. 347 4286328.

VARI RICAMBI, per Autob. Y10 '90:cedo: copert. fari post fumé molto belle € 40-coppia specchi retrov. est. ni ok € 30 ammort.ri portellone eff.cit. 100% € 20-pannello lunotto con casse Pioneer e connett. uso rimoz. da sede (un mese d'uso) € 130. Invio foto. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

VARI RICAMBI AUTOBIANCHI/FIAT, per A112: filtro olio (tutte-imballo Fiamm) € 25-deflett. ant. dx ok 15-pomello clacson e cornice ottimo (vers. Eleg. '74) 15-cassettoni centr. cambio prima serie € 20. Cerchio Fiat 124Sp. epoca un pacco da ripristino € 40. Invio foto. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

VARIE, dispongo di cassettoni attrezzi griglia orig. Fiat con utensili in stato conservativo epoca € 100-coppa spumante argentata Martini € 100-cerchio/pneum. 135/70-13 (entrambi nuovi) nuova 600 € 30-volante Merc.190 (W201-standard no airbag) ok € 50. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

VARIO MATERIALE, vecchi documenti motociclistici quali foto, libretti, libri, manifesti, depliant, materiale cartaceo motori Ape, Taurus, trotter, Garelli, Rizzato, Milani, Lambretta, Indian, MV, Ciao, Prima, roulotte, Lancia, ecc.... Tel. 339 6616415.

CERCO

JAGUAR E TYPE COUPE 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. anmigg@yahoo.it.

MODELLINI AUTO E TRENNI, Politoys, Mebetoy, Mercury, Spont, Editoys e trenini elettrici Rivarossi, Roco Pocher, locomotive, carri, carrozze, anche intere collezioni. Tel. 333 8970295. giuseppe49@gmail.com.

PER FORD SIERRA COSWORTH RS, marmitta completa, nuova o usata, anche sportiva per modello a due ruote motrici. Tel. 366 9503340.

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.

TRENNI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

SCAMBIO

COMANDO STERZO VESPA 125 PRIMAV., nudo sabbiato cond. Ok con analoga parte 50 Spcc. pref. te compl. access. Inoltre cerco scocca sx Primav. provv. cassettoni/serratura ev.te segata da telaio o telaio nudo molto malconco per recupero porzione scocca ev.te anche da riparare. Tel. 345 3359515 (sms qual.spento). dondero.maurizio@libero.it.

VARIE PARTI MERC.190D-W201-'85, quali: magg. to 70lt (opzionale raro)-schien. sedile post. Tessuto quadratini blu munito 2 poggiatesti-giunto/bilanciat. ant.ri alb. trasm.ne scatola plast. Nudo fari ant. dx Hella-porzione sup.re nuda plancia blu, con parti Merc.190-W201 e 220D-W115. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESIS CLASSICHE



**RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI
AUSTIN HEALEY - ROLLS ROYCE**

**COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO**

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630
+39 0382 525429**



CAR & CLASSIC

arriva in Italia!



La più grande piattaforma di aste e annunci in Europa è adesso attiva anche in Italia. Scegli il tuo prossimo sogno a due o quattro ruote! Che sia un conservato, un restauro perfetto o un progetto da riportare agli antichi splendori, Car & Classic ti offre vasta scelta con oltre 35.000 annunci in Italia e in Europa!

☎ 800089894

carandclassic.it



SCANSIONA IL CODICE QR
PER APRIRE IL SITO WEB