



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

ASIMOTOSHOW 2023 LA STORIA SCENDE IN PISTA



N. 06 - GIUGNO 2023 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXII - P.I. 12/06/2023

ISSN 1593 - 7607
9 771593 760008
300065



Raid dell'Etna since 1997

Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche
e
Porsche Tribute

24 - 30 settembre 2023

Info: www.raidetna.it - segreteria@raidetna.it - tel. +39 3396958030 +39 3483390628



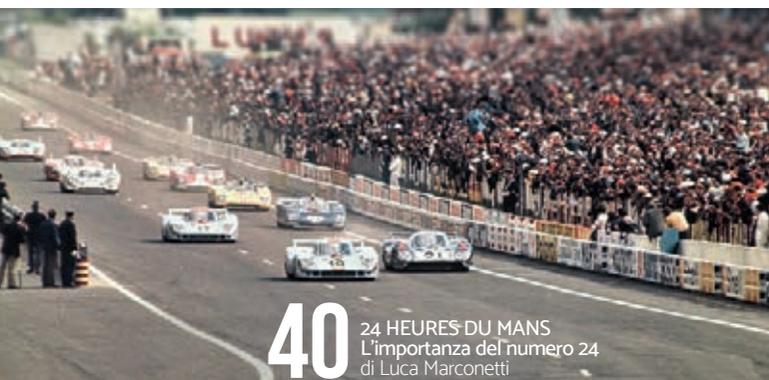
IN QUESTO NUMERO

N° 06 - GIUGNO 2023

La Manovella

FOTO DI COPERTINA

24 GRANDI EVENTI ASI
ASI Motoshow 2023
Festa internazionale
della motocicletta
di Roberto Valentini



40 24 HEURES DU MANS
L'importanza del numero 24
di Luca Marconetti

52 VEMOREL TIPO 2
1903: l'auto sbarca
in Sardegna
di Lorenzo Morello



64 DAL MONDO
Le straordinarie auto
del maharaja
di Gauten Sen

PONTIAC FIREBIRD TRANS AM
L'ultima "Smokey and the Bandit"
di Luca Marconetti

58



72 FIAT 618 ARDITA "CORRIERINA"
Mens sana in corpore sano
di Luca Marconetti



NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**

Un'indagine mondiale premia la storia italiana

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**

Una ripresa strategica

SPECIALE **07**

Il saluto e l'augurio di Paolo Pininfarina al Presidente e al Consiglio Federale

INIZIATIVE **08**

L'ASI per l'Emilia Romagna colpita dall'alluvione

ATTUALITÀ **10**

I Lampeggianti Blu all'Adunata Nazionale dei Carabinieri in congedo

ASI protagonista a Expolevante **12**

SUL FILO DELLA MEMORIA **22**

Monsieur Le Mans - di Danilo Castellarin

L'AUTO NELL'ARTE **76**

Fausto Tronelli, l'artista restauratore
di Luca Marconetti

CIRCUITO TRICOLORE **80**

Romagna mia - di Paolo Conti

TROFEO ASI GIOVANI **84**

Trofeo Giovani Etruschi 2023:
novità nel solco della tradizione

EVENTI E MANIFESTAZIONI **86**

Coppa Apulia: pane amore e regolarità
di Luca Marconetti

Bergamo-San Vigilio: un esercito di centauri **88**

per ricordare il grande Dino Sestini

VITA DI CLUB **90**

COLLEZIONI & MUSEI **92**

Un tesoro da scoprire

IN LIBRERIA **94**

MODELLISMO **96**

Norimberga 2023: torna la regina delle fiere
di Bruno Libero Boracco

Ischia 23- 30 luglio 2023

XXVI Edizione
*il Triangolo
d'Oro*



XXI Raduno Ferrari

*Ischia
in rosso*



Classic Car Club Napoli

6 - 7 - 8 ottobre 2023

1000 Km
dei **3 Mari del Sud**
Coast to Coast

01 - 05 novembre 2023

**Tour della
Penisola**

Penisola Sorrentina
Costiera Amalfitana



Napoli - 2a Trav. Via Augusto Righi, 42
tel. 081 5709679 - 081 5707180 - fax 081 7626268
e-mail: info@classiccarclubnapoli.it - web: www.classiccarclubnapoli.it



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, Marconetti, Comoglio, Gastaldi,
Castellarin, Morello, Schiavi, Archivio Raffo, Valinotti,
Faralli Archivio Tronelli, Conti

Hanno collaborato
Danilo Castellarin, Paolo Conti, Marino Faralli,
Gautam Sen, Tommaso Valinotti

Coordinamento editoriale
Stefano Chiminelli

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

Stampa:



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

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

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

Pubblicità
- pagine specialistiche e di settore:
Testori 331.6893046 - Fax 02.33570223
- istituzionale ed extrasettore:

ASI Service S.r.l.
Tel. 011.8198130
CantelliNet
PUBLISHING & ADVERTISING
Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

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

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

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

UN'INDAGINE MONDIALE PREMIA LA STORIA ITALIANA

È uscito anche quest'anno "The Key - top of the classic car world", un utilissimo volume realizzato dall'amico (anche dell'ASI) Antonio Ghini. Si tratta di un dossier ben strutturato che fa il punto sul collezionismo nel mondo, con una serie di interessanti statistiche che, anno dopo anno, confermano come le automobili italiane siano le più ambite dall'élite degli appassionati.

È stata redatta una classifica dei Marchi maggiormente presenti nelle 100 collezioni più blasonate del mondo e la classifica che ne è scaturita vede le Case italiane nettamente al primo posto, con il 42% di vetture collezionate, seguite da quelle statunitensi con il 20%, dalle tedesche con il 16%, dalle inglesi con il 12% e dalle francesi con il 9%. Regina del collezionismo mondiale è la Ferrari con 610 esemplari posseduti dai 100 top player. Al secondo posto la Porsche (267 esemplari), seguita da un'altra italiana, l'Alfa Romeo che, con 202 automobili, precede la Bugatti. Completano il quadro "italiano" la Maserati, la Lamborghini, la Fiat e la Lancia.

Una cosa di cui essere orgogliosi perché in questa sintesi c'è la storia dell'ingegno e dello stile del nostro Paese, apprezzati da chi di storia se ne intende e da chi sceglie un modello in base alle sue caratteristiche tecniche e alla sua linea. E consideriamo anche che la stragrande maggioranza dei top 100 del collezionismo è statunitense.

Oltreoceano c'è un vero e proprio culto per ciò che viene prodotto in Italia, non solo oggetti di tecnologia, ma anche e soprattutto l'enogastronomia. Per non parlare di come siano apprezzate le nostre iniziative e le nostre manifestazioni. Ne abbiamo avuto conferma in occasione del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, che vede di anno in anno aumentare la presenza degli stranieri, incantati dalla bellezza del luogo e dall'elevatissimo livello della nostra ospitalità.

Ma anche nelle occasioni meno esclusive, l'abbinamento veicoli storici-turismo risulta vincente, come confermano i pareri dei partecipanti. Nel primo scorcio dell'anno abbiamo assistito agli eventi di ASI Circuito Tricolore, che stanno coinvolgendo diversi e suggestivi territori. Si è iniziato nel Delta del Po con il Valli e Nebbie, proseguendo poi nella riviera romagnola con il tributo al professor Farneti, in Sicilia, con il Giro di Sicilia, in Umbria con la Coppa della Perugina, poi in Sardegna. Proseguirà con altri bellissimi appuntamenti che contribuiranno a far conoscere la nostra storia al mondo. In questo numero dedichiamo ampio spazio all'evento motociclistico più apprezzato non solo in Italia, ma anche nel resto del mondo e, ancora una volta, un collezionista statunitense, Bob Iannucci, è stato uno dei protagonisti dell'evento con alcuni pezzi della sua incredibile collezione.

Roberto Valentini



XIII° EDIZIONE su INVITO 15-16 Luglio 2023 Concorso di Eleganza per Auto e Moto D'epoca



VETERAN GUZZI
SAN PELLEGRINO TERME



CIRCUITO TRICOLORE

CON IL PATROCINIO DI



*Le auto e le moto anteguerrra
fino al 1940*

*Le auto Granturismo e spyder europee
fino agli anni '70*

VENERDÌ 14 LUGLIO

Moto ore 9,00

Raduno a San Pellegrino terme per tour turistico delle prealpi orobiche. Pernottamento a Schilpario.

SABATO 15 LUGLIO

Auto: ore 14,00

Raduno ed esposizione delle vetture a villa Gromo

Moto: Rientro a San pellegrino con passaggio esposizione alla Villa Gromo di Mapello

Auto e Moto: ore 21,00

Cena di Gala per tutti i partecipanti presso Villa Gromo.

DOMENICA 16 LUGLIO

Auto e Moto:

ore 10,00 San Pellegrino Terme, viale Papa Giovanni
Esposizione di tutti i mezzi partecipanti al concorso.

ore 12,00 Presentazione progetto Classica ed Accessibile di AsiSolidale

ore 13,00 Pranzo finale e premiazioni.

Grande Evento Fuori Concorso

Sabato 15 Luglio ore 15 c/o Villa Gromo a Mapello per tutti gli appassionati che vorranno presenziare con il proprio mezzo storico: accoglienza, parcheggio delle auto, open bar e premiazione del mezzo più significativo.

Iscrizione obbligatoria con i dati del veicolo
via mail: info@cluborobico.it

UNA RIPRESA STRATEGICA



Carissimi Amici,

il mandato di governo ASI per il quadriennio 2023-2026 è appena iniziato e uno dei punti fondamentali del programma, che vedrà impegnati il sottoscritto e i dodici componenti del Consiglio Federale insediatosi ad aprile, prevede oltre alla riorganizzazione dei tradizionali campi di azione di ASI, anche la programmazione di attività strategiche che ci permetteranno di proiettarci verso il futuro vincendo le complesse sfide che ci vengono poste da un mondo che cambia sempre più rapidamente. L'ambizione è di raggiungere risultati e obiettivi tangibili a tutela del motorismo storico, dei Club Federati e di tutti gli appassionati sia a livello nazionale che internazionale.

Come primo passo stiamo rimettendo in moto le varie Commissioni che formano la base operativa dell'organico di ASI. In questo ambito, sono particolarmente soddisfatto della "promozione" a Commissioni di alcune attività che

nello scorso mandato avevano preso il via inquadrando come settori o gruppi di lavoro. A fronte di un'attività di sviluppo svolta in modo davvero encomiabile il passaggio al rango di Commissione era doveroso. Sto parlando di ASI Solidale e dei settori Velocipedi e Go-Kart. I precedenti responsabili, Antonio Durso, Alfredo Azzini e Giuseppe Soverini, sono stati nominati presidenti delle rispettive nuove commissioni: a loro, come a tutti gli altri presidenti di commissione e referenti di settori (vecchi e nuovi), vanno i miei più sentiti ringraziamenti per il tempo, le energie e le competenze che dedicano alla Federazione in forma totalmente gratuita. Mi fa piacere inoltre anticiparvi che daremo presto il via anche al settore veicoli da fuoristrada, un campo che raccoglie anch'esso sempre più appassionati. Andremo presto a regime, dopo un fisiologico "rodaggio" per allineare tutte le persone coinvolte. I Club saranno sempre al centro della nostra azione di governo, daremo loro strumenti e opportunità di crescita con un piano di formazione permanente per specifiche competenze e promuovere attività sinergiche degli stessi per area geografica. Le variegata ed entusiaste attività che da tutto questo prenderanno vita non potranno che consolidare l'indiscussa leadership che abbiamo nel settore del motorismo storico, ma la stessa sarà agita in stretta collaborazione con gli altri Enti certificatori e con chi vorrà dare un contributo fattivo al movimento senza anteporre interessi di parte a quelli degli appassionati. L'obiettivo finale resta un dialogo sempre più diretto e positivo con le Istituzioni. Da una parte, per arrivare a eque normative nazionali e sovranazionali di tutela dei veicoli storici, dall'altra per tornare al tavolo di lavoro con la Motorizzazione, dove molti giochi sono ancora aperti. A questo proposito faccio solo tre esempi tra i tanti che si potrebbero citare: finalizzare l'iter del decreto attuativo per le targhe storiche, portare a quattro anni la revisione dei veicoli ante 1960, prevedere la possibilità di far circolare i veicoli "centenari", almeno durante le manifestazioni a loro dedicate, senza il complesso percorso autorizzativo e organizzativo attualmente necessario.

La programmazione di attività strategiche che guardino al futuro del motorismo storico e della federazione deve essere avviata con determinazione e senza indugio. I progetti in fase di valutazione sono molti e tutti potenzialmente interessanti. Un aspetto fondamentale di questo percorso sarà la condivisione degli stessi con gli organi della Federazione e i club. Il punto di partenza di questa strada è stato già fissato e sarà il convegno "ASI Insieme 2023" che si terrà tra il 21 e il 23 settembre in una località vicina a Roma Capitale; a questo incontro oltre ai componenti del Consiglio Federale saranno invitati soggetti che rappresenteranno le istanze delle nostre varie attività e dei club Federati. A questo seguiranno incontri territoriali per una condivisione più capillare dei programmi che verranno approfonditi durante il convegno.

In ultimo, vi anticipo un ulteriore "affondo" nella comunicazione, altro ambito decisivo per la promozione del motorismo storico: nel 2024 avvieremo un progetto di sviluppo e di ampliamento delle strategie di comunicazione che seguirà tutto quello che negli ultimi quattro anni è già stato fatto. Il primo passo si concretizzerà già quest'anno con la realizzazione di due numeri speciali de La Manovella (a luglio e a novembre) diffusi via web gratuitamente e dedicati alle molteplici attività dei Club e della Federazione. Contestualmente, verranno accorpate i fascicoli cartacei di luglio-agosto e di novembre-dicembre di La Manovella che resterà il fulcro culturale e divulgativo della Federazione.

Un affettuoso saluto a tutti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

WEEK END

VECCHIE SIGNORE

21-22-23 LUGLIO 2023

PER INFORMAZIONI

NADIAGARBOLINO@GMAIL.COM

TEL 342.8346210

CHIUSURA ISCRIZIONI 20-06-2023



Città di
Mondovì



Comune di
Frabosa
Soprana



Comune di
Vicoforte



Paolo Pininfarina
durante la convention
di Roma del 2022.

IL SALUTO E L'AUGURIO DI PAOLO PININFARINA AL PRESIDENTE E AL CONSIGLIO FEDERALE

La mia esperienza dal 2019 al 2023 in Consiglio Federale come Vicepresidente di ASI è stata un grande arricchimento sia umano che professionale ed ho cercato di dare un contributo all'Associazione portando la mia esperienza e la mia conoscenza dello stile italiano, che tutti sappiamo essere un punto di forza del nostro immenso patrimonio storico.

Purtroppo due anni su quattro sono stati pesantemente condizionati dalla pandemia che non ci ha consentito di avere con continuità riunioni in presenza con i Club Federati, cosa di cui sentivamo l'esigenza. Però, dal 2019, ASI ha iniziato a cambiare in meglio. La sede di Villa Rey è stata completamente ristrutturata, l'attività si è diversificata oltre l'automobile verso altri settori dell'industria e sono state avviate varie lodevoli iniziative come il Circuito Tricolore, ASI Solidale, la scuola di restauro, la personalità dell'anno, etc. Alla fine del quadriennio, a causa dei miei impegni, ho ritenuto di non candidarmi più per il prossimo mandato, ma conservo comunque un bellissimo ricordo.

In particolare mi piace ripensare a tre momenti in cui ho portato direttamente il mio messaggio: la giornata del motorismo storico a Villa Rey a fine settembre 2021, la "Convention ASI - Insieme per crescere" a Roma a fine novembre 2021 e infine l'ASI Meeting a Torino nello scorso mese di febbraio, quando ho ricevuto un premio per il mio impegno profuso a favore di ASI che ho particolarmente apprezzato.

Colgo l'occasione per ringraziare il Presidente Alberto Scuro per la fiducia che ha avuto in me ed il Consiglio Federale per la stima, il rispetto e la vicinanza che mi ha sempre dato nel suo insieme e singolarmente, nonostante tutte le difficoltà che ci sono state.

In conclusione, auguro all'Associazione di proseguire il suo percorso di rinnovamento e di rilancio per conservare tutto il prestigio che ha e che deve continuare ad avere.

Paolo Pininfarina



Durante la serata dedicata alle "Stelle del Motorismo Storico" a Villa Rey, nel 2021.

L'ASI PER L'EMILIA ROMAGNA COLPITA DALL'ALLUVIONE

**ALLUVIONE
EMILIA-ROMAGNA**

DONA ORA



DONA.CRI.IT/ALLUVIONE-EMILIAROMAGNA



L'ASI PROMUOVE LA CAMPAGNA
RACCOLTA FONDI
DELLA CROCE ROSSA.
SI PUÒ DONARE INQUADRANDO
IL QR CODE O CON BONIFICO
ALL'IBAN INDICATO
IN QUESTA PAGINA.

Siamo rimasti tutti fortemente colpiti dall'alluvione che a metà maggio ha duramente piegato la Regione Emilia-Romagna, in particolar modo i territori delle provincie di Bologna, Forlì-Cesena a Ravenna. Per questo motivo, come già accaduto per altri eventi nefasti in passato, anche questa volta ASI ha deciso di aiutare concretamente le popolazioni in difficoltà, spostando la raccolta fondi organizzata dalla Croce Rossa Italiana.

L'evento ha scosso un'intera comunità. Il bilancio è drammatico e le necessità in continuo aumento. La Croce Rossa Italiana, parte del sistema di Protezione Civile, è impegnata sin dalle prime ore dell'emergenza nelle operazioni di soccorso ed evacuazione in aiuto della popolazione e dei territori colpiti. Sono tante le persone che hanno perso tutto, che sono state costrette a lasciare le proprie abitazioni e sono enormi le necessità a cui stanno dando risposta senza sosta i nostri Volontari. Le donazioni permetteranno di restare sempre in prima linea in questa emergenza, sostenendo la comunità colpita e ascoltando ogni richiesta di aiuto.

Cosa sta facendo CRI in Emilia Romagna? È impegnata, al momento di scrivere, con circa 400 Volontari e operatori. Tra questi ci sono gli OPSA, operatori polivalenti specializzati nel salvataggio in acqua in ambiente alluvionale, impegnati nel soccorso e nell'evacuazione della popolazione, i SEP (servizio psicologico in emergenza) che stanno prestando assistenza alla popolazione, gli operatori impegnati nel piano di ripristino e pulizia delle strade.

Circa 150 i mezzi e i veicoli CRI impiegati nell'emergenza. Tra questi bobcat, terne (ruspe), miniescavatori, idrovore, cucine da campo, ambulanze 4x4 in grado di raggiungere anche zone meno accessibili e gommoni di tipo raft per l'evacuazione della popolazione, minibus 4x4. Si può donare inquadrando il QR-Code, tramite bonifico seguendo le info qui sotto o collegandosi al sito dona.cri.it/alluvione-emiliaromagna/~mia-donazione o cri.it/alluvione-emiliaromagna/

INFO PER DONARE

Beneficiario: Associazione della Croce Rossa Italiana ODV

Banca: Unicredit SPA

IBAN: IT93H0200803284000105889169

BIC SWIFT: UNCRITM1RNP

Causale: ALLUVIONE EMILIA ROMAGNA

SALONE INTERNAZIONALE PER APPASSIONATI E COLLEZIONISTI

BOLOGNA

LA NUOVA SEDE DI
AUTO E MOTO D'EPOCA

40th



autoemotodepoca.com

Auto e Moto d'Epoca a **BOLOGNA** raddoppia gli spazi con oltre **230.000 mq** espositivi. L'edizione 2023 si arricchisce inoltre del **1° Salone Italiano dedicato alle Moto Storiche**.

VI ASPETTIAMO A BOLOGNA.

PREVIEW

26-27-28-29

OTTOBRE 2023

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION



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



I LAMPEGGIANTI BLU ALL'ADUNATA NAZIONALE DEI CARABINIERI IN CONGEDO



SI È SVOLTA A OSTIA, DAL 3 AL 7 MAGGIO LA XXV ADUNATA NAZIONALE DEI CARABINIERI IN CONGEDO ISCRITTI NELLE VARIE SEZIONI ANC SULL'INTERO TERRITORIO NAZIONALE.

L'occasione, per la prima volta di far partecipare, ufficialmente, le auto e moto storiche dei Carabinieri che hanno segnato, nel tempo, la "mobilità dell'Arma" dopo la sigla del Protocollo di Intesa tra l'Arma dei Carabinieri e l'Automotoclub Storico Italiano. Significativa, dunque, la presenza del Gruppo Lampeggiatori Blu Storici dell'ASI che è riuscito a presentare ben 33 auto storiche e un elicottero Agusta Bell 47 B1 CC24 storico, oltre a 6 auto storiche del costituendo Museo Centrale Carabinieri. Alla sfilata della domenica erano presenti il Ministro della Difesa, On. Guido Crosetto e i vertici dell'Arma, vicini al Comandante Generale, al Presidente Nazionale ANC Gen.c.a. Libero Lo Sardo e, in rappresentanza dell'ASI, il Consigliere Federale Costanzo Truini.

L'evento è stato animato da caroselli, con lampeggiatori e fischio delle sirene storiche, dall'esposizione nei viali del lungomare del sabato, oltre naturalmente, dalla "parata" della domenica con tanto di descrizione dei veicoli a cura dell'ASI. Migliaia le persone che hanno assistito all'evento che ha permesso di far conoscere anche questa parte importante del collezionismo storico legato al mondo dei motori.

In alto, a sinistra, La Fiat 1100 camionetta e la 600 in posa. Ad aprire la sfilata un raro esemplare di Fiat 1100/103 di ben 57 anni, detta "la camionetta". Qui a lato, l'Avvocato Truini, delegato del presidente Scuro, con il Comandante Generale Gen. c.a. Teo Luzi e il dott. M. Faralli, Coordinatore Lampeggianti Blu Storici organizzatore e speaker per l'evento.



UN PASSO AVANTI PER COSTRUIRE
INSIEME IL FUTURO. OGNI GIORNO.

Un vero leader sa offrirti sempre soluzioni e servizi innovativi.
Per costruire oggi il futuro, per essere sempre un passo avanti.

Se siamo il primo gruppo assicurativo in Italia nel ramo danni e tra i primi dieci in Europa, se siamo attivi anche nei settori immobiliare ed alberghiero, se ogni giorno accompagniamo con soluzioni innovative i nostri 16 milioni di clienti nelle scelte di protezione, risparmio, welfare e mobilità, è perché anticipare i bisogni che si evolvono nel tempo fa parte del nostro modo di fare impresa.
Gruppo Unipol. Sempre un passo avanti.



ROMBO
ARCAICO 97SCUDERIA FIERAMOSCA
CLUB AUTO E MOTO STORICHE PUGLIAdal 1946
CLUB dell'automobile
antica e della carrozzaOld Cars
Club

L'ASI PROTAGONISTA A EXPOLEVANTE

TANTE INIZIATIVE DEI CLUB DELLA PUGLIA
CON UN'INTERESSANTE ESPOSIZIONE.

L'inaugurazione del padiglione dell'ASI, con Alberto Scuro sulla Fiat 508 Sport con al volante il presidente dell'ANCI e sindaco di Bari, Antonio Decaro.

Una Moto Guzzi di fronte al padiglione dedicato al motorismo storico.



Bilancio più che positivo per Expolevante 2023, che si conferma una delle fiere internazionali più importanti del Mezzogiorno.

Inaugurata sabato 22 aprile alla presenza del presidente ASI Alberto Scuro, del presidente ANCI e sindaco di Bari Antonio Decaro, delle massime autorità regionali e del Comandante di Stato Maggiore della Guardia di Finanza Gen. Pierluca Cassano, la manifestazione ha accolto le migliaia di visitatori fino a mercoledì 25 aprile.

Impressionanti i numeri di questa seconda edizione con quasi 80 mila visitatori, contro i 50 mila della precedente, toccando le 20 mila presenze al giorno, 400 espositori e una copertura social che ha sfiorato il milione di utenti.

Come per la passata edizione, che ha decretato l'attesa rinascita della rassegna, l'Automotoclub Storico Italiano ha allestito un intero padiglione dedicato ai veicoli storici.

Protagonisti numerosi Club federati della Puglia, che hanno reso attrattivo il padiglione con i mezzi dei loro soci: Old Cars Club e Club Automobile e Antica Carrozza entrambi di Bari, Aste e Bilancieri di Bitonto, Rombo

Arcaico di Gravina in Puglia, Scuderia Fieramosca di Barletta, Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini" di Taranto. Grazie proprio alla partecipazione dei numerosi Club Federati è stato messo a punto un fitto programma di appuntamenti e di attività per il coinvolgimento dei visitatori.

Domenica 23 aprile, nell'area esterna adiacente il padiglione, si è svolta la sessione di omologazione per il rilascio dei Certificati ASI a trenta moto storiche di particolare pregio e rarità tra ali di folla incuriosita dal lavoro dei commissari.

Martedì 25 aprile di scena le oltre 100 auto storiche per la prova di abilità e il gran finale con il Mini Gran Premio per bambini su auto a pedali, iniziativa benefica organizzata da ASI Solidale - Old Cars Club Unicef Italia, che ha visto la partecipazione di numerose famiglie che hanno approfittato della splendida giornata primaverile per visitare il salone.

In tutti i giorni di apertura di Expolevante, all'interno e all'esterno del padiglione ASI sono state esposte non solo auto e moto storiche dagli anni Venti all'epoca d'oro della Dolce Vita, ma anche i veicoli utilitari che hanno contribuito alla rinascita del Paese nel dopoguerra, oltre a una sezione speciale dedicata ai go-kart delle origini.

La novità di questa edizione l'esposizione di due auto storiche della Guardia di Finanza, con una Balilla splendidamente conservata, con la mitica Alfetta e una moto nel classico colore grigioverde. Inoltre, nello spazio di ASI Solidale è stata presentata l'iniziativa "Classica & Accessibile" per il motorismo storico senza barriere con l'esposizione di una Lancia Fulvia Coupé del 1972 dotata di comandi manuali adatti alla guida delle persone diversamente abili.

"La riuscita della manifestazione conferma ancora una volta il rinnovato entusiasmo dei baresi e non solo per questo evento tanto atteso in primavera - dichiara il presidente di Nuova Fiera del Levante Alessandro Ambrosi. - È stata un'occasione per stare insieme, fare comunità, per crescere tra eventi, gare, esibizioni e intrattenimento".

"Expolevante si conferma un appuntamento irrinunciabile per ASI - ha sottolineato il Presidente Scuro - perché ci permette di portare la cultura e i valori del motorismo storico tra il grande pubblico e in un contesto ideale, in una regione dove il collezionismo e l'amore per i veicoli storici sono particolarmente sentiti".

La presenza di ASI a Expolevante si conferma un connubio perfetto tra cultura dei motori, risvolti sociali e quella straordinaria forma di turismo lento promossa dal motorismo storico.



Un'iconica Alfa Romeo Giulietta Spider in uno stand all'interno del padiglione ASI.



Taglio del nastro della rassegna pugliese.



La Fiat Balilla della Guardia di Finanza.



Il Mini-GP di beneficenza pro Unicef.

“BRIXIANAMENTE”, LA VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL MOTORISMO STORICO

Può una città essere espressione di tante importanti pagine del motorismo storico e può quest'ultimo, vicendevolmente, rendere grande questa città nel mondo per il ruolo pionieristico che ha rivestito? Sì, se questa città si chiama Montichiari. È infatti questo lo spirito che, l'Historic Racing Club Fascia d'Oro, sodalizio federato ASI, ha voluto sviscerare nel bellissimo libro “Brixianamente”, una raccolta di contributi storici, aneddotici, culturali e sociali di una realtà sempre strettamente legata ai motori - qui si sono tenuti il Circuito Aereo in cui nel 1909 volò per la prima volta D'Annunzio, il primo GP d'Italia nel 1921, è nata la Coppa Florio, la prima curva parabolica (la “Fascia d'Oro”), per tanti è anni transitata immancabilmente la Mille Miglia storica - un compendio che rimanda a un'epoca d'oro ma che, tramite quest'opera corale, definita a buon diritto “riflessione e approfondimento riguardante la cultura e la memoria nel territorio”, vuole essere rimembrata e rivivere tramite rievocazioni, mostre, eventi. Nelle 150 pagine “pergamenate”

e di una elegante grafica d'altri tempi, interviste, ricordi, memorie di momenti importanti, di avvenimenti, primo fra tutti l'incontro tra D'Annunzio e Nuvolari - che era solito fermarsi in un bar sulla Strada del Circuito di Montichiari, mentre si spostava tra Mantova e Brescia e viceversa -; ma anche la vicenda curiosa e poco nota delle numerose case automobilistiche bresciane (sono state almeno una decina, capeggiate dalla celebre OM) oppure il legame, per esempio, con i Marchi Bugatti - quattro esemplari di Tipo 13 occuparono le prime quattro posizioni della categoria Voiturettes al GP del '21 e, da quel momento, il motore venne soprannominato “Brescia” - o Alfa Romeo, celebrato da 28 tavole d'autore realizzate da Andrea Curami, compianto studioso dell'auto, docente di Meccanica al Politecnico di Milano e Delegato Italiano all'International Historical Commission FIVA.

A rendere tutto più autorevole, la prefazione del grande giornalista di motori Ezio Zermiani.



“Brixianamente. Riflessione per progettare Strumento HRC per la valorizzazione della conoscenza” di Aa.Vv., Gruppo Editoriale Delfo, 150 pagine



BUON COMPLEANNO “LAMBO”!

Esattamente sessant'anni fa, il 7 maggio 1963, veniva fondata la Automobili Ferruccio Lamborghini Sas, prima denominazione di un'avventura industriale che, partendo da zero, ha rivoluzionato il mondo delle supercar creando icone di stile, tecnica e motoristica ed evolvendosi sino a diventare oggi “Automobili Lamborghini Spa”, un'azienda affermata nel mondo, che conta oltre 2000 dipendenti e che ha consegnato, nel 2022, ben 9233 vetture, un record, se parliamo di automobili esclusive e alla portata di pochi.

In occasione del “compleanno tondo”, Automobili Lamborghini ha previsto una serie di eventi, a livello internazionale, ognuno caratterizzato da una sua specificità ma tutti accomunati dal desiderio di coinvolgere clienti ed entusiasti di tutto il globo. Le celebrazioni sono iniziate con l'inaugurazione a gennaio del rinnovato Museo di Sant'Agata Bolognese e hanno avuto il suo clou nell'evento 60° Anniversario Giro con il concorso d'eleganza del 28 maggio, in piazza Maggiore a Bologna, aperto al pubblico e con ben 150 Lamborghini.

ADDIO A GIORGIO BELLIA, L'“ARTISTA-FOTOGRAFO”

Era bravo. Di più, era un fenomeno! Giorgio Bellia, torinese, fotografo-giornalista, era definito un “artista-fotografo” per le sue foto di nuovi modelli d'auto, il beniamino dei Pininfarina: di Pinin, il padre fondatore della carrozzeria e di suo figlio, l'ingegner Sergio. Com'è successo? Bellia è in vacanza in Tunisia sull'isola di Djerba, con la sua allora compagna, Marisa (bella modella-indossatrice che si occupava anche del Salone torinese dell'Abbigliamento ed è stata musa di molti suoi scatti anche a tema automobilistico). Il dottore della località balneare ha appena acquistato e ricevuto un'Alfa Romeo Giulia bianca, carrozzata Pininfarina. Bellia la vede e la fotografa con Marisa in pareo e costume rossi con disegni bianchi appoggiata lato guida: dietro di lei un po' di mare, qualche palma e sfondo sabbioso.

In Pininfarina se ne innamorano e lui diventa il fotografo prediletto, definito artista-fotografo perché i modelli o prototipi che immortalava per sfondo avevano sempre la natura o situazioni strane, come un'Alfa Romeo Duetto in un campo di nomadi, una Ferrari SWB (la prediletta di Sergio Pininfarina) con ciclista a fianco che passa e la guarda nella nebbia emiliana. Non mancano le foto di Steve Mc Queen e Marcello Mastroianni e di una Simca-Matra “Bagheera” (soprannome della “pantera nera” citata da Rudyard Kipling nei suoi Libri della Giungla): la fotografò con una modella di colore sdraiata sul tetto. La sua era un'arte che univa estro e meticolosità: per preparare ed eseguire un solo scatto, ci poteva volere anche una giornata intera.

Giorgio è mancato a fine aprile scorso, a 88 anni compiuti a febbraio. Nel 2019 una bella mostra al Museo dell'Auto di Torino, ne ripercorse la carriera.



Auto futuriste e modelle in abiti Haute Couture erano il suo binomio preferito.

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

LA PASSIONE DIVENTA INVESTIMENTO: SCOPRI LA POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTO CON RUOTE DA SOGNO



La passione per le auto e moto d'epoca è sempre stata uno dei più grandi veicoli di memoria storica al mondo. Testimoni dell'evoluzione della società e del progresso economico, racchiudono nell'anima degli appassionati ricordi e storie, ma anche emozioni e sensazioni. Che siano d'epoca o più recenti, esse continuano a delineare in modo chiaro il loro futuro, oltre ad essere sempre più richieste e ricercate in tutto il mondo.

Ruote da Sogno, che conosce bene le emozioni che un'automobile o una moto possono trasmettere, si destreggia al meglio in questo ampio mercato, in grado di offrire numerose opportunità sia sul piano finanziario che ludico. Da diversi anni, infatti, le automobili da collezione appartengono alla Top 5 dei beni di lusso con il più alto rendimento.

Proprio in quest'ottica, nel cuore della MotorValley Emiliana, nasce nel 2016

Ruote da Sogno: un'idea imprenditoriale visionaria di Stefano Aleotti, il quale ha saputo combinare competenza e passione con un pizzico di follia, dando alla luce un mix avvincente di più di 270 auto e 400 moto, ed eventi che ogni giorno animano lo showroom di oltre 10.000 m² e la sua officina, vero cuore pulsante di tutta l'azienda.

La peculiare realtà di Ruote da Sogno è diventata, in pochi anni, un punto di riferimento in Italia ed in Europa nei servizi legati alle automobili e moto d'epoca: scouting, consulenza, finanziamenti, conto vendita e compravendita. Il mutamento dell'economia mondiale ha portato Ruote da Sogno ad analizzare attentamente i movimenti del mercato collezionistico, cogliendo nuove sfide e opportunità: comprendere le esigenze dei clienti e differenziare il proprio prodotto, affacciandosi oltre confine. Nasce così lo scorso



agosto Ruote da Sogno US Corporation a Miami in Florida, per operare all'interno del mercato statunitense ed approfittare delle sinergie in un'area in cui il collezionismo è di altissimo livello. Per poter ampliare la propria portata anche in territorio nazionale, a maggio 2023 inaugurerà a Firenze la prima filiale di Ruote da Sogno: un servizio di pregio riservato ad automobili estremamente di nicchia, supportato da una consulenza specializzata di figure di riferimento che da decenni operano nel settore del collezionismo di alta fascia. La sede di Firenze sarà anche un polo logistico che permetterà a Ruote da Sogno di dialogare più facilmente con il Centro e Sud Italia.

L'espansione del mercato per Ruote da Sogno è anche di tipo strategico: ampliare i servizi a disposizione dei propri clienti è un punto cardine nei progetti a lungo termine dell'azienda. Grazie all'accordo con CA Auto Bank, Ruote da Sogno propone il finanziamento sull'acquisto di automobili e moto indipendentemente dall'anno e dal valore, siano esse d'epoca, Youngtimer o moderne. Questa novità, disponibile sia per privati che aziende, apre le porte ad infinite possibilità in un momento in cui l'automobile si conferma sempre di più come un solido asset di investimento. In un periodo in cui è infatti difficile capire come e dove destinare i propri risparmi, decidere di investire nel settore delle auto e moto da d'epoca significa seguire la passione per i motori ed anche la passione per il successo.

Dalle analisi di mercato, si evidenzia come il valore delle auto d'epoca sia triplicato nel 2018 rispetto al 2005, confermando le incredibili prestazioni finanziarie.

Prendendo come esempio due tra i modelli più rivalutati, Jaguar E-Type 3.8 Roadster ha subito nel 2023 un aumento del suo valore pari a +50% rispetto al 2018, specialmente per gli esemplari della prima serie definiti "flat floor". Prendendo in considerazione una vettura più recente, come la Ferrari 348, sia la versione TS che TB hanno quasi raddoppiato il suo valore rispetto al 2019. Investire nel settore delle automobili d'epoca oggi è un ritorno sicuro nel medio-lungo periodo. Ruote da Sogno rende accessibile a tutti questa opportunità, offrendo ai propri clienti diverse soluzioni finanziarie, tra le quali quella di poter dilazionare nel tempo l'investimento, trasformando la rivalutazione del proprio acquisto in un valore economico quantificabile. Un aspetto molto importante da non sottovalutare è che il valore delle auto d'epoca aumenta anche attraverso il loro utilizzo, senza dimenticare le ridotte tassazioni da sostenere se confrontate con altri beni di investimento. Insomma, un vero e proprio guadagno tangibile e fruibile.

L'obiettivo di Ruote da Sogno è quello di sfidare i trend di mercato con delle strategie d'avanguardia, distinguendosi dai competitors. Il 2022 ha dato conferma di come gli sforzi di tutto il Team siano stati ripagati ben oltre le aspettative, fornendo lo stimolo necessario per affrontare un 2023 ancora più florido. ■



DEFENDER CLASSIC ISLAY EDITION: LA LAND ROVER CHE CELEBRA LA TERRA DEL WHISKY



La Classic Defender Works V8 Islay Edition rende omaggio all'isola dove, secondo le testimonianze più accreditate, nacque il nome Land Rover: l'AD Spencer Wilks che ivi passava le vacanze, mentre testava un prototipo nel 1947, incontrò un guardiacaccia, Ian Duncan, che gli disse: *"questa deve essere la nuova auto per la terra!"*: appunto, "Land Rover".

La divisione Land Rover Classic ha svelato la sua prima edizione speciale su base Defender, la Classic Defender Works V8 Islay Edition. L'edizione celebra sia Spencer Wilks, amministratore delegato della Rover Car Company e uno dei fondatori di Land Rover, sia l'isola di Islay, in Scozia, dove è nato il nome Land Rover e dove il manager trascorreva le sue vacanze. La tenuta "Laggan" sull'Islay era utilizzata per testare i prototipi e nel 1947, mentre Wilks guidava la sua Rover pesantemente modificata su un terreno particolarmente difficile, un guardacaccia della tenuta osservò che quella doveva essere una "Land Rover", dando così origine al nome.

La Classic Defender Works V8 Islay Edition si ispira alla Land Rover Serie Ila di Spencer Wilks, oggi nella collezione Land Rover Classic. Basata sulle stesse specifiche tecniche del Classic Defender Works V8, la Islay Edition è alimentata da un motore a benzina V8 da 5 litri da 405 CV abbinato a una trasmissione automatica ZF a otto velocità. Ognuna è completamente restaurata, riprogettata e aggiornata, utilizzando veicoli prodotti dal 2012 al 2016. Ogni veicolo, accuratamente realizzato e assemblato a mano, offre una proposta unica ai clienti più esigenti alla ricerca di una Defender classica da collezione davvero lussuosa, progettata in modo completo direttamente dal produttore originale. La Works V8 Islay Edition sarà limitata a 30 esemplari, tutti

Station Wagon, dei quali 17 disponibili a passo corto 90 e 13 disponibili in versione a sette posti 110. La Classic Defender Works V8 Islay Edition è in tinta Heritage Grey - ispirata alla vernice Mid Grey del veicolo originale di Wilks - con tetto a contrasto e ruote in acciaio, entrambi rifiniti in Limestone. Esclusiva per la Works V8 Islay Edition è la grafica laterale "GXC 639C" - l'immatricolazione della serie Ila di Wilks - che fornisce un sottile cenno al veicolo che ha ispirato questa versione della Defender classica per eccellenza.

Gli interni sono il luogo in cui più forte è il richiamo all'Isola: rivestimenti in pelle Windsor Ebony e tessuto Tweed, materiali che richiamano l'artigianalità della zona, famosa anche per la produzione di Scotch Whisky, accennato dai colori viola dell'erica e giallo della torba, mentre il vano fra i sedili cela due vassoi in quercia forniti dalle botti di Whisky della distilleria Kilchoman (azienda fondata dalla nipote di Wilks). I dettagli dell'impiallacciatura in legno di quercia si estendono al pavimento del vano di carico: questa particolarità, ben rifinita e resistente, soddisfa gli stessi rigorosi standard di qualità e ingegneria utilizzati sulle ultime Range Rover di serie. Accanto alla leva del cambio c'è una targa che descrive in dettaglio la storia del nome Land Rover.

Avrà un prezzo tra le 230.000 e le 245.000 sterline.

Con la Land Rover Serie Ila di Spencer Wilks, oggi nella collezione Land Rover Classic.



I particolari in legno di quercia delle botti della distilleria Kilchoman.



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



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



1 LUGLIO 2023

LEGNAGO

VERONA

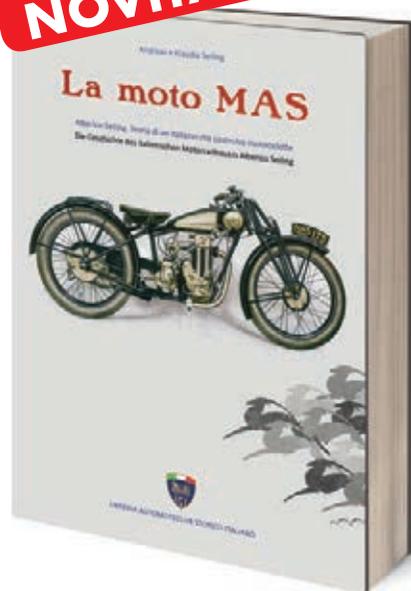
Manifestazione
a calendario ASI

"Manovella d'Oro 2019"
"Encomio 2021"



Info: 349 8547045
veterancarclublegnago@yahoo.it

NOVITÀ



LA MOTO MAS

€ 38

Alberico Seiling. Storia di un italiano che costruiva motociclette

Andreas e Klaudia Seiling

Pag. 304 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Foto e documenti originali a colori e b/n
Testi in italiano e tedesco

Alberico Seiling fu uno dei più celebri costruttori di motociclette nell'Italia degli anni '20 e '30. Le moto MAS brillarono in gare di regolarità ottenendo straordinari successi in numerose competizioni, tra queste le 16 medaglia d'oro conquistate alle International Six Days (ISDT). Un nome che è un impegno. Il nipote tedesco, Andreas Seiling, racconta insieme a sua moglie la vita di quest'uomo eccezionale in un mix di dettagli tecnici e storia familiare che è avvincente ed emozionante al tempo stesso. Il volume comprende anche tutti i dati tecnici dell'intera produzione delle moto MAS, con un corollario di documenti originali e, per la maggior parte, inediti. Il libro, in lingua italiana e tedesca, sarà accolto con entusiasmo dai MASSisti italiani ma anche dagli appassionati di moto in Germania e nel resto del mondo.

FIAT RITMO - La Rivoluzionaria

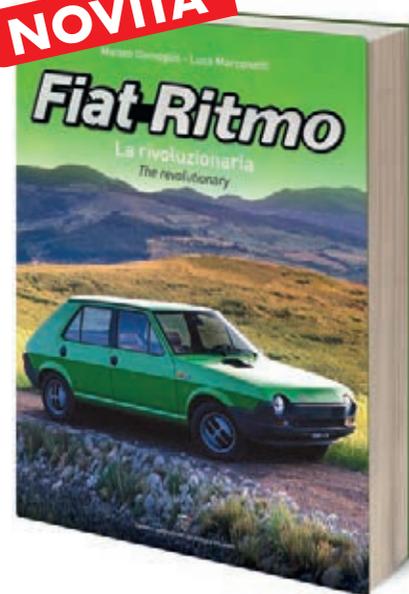
€ 40

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.

NOVITÀ



LMX SIREX - Sportiva d'autore

€ 42

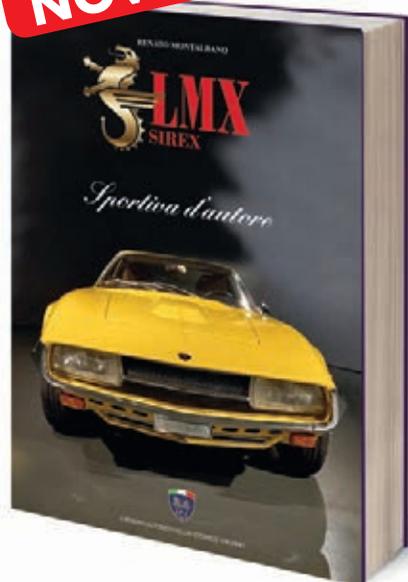
Renato Montalbano

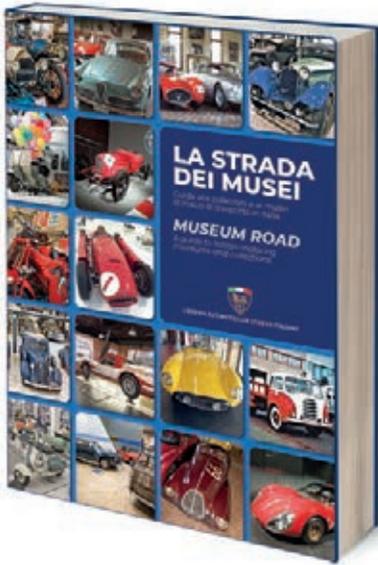
Pag. 336 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Oltre 400 foto, disegni e documenti a colori e b/n - Testi in italiano e inglese

Una vettura rarissima, inespugnabilmente 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.

NOVITÀ





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

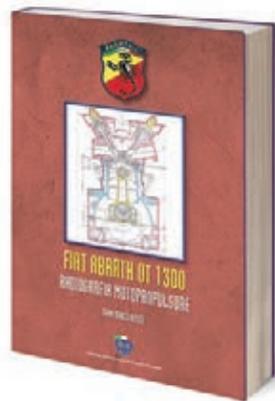
La "Strada dei Musei" è un'anteprima editoriale dell'Automotoclub Storico Italiano perché mai prima era stata realizzata una ricerca per dare luce ai Musei e alle Collezioni del motorismo e della mobilità. In questo volume - frutto di otto anni di ricerche della Commissione Storia e Musei di ASI - sono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

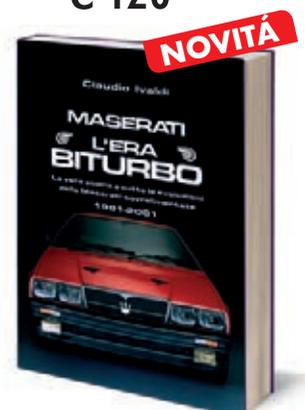
Nell'autunno del 1964 in Abarth ci ponemmo la questione su come continuare a gareggiare nella classe GT1300 del Campionato Mondiale Marche, visto che i rapporti con la Simca erano stati sospesi e il sig. Abarth aveva ripreso la collaborazione con FIAT. La risposta, tecnicamente più logica, venne data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





1000 Km di Monza 1970. Pescarolo con la vettura numero 37 insegue il compagno di squadra Jean Pierre Beltoise con la Matra MS 650 dotata di un inedito alettone anteriore.

MONSIEUR LE MANS

HENRI PESCAROLO È L'UNICO PILOTA AL MONDO CHE HA PARTECIPATO PER TRENTATRÉ VOLTE ALLA LEGGENDARIA '24 ORE' FRANCESE VINCENDONE QUATTRO EDIZIONI: 1972, 1973, 1974 E 1984.

di Danilo Castellarin



Henry Pescarolo e Gerard Larrousse vincitori della 24 Ore di Le Mans nel 1974 con la Matra-Simca.

«Il 16 aprile 1969 ero in prova a Le Mans e sul rettilineo dell'Hunaudières la mia Matra 640 si alzò col muso per mancanza di aderenza, certamente un problema aerodinamico. Fu molto sgradevole e finii in coma con fratture alle vertebre». Parla Henri Pescarolo, l'unico pilota al mondo che ha partecipato per trentatré volte alla leggendaria '24 Ore' francese vincendone ben quattro edizioni: 1972, 1973, 1974 e 1984. Nel 1967 un analogo incidente a Le Mans aveva causato la morte di Roby Weber, sempre su Matra Sport. Paura? «Nemmeno per sogno, l'anno dopo, nel 1970, ero di nuovo in pista, al volante della Matra F1 e riconquistai il titolo di campione di Francia». E l'anno prima, nel 1968, sempre a Le Mans, sotto la pioggia battente, Pescarolo fu protagonista di un'altra memorabile impresa. In piena notte la sua Matra, guidata in quel

momento dal coéquipier Johnny Servoz-Gavin è seconda dietro la Ford di Rodriguez-Bianchi. Si rompe il tergicristallo e Servoz-Gavin si ferma ai box. «Io stavo riposando su un lettino pieghevole e quando Jean-Luc Lagardère mi chiese se me la sentivo di guidare comunque, non esitai un secondo. Le condizioni meteo erano terribili e ad ogni giro pensavo che poteva essere l'ultimo perché quando raggiungevo un'auto riuscivo a vedere solo vagamente le luci rosse posteriori e non capivo se stesse andando a destra, a sinistra o se restava al centro. Se prendevo il lato sbagliato per sorpassarla, finivo nell'erba bagnata dalla pioggia e poi tra gli alberi». Peccato che a tre ore dalla fine, quando il secondo posto sembrava certo, una foratura a Mulsanne privò Pescarolo della gioia del podio.

Quando ascolti ricordi di questo tipo pensi che il tempo, l'età e gli anni trascorsi, portino, come spesso succede, ad un approccio più cauto col rischio. Non sempre è così. Non per tutti almeno. Parlando di sicurezza ecco il pensiero del campione francese: «Non si può inseguire la sicurezza cambiando i circuiti. Una scorciatoia di qua, una piazzola di là. Siamo forse in autostrada? Innanzi tutto un incidente non avrà conseguenze meno gravi se l'auto esce a 330 invece che a 380. E poi l'abilità degli ingegneri deve essere quella di studiare auto che si adattano ai circuiti nel migliore dei modi, non il contrario, e cioè modificando le piste. Questa è follia pura. Se un'auto decolla in rettilineo, la domanda corretta dei progettisti deve essere: 'Perché ho disegnato una pattumiera?' E non: 'Perché non cambiate il circuito?'. In Formula 1 hanno fatto così e oggi tutti i Gran Premi sono uguali. Le gare sono senza personalità. Sembrano tornei di kart».

Ecco spiegata la differenza fra un campione e un uomo normale, entrambi essere umani, eppur separati da quel sottile confine che divide due dimensioni: una ancorata sulle regole della ragione, della prudenza, della programmazione, l'altra regolata dalla sfida, qualche volta dalla temerarietà. La conferma di questo modo di vedere le cose arriva da un'altra considerazione di Pescarolo: «Le Mans era l'unico circuito al mondo, insieme a Indianapolis, che permetteva alle auto da corsa di superare i 400 orari. Ora non è più così. Hanno rallentato il rettilineo di Hunaudières con due chicanes, hanno ridisegnato molte curve, hanno perfino piattato l'asfalto della 'bosse des Hunaudières' (la famosa irregolarità a forma di dosso, considerata prova iniziatica dai vecchi piloti per le reazioni imprevedibili delle vetture lanciate al massimo - ndr). È giusto tutto questo? Per me no, non è giusto. Io penso che tutti i piloti amino il rischio, altrimenti avrebbero scelto di fare danza classica. Quando correvo tutte le domeniche sapevo che avrei potuto uccidermi. Ho sempre detto a me stesso e a mia moglie Madie che mi ha seguito in tutta la mia lunga avventura, che preferivo vivere intensamente, se necessario non molto a lungo. E che se avessi potuto scegliere, avrei preferito finirla a 260 su una bella auto da corsa, piuttosto che in un letto di ospedale».

La storia sportiva di Pescarolo inizia nel 1964, a 22 anni di età. Frequentava il terzo anno alla facoltà di Medicina ma grazie all'operazione gioventù promossa dalla Ford France, ottenne un ingaggio della Matra e nel 1965 iniziò a partecipare alle corse di Formula 3. L'anno dopo, il 1966, era già nello schieramento della 24 Ore di Le Mans.

Com'era Le Mans in quell'epoca? «Non c'erano vie di fuga, scappatoie le chiamo io, protezioni o guard-rail. In compenso

c'erano case, alberi, pali della luce. E molto buio. Mi consegnarono la Matra-Brm 2000 all'ultimo momento e mi ritrovai lanciato sull'Hunaudières in allegra compagnia. Vedevo sopraggiungere alle mie spalle le Ferrari P3 quattromila di Bandini, Surtees, Scarfiotti, Parkes, Guichet che lottavano per segnare il tempo migliore e viaggiavano a 330, 340 ad almeno cento chilometri orari più di me che non ero esattamente fermo, visto che avevo un otto cilindri Brm. Non parliamo poi dei settemila Ford, con al volante gente del livello di Amon, Gurney, Andretti, McLaren che mi piombavano addosso con gli abbaglianti sgranati. La sequenza era questa: guardavo lo specchietto e non vedevo nessuno, un secondo dopo li avevo dietro. Non sapevo più da che parte girarmi...»



Sopra, Pescarolo ai box della 24 Ore di Sebring 1970 che ha concluso al 5° posto insieme a Johnny Servoz-Gavin. Sotto, Pescarolo intervistato da Castellarin.



ASI MOTOSHOW 2023

FESTA INTERNAZIONALE DELLA MOTOCICLETTA



Fedele alla sua formula, Anche l'edizione numero 20 di ASI MotoShow ha ottenuto il grande successo di partecipazione e pubblico degli anni scorsi, con più di 800 motociclette a dare vita a una grande esibizione dinamica sul circuito di Varano de' Melegari.

Da venerdì 12 a domenica 14 maggio è stata grande festa nei paddock e in pista, con la consueta voglia di incontrarsi per con-

dividere una grande passione e arricchire la propria conoscenza in materia di 2 ruote. La gara non si svolge in pista, ma nella grande esposizione del paddock, nella quale si cerca di primeggiare per rarità, conservazione e originalità del proprio mezzo. Ad arricchire il tutto la presenza di numerosi campioni, molti dei quali veri e propri aficionados. Correre in moto fa bene alla salute. Così, almeno, sembra, visto che a questa edizione di ASI

A VARANO DE' MELEGARI OLTRE 800 MOTOCICLETTE HANNO SFILATO IN PISTA
 NELLA 20ª EDIZIONE DELLA KERMESSE ORGANIZZATA DALL'ASI.
 LA PRIMA VOLTA DI FRANCO UNCINI E MARCO MELANDRI.

di Roberto Valentini - foto Enrico Schiavi



Moto storiche da competizione in pista nella loro parata: l'essenza di ASI MotoShow.

Motoshow si sono presentati alcuni campioni ultranovantenni, ancora in perfetta forma, come Paolo Campanelli e Vittorio Zito, entrambi nati nel 1931.

Quest'anno è intervenuto per la prima volta Franco Uncini, libero dal gravoso impegno di supervisor della sicurezza della Moto GP, che ha ritrovato la Suzuki 500 con la quale ha conquistato il Mondiale 500 nel 1982. Proprio la Suzuki è intervenuta con un

proprio stand e con il suo vicepresidente Toru Oyama a testimonianza del grande interesse che l'evento dell'ASI continua a suscitare. Presente anche quest'anno Yamaha Classic, con Carlos Lavado, ormai "cliente fisso" della kermesse e grande animatore delle dispute da paddock, così come Gianfranco Bonera, Eugenio Lazzarini e Pierpaolo Bianchi ai quali, quest'anno, si è unito per la prima volta Marco Melandri. ➤



Sopra, il taglio del nastro della 20ª edizione.
A sinistra, divertimento in pista per Werner Wolff con una Rudge Ulster 500 del 1936.



Anche le sottocanna sanno dare spettacolo: qui una Ariel, marchio molto presente alla rassegna emiliana.



Molto particolare la Mars AZO del 19...



La rassegna espositiva all'interno del tendone ASI.

I campioni hanno ritrovato le stesse moto portate ai successi iridati nelle rispettive epoche: Melandri in sella all'Aprilia 250 del mondiale 2002, Uncini sulla Suzuki RG Gamma 500 del titolo 1982, Lavado con la Yamaha 250 TZ che lo portò ai trionfi nel 1983 e 1986, Lazzarini ha inforcato la Benelli 250 del 1969 e Bianchi un'altra Yamaha. Molto ricco il programma dell'evento, che ha intrattenuto le migliaia di appassionati intervenuti, con una serie di talk show e presentazioni che hanno abbracciato tutte le epoche rappresentate, dalle centenarie - con modelli interessanti per la loro originalità tecnologica - alle più convenzionali sottocanna, per poi mostrare, decennio dopo decennio, il progresso tecnico fino quasi ai giorni nostri.

Molte le iniziative sotto il tendone ASI nel paddock, con incontri sempre molto seguiti e la presentazione di due libri. Alla Yamaha TZ, "La moto da corsa democratica", è stata dedicata l'ultima conferenza del weekend ospitata nello spazio ASI al centro del paddock, dove si sono susseguiti momenti di incontro e approfondimenti culturali. Dal talk "Gilera versus Guzzi: fu vera rivalità?" ai "Misteri di Marama-Toyo"

(colui che portò lo "speedway in Italia all'alba del '900), fino alle presentazioni dei nuovi libri "Valentino Rossi, l'importante è divertirsi", con l'autore Nico Cereghini per Giorgio Nada Editore, e "La moto MAS" che illustra la storia ormai centenaria della fabbrica fondata nel 1923 da Alberico Seiling (Libreria Automotoclub Storico Italiano).

NOVITÀ NELL'INTERGRUPPO PARLAMENTARE MOTORISMO STORICO

L'anno scorso l'ASI MotoShow aveva visto l'esordio sul territorio dell'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici, che quest'anno ha cambiato denominazione diventando Intergruppo Parlamentare Motorismo Storico e il suo creatore e animatore, Giovanni Tombolato ha ceduto la presidenza alla senatrice Elena Murelli, assumendo però il ruolo di presidente onorario. L'annuncio è avvenuto nel corso dell'inaugurazione di ASI MotoShow, alla quale sono intervenuti, oltre al presidente dell'ASI Alberto Scuro, ai vicepresidenti Agnese Di Matteo e Ugo Gambardella, anche l'onorevole ...



Sopra, la squadra corse Laverda prima dell'esibizione in pista. Tra i centauri anche il presidente dell'ASI, Alberto Scuro, in sella a una delle celebri "arancioni".
Presenti anche la FIVA e Auto e Moto d'Epoca (Bologna 2023).

A fare gli onori di casa il sindaco di Varano de' Melegari, Giuseppe Restiani che ha ribadito il grande legame della cittadina mettendo a disposizione il Castello Pallavicino e i locali della pro-loco per le serate di venerdì e sabato.

Anche se la pioggia ha impedito la consueta parata dei campioni della domenica, la manifestazione ha ugualmente soddisfatto i partecipanti che, comunque, hanno avuto l'opportunità di girare in pista il venerdì pomeriggio e il sabato.

In ogni caso il pubblico ha potuto ammirare, esposte nel paddock e in azione sul tracciato, oltre 700 moto storiche in rappresentanza di ogni epoca e tipologia, dai "cinquantini" alle regine del motomondiale. Una folta pattuglia di moto storiche e moderne provenienti dagli autocentri territoriali della Polizia Stradale e delle Questure ha dato il via alla festa dei motori che per tre giorni ha animato l'autodromo.

Interessanti e molto seguite le mostre e le parate. Da quella delle Ducati in onore dei suoi recenti trionfi sportivi a "le Ragazze del Sol Levante" con oltre 100 iconiche moto giapponesi in pista (Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Honda...); i 100 anni di produzione motociclistica BMW; le incredibili Moto Guzzi da gran premio, dalle bicilindriche degli anni '30 fino alla mitica "8 cilindri"; le irruenti "125" degli anni '80 e '90 e gli spensierati "cinquantini". Non sono mancate le "centenarie", con esemplari di fine '800 come il quadriciclo Chizzolini del 1897, in assoluto il veicolo più datato presente alla manifestazione. Come sempre a decretare il successo della manifestazione è stata la massiccia e appassionata presenza di Club, che si sono superati nel portare i modelli più ricchi di storia creando un museo dinamico unico nel suo genere in Italia, apprezzato anche dagli stranieri che sono intervenuti numerosi.

LA SUZUKI CON FRANCO UNCINI E LA SUA RG GAMMA 500

Sempre molto frequentato lo stand che la Suzuki ha allestito nel paddock, esponendo in primissimo piano la Suzuki RG Gamma con cui Franco Uncini vinse il campionato nel 1982, e la Legend GSX-R1000R livrea realizzata per celebrare la vittoria. In una area dedicata c'erano le ultime novità: la street fighter GSX-8S e le ultime due declinazioni sport enduro tourer, la V-Strom 1050DE e la V-Strom 800DE. Per la Suzuki e Franco Uncini è stata la prima partecipazione ad ASI MotoShow e l'accoglienza è stata davvero molto calorosa, con tanti appassionati presenti all'arrivo del campione, che si è tenuto a lungo a parlare con i suoi fans durante il weekend.

A conferma del grande interesse della Casa giapponese per l'evento ASI, è intervenuto e ha partecipato assiduamente a tutte le fasi delle tre giornate, il vicepresidente di Suzuki Italia, Toru Oyama, entusiasta della passione che ruota intorno alle motociclette storiche: "per Suzuki l'heritage è importante - ci conferma Oyama - e la nostra presenza qui lo dimostra. L'anno scorso abbiamo festeggiato i 70 anni di Suzuki nel settore moto e lo facciamo tuttora ricordando la nostra storia e i nostri successi commerciali e sportivi."

Alla sua prima esperienza di ASI MotoShow, come considera la manifestazione: "Non ero mai stato a questo evento e, sinceramente, non mi aspettavo ci fosse così tanta gente appassionata e competente. Sono stato ad altri eventi simili, ma qui c'è tanta partecipazione, ci sono tante motociclette uniche e interessanti e un'atmosfera festosa".

Una delle prerogative di ASI MotoShow è l'incontro tra i piloti e le loro motociclette del passato, quelle con cui hanno corso e vinto. Anche voi avete contribuito. "Sì. Per noi è stata straordinaria la presenza di Franco Uncini, che ha rivisto la RG Gamma con cui ha conquistato il Mondiale nel 1982. È stato emozionante sentire dalla sua voce il racconto delle sue stagioni nella moto GP, gli aneddoti che lo hanno reso campione".

All'epoca Suzuki aveva celebrato il titolo iridato realizzando una versione stradale della moto da corsa, la Legend GSX-R1000R livrea, anch'essa esposta nel vostro stand. È stato un valore aggiunto che dimostra come per la nostra azienda il nostro passato sia importante e venga considerato anche nella produzione attuale".

La pioggia non ha frenato l'entusiasmo degli appassionati che hanno visitato lo stand della Casa giapponese.



Franco Uncini firma autografi ai suoi fans



Il vicepresidente di Suzuki Italia, Toru Oyama insieme ad Alberto Scuro.

LE PAUSE CULTURALI GRANDI PROTAGONISTE ALL'ASIMOTOSHOW

NICO CEREGHINI, SI DIVERTE AD ASIMOTOSHOW

A cura di Tommaso Valinotti

“Oggi sono in borghese” mette subito le mani avanti Nico Cereghini. Che lo scorso anno aveva partecipato ad ASI MotoShow scendendo in pista alla sfilata dei campioni. Il centauro-giornalista è presente ad Asi MotoShow per presentare la sua ultima fatica letteraria “Valentino Rossi l'importante è diversi”. Cereghini, nel 1981 aveva proposto un volume “Lucchini, campione” e negli anni seguenti redatto degli annuari sulle stagioni motociclistiche e dieci anni fa un libro dal titolo: “Casco in testa e ben allacciato” che era lo slogan con cui chiudeva i suoi interventi televisivi a Gran Prix. “Ho sempre avuto la passione del disegno di vignette che nel tempo si sono raffinate ed evolute. Erano pubblicate su riviste specializzate come ‘Tuttomoto’ e ‘Rider’”. Per trasformarle in un libro c'è voluta la complicità, o meglio la spinta, di una donna, la moglie. “Un giorno Pia mi disse: mettile insieme, aggiungici un testo che le unisca e le contestualizzi e il libro è pronto” e così è stato. Il libro

racconta, con un testo agile a corredo delle 40 vignette presenti, la carriera di Valentino Rossi, dalle prime gare del 1996 fino a quando “Il Dottore” ha appeso il casco al chiodo lo scorso anno. La satira c'è e si vede, alcune sono buoniste, altre hanno quel pizzico di cattiveria che dà sale ai tratti di penna e colore. Soprattutto si vede la stima di Cereghini nei confronti di Valentino. “Ho conosciuto Valentino che avrà avuto sette o otto anni; quel giorno girava sulla pista delle minimoto a Rozzano, accompagnato da papà Graziano, con cui ho corso e di cui sono amico. Andava più forte a piedi che in moto perché era sempre a terra. Vedendolo quel giorno non ho pronosticato il futuro del grande campione che sarebbe stato. Ero sicuro, invece, che sarebbe entrato nel mondo delle corse. In qualità di figlio di Graziano Rossi era scontato, ma non immaginavo diventasse così grande. Anche se fin da allora si interessava di tutto ed era già un simpatico casinista”. Parlare di Rossi significa



infilarsi nell'eterna diatriba su chi sia stato il più grande motociclista di tutti i tempi. "Credo che i grandi del passato sarebbero vincenti anche oggi. Agostini ha vinto allora e vincerebbe oggi. Mike Hailwood ha vinto negli anni Sessanta e sarebbe molto competitivo oggi. A questo proposito credo che Hailwood sia addirittura più grande di Agostini perché ha vinto quando era giovane, quando è tornato a correre e su tutte le piste. Valentino è un grande perché ha vinto tantissimo, contro moltissimi avversari che ha incrociato nel corso della sua carriera. E poi ha portato quella grande ventata di novità comunicativa nel mondo



delle corse in moto. Marquez più grande di Valentino? Forse tecnicamente, ma non ha la capacità di trasporto verso il pubblico di Valentino, che assieme a Hailwood considero il più grande di tutti i tempi". Nel corso della sua decennale carriera (anche) da vignettista Cereghini qualche grana l'ha avuta. "Max Biaggi mi ha fatto scrivere un paio di lettere dagli avvocati ai tempi delle sue sfide con Rossi. Ma poi tutto si è risolto. E ho una grande stima per Biaggi, non dimentichiamoci che è un pilota che ha vinto quattro mondiali nei Gran Premi e due in moto GP". Ovvio.

Il sabato pomeriggio, nonostante la pioggia battente, la presentazione del suo libro è diventato un momento di grande condivisione, grazie anche alla presenza del grande Marco Melandri, di Andrea de Adamich e Genesio Bevilacqua, responsabile della collezione "Moto dei Miti". Ne sono scaturite delle interessantissime discussioni, e confronti sul passato della Moto Gp, sul campionato Superbike e soprattutto sulla tecnica delle motociclette. Marco Melandri ha ricordato e condiviso molti momenti della sua carriera, con aneddoti inediti e divertenti, e questa incredibile chiacchierata fra campioni e piloti è diventato uno straordinario momento culturale per gli appassionati di motociclismo.

"Valentino Rossi. L'importante è divertirsi!" di Nico Cereghini (testo e vignette), Giorgio Nada Editore, testo in italiano, 40 vignette a colori, 190 pagine, 19,00 €

L'INTERVISTA

SERTUM, UN ROMBO CHE SPRIZZA BOLLICINE

Nonostante le giornate di pioggia, inframmezzate a "comparsate" di sole che asciuga asfalto e abiti, il paddock di Varano è permeato dal rombo dei monocilindrici quattro tempi delle moto più datate fino all'urlo dei quattro cilindri di moto come le più moderne MV o Yamaha da competizioni. Non è raro che ad accompagnare queste sinfonie vi sia lo schiocchio di un tappo di spumante, come è successo alle 15.28 di sabato presso lo stand del Registro Sertum. Per festeggiare la prima messa in moto di una Sertum 250 VT Sport del 1937. Senza nascondere un pizzico di emozione Angelo Piazza, commissario tecnico ASI per i modelli Sertum spiega. "È la prima volta che la metto in moto dopo un restauro che ha coinvolto soprattutto la meccanica. Ho impiegato quindici giorni solo a sistemare il cerchio anteriore, perché il mio è un restauro che vuole essere più conservativo al massimo (e infatti a livelli di estetica, il prossimo passo, si faranno tantissimi lavori, ma tutti in punta di penna, per conservare il fascino vissuto della moto), che seguo personalmente a casa mia dove ho una piccola officina attrezzata anche di tornio e fresa". Grande emozione per questo dodicesimo gioiello della sua nidiata, ma che non raggiunge la soddisfazione di quando ha messo in moto una Sertum VT del 1948 che fa bella mostra di sé nello stand. "Avevo l'albero motore storto e tutti mi dicevano che dovevo buttarlo e cercarne uno per sostituirlo. Ho lavorato duramente in officina e oggi gira, con il suo motore originale, che è una meraviglia". Solo il miglior spumante può festeggiare simili occasioni.



IL MITO DELLE MOTO MAS

Alberico Seiling fu uno dei più celebri costruttori di motociclette nell'Italia degli anni '20 e '30. Le moto MAS brillarono in gare di regolarità ottenendo straordinari successi in numerose competizioni, tra queste le 16 medaglie d'oro conquistate alle Internazionali Six Days (ISDT). Un nome che è un impegno. Il nipote tedesco, Andreas Seiling, racconta insieme a sua moglie la vita di quest'uomo eccezionale in un mix di dettagli tecnici e storia familiare che è avvincente ed emozionante al tempo stesso. Il volume comprende anche tutti i dati tecnici dell'intera produzione delle moto MAS, con un corollario di documenti originali e, per la maggior parte,

inediti. Il libro, in lingua italiana e tedesca, è stato accolto con entusiasmo dagli appassionati del marchio italiani ma anche dagli appassionati di moto tedeschi e non presenti all'evento. L'incredibile ed unica documentazione che viene riportata nelle oltre 300 pagine del libro è assolutamente necessaria per conoscere la storia del marchio ma, soprattutto, per rendersi conto del grande valore storico di questo marchio e delle motociclette incredibilmente moderne per l'epoca. Oltre a questo, il volume è anche un ottimo supporto per chi possiede una moto Mas e vuole restaurarla o conservarla nel modo più originale possibile.



"La moto MAS. Alberico Seiling. Storia di un italiano che costruiva motociclette" di Klaudia e Andreas Seiling, testo in italiano e tedesco, foto b/n e colori, 304 pagine, 38,00€



L'INTERVISTA



CINZIA BOGONI, DNA DI FAMIGLIA

È alla guida di una delle moto più vecchie di ASI MotoShow 2023, una Singer del 1901 (stesso nome ma neppure parente dell'azienda che costruisce macchine per cucire) e poi la si ritrova su una Ducati Scrambler di settant'anni più giovane. Cinzia Bogoni è una delle quote rosa presenti e molto attive nella kermesse parmense. "Per un lungo periodo le moto non sono state al centro della mia vita, essendo orientata verso altri interessi. Poi non ho potuto sfuggire al DNA di famiglia (è figlia di Vittorio Bogoni che da sempre cura le moto centenarie di Osvaldo Faustini) perciò verso i 25 anni di età anche la moto è entrata nella mia vita e ho cominciato ad apprezzare il viaggiare in moto, muovendomi con una BMW 800 FS che ho dovuto abbandonare quando è nata mia figlia Nori. Entrare a far parte del gruppo delle Centenarie (la sua è per anzianità la terza moto presente a Varano superata da una Automoto delle poste francesi del 1898 e Triciclo Rochet del 1900) è stato un coinvolgimento del gruppo di amici che portano ai raduni questi mezzi stupendi. La Ducati è una moto di famiglia, è agile, snella, maneggevole e dà una bella sensazione di guida. Ed è stato logico venire a Varano con entrambe le moto, manifestazione che mi piace molto a cui partecipo dal 2019". In attesa di tornare a cavalcare quotidianamente una motocicletta su strada, con la quale muoversi in libertà.

L'INTERVISTA

ELVIRA DAL DEGAN, PASSIONE CENTENARIA

È una delle colonne del Gruppo delle Centenarie, le moto con più di un secolo nelle ruote che, non solo a Varano, attirano la curiosità e spesso lo stupore degli appassionati. Elvira Dal Degan è presente ad ASI MotoShow 2023 con il suo quadriciclo Peugeot, classe 1902, con cui scende in pista e spesso porta a passeggio per il paddock qualche amico o appassionato. "Il mio ingresso nel mondo della moto non fu facile. Ho un gemello, Andrea, cui mio padre consentiva di avere un motorino ma alla figlia femmina no". Ma contro il destino non si può andare ed Elvira incontra il marito Osvaldo Faustini, appassionatissimo di moto storiche, in particolar modo proprio di quelle moto che all'epoca stavano diventando centenarie che la porta a fare un giro su una BSA Sidecar. "Un'esperienza fantastica al punto che quando sono scesa mi sono detta: mai più". L'affermazione può indurre a credere che Elvira avesse sviluppato un'avversione verso le due ruote (tre o quattro secondo i casi). In realtà quei pochi metri l'hanno convinta a non voler più essere semplice passeggera, ma tenere il manubrio fra le mani. "La mia prima moto fu una Indian Scout, moto non proprio semplice da guidare, soprattutto perché richiede un attento e corretto uso della frizione a pedale". E così Osvaldo le propone di usare una Harley Davidson VLA sidecar per prendere dimestichezza con la tecnica di guida delle moto americane di quell'epoca. "La domenica andavamo nella zona industriale deserta vicino a casa nostra; una domenica giravo in senso orario, quella dopo in senso anti orario per prenderci la mano". Come si suol dire il dado era tratto ed Elvira con il marito Osvaldo hanno così cominciato a far parte del gruppo che frequenta eventi e raduni motociclistici che prevedono anche le moto che superano il secolo di età. "Guidare questi mezzi è un'esperienza affascinante; tutti credono siano difficilissime da condurre, ma danno una soddisfazione impagabile. Abbiamo partecipato a tutte le edizioni di ASI MotoShow, fin dalla prima. Addirittura eravamo presenti a quella manifestazione 'Tutti in Pista', organizzata dai tre club storici emiliani, che ha dato vita a questo evento.

Essere presenti alla kermesse di Varano fa capire come funziona e quanto è bello il mondo dei motociclisti. Qui si è tutti uguali, si fa festa tutti insieme, si passa da uno stand all'altro scherzando e ridendo con quelli che diventano amici, se non lo sono già. Tutti i box si sono attrezzati e in uno si beve bicchiere di vino, in un altro si prende un caffè, si mangia insieme un piatto di pasta o si taglia un pezzo di formaggio o di torta. E poi si parla di moto, ci si scambia informazioni e si espongono le moto appena arrivate in famiglia. Insomma, ASI MotoShow è una gran festa a prescindere da che si scenda in pista o meno" conclude Elvira Dal Degan, mentre è affacciata nella cucina del box, sempre guardando con la coda dell'occhio la sua Indian Chief gialla del 1946, il suo gioiello personale.



WERNER RICCIOLINI (MUSEO LAVERDA), COLLEZIONISTA ARANCIO

Anche se sei nato nel 1974, ma sei vicentino, al fascino del marchio Laverda non puoi sfuggire. Così capita al vicentino Werner Ricciolini, che vedendo scorrazzare in borgata "il più figo del paese" a cavallo di una Laverda 1000 Jota, non può che innamorarsi delle moto arancioni. "Appassionato di due ruote fin da bambino, con il passare degli anni sono riuscito a salire in moto e disputare anche delle gare nel decennio che va dal 1995 al 2005" ottenendo anche un secondo posto nel Trofeo Monomarca Suzuki nel 2004. Poi, la storia di tutti, il lavoro, la famiglia, la nascita dei figli tengono lontano Riccardo dalle moto, ma, come si dice, il fuoco cova sotto la cenere. "Nel

2010 ho iniziato a collezionare moto, senza seguire una filosofia precisa. Se una moto mi piaceva, la compravo. Così fino a quando nel 2016 mi sono trasferito nelle vicinanze di Breganze, ed ho capito che la strada giusta era focalizzarsi su un solo marchio che poteva essere solo Laverda". In quel periodo il maggior collezionista delle moto italiane era Cor Dees che aveva creato un museo dedicato esclusivamente alla Laverda a Lisse, in Olanda. Ottantuno moto costruite fra il 1950 e il 2000, oltre a memorabilia della Casa di Breganze che voleva vendere, perché afflitto da problemi di salute". La condizione posta dall'olandese era la vendita in blocco e possibilmente a un appassionato di Laverda, che continuasse il suo impegno negli anni. Werner Ricciolini si arma di pazienza e corre in Olanda a incontrare Dees e la trattativa non è facile. Ma, avendo la stessa passione si riesce a instaurare un'amicizia e battere la concorrenza, fatta soprattutto da un collezionista americano che voleva portare la collezione negli States. "Il mio jolly vincente fu garantire a Cornelius che avremmo realizzato un museo Laverda a Breganze, vicino a dove le moto erano nate". Da quando Cor Dees acconsenti a cedere le moto a Ricciolini sono passati tre anni di ricerche per una collocazione consona, trovata in un capannone di inizio anni Sessanta, immagine di quell'architettura industriale di quando la Laverda era in auge, situato a un centinaio di metri dalla prima fabbrica Laverda. "Il proprietario dell'immobile ha cambiato completamente atteggiamento e pretese quando ha saputo qual era la sua destinazione" sicché il 23 luglio del 2022 si svolse l'inaugurazione con tanto di tagli del nastro da parte del sindaco Manuel Xausa, e la presenza di molti esponenti dell'ASI, piloti quali Nico Cereghini che con le Laverda ci ha corso e naturalmente Piero Laverda. "Durante i lavori di preparazione del museo decine di persone di Breganze hanno voluto donarci il loro contributo fatto di fotografie e oggetti che riguardavano la Laverda e il giorno dell'inaugurazione tutto il paese era davanti al museo. Una grande soddisfazione. ASI MotoShow rappresenta un importante veicolo di promozione del museo, perché va a colloquiare con veri e profondi appassionati che, come si muovono per venire a Varano, possono spostarsi per farci visita a Breganze". Ovviamente per Werner Ricciolini l'occasione di ASI MotoShow è anche quella di cavalcare una delle sue moto, in questo caso SFC del 1975 che vinse in Belgio nelle mani di Marc Soulet.



PIERO LAVERDA, PRIMA DI TUTTO PILOTA

Il colore arancio di Laverda è ormai una presenza costante nel paddock di Varano in occasione di ASI MotoShow e chi meglio di Piero Laverda, illustre discendente della nobile dinastia motociclistica può rappresentarlo. "Abbiamo iniziato la collaborazione con il mondo ASI nel 2002" e in occasione di Varano il presidente ASI Alberto Scuro ha sfoggiato nel paddock e in pista una splendida tuta "ufficiale" Laverda, "e un paio di anni fa abbiamo deciso di creare un Gruppo Sportivo Laverda che porti in pista questi purosangue che hanno bisogno di sfogare la loro voglia di correre liberi. Quindi ecco nascere ASI/Laverda Corse che assolve proprio questo scopo permettendo in primis ai possessori di Laverda di prendere parte ad appuntamenti come questo e in secondo piano, ma non meno importante, far conoscere la storia della Laverda che è stata la prima marca italiana a sviluppare moto di grossa cilindrata in un'epoca in cui le Case ancora non ci credevano". Ecco quindi il Gruppo Sportivo Laverda scendere compatto in pista e fare blocco al box, pronto a soddisfare curiosità e a dare informazioni a tutti gli appassionati. "Partecipiamo a manifestazioni che permettano di far sfogare l'adrenalina alle nostre moto, le 500, 750, 750 SFC, 1000, mezzi che erano stati progettati per le gare Endurance, lunghe spesso 3500 chilometri, nelle quali il marchio Laverda ha colto i successi più significativi. Partecipare a quelle gare aveva un duplice significato: uno tecnico perché lo stress cui si sottoponevano le moto in quelle corse a velocità elevatissime non era paragonabile a quello cui sarebbero state sottoposte le moto su strada e quindi erano una ricerca di qualità del prodotto. Inoltre essere competitivi in quelle gare, con moto molto vicine alla serie, era un'ottima pubblicità presso i clienti che sapevano di poter acquistare una moto velocissima e affidabile". Piero Laverda

per ASI MotoShow 2023 ha scelto di cavalcare una Laverda 500 Trofeo del 1978, gemella di quelle che scesero in pista dal 1978 al 1982 e che portò alla ribalta tanti giovani centauri, fra i quali Massimo Broccoli, presente a questa edizione di ASI MotoShow. Essendo il personaggio di riferimento del mondo della Casa di Breganze, verrebbe da pensare che Piero Laverda nella tre giorni di Varano svolga la funzione di team manager, di coordinatore della squadra: "Non scherziamo, vengo ad ASI MotoShow in veste di pilota per girare in pista. E mi diverto molto".



PAOLO CONTI: “THE VOICE”

Da vent'anni, ovvero fin dalla prima edizione di ASI MotoShow, Paolo Conti è la voce dell'evento. Conosce tutto e tutti, dando una cronaca dell'evento fatta di aneddoti sui personaggi e pennellate di tecnica motociclistica che descrivono perfettamente quanto accade in pista. Anche perché è stato uno dei promotori della prima edizione di una kermesse che sicuramente i suoi ideatori non pensavano potesse crescere e durare a tal punto. Giornalista professionista essendo stato in redazione di un settimanale di assalto come Rombo, a partire dal 1985, quindi TuttoMoto, Legend Bike, avendo collaborato a trasmissioni come Epoca Che Storia, oltre che collaboratore de La Manovella da sempre, Paolo Conti è il sacerdote massimo di ASI MotoShow. “Nel 2001 i club ASI dell'Emilia, Ruote a Raggi di Parma, il Circolo Piacentino Auto d'Epoca e il Club Auto e Moto d'Epoca Reggiano, organizzarono una giornata denominata ‘Tutti in Pista’ a Varano per girare con auto e moto storiche”. Quella manifestazione fu la scintilla per organizzare una manifestazione di ampio respiro riservata alle sole moto. “Con altri personaggi che gravitavano in ambito ASI, quali Mauro Pasotti, Enrico Passeri, Giovanni Soncini e Romano Cantoni, venimmo a parlare con Alessandro Maggi, direttore dell'autodromo, che esplicitamente si disse entusiasta, solo se l'evento fosse durato nel tempo”. Dopo vent'anni di successi si può dire che la profezia si sia pienamente avverata con il suo costante richiamo nel secondo fine settimana di maggio portando in pista a Varano migliaia di appassionati da mezza Europa, che salgono sulla moto, o che vengono ad ammirare campioni e moto che rombano nei loro sogni. “Varano è diventato un appuntamento fisso che non solo i piloti, ma tutti gli appassionati si danno un anno dopo l'altro. Ci sono persone che hanno superato le quindici partecipazioni ad ASI MotoShow e non importa in che veste. Qui è la passione a farla da padrona. Perché qui si trovano moto incredibili che è difficilissimo vedere altrove, si scambiano pareri si raccolgono informazioni si concretizzano idee per il restauro. Ma è soprattutto una festa, con la condivisione del momento, bicchierate e spaghiatate consumate nel paddock, con gente di club e nazioni diverse. Qui la passione ha il solo colore della gioia”. In vent'anni di vita ASI MotoShow ha portato a Varano tantissimi campioni (per rimanere alla sola edizione 2023 erano ben

cinque i campioni del mondo: Pierpaolo Bianchi, Eugenio Lazzarini, Carlos Lavado, Franco Uncini, Marco Melandri) che hanno saputo esaltare la passione dei tifosi. “I tifosi sono entusiasti di incontrare i loro campioni. Bianchi, Lazzarini e Lavado sono ormai considerati di casa, danno retta a tutti e con tutti scambiano una battuta. Uncini e Melandri, al loro esordio a Varano, sono stati circondati dall'amore degli appassionati. Rimanendo al passato mi ha stupito il rapporto che si è instaurato quando è intervenuto Umberto Masetti (campione del Mondo 500 nel 1950 e 1952 su Gilera) che con la sua Parma non aveva avuto un buon rapporto negli anni in cui vinceva le corse. Masetti seppe far immediatamente innamorare la gente presente in autodromo e riallacciare un amore che quando lui era uno dei migliori piloti al mondo non era sbocciato. Altro pilota che nelle prime edizioni raccolse la passione degli spettatori fu Tarquinio Provini due volte campione del mondo (1957 in 125 su FB Mondial e 1958 in 250 su MV Agusta) che pur non girando in pista ebbe una calorosissima accoglienza dal pubblico che ricambiò con affetto. Nelle ultime stagioni, a parte Giacomo Agostini, che resta un mito per tutte le età, a stupire fu Freddie Spencer, considerato da tutti freddo e scorbutico, che a Varano si dimostrò disponibile con tutti e alla mano. Il fatto che poi abbia dato spettacolo di altissimo livello in pista, percorrendo costantemente il rettilineo dei box con la sua Honda impennata è stato un di più che ha esaltato tutti. Grande gesto spettacolare, ma fu al box, nel rapporto con i tifosi, che cancellò la fama di personaggio burbero e scontroso che caratterizzavano il pilota americano ai tempi del Moto Mondiale”. Paolo Conti avrebbe mille aneddoti e mille personaggi sui quali dipingere il corso della storia di ASI MotoShow, ma il suo impegno di “Voice” ufficiale della manifestazione, che lo tiene al microfono dalle nove del mattino alle sei di sera per tutta la kermesse non gli consentono di trattenermi molto. “Più che una tradizione è una necessità non andare a pranzo al ristorante dell'autodromo; non ho sicuramente il tempo di concedermi la mezz'ora di pausa necessaria, visto che, se le condizioni meteorologiche lo permettono, si gira senza soluzione di continuità”. Ma non dobbiamo preoccuparci: vista la sua conoscenza con il mondo degli appassionati, un piatto di fettuccine e un bicchiere di vino lo rimedia sempre.



L'INTERVISTA

MARCO "MACIO" MELANDRI, L'ESORDIO DEL VECCHIO GIOVANE

"Vengo ad Asi MotoShow perché sono vecchio", con il sorriso e l'ironia che lo contraddistingue Marco "Macio" Melandri rompe il ghiaccio sulla sua presenza alla kermesse di Varano, lui che non ha ancora compiuto 41 anni, circolando in un paddock dentro al quale le moto sono in maggioranza più vecchie di lui. "Il mondo delle moto d'epoca mi era del tutto sconosciuto e mi sono ritrovato in un ambiente dove la passione regna sovrana". Precoce nel vivere la moto, con un padre che lo ha allevato a pane e videocassette di gare di moto mondiale "i miei idoli erano Wayne Rainey e Kevin Schwanz" si è ritrovato a Varano incontrando moltissimi amici del passato, come Massimo Broccoli e soprattutto decine e decine di tifosi che non vogliono perdere l'occasione per chiedergli una foto e scattare una foto con lui. Si definisce "pilota che ho vinto tante gare (22 nel moto mondiale, altrettante in Superbike) e perso tanti campionati" ma che mantiene intatta la passione per la moto che è stata la sua vita. "Sono stato invitato qui a Varano da Dario Marchetti che gestisce la Ducati School Racing e mi sono detto perché no. A Varano non ho mai girato in moto, ma solo una volta in auto, nel 1998 al volante di una Formula Campus insieme a Valentino Rossi per ottenere la Superlicenza per poter gareggiare. Sono passato di corsa ad Asi MotoShow nel 2011 per incontrare degli amici, rimanendo nel paddock per pochissimo tempo". Melandri è stato un pilota molto precoce, per lungo tempo recordman di più giovane vincitore di un Gran Premio Motociclistico, successo conquistato ad Assen nel 1998

all'età di 15 anni e 324 giorni (record che verrà battuto solo nel 2018 dal pilota turco Can Öncü), oltre a essere il più giovane pilota a salire sul podio della Classe 250. Anche in questa occasione Macio Melandri non ha l'occasione di girare in pista, visto che la sfilata dei campioni, causa la pioggia battente si risolve in una presenza statica dei piloti più blasonati nell'area di schieramento prima dell'ingresso in pista, per la foto di rito. "Peccato, perché Emanuele Balestrazzi aveva pronta per me una Aprilia 250 uguale a quella con cui ho vinto il mondiale nel 2009. Sarebbe stato divertente" afferma Melandri che nonostante non si possa girare in pista si presenta al rituale della foto finale in tuta a cavallo della moto di Noale. "Penso ritornerò ad Asi MotoShow perché è stata un'occasione per conoscere e apprezzare questo ambiente che ci fa capire con le moto stesse, come si è evoluta la tecnologia delle motociclette. Nel frattempo continuo a divertirmi con le moto. Lo scorso anno ho avuto l'occasione di girare al Mugello con una MV Panigale, mentre nei prossimi giorni sarò ancora sulla pista toscana con una Yamaha R1. Il mondo della moto mi ha dato moltissimo e moltissime emozioni. Per uno come me vincere una gara in 125 da giovanissimo è stata un'emozione fortissima, soprattutto pensando che l'anno prima ero in tribuna al Mugello a pagare il biglietto. La moto mi ha aiutato a superare momenti difficili, a risollevarmi, regalandomi quella vittoria che riscattava il periodo buio, per questo mi piace questo mondo, per questo mi piace Asi MotoShow che lo rappresenta".



L'INTERVISTA

FRANCO UNCINI BAGNO DI FOLLA
PER IL CAMPIONE

“Sono stupito dall'entusiasmo e dalla competenza degli appassionati che frequentano ASI MotoShow, un evento cui partecipo per la prima volta, ma interessante e coinvolgente”. A parlare è Franco Uncini, campione del mondo Classe 500, allora la classe regina, nel 1982 e poi delegato dai piloti a portare avanti le loro istanze per la sicurezza in gara, quindi cooptato dalla stessa Federazione per controllare la sicurezza dei Gran Premi e dei circuiti. Il pilota di Recanati viene investito da un bagno di folla, oltre che di pioggia (che ha tormentato la tre giorni di Varano), sia quando incontra gli appassionati nel corso di un talk show sotto il tendone dell'ASI. Sia quando è ospite nello stand della Suzuki (che vede la presenza di Toru Oyama, vice presidente di Suzuki Italia, responsabile del settore moto e motori marini), oltre che la Suzuki 500 iridata nel 1982 e la moderna GSX con gli stessi colori della moto vincitrice del mondiale che il campione di Civitanova Marche usa quotidianamente. “Non credevo che gli appassionati di moto storiche avessero una simile competenza. Immaginavo la loro passione” dice Uncini fra lo scatto di un selfie con un tifoso e la firma di un autografo “ma non

immaginavo la conoscenza della storia della moto così approfondita. Addirittura alcuni hanno raccontato particolari della mia carriera che io stesso fatico a ricordare”. Causa la pioggia Uncini non ha potuto girare sull'autodromo Riccardo Paletti. “A Varano sono venuto una volta sola nel 1977, per di più come spettatore a seguire una gara di mio fratello Henry che correva in Formula Italia, il monomarca automobilistico Abarth. In famiglia ci eravamo divisi le strade: lui le auto io le moto, anche se mio padre non era molto d'accordo. A 18 anni con uno stratagemma sono riuscito a farmi regalare una Laverda 750 SFC e l'anno dopo a iniziare a correre. Nella gara d'esordio sono anche stato in testa, finendo comunque terzo. Il ghiaccio era rotto”. Uncini si è dovuto accontentare della parata dei campioni statica nell'area di ingresso pista domenica a mezzogiorno. Si è presentato con la sua 500 mondiale (che normalmente è esposta a Recanati nel suo museo personale) con la tuta e il casco di quarant'anni fa. “Un peccato che non aver potuto girare, ma visto l'interesse di Suzuki, Casa cui sono intimamente legato, verso la manifestazione, credo ci rifaremo il prossimo anno, se il sole ce lo consentirà”.



STEFANO RENZO PASOLINI JR, NEL NOME DI PAPÀ

È una domenica pomeriggio e un bambino che non ha ancora compiuto tre anni è nel salotto di casa a guardare la televisione con mamma Anna Maria e Sabrina, la sorellina di quattro anni più grande. Guardano la televisione perché in quel pomeriggio festivo c'è il Gran Premio d'Italia sulla pista di Monza e uno degli idoli dei tifosi è il padre di quel bambino piccolo. D'un tratto la televisione si spegne e l'atmosfera tranquilla di casa sfuma. È domenica 20 maggio 1973 e si è appena consumata la tragedia di Pasolini e Saarinen alla Curva Grande dell'autodromo di Monza. Il bambino in questione è Stefano Renzo Pasolini, figlio del grande "Paso". "Ovviamente di quei giorni e di mio padre ho scarsissimi ricordi" sottolinea Pasolini Jr, presente ad Asi MotoShow 2023, la kermesse di Varano che ha dedicato una mostra fotografica a Pasolini e Saarinen a cinquant'anni dalla loro scomparsa curata dal Registro Storico Aermacchi. "La figura di mio padre si è sempre più delineata con il passare del tempo, perché tutte le volte che incontro e incontro ancora oggi un tifoso di papà, mi racconta aneddoti e situazioni che lo riguardavano". Dopo una simile tragedia mamma Anna Maria di moto non vuole più saperne. "Improvvisamente, in quei giorni, è sparita anche una motoretta con motore a scoppio e tre ruote che mio padre (grande pilota certo, ma anche profondo conoscitore della meccanica) aveva costruito per me. Probabilmente lo ha regalato, sicuramente non lo ha voluto in casa". Per Stefano Renzo le moto restano tabù fino ai diciotto anni, quando qualche scorribanda su due ruote la compie. Poi, comincia a essere coinvolto nel mondo delle moto storiche, vincendo fra l'altro il Trofeo Italiano Velocità in Salita nel 2012 che diventa titolo italiano l'anno successivo. "Era destino che la moto rimanesse nella mia vita. Lavoro alla MV a Varese, mia sorella ha sposato Christophe Leonce, un meccanico in MotoGP che per tre anni ha curato la Honda di Dani Pedrosa e quest'anno segue la KTM di Jack Miller. Sono molto felice che ASI abbia dedicato a Varano una mostra a mio padre. Grazie agli amici del Registro Storico Aermacchi avevo la possibilità di scendere in pista, ma le condizioni meteo hanno deciso diversamente". Stefano Renzo ricorda un'altra celebrazione dedicata a suo padre e a Jarno avvenuta sulla pista di Monza nel 2003. "Intervennero mia madre e Soili Saarinen, la moglie di Jarno. Due donne che non si incontravano da trent'anni, unite dalla stessa tragedia. Io ebbi l'occasione di girare in pista con un'Aermacchi Ala d'Oro che fu di mio padre, mentre Charles Mortimer (in pista quel giorno dell'incidente, proprio dietro Pasolini e Saarinen) aveva una Yamaha gemella di quella di Jarno: fu una bellissima cosa. Oggi il tempo ci ha tarpato le ali. Ma sono sicuro che ASI ci offrirà altre occasioni per commemorare mio padre Renzo Pasolini".



POLIZIA DI STATO: DUE RUOTE IN DIVISA



Proseguendo una tradizione che la vede impegnata da tempo a partecipare a mostre e manifestazioni, la Polizia di Stato era presente con un suo stand ad Asi MotoShow 2023. "È il secondo anno che ASI ci invita e noi partecipiamo con gioia" afferma il vice questore Katia Grenga, comandante della Polizia Stradale di Parma. "Tutti gli anni ci adeguiamo al tema della stagione: lo scorso anno abbiamo portato tutte Guzzi, visti i cento anni della Casa di Mandello del Lario, con tanto di una V7 sezionata che serve per fare didattica nella nostra scuola. Quest'anno dopo la vittoria di Ducati, abbiamo portato le nuove moto di Borgo Panigale, in collaborazione con la Questura di Parma (oltre alle BMW di recente costruzione) e due Guzzi, un Astore del 1953 che ha prestato servizio per vent'anni nella Polizia di Parma e un Falcone di qualche anno seguente, ora in mano a privati. ASI MotoShow è una manifestazione molto importante, perché ci permette di conoscere il passato e capire l'evoluzione del mezzo di trasporto. Insomma di vincere il tempo che scorre. Infine, e questo è il punto più importante, si vive la passione e la passione vera muove il mondo". La dottoressa Grenga, pur avendo la patente moto, non è una motociclista, ma alcuni poliziotti presenti a Varano lo sono. "E venire a Varano, per loro, è come partecipare a una grande festa", avendo avuto l'opportunità di effettuare un giro in pista, come staffetta alle moto impegnate nel giro di inaugurazione.



VETERAN CAR CLUB TORINO

presentano



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

XIX°

*1 Luglio
inizio asta
straordinaria su*



*S. Ambrogio - Colle dell'Agnello
Colle Isoard - Bardonecchia*

*Bardonecchia - Sestriere
Exilles - Avigliana*



1 e 2 luglio 2023

per moto ante 1980

in collaborazione con:



per informazioni e iscrizioni:

www.vcct.it - segreteria@vcct.it
1.massimo2006@libero.it - Cell. 3337910091

L'IMPORTANZA DEL NUMERO 24

24 BUONI MOTIVI PER INNAMORARSI DELLA "CORSA SECCA" PER ECCELLENZA,
QUELLA CHE SI DISPUTA NELLO STESSO NUMERO DI ORE, NELLA CAMPAGNA FRANCESE
CHE FA CAPOLINO ALLA CITTADINA DI LE MANS.

100 ANNI DI UNA VICENDA MERAVIGLIOSA, ROMANTICA E SPIETATA.

di Luca Marconetti - foto Actualfoto



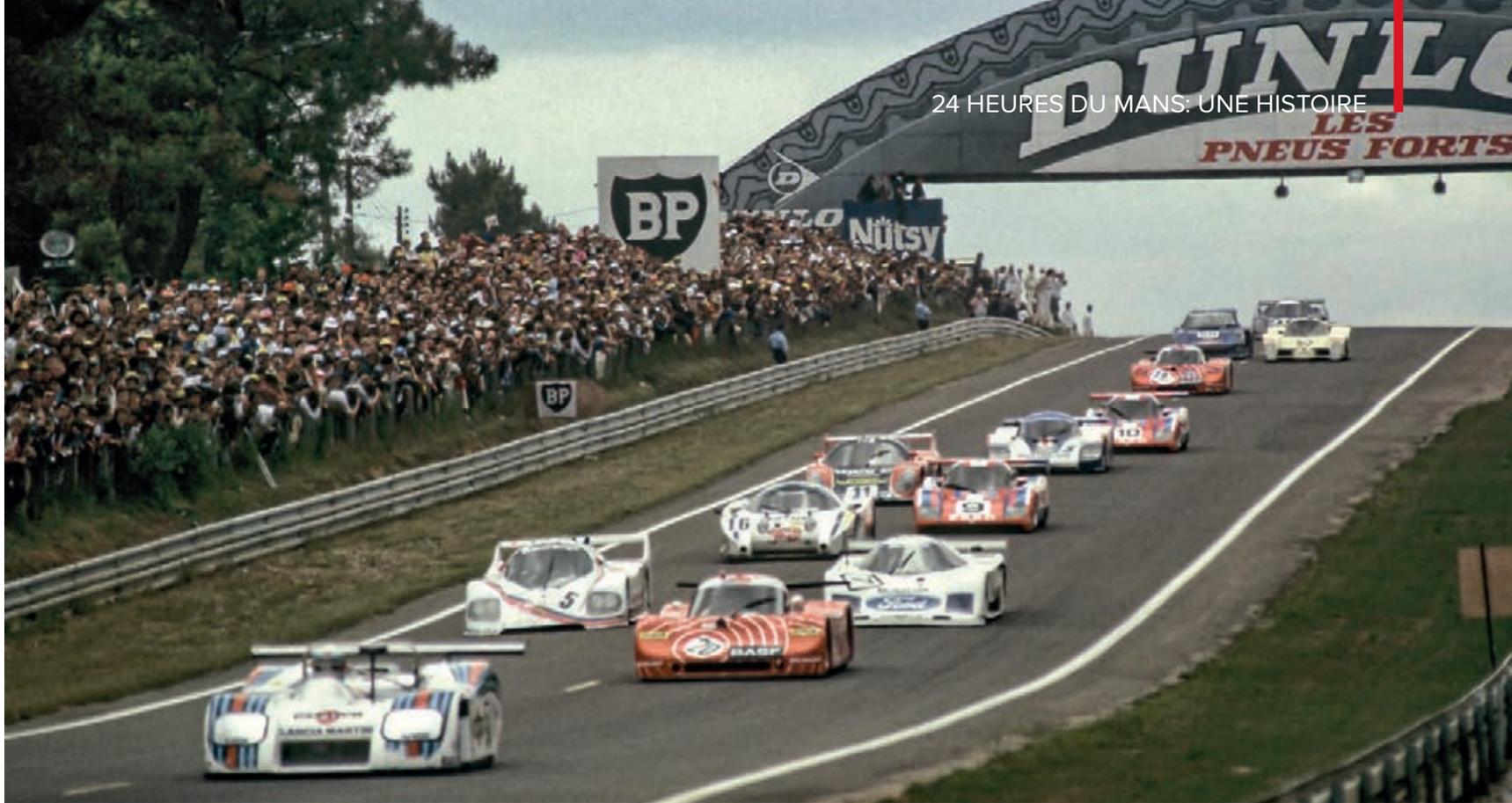
Nel 1971 la partenza diventa lanciata, come tutte le altre gare per vetture a ruote coperte: non c'erano più le condizioni minime di sicurezza per la tradizionale partenza coi piloti che corrono verso le auto, che avverrà per l'ultima volta nel 1969, mentre nel 1970 sarà la cosiddetta "partenza Indianapolis", con le vetture sempre a lisca di pesce ma coi piloti a bordo. Il colpo d'occhio ci dà l'idea della portata dell'evento. Spalti sempre gremiti e miriade di sponsor che cercano in ogni modo un po' di visibilità. Nell'immagine si scorgono le Porsche 917 L di Rodriguez/Oliver (#18) e di Siffert/Bell (#17) in livrea Gulf, e la 917 L di Larrousse/Elford (#21) in livrea Martini Racing.

LA storia ci insegna che tutti gli avvenimenti si inseriscono in un segmento temporale ben preciso e sono scanditi da tappe nitide e scolpite. A volte però, l'asettica temporalità allarga le sue maglie e lascia filtrare fasci luminosi che coincidono con sostantivi quali emozioni, sensazioni, vibrazioni che scuotono l'anima. La 24 Ore di Le Mans rientra proprio in questa ristretta "categoria", nonostante contenga già nel nome il lasso di tempo per eccellenza, il giorno. Non le interessa di essere ricordata anno per anno, edizione per edizione, perché lei è fuori dal tempo: dalla Corsa della Sarthe bisogna lasciarsi coinvolgere disordinatamente, farsi travolgere dalla sua mole di storia per soffermarsi poi sulle vicende che più ci incuriosiscono, ci esaltano, ci toccano le viscere; perché, per un appassionato di motori, qualcosa in questo universo chiama-

to Le Mans che lo colpisca dritto nello stomaco, c'è sicuramente ed ecco perché, almeno una volta nella vita, bisognerebbe esserci di persona a una 24 Heures, vera "Mecca motoristica".

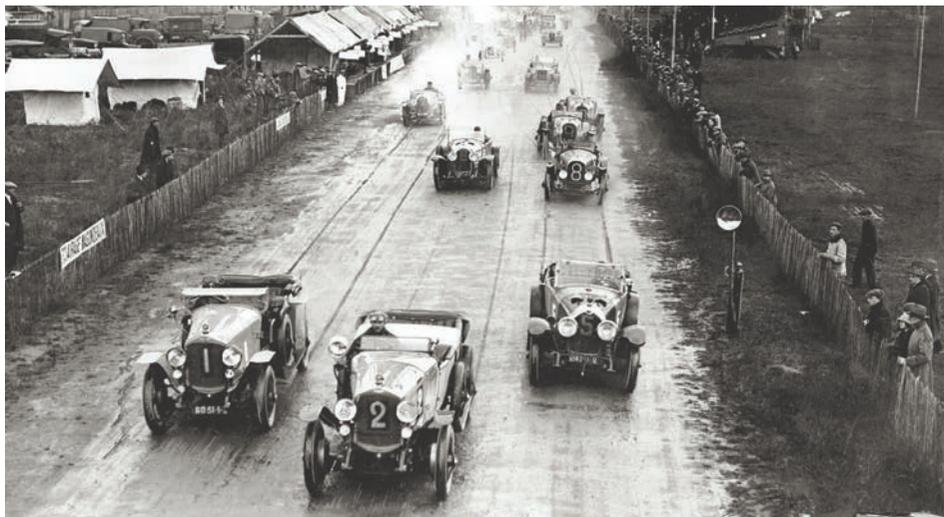
Quelle di Le Mans sono le ore nelle quali tutto può succedere, per le quali piloti, team, Case costruttrici lavorano per un anno, due, tre; sperano, si disperano, piangono, gioiscono, si inalberano, esultano, pregano, imprecano. È forse per questo che lei ogni anno si ripete puntuale e torna col suo immenso teatro di riti, ritmi, atmosfere, gesti, sguardi, rumori, odori, incurante dello scorrere di rigidi vincoli temporali tranne uno.

A Le Mans, chi quelle passioni le crea, sono le Case costruttrici in primis, ché vincerla vuol dire affermazione immediata e ottima reputazione imperitura, perfino oggi, quando le corse non sono più



Sopra, uno dei luoghi simbolo del percorso fin dagli anni '40 è il passaggio sotto l'arco della Dunlop, che cela il collegamento pedonale tra le tribune e il villaggio del circuito, dove per tradizione si può mangiare, comprare una sterminata quantità di memorabilia legata alla gara, fare un giro sulla ruota panoramica e assistere a concerti di musica jazz. L'immagine si riferisce all'edizione 1982: La Lancia LC1 di Alboreto/Fabi/Stommelen (#51) precede la Sauber SHS C6 Ford di Stuck/Schlesser/Quester (#20), una Ford e una Porsche.

Sotto, a sinistra, una rara immagine della prima edizione, nel 1923: il circuito è ricavato nelle strade della città di Le Mans. (foto 24heures.fr)
A destra, la Bentley Speed Six di Barnato/Birkin vincitrice dell'edizione 1929. Quella della Casa inglese è la prima epopea fra i produttori che hanno dominato la gara, che darà vita anche al mito dei "Bentley Boys". (foto Media Bentley)



quel formidabile volano pubblicitario che erano un tempo, anzi... poi i piloti, che qui diventano un tutt'uno di corpo, spirito, mito e leggenda. Infine c'è il "rischio": Le Mans è spietata, ammaliante ma intransigente, ammiccante ma imperscrutabile, dolce e cruda, vitale e mortale. Come la sconfitta, un'altra variabile che a Le Mans assume contorni tutti suoi: perché quando stacchi il piede dall'asfalto per correre verso la tua auto (ok, oggi non si fa più ma il mito aleggia sempre), sei già nella leggenda e se non vinci, comunque hai lottato e faticato così come chi è in cima, per meriti superiori ai tuoi o, spesso, solo per fortuna.

Ci sono tanti buoni motivi per innamorarsi della classicissima della Sarthe ma noi ne abbiamo scelti alcuni più stimolanti. Ventiquattro, ovviamente.

UNO. LA CORSA, LA STORIA

La prima 24 Heures si corre il 26 e 27 maggio del 1923 ma il mese prescelto sarebbe diventato, dall'anno successivo, giugno, anche se alcuni avvenimenti storico-politici hanno costretto ad alcune eccezioni: nel 1956 è a luglio, nel 1968 e nel 2020 a settembre (nel primo caso a causa dei tumulti del Maggio francese, nel secondo per la pandemia di Covid) e nel 2021 ad agosto. Sarebbe infine stata cancellata nel '36, in seguito alla crisi economico-politica generata dagli scioperi selvaggi nel paese e dal '40 al 1948, per colpa della II Guerra mondiale. Anche l'orario, imprescindibilmente con la notte di mezzo, ha sempre rispettato un intervallo piuttosto regolare: dalle 16 del sabato alle 16 della domenica, successivamente dalle 15 alle 15 e alcune - concomitanti con le elezioni presidenziali francesi o per i mondiali del 1998 - iniziate alle 14. ➔



Sopra, Nuvolari (primo da sinistra), parteciperà una sola volta alla 24 Ore, insieme a Raymond Sommer, che gli sta cedendo il volante dell'Alfa durante un pit stop: vinceranno. L'auto è la mastodontica 8C 2300 con carrozzeria Torpedo a 4 posti, come previsto dal regolamento (mentre in Italia correvano già con le più esili e agili carrozzerie Spider a 2 posti). Sotto, nel dopoguerra la gara viene dominata dalla Jaguar. Nell'immagine la squadra delle C-Type per il 1953: da sinistra la #17 di Moss/Walker (2^a assoluta), la #18 di Rolt/Hamilton (vincitrice) e la #19 di Whitehead/Stewart (4^a assoluta). (foto Jaguar Heritage)



Sono state tantissime le Case e le auto che hanno disputato la gara, suddivise in varie classi, dalle derivate dalla serie fino ai velocissimi prototipi progettati esclusivamente per questa corsa. Vince chi corre più km mentre si classifica chiunque ne percorra il 70% e superi il traguardo dopo le 24 ore, quindi con auto che lasciano i box danneggiate per trascinarsi fino all'arrivo. Queste sono suddivise nelle tradizionali categorie per cilindrata (fino a 750 cm³, a 1100, a 1500, a 2000, a 3000, a 5000, oltre i 5000 cm³) che dal 1953 sono parte del World Sports Car Championship poi, dal 1960, le categorie vengono sdoppiate in Sport e Gran Turismo (con il lancio dell'omonimo campionato) infine in Prototipi e GT (1963), sempre nelle varie cubature. Per il 1968, con le auto sempre più veloci e la gara estenuante (si superano i 5000 km di percorrenza) si cambia tutto: le GT e le Sport Prototipo devono avere una cilindrata di massimo 3 litri (per omologarsi alla F1), le Sport (fino a 5 litri, oltre sono bandite) devono essere costruite in almeno 50 esemplari. Nel 1970 le auto oltre i 5 litri sono reintrodotte con la nuova categoria GTS (Gran Turismo Speciali) accanto alle GT fino a 5 litri (entrambe Gruppo 4) e insieme alle Sport (Gruppo 5 fino a 5 litri) e Prototipo (Gruppo 6 fino a 3 litri). Nel '72, con l'inserimento della 24 Ore nello Sports car World Championship, si aggiungono le Turismo Speciali del Gruppo 2 e scompaiono le Gr.6.

Nel 1982 ecco le nuove categoria della FIA: le Gruppo C diverranno le regine di Le Mans (soprattutto coi successivi sottogruppi C1 e C2). Accanto a loro possono partecipare vetture del gruppo B ma anche dei vecchi raggruppamenti 4, 5 e 6 (queste avrebbero preso punti solo per il neonato campionato piloti) e le GT che rispettano i regolamenti IMSA GTO e GTX.

A fine anni '90, dopo qualche tempo di declino fisiologico, Le Mans torna al vertice con le nuove categorie LMP1 e LMP2 (Le Mans Prototype) per auto appositamente progettate e costruite per queste gare e GT1 e GT2, derivate da modelli stradali.

Fino al 1970 sono due i piloti che si alternano alla guida mentre oggi possono farlo in tre: solo il francese Pierre Levegh, nel '52, correrà da solo fino quasi a vincere, se nell'ultima ora di corsa non avesse sbagliato una scalata sbriciolando il cambio della sua Talbot.

Oggi la gara organizzata dall'ACO-Automobile Club de L'Ouest, è la più importante del WEC-Campionato del Mondo Endurance. Le auto si suddividono nella categoria Hypercar (ex LMP1), LMP2, GTE Pro (piloti professionisti classificati Platino o Oro) e GTE Am (piloti amatoriali).

DUE. IL CIRCUITO

La 24 Ore si lega a filo doppio al suo circuito, sempre uguale ma diverso dalle origini, perché nella storia della corsa, ha visto ben 14 modifiche al suo tracciato, tutte realizzate per rimanere al passo con l'evoluzione tecnologica delle auto e per rispettare l'innalzamento dei livelli di sicurezza. La prima "versione" del Circuit de La Sarthe sorge a est di Le Mans (zona del Pontlieue) misurando 17,262 km, accorciato per motivi di sicurezza di 1 km tra il '29 e il '31 e di ulteriori 3 a partire dal 1932 quando diviene semi-permanente, configurazione che dura fino al 1955, l'anno del tremendo incidente (ne parleremo più avanti). Avremo altre modifiche negli anni successivi (1968: chicane Ford, 1972: curve Porsche e rallentamento alla Mulsanne, 1987: rallentamento alla Dunlop, 1990: doppia chicane sul rettilineo dell'Hunaudières, 1997: nuovo rallentamento alla Dunlop e lunghezza di 13,605 km, 2007: 13,629 km) ma ci sono dei luoghi del leggendario circuito

che sono entrati nell'immaginario collettivo. Se pensiamo di getto alla 24 Heures, per esempio, ci viene subito in mente il rettilineo con la sua caratteristica modalità di partenza attiva fino al 1969. C'è poi l'arco che, dal 1932, porta lo sponsor del produttore di pneumatici Dunlop; l'Esses de La Forêt, nei primi tre decenni la zona più impegnativa e pericolosa insieme alla curva Dunlop, uno dei punti dove il pubblico, per tradizione, si accalca per vedere un bel tratto di pista; Tertre Ruoge è il rettilineo fiancheggiato da pioppi che introduce a Hunaudières, da percorrere a velocità vertiginose; Hunaudières, la parte più famosa, veloce e spietata del circuito francese: immersa nel bosco, già pista di decollo dell'asso del volo Wilbur Wright, i suoi 6,75 km sono inseriti nella Ruote Nationale da Le Mans a Tours e, dopo essere stati rettilineo di partenza-arrivo e punto dove toccare i 400 km/h (nel 1988 la Welter-Meunier P88 con motore Peugeot biturbo di Haldi/Dorcy/Raulet raggiunse i 405 km/h, record rimasto imbattuto), oggi è spezzato in due tronconi da altrettante chicane; Mulsanne e Arnage - come i villaggi che sorgono nelle vicinanze - sono probabilmente le curve più famose del tracciato, la prima velocissima poi via via rallentata, la seconda caratterizzata da un angolo di 90°, lenta ma insidiosa per l'assenza delle vie di fuga con annessa barriera; le due sono intervallate dalla Indianapolis, probabilmente il tratto rimasto più intatto, dove si arriva a fortissima velocità ma si è poi obbligati a pestare sui freni; le porzioni più evolute sono infine quelle di Esses Porsche e Virage Ford, entrambe nate da due importanti sponsorizzazioni. Quello che sarebbe rimasto quale parte permanente del tracciato è il Circuit Bugatti, utilizzato anche per la tappa francese del Motomondiale.

TRE. TUTTI VOGLIONO ESSERE A LE MANS, TUTT VOGLIONO ESSERE LE MANS

Il Circuito della Sarthe dista 7 km dal centro di Le Mans ma la cittadina è fulcro dell'evento già dal lunedì che precede la gara: qui infatti si tengono eventi, mercatini e, soprattutto, le verifiche, quando gli appassionati accorrono per incontrare piloti e team, anche se il momento clou è il venerdì pomeriggio, con la parata dei piloti su auto d'epoca. Il circuito, dove dal mercoledì iniziano prove diurne e notturne (ma il venerdì si riposa), negli anni si è arricchito non solo di ristoranti e di un villaggio con tanto di giostre ma anche di una serie di piccole aziende generate dal suo indotto, oltre che di un bellissimo museo indispensabile per capire la storia di questa grandiosa gara. Tutto prende vita il sabato: la partenza, nonostante oggi non sia più "di corsa", va vista con attenzione, poi gli spettatori possono rilassarsi un po' e lasciarsi coinvolgere dall'atmosfera gioiale del villaggio, tra musica e spuntini, libri e memorabilia dedicata alla 24 Heures. I più fortunati - di solito vip, ospiti e personaggi di spicco non solo del mondo dell'auto - gravitano nel paddock, dove, nonostante sia palpabile la concitazione e la frenesia, non mancano momenti glamour e di "cronaca rosa", tra gentiluomini e belle donne, macchine fotografiche indiscrete e taccuini roventi. I momenti più belli sono il tramonto e l'alba, quando l'estate della campagna francese infuoca di uno straordinario rosso pista e dintorni, regalando scenari mozzafiato.

L'arrivo invece va obbligatoriamente goduto nella zona del rettilineo principale e, a gara finita, è possibile l'invasione di pista da varchi controllati e ordinati, nel pieno rispetto delle regole. ➤



In alto, le Ferrari schierate ai box per l'edizione 1959. Da sinistra la Dino 166 di Cabianca/Scarlatti (#23) e le 250 TR di Allison/Da Silva (#15) e Gendebien/Hill (#14). Il '59 sarà l'anno delle Aston Martin di due coppie di piloti leggendari: Salvadori/Shelby (il Carroll che legherà poi il suo nome alla 24 Ore come preparatore) e Trintignant/Frere. (Foto Archivio Ferrari)
Sopra, l'arrivo trionfale del sestetto Ferrari nel 1963. A guidare il gruppo la vincitrice 250 P di Scarfiotti/Bandini (#21). L'altra 250 P (Parkes/Maglioli) ufficiale è 3ª; 2ª, 4ª e 6ª ci sono tre 250 GTO, 5ª una 330 LMB. (Foto Archivio Ferrari)

Sotto, nel 1964 si bissa con una tripletta ma questa volta dominare tocca al "Preside Volante" Nino Vaccarella su 275P (#20) insieme al francese Jean Guichet. (Foto Archivio Ferrari)





La Ford a Le Mans vuole battere la Ferrari che ha rifiutato la sua proposta di 12 milioni di \$. Nel '64 e '65 le GT40 preparate da Carroll Shelby sono ancora acerbe ma nel '66 - edizione alla quale si riferisce l'immagine della partenza, con le GT40 Mk II in pole - non ce n'è per nessuno. (foto Media Ford)



L'arrivo "all'americana" delle GT40 sul podio del 1966: la #2 di McLaren/Amon, la #1 di Miles/Hulme, la #5 di Bucknum/Hutcherson. La Casa vorrebbe regalare la vittoria a Ken Miles che ne è lo storico collaudatore ma la Direzione Gara non ammette "teatrin": vincono McLaren/Amon perché partiti pochi metri prima. (foto Media Ford)

QUATTRO. UNA VOLTA E MAI PIÙ (CHI L'HA VINTA UNA VOLTA SOLA E CHI L'HA PERSA PER SEMPRE)

Nel Pantheon della 24 Ore, ci sono illustri nomi che la gara, per sfortuna o per scaramanzia, l'hanno vinta una sola volta e poi mai: Tazio Nuvolari (su Alfa Romeo 8C 2300 nel 1933, 218 giri, 2954,038 km e 123,084 km/h di media) o A.J. Foyt (Ford GT40 Mk IV, 1967, 388 giri, 5232,9 km, 218,038 km/h di media) e alcuni che non sono riusciti nell'intento, pur venendo impalmanti in tante altre competizioni in giro per il mondo, come Moss, Fangio, Elford, Siffert, Andretti, Redman. E poi c'è qualcuno che a Le Mans ci è rimasto per sempre, non solo piloti. Ci riferiamo al 1955, momento dal quale, con la pista macchiata dal sangue della più tremenda sciagura automobilistica di sempre, la storia della 24 Ore non sarebbe più stata la stessa: durante la 3^a ora di gara, Mike Hawthorn, in testa alla gara con la Jaguar D-Type, imbocca il rettilineo delle tribune, doppia la Austin-Healey di Lance Macklin ma poi gli taglia la strada per entrare ai box; Macklin frena per rimanere a destra e finisce nella ghiaia perdendo il controllo della vettura e scartando inevitabilmente a sinistra dove, a piena velocità, sopraggiunge la Mercedes 300 SLR di Pierre Levegh, che la urta e decolla, sbatte contro la barriera che protegge la tribuna e prende fuoco, con cofano, l'intero avantreno e altri pesanti pezzi che volano tra il pubblico seminando morte. Oggi abbiamo chiara la dinamica dell'incidente perché la gara, ammesse le telecamere delle TV, venne filmata integralmente. Alla fine sono 84 i deceduti (compreso Levegh, morto sotto gli occhi della moglie) e 120 i feriti più o meno gravi. Dopo quell'episodio molte gara verranno cancellate, la Mercedes in segno di rispetto si ritirerà dalle competizioni fino al 1987 e per la prima volta si comincerà a parlare massicciamente di sicurezza nei circuiti, per i piloti ma anche per gli spettatori.

La morte è sempre stata una spettatrice attenta a Le Mans e, spesso, è diventata protagonista. Oltre all'incidente del '55, vanno sicuramente ricordati i casi di Joe Bonnier nel 1972 su Lola, Josef Gartner nel 1986 su Porsche, Sebastien Enjolras nel 1997 su WR-Peugeot e di Allan Simonsen nel 2013 su Aston Martin GTE Am, nell'edizione del 90° anniversario.

CINQUE. SI RITORNA SEMPRE DOVE SI È STATI BENE (CHI L'HA VINTA DUE, TRE O TANTE VOLTE)

Il record di vittorie di un pilota a Le Mans è relativamente recente per-

ché appartiene al danese Tom Kristensen che è stato alla Sarthe per 15 anni, dal 1997, quando ottenne la prima vittoria su TWR-Porsche WSC-95 (361 giri, 4909,60 km, 204,186 km/h di media) insieme al "nostro" Michele Alboreto e allo svedese Stefan Johansson. Sarà poi imperatore indiscusso e ininterrotto dal 2000 al 2005, nel 2008 e nel 2009 sempre su Audi (nel 2003 su Bentley), con gli italiani Emanuele Pirro e Dindo Capello. Lo segue, con 6 vittorie, il belga Jacky Ickx (1969 su Ford GT40, 1975 su Mirage GR8 coi colori Gulf, 1976 e 1977 su Porsche 936 e 936/77 coi colori Martini, 1981 e 1982 su Porsche); con 5 l'inglese Derek Bell, il tedesco Frank Biela e l'italiano Emanuele Pirro; 4 vittorie per Olivier Gendebien, Yannick Dalmas, Sébastien Buemi - campione uscente- e il leggendario Henri Pescarolo: il pilota francese, non ha solo alzato la palma nel '72;'73;'74 su Matra e nel '84 su Porsche 956B ma ha preso il volante per 33 edizioni (anche su Ferrari 512 nel 1971) e come manager della sua Scuderia ben 12... e sembra che questa, rinata più volte, presenterà il nuovo prototipo a Le Mans 2024 (di Pescarolo ne parliamo più approfonditamente in altra parte di questo numero de La Manovella).

SEI. BENTLEY (1924-1930): NIENTE SCHERZI, SIAMO INGLESI

La storia della 24 Ore di Le Mans, più di altre competizioni, si può agevolmente suddividere in periodi corrispondenti alle scie di vittorie di una stessa casa. Si inizia con la Bentley, che vinse già a partire dalla seconda edizione del 1924: Duff/Clement su 3 Litre Sport (120 giri, 2077,341 km, 86,555 km/h di media). Ma è solo dopo le vittorie della Lorraine-Dietrich B3-6 del '25 (de Courcelles/Rossignol) e del '26 (Bloch/Rossignol) che salgono sul podio le "furie verdi" ufficiali Bentley Motors Ltd.: nel 1927 la 3 Litre SS di Benjafield/Davis (137 giri, 2369,807 km, 98,740 km/h di media), nel '28 la poderosa 4 ½ Litre di Wolf Barnato e Bernard Rubin (154 giri, 2669,272 km, 111,219 km/h di media) e ancora Barnato nel 1929 e nel 1930 con la Speed Six ('29: 174 giri, 2843,83 km, 118,492 km/h di media; '30: 179 giri, 2930,662 km, 122,111 km/h di media). Da notare come il numero di giri, i km percorsi e la velocità media crescano costantemente e vertiginosamente anno dopo anno: è nato il mito dei "Bentley Boys", giovani rampolli Inglesi in cerca di emozioni forti che porteranno il marchio della B alata alla fama. La Bentley avrà poi vicende sfortunate e toccherà alla sua nuova proprietà degli anni '2000, Volkswagen-Audi, rispolverare



Da sinistra, l'atmosfera sugli spalti. Nonostante il tremendo incidente del 1955, le misure di sicurezza, in questa foto del '66, sono ancora lontane da venire... Sotto, la partenza tradizionale, qui nel 1968. Da sinistra le Porsche 908 di Stommelen/Neerspasch (#33) e di Mitter/Elford (#32) e la vincitrice Ford GT40 di Rodriguez/Bianchi (#9).



una pagina di storia realizzando di nuovo una Bentley per Le Mans, la Speed 8 LMP1 che vince l'edizione 2003 (Kristensen/Capello/Smith, 377 giri, 5145,571 km, 214,399 km/h di media).

SETTE. ALFA ROMEO (1931-1934): UN BISCIONE NELLA CAMPAGNA FRANCESE

Nel 1931 lo scettro passa ad Alfa Romeo. Le sue auto sono più leggere, aerodinamiche e filanti delle Bentley, lo dimostrano i dati: la 8C 2300 Le Mans - curiosamente assistita dalla Squadra Corse ufficiale ma iscritta e guidata dai gentleman inglesi Lord Earl Howe e Sir Henry Birkin - progettata da Jano unendo due unità 6C 1750, come da regolamento con carrozzeria Touring torpedo a 4 posti, gira 184 giri facendo quasi 100 km più della Bentley di Barnato (3017,654 km) e aumentando di quasi 4 km/h la media (125,735 km/h). Sempre nel '31 ci sono comunque due 8C iscritte ufficialmente, di Campari/Marinoni e di Minoia/Zehender. È l'inizio di un'escalation: nel '32, delle sei partenti, le Alfa a podio saranno due, quella di Sommer/Chinetti prima davanti a quella di Cortese/Guidotti; nel 1933 tutto il podio è Alfa: Raymond Sommer con Tazio Nuvolari primi - che vincono grazie ai tecnici che riparano una perdita del serbatoio sembra con del chewing-gum - seguiti da Chinetti/Varent e Lewis/Rose-Richards; nel 1934 infine, ancora Luigi Chinetti con Philippe Étancelin (con la 8B verniciata di blu, in omaggio alla nazionalità francese di Étancelin), che danno 180 km alle piccole Riley Nine.

Le vittorie finiscono qua ma non la storia dell'Alfa Romeo sul Circuit de La Sarthe. Nel '35 la 8C è 2^a, nel 1937 la nuova 8C di 2,9 litri di Sommer addirittura 41^a ma per il 1938 viene riprogettata e vestita da Touring con carrozzeria berlinetta, la 8C 2900B Le Mans, una delle più belle Alfa mai realizzate, meravigliosa quanto sfortunata. Parte favorita e le aspettative non vengono deluse. Biondetti, dopo 16 ore ha accumulato un vantaggio di 11 giri ma poi accade l'inaspettato: a Sommer scoppia uno pneumatico. Il pilota riesce a governare l'auto ma la cavalcata trionfale si interrompe ancora, questa volta definitivamente, al 219° giro, con Biondetti che spinge l'auto a mano per 4 km fino ai box dove, purtroppo, sarà decretata l'impossibilità a ripartire, regalando la vittoria alla Delahaye 135CS.

L'Alfa tornerà a Le Mans in grande stile nel 1968 con una vettura inedita, seguita dal suo braccio sportivo, l'Autodelta dell'ing. Chiti, la Tipo 33/2 con motore 2 litri V8: al traguardo, ne arriveranno tre in parata,

quella di Nanni Galli/Ignazio Giunti (4^a assoluta), quella di Carlo Facetti/Spartaco Dini (5^a) e quella di Mario Casoni/Giampiero Biscaldi (6^a), trionfatrici incontrastate della classe 2.000.

La vettura intanto diventata di 3 litri e chiamata 33 TT/3, si rifà vedere a Le Mans con Andrea De Adamich e "il Preside Volante" Ninni Vaccarella: nel 1972 sono quarti assoluti a contendersi il mondiale con Matra e Porsche.

OTTO. JAGUAR (1951-1957): NIENTE SCHERZI, SIAMO INGLESI/2 (E CI PIACE VINCERE)

Jaguar, a inizio anni '50, è una Casa esordiente ma ha serissime intenzioni di emergere come competitiva e vincente. E lo fa davvero, a suon di tecnica raffinata e avanzatissima: dopo l'assaggio del 1951 (Walker/Whitehead su XK-120C, 267 giri, 3611,193 km, 150,466 km/h di media) e la "prova generale" del 1953 (Rolt/Hamilton su C-Type, la prima a superare i 300 giri e i 4000 km con 170,336 km/h di media), arriva la D-Type, che ha i freni a disco, la carrozzeria aerodinamica (con la caratteristica pinna asimmetrica dietro la testa del pilota) e un leggero telaio monoscocca in alluminio che le permette 20 km/h in più rispetto alle Ferrari. L'esordio è purtroppo macchiato dal coinvolgimento nell'incidente di Levegh del '55 ma vincente con Hawthorn e Bueb (307 giri, 4135,38 km, 172,308 km/h di media); si replica nel '56 e '57 con le auto iscritte dall'Ecurie Ecosse (1956 Flockhart/Sanderson, 300 giri, 4034,949 km, 168,122 km/h di media; 1957 Flockhart/Bueb, 327 giri, 4397,108 km, 183,217 km/h). Del Giaguaro alla Sarthe non abbiamo tracce significative fino al 1988, quando la maestosa XJR-9LM costruita da TWR e coi colori delle sigarette "Silk Cut", vince con l'equipaggio Lammers/Dumfries/Wallace (394 giri, 532,79 km, 221,665 km/h) e poi nel '90 con la rinnovata XJR-12 (Nielsen/Cobb/Brundle).

NOVE. FERRARI (1960-1965): LA LEGGENDA OLTRALPE

Il rapporto fra la più grande delle Case costruttrici di vetture da corsa e la competizione più famosa al mondo, è stato burrascoso e sfolgorante, oltre che piuttosto breve: 16 anni con 9 vittorie, molte e le più importanti concentrate tra il '60 e il '65. La prima partecipazione è nel '49, quando l'azienda ha appena 2 anni: con una 166 MM Luigi Chinetti, che guida per ben 23 ore (l'altra è coperta dal finanziatore dell'impresa, il nobile Peter Mitchell-Thomson) trionfa (235 giri, 3178,299 km, 132,420 km/h di media).



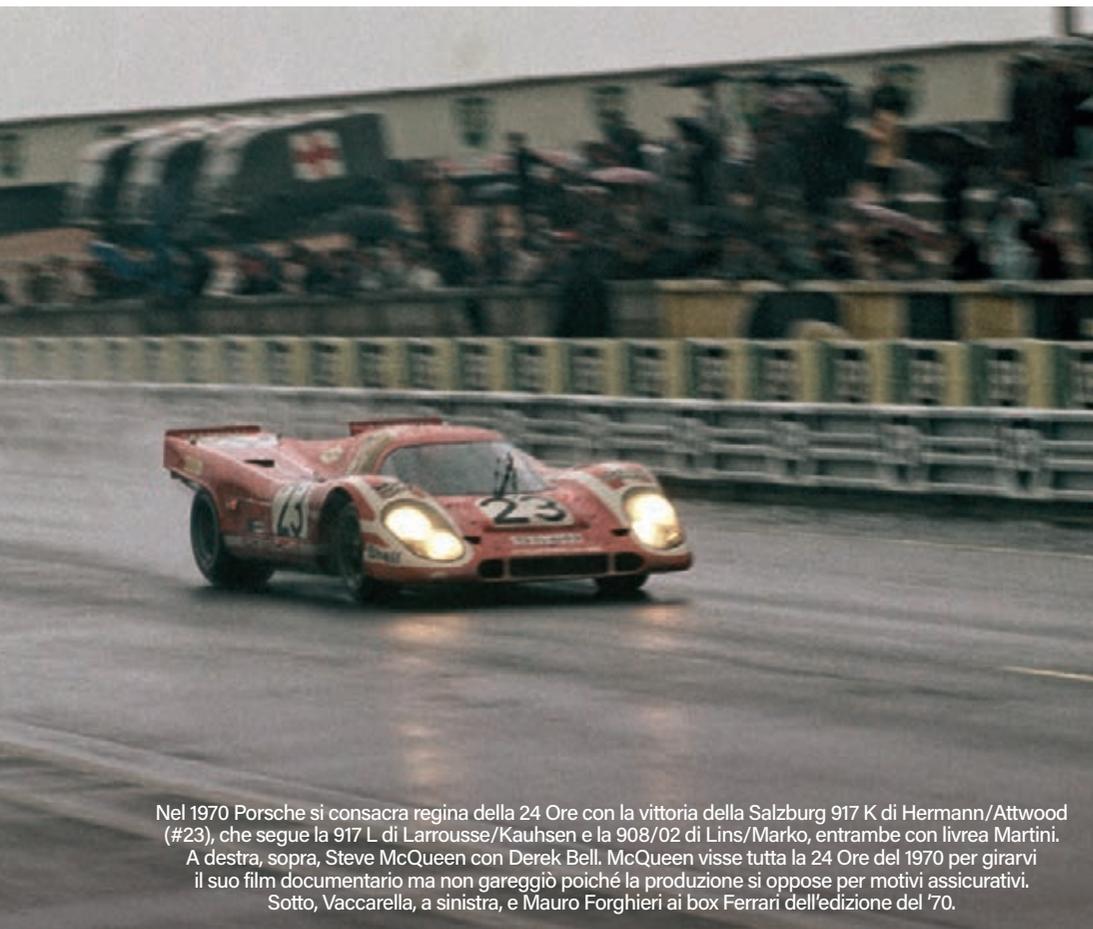
Sopra, la Porsche esordisce a Le Mans nel 1951: nell'immagine la 356 SL di Veuillet/Mouche che vince la classe fino a 1100 cm³ ed è 20^a assoluta. Il barone Fritz Huschke von Hanstein, in piedi, con Ferry Porsche nel 1953. Sotto, 1961: Bandiera a scacchi per la vincitrice della classe fino a 1,6 litri, la Porsche 356 Carrera Abarth GTL di Linge/Pon (#36) e quella della classe fino a 2 litri, la Spyder 718 RS 61 di Gregory/Holbert (#33). Tutte le foto della pagina sono di Porsche AG



In veste ufficiale, arrivano poi le vittorie del '54 (Gonzalez/Trintignant su 375 Plus), del '58 (Gendebien/Hill su 250 TR) e la doppietta del '60 - quando sono ben 13 le Ferrari - di Gendebien/Frère e Pilette/Rodriguez su 250 TR. Nel 1961 è tripletta: Gendebien/Hill, Mairesse/Parkes entrambi su 250 TRI e i privati Noblet/Guichet sulla bella 250 GT SWB. Nel '62 la palla tecnica passa al giovane Forghieri che progetta la 330 TRI/LM, della quale, alla Sarthe, ne vengono schierate ben 18 per un'altra tripletta: Gendebien/Hill su 330, Noblet/Ghuichet e "Elde"/"Beurlys" entrambi su 250 GTO private. L'anno d'Oro è il 1963: di sole 12 vetture al traguardo, le prime 6 sono delle Rosse, con il dominio di Scarfiotti/Bandini su 250 P (339 giri, 4561,71 km, 190,071 km/h di media). Nel '64 esordiscono le Ford GT40 ma è ancora presto per lasciare lo scettro: la tripletta sta volta è di Jean Guichet e Nino Vaccarella su 275 P e delle 330 di Graham Hill e Jo Bonnier, Lorenzo Bandini e John Surtees. La cavalcata vittoriosa della Ferrari a Le Mans si conclude nel 1965, con una favola che vi racconteremo tra poco.

DIECI. FORD (1966-1969): FERRARI TI DISTRUGGO

Il naufragio degli accordi che avrebbero portato Ford ad acquistare Ferrari per 12 milioni di dollari, fa andare Henry II su tutte le furie. La vendetta può essere solo una: battere il Drake e farlo nella più iconica delle corse: Le Mans. Quello che inizia nel 1966 e va avanti fino al '69 è infatti il più acceso ed emozionante duello fra due Case che si siano mai scontrate nella storia dell'automobilismo sportivo. Ford si rivolge ai preparatori Lotus, Cooper e Lola: a prevalere sono i prototipi di quest'ultimo. Nel '64 e '65 (nonostante la pole di Chris Amon) le GT40 sono acerbe e non vincono. Nel '66 invece si vince "all'americana": al traguardo le auto sono affiancate ma la direzione di gara darà la vittoria alla GT40 di Bruce McLaren e Chris Amon perché partita qualche metro indietro, con buona pace del povero Ken Miles (con Denny Hulme) rimasto in testa per la maggior parte della corsa, colui che più di tutti sviluppa e appronta la vettura e che, durante dei test a Riverside, USA, sulla futura GT40 Mk IV, troverà la morte.



Nel 1970 Porsche si consacra regina della 24 Ore con la vittoria della Salzburg 917 K di Hermann/Attwood (#23), che segue la 917 L di Larrousse/Kauhsen e la 908/02 di Lins/Marko, entrambe con livrea Martini. A destra, sopra, Steve McQueen con Derek Bell. McQueen visse tutta la 24 Ore del 1970 per girarvi il suo film documentario ma non gareggiò poiché la produzione si oppose per motivi assicurativi. Sotto, Vaccarella, a sinistra, e Mauro Forghieri ai box Ferrari dell'edizione del '70.



Nel 1967 la Mk IV ottiene il Mondiale Sport-Prototipi partecipando solo a Sebring e Le Mans e vincendo doppiando le Ferrari. Nel '68 vincono Lucien Bianchi (che muore a Le Mans l'anno dopo durante dei test con l'Alfa) con Pedro Rodriguez, nel '69 Ickx/Oliver. Poi la Ford si ritira dalle corse entrando nella leggenda.

UNDICI. 1970, QUARTETTO D'ARCHI: ALFA, PORSCHE, FERRARI, MATRA

A inizio '70 sono cambiate molte cose a Le Mans: da quest'anno si parte già seduti in auto, come nelle altre gare, la pista ha subito molte modifiche, le misure di sicurezza sono imponenti e le auto dei mostri da 350 km/h, soprattutto le Sport Gr.5, categoria popolata da pezzi da novanta come la nuova Ferrari 512 S finanziata da Fiat che ha intanto acquisito metà del pacchetto azionario del Cavallino, le inedite barchette Alfa Romeo T33/3 di Chiti, le innovative Matra-Simca MS650 ma soprattutto le Porsche 917 K preparate da una nuova scuderia, Gulf e messa in competizione con le altre due squadre ufficiali, Salzburg e Martini Racing.

Si mette subito bene per le Ferrari ma al calar della sera, complice una pioggia sempre più insistente, diventa una mattanza: un incidente mette fuori gioco (oltre che a fuoco) le Ferrari di Regazzoni, Wisell e Parkes; un altro, dove rimane ucciso un Marshall, quella di Ickx; Bell si ritira, come le Alfa di De Adamich e Nanni Galli, le Matra e le Gulf-Porsche. Alla fine arrivano solo in 7 su 74 partenti, tutte Porsche e Ferrari: dietro alla Salzburg 917 di Herrmann/Attwood (343 giri, 4607,81 km, 191,992 km/h di media) sul gradino più alto, Larrousse/Kauhsen su 917 L e Lins/Marko su 908/02, entrambe Martini; al 4° e 5° posto ci sono le Ferrari 512 S di NART e Francorchamps e, al 6° e 7°, staccate di 60 giri, una Porsche 911S e perfino una 914/6.

DODICI. PORSCHE (1970-1971. 1976-1987. 2015-2017): DOVE PASSA LEI NON CRESCE PIÙ L'ERBA

19 vittorie assolute, numerosissimi successi nell'ambito delle diverse categorie e infinite emozioni legano Porsche, da 7 decenni, alla 24 Ore. La Casa di Zuffenhausen ha conseguito la sua 1ª vittoria assoluta con la 917 K nel 1970, come abbiamo visto ma le radici del profondo legame sono più profonde. L'esordio è nel 1951, quando vince immediatamente la classe con la 356 SL. Le sue auto compatte e relativamente poco prestanti non avrebbero mai ottenuto il trionfo assoluto, almeno nei primi anni ma Porsche avrebbe preferito giocare abilmente il ruolo della sfavorita, concentrandosi sulle categorie per vetture con cilindrata inferiore. A fine anni '60 il cambio di strategia: nel 1969 la sinuosa 908 di Hans Hermann e Gerard Larrousse manca la vittoria dietro alla Ford GT40 di Ickx/Oliver per appena 75 metri, nemmeno un secondo, regalando al pubblico e agli appassionati uno dei rush finali con minor distacco nella storia di Le Mans.

Nel '71 ben 33 starter su 49 sono al volante di una vettura di Zuffenhausen, un record che ancora oggi resta imbattuto e, sul trono vanno per la prima volta i leggendari colori Martini della 917 K di Marko/van Lennep (397 giri, 5335,313 km, 222,394 km/h di media). Nel 1974, Porsche annuncia l'era della sovralimentazione a Le Mans con la 911 Carrera RSR 2.1 Turbo. La vittoria arriverà nel 1976, con la 936 Spyder (Ickx/van Lennep, 349 giri, 4769,923 km, 198,748 km/h di media), che vincerà anche l'anno successivo (Ickx/Haywood/Barth). Porsche è la prima vettura con motore posteriore a vincere, la 935 K3 (Ludwig/Whittington/Whittington, 307 giri, 4173,93 km, 173,913 km/h) nel 1979, mentre, fra il 1981 e il 1987, le Porsche da corsa sono imbattibili.



A una rievocazione organizzata da Porsche nel 2020 in occasione dei 40 anni dalla prima vittoria a Le Mans, l'iconica foto dei sei modelli vincenti più importanti sotto l'arco Dunlop.

In prima fila, da destra verso sinistra, la 917 K di Hermann/Attwood (1970), la 917 K in livrea Martini Racing di Marko/van Lennep (1971), la 936 di Ickx/Bell (1981). In seconda fila, da destra, la 962 in livrea Rothmans di Stuck/Bell/Holbert (1987), la 911 GT1 di McNish/Aiello/Ortelli (1998) e la 919 Hybrid di Dumas/Jani/Lieb (2016). Foto Porsche AG

TREDICI. PORSCHE/2: 956 E 991 GT1, BELLE E VINCENTI

Nel 1982, con Rothmans sponsor ufficiale, arriva la nuova stupenda 956, che conquista tutti e tre i posti sul podio già al suo debutto: monta il primo telaio monoscocca in alluminio di Porsche e si distingue per caratteristiche aerodinamiche che consentono di raggiungere un livello di deportanza notevole senza alcun aumento significativo della resistenza all'avanzamento. Con la 956 e la successiva 962 C, la Casa perfeziona lo sviluppo della trasmissione Porsche a doppia frizione (PDK) oggi estremamente apprezzata. Il 1983 è l'anno strabiliante: ben 10 Porsche occupano le prime 11 posizioni - fatta salva la nona, della BMW-Sauber - otto nel 1984 e 1985. Negli anni '90 assistiamo invece a quattro vittorie assolute: nel 1994 la 962 Dauer (Dalmás/Haywood/Baldi), nel 1996 e 1997 le TWR Porsche 962 WSC Spyder, mentre, nel 1998, la stupenda Porsche 911 GT1 (Aiello/McNish/Ortelli) ottiene la vittoria in concomitanza con il 50° anniversario della concessione a Porsche della licenza per la sua prima vettura sportiva, la 356 "N°1" Roadster.

La 911 a Le Mans ha ottenuto undici vittorie di categoria fra il 1999 e il 2018. Nel 2014, il team ufficiale della Casa è tornato a gareggiare per la conquista della vittoria assoluta, progettando la 919 Hybrid, autrice della tripletta dal 2015 al 2017 (nel '15 con al volante fra gli altri, il pilota di F1 Nico Hülkenberg). Con 108 vittorie di categoria e 19 vittorie assolute, Porsche è stata la casa automobilistica che ha riscosso più successi nei 100 anni di storia di Le Mans.

QUATTORDICI. AUDI (2000-2014): QUATTRO ANELLI DI SUPREMAZIA

Quella della Bentley nel 2003, che è una R8 sotto mentite spoglie, sarà solo una "parentesi interna" (Audi fa parte del Gruppo VW come l'inglese) nella lunghissima e duratura supremazia di Audi nella Le Mans del Nuovo Millennio: la Casa dei Quattro Anelli diventa regina dal 2000 con la R8 del Team Joest, guidata dall'asso assoluto di Le Mans Tom Kristensen, il "nostro" Emanuele Pirro e Frank Biela (368 giri, 5007,98 km, 208,666 km/h di media). Vincerà per 13 volte fino al 2014 con l'unica eccezione del 2009 - quando vince Peugeot - con le velocissime vetture a gasolio R10 e R15 e infine con le ibride R18 e-tron quattro,

affidate ancora a Kristensen, al terzetto Fassler/Lotter/Tréluyer, sempre gestiti da Joest e, con altri team, all'italiano Dindo Cappelletto, al finlandese J.J. Lehto e altri.

QUINDICI. PEUGEOT (1992-1993 E 2009): IL LEONE ROMPE LE UOVA NEL PANIERE

La Maison del Leone ha sempre avuto un rapporto altalenante e focoso con la "gara secca" di casa, incappando in sonore sconfitte ma anche in vittorie inaspettate. Chiusa la supremazia Porsche, negli anni '90 c'è posto per nuovi protagonisti come il Team Peugeot-Talbot Sport che piazza per due anni sul gradino più alto del podio la stupenda 905 Evo 1B, nel 1992 con Warwick/Dalmás/Blundell (352 giri, 4787,2 km, 199,340 km/h di media) e nel 1993 con Brabham/Bouchut/Hélary (375 giri, 5100 km, 213,358 km/h di media). Giunta l'era dei motori a gasolio, nel 2009 sarà la 908 HDi FAP a vincere (Brabham/Gené/Wurz, 382 giri, 5206,28 km, 216,664 km/h di media).

Solo un'altra casa francese farà come Peugeot, salendo sul podio tre volte, la piccola Matra-Simca con le MS670 di Henri Pescarolo, con Graham Hill nel 1972 e con Gérard Larrousse nel 1973 (MS670B) e nel 1974 (con la MS670C dalla bella livrea bianco/azzurro del marchio francese di tabacco Gitanes. 337 giri, 4606,571 km, 191,940 km/h di media).

Bugatti trionfa due volte ('37 e '39) e una sola volta Chenard & Walcker (la prima, nel 1923), Delahaye (1938), Talbot-Lago (1950) e Renault-Alpine (1978).

SEDICI. LE GIAPPONESI: CHAMPAGNE & SOL LEVANTE

Negli anni '80 la supremazia tecnica delle case giapponesi si affaccia a Le Mans sempre più con preponderanza. La prima a esordire nel 1974 è la coraggiosa ed eclettica Mazda, che è anche la prima a introdurre un motore Wankel nei box della Sarthe, il birotore della RX-7, 14^ assoluta con motore 1.3 nel 1983 e, finalmente, vincitrice di classe Gr.C Jr - anche se in sordina - nel 1983 con il prototipo 717C mentre, tutt'altro che in sordina è la grandiosa vittoria assoluta del 1991, quando la 787B (con motore Wankel di 2,6 litri e 4 rotori, ciascuno con tre candele di accensio-



L'Alfa Romeo, con fortune alterne, torna alla 24 Ore con le veloci 33 dell'Autodelta. Nell'immagine la 33/3 di De Adamich/Courage (costretta al ritiro).



Jean Rondeau costruisce le sue Sport-Prototipo direttamente a Le Mans. Nella bagnatissima edizione 1980, vincerà al volante della sua M397B motorizzata Ford Cosworth insieme con Jean-Pierre Jaussaud (già vincitore nel '78 con Pironi sulla Renault-Alpine).

ne) seguita da Mazdaspeed e Oreca, con Weidler/Herbert/Gachot (362 giri, 4922,81 km e 205,333 km/h di media), lascia dietro le veloci Jaguar XJR-12 e scalfisce il dominio delle Mercedes C11 (una condotta anche da Michael Schumacher) interrotto dopo 20 ore da un guasto.

Fra gli altri Nissan partecipa ininterrottamente dal 1986 (1^a di classe IMSA GTS nel 1994 con la 300ZX e di CDNT nel 2014 con la ZEOD RC) ma per trovare la più recente delle regine di Le Mans dobbiamo rivolgerci a Toyota, che detiene lo scettro dal 2018 con le TS050 e le GR010 con motore ibrido di Sebastien Buemi, nel '18 e '19 con Fernando Alonso (sostituito nel 2020 da Brendon Hartley) e Kazui Nakajima (sostituito nel 2022 da Ryo Hirakawa), mentre nel 2021 ha vinto quella di Conway/Kobayashi/Lopez, seconda nel '18, '19 e '22, terza nel '20.

DICIASSETTE. RONDEAU-FORD: PISTA & BOTTEGA

Ci sono poi alcuni "cani sciolti" che meritano una citazione dedicata, due su tutte. La prima avventura si chiama Rondeau, la cui vicenda è curiosa e romantica, perché è quella di un piccolo produttore che a Le Mans, non solo ci corre ma nella cittadina della Sarthe produce pure l'auto che nel 1980 sarà vincitrice assoluta (339 giri, 4608,02 km, 192 km/h di media), la M397B motorizzata Ford Cosworth, guidata dal suo stesso costruttore, Jean Rondeau, in coppia con Jean-Pierre Jaussaud. Un'edizione bagnatissima quella, giocata al fulmicotone con la Porsche 908/80 di Joest/Ickx coi colori Martini negli ultimi 35 minuti, quando Ickx si ferma per far montare gomme da pioggia e Jaussaud continua con le slick, incappando perfino in un testa coda nell'ultimo giro, per fortuna senza urtare nulla e riprendendo la gara indisturbato.

DICIOTTO. COURAGE: UN NOME, UN PROGRAMMA

La seconda risponde al nome, assolutamente eloquente, di Courage. Yves Courage, sull'esempio di Rondeau, nel 1981 fonda la sua Casa prefiggendosi di produrre esclusivamente auto per la 24 Ore, da guidare lui stesso. La prima, la Cougar C01, partecipa nel 1982 e, come la successiva C02 avrà motore Cosworth ma il " trampolino di lancio" sarà l'adozione dei motori Porsche boxer turbo di 2650 cm³ poi incrementati a 2,8 litri, quest'ultimo sotto il cofano della

Cougar C20B che alla Le Mans '89 avrebbe ottenuto la vittoria di classe (C2 secondo le norme FIA) con Andruet/Farjon/Kasuya, anche se l'affermazione più importante sarebbe arrivata con le C34 con motore Porsche 3 litri prima di classe (LMP1) e seconda assoluta nel 1995, con alla guida il grande Bob Wollek, il "nostro" Mario Andretti ed Eric Helary. Courage avrebbe partecipato alla 24 Ore fino al 2007.

DICIANNOVE. FERRARI 250 LM (1965): DAVID ABBATTE TANTI GOLIA

Nata come erede della 250 GTO nel 1963, la 250 LM (appunto "Le Mans") viene prodotta in poco più di 30 esemplari senza quindi ottenere l'omologazione nella categoria Turismo perché, per la FIA devono esserne prodotti almeno 100 stradali. Così, nonostante il suo V12 montato alle spalle del pilota sia di soli 3,3 litri, si trova a correre fra i prototipi come la Ford GT40 che, per battere l'eterno rivale alla Le Mans del 1965, è arrivata a ben 7 litri. Ma quella è un'edizione particolare: i tanti Golia partecipanti, comprese le ufficiali Ferrari P2, cadono come birilli e la 250 LM della NART di Chinetti, importatore USA del Cavallino, condotta da Rindt/Gregory (aiutati dalla riserva Ed Huges durante la notte, quando Masten Gregory, fortemente miope, è sorpreso dalla nebbia) davanti alla gemella di Dumay/Gosselin, s'aggiudicano una storica doppietta, l'ultima di una Rossa di Maranello alla 24 Ore.

VENTI. FORD GT40 (1964): LA LEGGENDA DI TRE UOMINI

Abbiamo visto come, con la GT40, Ford sia riuscita a scalfire il successo di Ferrari. Ma cosa vuol dire quella leggendaria auto? È la realizzazione del sogno di un gruppo di uomini che, a un certo punto, uniscono le forze per rendere possibile l'impossibile: Henry Ford II, desideroso di prendere almeno una fetta di quella gloria che Enzo Ferrari ottiene sui campi di gara, il suo rampante dirigente Lee Iacocca e quel geniaccio di Carroll Shelby, che collauda fino allo sfinimento il progetto originario della Lola. Bella come poche, il nome indica la categoria GT nella quale tuttavia non correrà mai e l'altezza al parabrezza di 40 pollici. Sarà equipaggiata con motori di cilindrata comprese tra 4,2 (di derivazione Lotus) e 7 litri (quelli che battono le Ferrari). ➔



Sopra, quando scende la notte, a Le Mans si accende la magia. Nell'immagine la Lancia LC2 di Nannini/Wollek alla 24 Ore del 1984. Al centro, nel 1985 il gradino più alto del podio è di un altro italiano, Paolo Barilla, con Klaus Ludwig e John Winter al volante della bella Porsche 956 "New Man". In basso, nello stesso anno la vittoria è di nuovo di una Jaguar, la XJR-9LM di Lammers/Dumfries/Wallace. (foto Media Jaguar)



Nel '66, quando le 3 GT40 Mk II arrivano al traguardo in formazione, è la prima volta che la media di 200 km/h viene superata, mentre la velocità più alta raggiunta fino a quel momento, 343 km/h, sarà quella toccata nel '67 da una Mk IV.

VENTUNO. BOB WOLLEK: UNA VITA PER LE MANS

Wollek alla Sarthe ha corso 30 volte, in pochi come lui. Eppure il record per il quale è maggiormente ricordato è più mesto: non riuscire mai a vincerla. Trionfa a Daytona 4 volte, una a Sebring e tre nel campionato tedesco Gr.5 ma mai a Le Mans, sfiorandolo solo, quell'agognato gradino più alto: 3 pole, 4 vittorie di classe, 2 terzi posti assoluti, ben 4 secondi. Come beffardo, con lui, è stato il destino. Grandissimo appassionato di ciclismo e cultore della forma fisica, il suo rito è partire da Strasburgo in bici e raggiungere Le Mans in sella. Si allena sui pedali anche in quel maledetto 16 marzo 2001 a Sebring, Florida, quando un pensionato lo travolge col suo van uccidendolo a 58 anni. La sua Porsche 996 GT3-RS pronta per la 12 Ore, una delle ultime corse prima del ritiro. A Le Mans '97 parte favorito, rimane in testa per 16 ore poi un apparentemente banale errore da principiante all'Arnage, fa schiantare la sua Porsche 911 GT1. Anni dopo un ingegnere Porsche dichiara che si era rotto il differenziale...

VENTIDUE. RUBIROSA, MC QUEEN, NEWMAN E GLI ALTRI ALLA 24 HEURES

C'è sempre stata una Le Mans "parallela", quella corsa dai gentlemen, fra i quali spiccano molti famosi e illustri esponenti del "jet set", di tutte le epoche. Porfirio Rubirosa, il re dei playboy, tra un "tête-à-tête" e un "ménage à trois", si infila il casco e corre dappertutto e con di tutto, come fa con le donne. Ma a una sola (auto) sarà sempre fedele: Ferrari (su una ci morirà pure, nel '65, schiantandosi contro un albero del Bois de Boulogne). E la sua corsa preferita, proprio per quell'atmosfera glamour e seducente, sarà sempre la 24 Heures: ci corre nel '50 e nel '54, sempre per Chinetti, con la 166 e con la 375.

Ben più impegnativa e sofferta è la vicenda dell'indimenticabile Steve McQueen alla 24 ore. Intanto va sfatato il mito che l'abbia corsa ufficialmente: non gli fu permesso per questioni assicurative ma è come se l'abbia fatto, per realizzare il suo più controverso film-documentario, appunto "Le 24 Ore di Le Mans", girato durante l'edizione del 1970, a bordo della Gulf-Porsche 917 n°20 ufficiale (e anche a bordo di una 908). Per quella pellicola rischia la bancarotta, rompe con la sua Casa produttrice e i risultati al botteghino sono miseri. Oggi è un cult, uno dei migliori film di corse automobilistiche, limpido e realistico come nessun'altro, tanto che il documentario "Steve McQueen - Una vita spericolata" di McKenna e Clarke del 2015, racconta i retroscena del progetto.

A partecipare ufficialmente smettendo i panni dell'attore per vestire la tuta da pilota, è un altro divo di Hollywood, Paul Newman: nel 1979, a bordo di una Porsche 935/77A, arriva 2° assoluto (insieme a Dick Barbour e Rolf Stommelen).

Come Newman nel '79, arriva 2° nel 2015 anche il divo di "Grey's Anatomy" Patrick Dempsey, partecipando con il team che porta il suo nome. Fra i vip che più recentemente vi hanno preso parte anche l'attore di "Bastardi Senza Gloria" Michael Fassbender.

VENTITRE. PIRRO E CAPELLO, LE "NOSTRE" LE MANS

Le vicende dei piloti italiani alla 24 Ore sono numerose ma le più vincenti sono anche le più recenti, quelle di Emanuele Pirro e Rinaldo "Dindo" Capello. Pirro, romano, esordisce a Le Mans nel 1981 con la Lancia-Martini Beta Montecarlo Turbo con Beppe Gabbiani ma è dopo una stagione in F2 (1984) e tre in F1 (1989 con la Benetton-

Ford, '90 e '91 con la Scuderia Italia che corre con la BMS Dallara) che diventa uno degli imperatori di Le Mans, con 5 vittorie e 13 partecipazioni totali, come uomo Audi: 2000, 2001 e 2002 con Frank Biela e Tom Kristensen su Audi R8 e, dopo tre terzi posti assoluti e un 1° di classe (2003-2005), altre due vittorie assolute nel 2006 e 2007 con Biela e Wener su Audi R10 a gasolio.

Dindo Capello, piemontese, superspecializzato in corse Endurance, esordisce alla Sarthe con la McLaren F1 GTR nel 1998 e non la lascerà più fino al 2012, anche lui passato ai prototipi Audi per ottenere 6 podi e 3 vittorie assolute, nel 2003 con la Bentley, nel 2004 con la R8 dell'Audi Sport Japan Team e nel 2008 con la R10 TDI dell'Audi Sport North America.

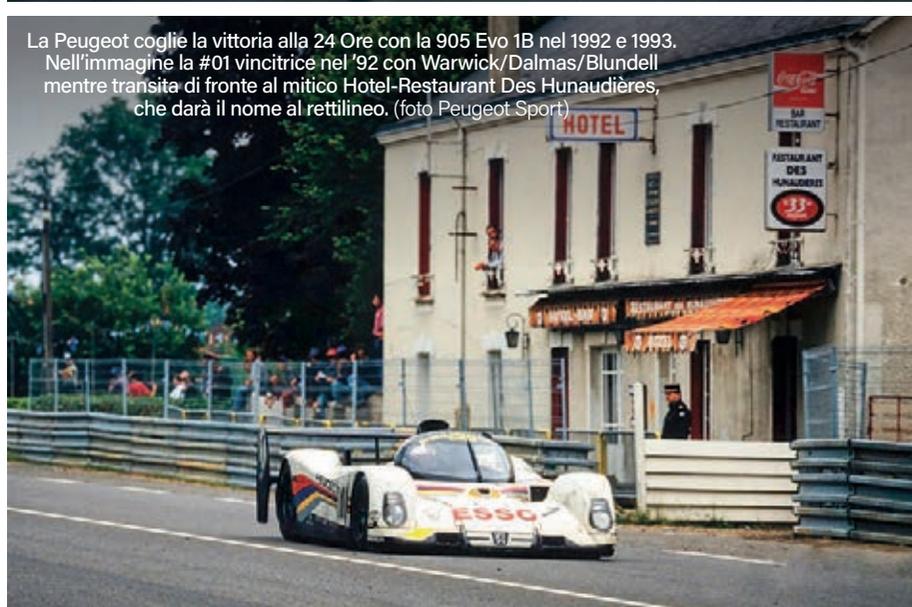
VENTIQUATTRO. CORRO IO CHE CORRI TU

Fino al 1969 la 24 Heures ha un modo di partire tutto suo: le auto sono allineate sul lato destro del rettilineo di partenza, i piloti sul sinistro. Allo sventolio della bandiera francese, questi attraversano la pista di corsa, salgono e partono, con evidenti rischi e imprevisti, come l'impossibilità di allacciare la cintura, costringendo il primo conducente a viaggiare per un'ora, quella del primo turno, senza. Proprio per agevolare questo tipo di partenza, la Porsche piazza il nottolino di avviamento sulla sinistra del piantone (così da permettere alla mano destra di ingranare la marcia), posizione dove è ancora oggi su tutte le sue vetture.

Fra i gesti più plateali per dimostrarne la pericolosità, quello di Jacky Ickx del 1969: invece di correre, cammina normalmente, sale sulla sua GT40 e si allaccia la cintura partendo in ultima posizione ma andando poi a vincere. Nello stesso momento, alla curva Arnage durante il primo giro, John Woolfe viene scagliato fuori dall'abitacolo della sua Porsche che impatta le barriere e muore sul colpo. Nel 1970 la partenza avviene da fermi, dal '71 lanciata, come è tutt'ora.



La prima grande affermazione di una Casa del Sol Levante è quella di Mazda (che partecipa alla 24 Ore fin dal 1974) nel 1991, con la 787B di Weidler/Herbert/Gachot (#55), in primo piano, nella foto scattata al fondo del dosso di Mulsanne, altro luogo iconico del circuito della Sarthe. Dietro la gemella di Dieudonne/Yorino/Terada (#56). (foto Mazda Motor)



La Peugeot coglie la vittoria alla 24 Ore con la 905 Evo 1B nel 1992 e 1993. Nell'immagine la #01 vincitrice nel '92 con Warwick/Dalmas/Blundell mentre transita di fronte al mitico Hotel-Restaurant Des Hunaudières, che darà il nome al rettilineo. (foto Peugeot Sport)

Parla molto italiano (sopra) la prima vittoria del 2000 di Audi (che oggi è la seconda casa più vincente dietro Porsche): le tre R8 sul podio sono affidate ad Alboreto/Abt/Capello (#7, a sinistra, 3ª classificata), Biela/Kristensen/Pirro (#8, al centro, 1ª assoluta) e Aiello/McNish/Ortelli (#9, a destra, 2ª). Dindo Capello ed Emanuele Pirro sono gli italiani più vincenti a Le Mans: Capello ne ha vinte 3, Pirro ben 5, tutte su Audi (fatta eccezione per Capello su Bentley nel 2003, comunque controllata da Audi).



1903: L'AUTOMOBILE SBARCA IN SARDEGNA



IL CONVEGNO ORGANIZZATO DAL CLUB IL VOLANTE PRESSO L'UNIVERSITÀ DI SASSARI LO SCORSO 6 MAGGIO, HA FORNITO GLI ELEMENTI PER METTERE A FUOCO LA STORIA DELLA VERMOREL TIPO 2, UN'AUTO DI GRANDE INTERESSE STORICO E LA PRIMA IN SARDEGNA NEL 1903.

di Lorenzo Morello (Commissione Cultura)

ABBONAMENTI
ITALIA: ANNO LIRE 8
UNIONE POSTALE: ANNO FF. 10
UN NUMERO: CENTESIMI 20
ARRETRATI: CENTESIMI 50



L'Automobile

RIVISTA DELLA LOCOMOZIONE MECCANICA ED INDUSTRIE AFFINI
ORGANO UFFICIALE DEL CLUB AUTOMOBILISTI D'ITALIA (TORINO)

DIRETTORI: ING. A. FACCIOLI - AVV. C. GORIA GATTI - REDATTORE CAPO: GUGLIELMO FERRARI
1 Agosto 1901

IL COLTIVATORE
GIORNALE DI AGRICOLTURA PRATICA
Fondato nel 1851 dal Prof. S. A. Bizio

DOTT. EDOARDO OTTAVI
Direttore di Piacenza

Redattore capo: Prof. ARTURO MARESCALCHI

Un laboratorio di chimica
Una serra sperimentale

Un ufficio di consulenza legale
Depositi di macchine, Viti di vini nostrani ed americani e Vigneti sperimentali

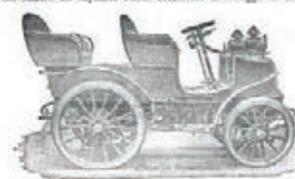
IL GIORNALE ESCE TUTTE LE DOMENICHE

PREZZI: ANNO L. 100 - SEMESTRE L. 50 - QUARTALE L. 25 - TRIMESTRE L. 15 - GIORNO L. 5

PREMI AGLI ABBONATI
del "Coltivatore" e del "Giornale Vinicolo Italiano" di Cassinonferro
NEL 1903

Tutti coloro che manderanno la quota di abbonamento a uno o ad entrambi i nostri giornali (L. 10 annua per ciascun periodico) entro il 31 gennaio 1903 avranno:

- 1° Il giornale con il suo abbonamento fino al 31 dicembre 1903.
- 2° La pubblicazione dell'articolo del nostro giornale: cinque volumetti di circa 300 pagine con arredi originali e prezzi: il volume con la vendita. Sarà presto in grado di girare.
- 3° Per tutta la durata dell'abbonamento la Guida dell'Agricoltore, periodico bimestrale.
- 4° Un buono numerato che dà diritto a ritirare dal 5 al 30 0/0 sul fatturato di materiale e macchine presso la Casa Ottavi di Casale, secondo la legge dei stampati a tempo del nostro paese.
- 5° Un numero del rispettivo fascio esonerato dal versamento di lire 20.



AUTOMOBILE VERMOREL
a cinque posti
DELLA FORZA DI 12 CAVALLI
VEVETURA PIASTON
SO PREMI AGRICOLI importanti (arabi, porco, solifera, tutti piante da frutto, arbori da legno, macchine per agricoltura, arnesi, viti, stivali, ecc.). (Vedi elenco nell'altra pagina).

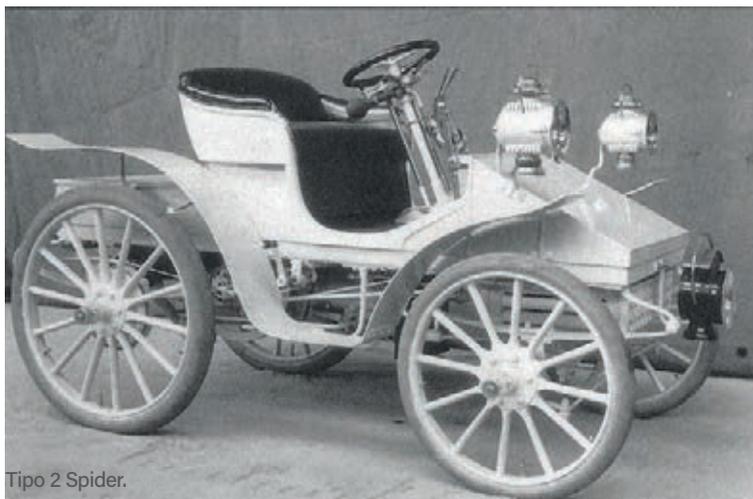


A sinistra, la copertina de L'Automobile con l'immagine della Vermorel Tipo 2 appena arrivata in Italia.
Sopra, la copertina de Il Coltivatore con l'elenco dei premi in palio per gli abbonati.
Qui a destra, l'accesso al tonneau avviene facendo ruotare il sedile posteriore.



LA Vermorel Tipo 2, prima automobile circolante in Sardegna, merita particolare attenzione da parte degli appassionati di auto storiche, sia perché ultracentenaria sia per le particolari caratteristiche tecniche. La sua complessa storia è stata documentata e descritta da Angelo Melis e Marco Dore, attraverso una ricerca paziente e approfondita delle testimonianze, mentre la sua tecnica è stata ricostruita da chi scrive desumendola da un esame esterno, in mancanza di disegni tecnici. Vermorel non è entrato certo fra i costruttori più noti ma ha raggiunto, invece, molta popolarità nel campo del macchinario agricolo, specialmente per la viticoltura. Antoine Vermorel fondò la ditta nel 1843 a Beaugard sulla Saône, nei pressi di Lione, per fabbricare macchine agricole e per la lavorazione del legno e in breve tempo fu ingrandita e trasferita oltre il fiume, a Villefranche-sur-Saône. Alla fine del secolo Victor, figlio del fondatore, entrato in azienda, le fa raggiungere un ragguardevole successo commerciale, particolarmente grazie alle macchine portatili per aspergere le viti, molto richieste alla fine dell'Ottocento, quando la fillossera colpì tutta l'Europa. Gli utili accumulati resero possibile la diversificazione delle attività, indirizzandole anche verso la costruzione di automobili. La prima auto Vermorel fu completata nel 1897, poi, con grande cau-

tela furono poche decine le Tipo 2 costruite fino al 1901: esemplari pressoché di "preserie" per saggiarne il prodotto. A capo del progetto François Pilain (1859 - 1924), già alla Serpollet, allora primaria fabbrica di automobili a vapore. Alla Vermorel saggiò soluzioni diverse, di cui non è rimasta traccia, salvo numerosi brevetti, particolarmente sulla trasmissione, che trovarono anche applicazione sulla Tipo 2. L'interruzione del progetto nel 1901 è probabilmente causata dalle dimissioni di Pilain per fondare la sua SAP (Société des Automobiles Pilain) e di suo nipote Émile, che avrebbe fondato la Rolland-Pilain. Tutte esperienze fallimentari (nella sola Lione nacquero e morirono 25 fabbriche di auto), di fronte all'avanzare dei grandi produttori. Dopo la Tipo 2, la Vermorel rientrò nel mercato più incisivamente, presentando il proprio marchio automobilistico nel 1908 (le Tipo 2 non recavano ancora un marchio ma semplicemente una targhetta che le identificava come Vermorel). Le nuove auto, opera dell'ing. Claude Givaudan, avevano un'architettura più evoluta ma priva di quei caratteri unici posseduti dalle loro progenitrici. Nel 1911, la casa raggiunse l'apogeo impiegando circa 800 collaboratori, poi, fra le due guerre, sopraggiunge la crisi: la Vermorel chiuse nel 1930 con un totale di circa 8.000 esemplari venduti.



Tipo 2 Spider.



Tipo 2 Conduite Fermée.

L'arrivo in Italia di questa Tipo 2 è documentato da una fotografia del tempo che ci permette anche di stabilire come il suo stato attuale sia quasi inalterato rispetto alle condizioni originali. Apparve il 1 agosto 1901 sulla copertina de L'Automobile, la rivista dell'Automobile Club Piemonte, diretta dall'ing. Aristide Faccioli e dall'avv. Carlo Gorla Gatti, rispettivamente direttore tecnico e cofondatore della neonata Fiat L'articolo di presentazione, di carattere estremamente elogiativo, riportava fra l'altro:

Le macchine Vermorel devono la loro rapida fama alla diligenza con cui tutti i loro organi sono costruiti dalle officine omonime di Villefranche-sur-Saône. Sono buone vetture da viaggio, eleganti, semplici e solide, facili da manovrarsi e capaci di superare tutte le salite carrozzabili... Nella nostra figura di prima pagina presentiamo il phaeton-tonneau da viaggio, col quale il sig. Goffredo Calvi di Casale compì il viaggio da Lione a Torino.

L'auto fu trasferita da Lione a Torino grazie ai contatti stabiliti tra le due città, grazie soprattutto alla produzione (in Piemonte) e alla lavorazione (in Francia) della seta, attività favorita dall'inaugurazione del tunnel del Frejus nel 1871, che darà ampio sviluppo anche all'industria dell'automobile.



Il trasferimento della Tipo 2 da Casale Monferrato in provincia di Cagliari, fu avventuroso quanto quello da Lione a Torino: il primo proprietario aveva deciso di disfarsi della Tipo 2 circa due anni dopo l'acquisto e questa passò nella disponibilità della casa editrice della rivista Il Coltivatore di Casale Monferrato, che la mise in palio fra i suoi abbonati (deve essere stata una rivista molto diffusa, confrontato il valore dell'auto, consistente in alcune migliaia di lire, con il prezzo dell'abbonamento, di sole dieci lire). Il più fortunato fu Efsio Manunza di Sestu, in Sardegna, avvisato tramite telegramma nel febbraio del 1903. Arrivata al porto di Cagliari però, nessuno era in grado di guidarla fino a destinazione, se non mediante il traino di una coppia di buoi. Solo più tardi, il meccanico chauffeur Mario Del Corvo, trasferitosi da Pavia per aprire a Cagliari un'officina meccanica, fu in grado di metterla in moto e di dimostrarne il funzionamento.

La sua vita fu tutt'altro che intensa e rimase per lo più ferma, risultando di ingombro alle apparecchiature agricole con le quali condivideva la rimessa. Fu solo nel Dopoguerra che Luigi Pisanu, meccanico riparatore nell'azienda agricola della famiglia Picciau, erede di Efsio Manunza, provando interesse per quei meccanismi abbandonati, iniziò a cimentarsi nel restauro: nei primi anni '50, il dott. Gastone Gottardi, responsabile per la Sardegna della Rejna, fornitrice di ricambi automobilistici e teloni, in occasione di una fornitura di questi ultimi ai Picciau, ebbe l'occasione di vedere la Tipo 2, finalmente ritornata ad essere un'automobile. Intuendone il valore, la richiese in prestito per esporla nelle vetrine della Rejna come richiamo per i clienti. Conservando questa funzione, fu anche trasportata a Milano nel 1961, in occasione dell'inaugurazione della filiale milanese, poi a Cagliari. Qui fu notata dal giornalista lionese Jacques Morlins che ne trasse ispirazione per un articolo per Le Progres, intitolato La première voiture ayant circulé en Sardaigne était originaire de notre région!

IL CONVEGNO A SASSARI

Il convegno di Sassari si è proposto di far conoscere al pubblico questo importante cimelio e di creare i presupposti per evidenziarne il valore storico. La Tipo 2 appare oggi ancora come una carrozza a cui non siano ancora stati attaccati i cavalli (ha perfino le ruote anteriori più piccole, di modo che l'asse rientrasse sotto la cassa per poter curvare, elemento che scomparve poi nelle automobili, poiché divenuto inutile), che saremmo tentati di confrontare con un'auto di oggi traendone una sensazione di compiaciuta superiorità; dovremmo, invece, tenere conto del fatto che, quando fu presentata alla Fiera di Lione del marzo 1899, essa esprimeva la più avanzata tecnologia, come un personal computer negli anni '70.

L'auto all'epoca serviva a esibire una posizione sociale elevata e, la sua utilità come mezzo di trasporto, era dubbia. Calvi, per esempio, riportò il suo stupore per averla guidata per 600 km senza guasti in soli due giorni, superando due importanti colli alpini. Non sappiamo quanto costasse una Vermorel ma, per raffronto, ricordiamo che una FIAT HP di medesima classe, costava 8.500 Lire franco fabbrica, come un appartamento di lusso. La carrozzeria della Tipo 2 era del tipo phaeton-tonneau, il primo a indicare le carrozze aperte (da Fetonte, il mitologico auriga del carro di Apollo), il secondo per la presenza di posti posteriori, in un compartimento separato, detto tonneau o botte, cui si accedeva facendo ruotare il sedile. La Tipo 2 si distingueva dai modelli più diffusi di questo tipo per essere dotata anche di un riparo superiore, di teli protettivi laterali e di un parabrezza, ribaltabile sotto il tetto se si voleva godere del vento di marcia.

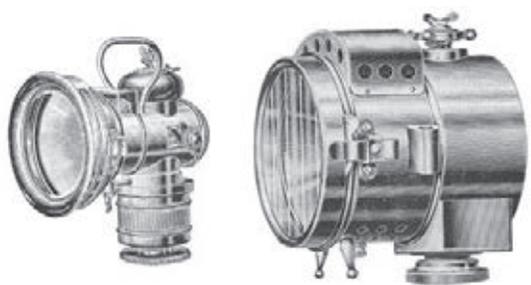
Erano offerti anche altri tipi di carrozzeria; ad esempio, a due posti o chiusa, a quattro - sei posti (Conduite Fermée).

Il materiale più largamente usato nella carrozzeria e nel telaio è il legno, ancora seguendo la tecnica delle carrozze, lavorato in modo da formare uno scheletro di travi massicce, collegate con incastri e colla, rivestito di pannelli di compensato. Nella concorrenza esistevano anche esempi di telai metallici, in profilati o in tubi di derivazione ciclistica, tuttavia non tanto più robusti. Sulla della Tipo 2 si trovano anche particolari costruiti in ferro battuto e ghisa, limitatamente ai rinforzi, alle mensole di attacco per le balestre e alle parti della carrozzeria che, per motivi estetici, si preferivano

esili, come i braccioli dei sedili, gli attacchi dei parafranghi, i montanti del tetto o i sostegni dei fanali. A questo proposito, i fanali originali, purtroppo andati persi, erano costruiti con lamiera di rame o di ottone; una lanterna ad acetilene illuminava la strada. Luci di posizione quattro lampade, due anteriori e due con vetro di colore rosso posteriori. ➤

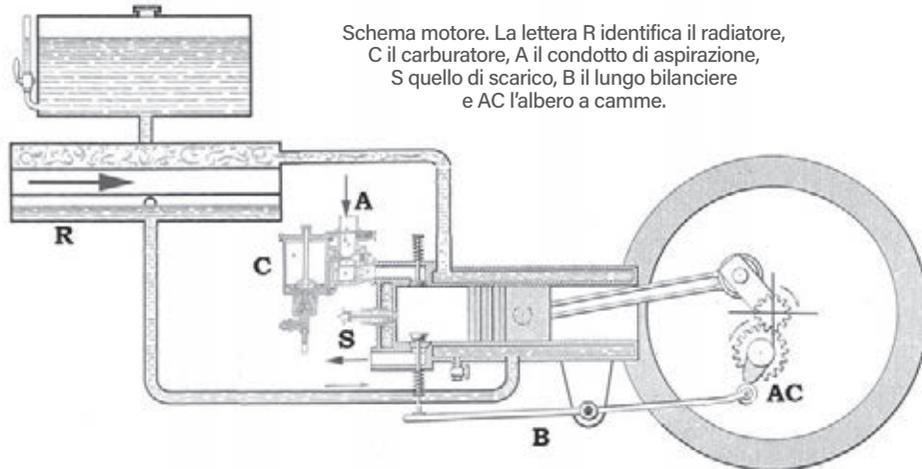
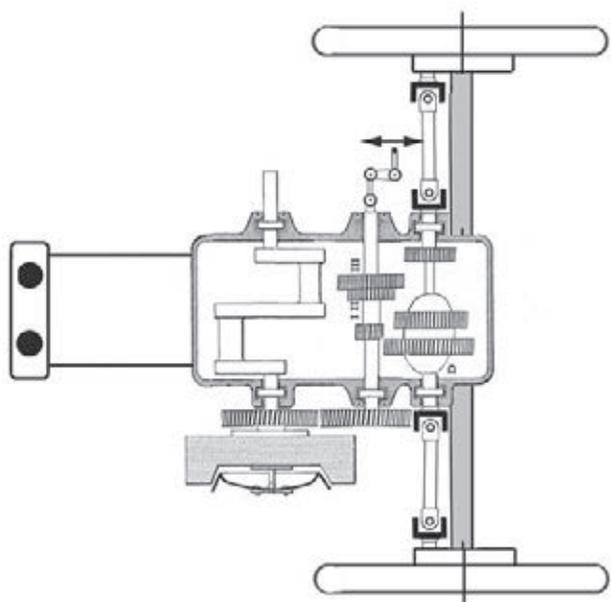


I relatori del convegno che si è tenuto dedicato alla vettura.

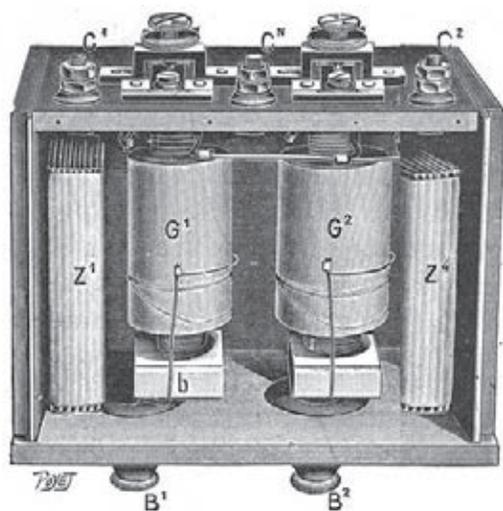


Sopra, fanali simili a quelli originali della Vermorel. A destra, barra anti-arretramento. Se il motore si arrestava con l'auto in salita, questa si conficcava nel terreno evitando il movimento.

Sotto, lo schema del motopropulsore monolitico permette di identificare la posizione dell'albero a gomiti, del volano con la frizione conica, del cambio a tre marce, del differenziale e dei semiassi con giunti cardanici.



Schema motore. La lettera R identifica il radiatore, C il carburatore, A il condotto di aspirazione, S quello di scarico, B il lungo bilanciere e AC l'albero a camme.



Sopra, cassetta per accensione a vibratore per due cilindri.
G identifica la bobina,
B il condensatore, Z la pila, C i contatti.
Al centro, radiatore.
In basso, manovella di avviamento.



Le ruote erano di legno del tipo molto robusto usato in artiglieria, anche se altri costruttori impiegavano ruote a raggi di derivazione ciclistica. Le prime erano preferibili per la loro superiore durata (come quelle della Itala della Pechino-Parigi del 1907).

Le ruote, equipaggiate di coperture pneumatiche a tallone, non erano separabili dal mozzo e le frequenti riparazioni dovevano essere affrontate smontando il copertone e rattoppando o sostituendo la camera d'aria.

I freni agivano sulle sole ruote posteriori. I comandi erano due: il pedale, usato per i rallentamenti, comandava un freno posto sulla scatola del differenziale, per ripartire l'azione in parti uguali sui due lati; la leva posta a lato del posto di guida, usata per gli arresti o per lo stazionamento, comandava invece i freni sui mozzi ruota. Esisteva ancora un terzo freno, la barra anti-arretramento: iniziando una salita era buona norma sganciarla e lasciarla strisciare sul terreno. Se il motore si fosse arrestato accidentalmente, la barra si sarebbe conficcata nel suolo, evitando l'arretramento, finché il pilota fosse riuscito a ripartire.

La meccanica del telaio si presentava molto simile a quella di quasi tutte le auto del tempo; il motopropulsore possedeva invece caratteristiche molto particolari. Motore, cambio e differenziale costituivano un'unità monolitica, montata sotto il pavimento fra gli assali e collegata alle ruote posteriori con due semiassi, muniti di giunti cardanici protetti da guaine, in luogo della ben più diffusa, nella concorrenza, trasmissione a catena; l'albero a gomiti era collegato al cambio attraverso una frizione conica, interna al grande volano, e una coppia di ruote dentate. Sorprende che questo tipo di architettura, adottato poco dopo dalla De Dion-Bouton, sia passata alla storia come assale De Dion (soluzione poi preferita da molti su automobili da corsa o sportive per confort e maneggevolezza) e non come assale Vermorel; l'unica differenza fra il progetto di Bouton e quello di Pilain consiste nel fatto che, nel secondo caso il giunto è disassato rispetto al mozzo della ruota, collegato ad esso con una coppia di ruote dentate, per rendere compatibile il suo ingombro con quello dell'assale, mentre, nel primo, il giunto è concentrico, grazie ad un assale con estremità ricurve.

La Vermorel aveva un motore orizzontale a due cilindri, con albero a gomiti trasversale rispetto al veicolo; la cilindrata di 2.598 cm³ permetteva di erogare 12 CV, a una velocità non meglio nota, probabilmente nell'ordine di 1.000 giri/min: era uno dei motori più potenti nella sua classe, che permetteva di far raggiungere alla vettura una velocità di 40 km/h. Si distingueva dagli altri, generalmente a testa non separabile dai cilindri, per averla smontabile, con le valvole in posizione trasversale rispetto al cilindro; questa scelta permetteva di ottenere una camera di combustione di forma cilindrica, molto più compatta di quelle presenti nei più diffusi motori a valvole laterali. Come in quasi tutti i motori di quel tempo, la valvola di aspirazione era automatica e solo quella di scarico era comandata dall'asse a camme, in questo caso munito di un bilanciere molto lungo, per coprire la distanza fra l'asse a camme nel basamento e la testa del motore.

La lubrificazione era attuata facendo scendere per gravità l'olio nei cuscinetti, negli ingranaggi e nei cilindri; questo, dopo aver svolto la sua funzione, cadeva al suolo. Un rubinetto, posto sotto il sedile anteriore, aveva il compito di graduare il flusso del lubrificante e, soprattutto, di interromperlo quando il motore veniva arrestato.

Il sistema di accensione della Vermorel fu modernizzato molti anni fa con l'applicazione di un magnete; all'origine, come nella maggioranza dei motori del tempo, era ancora del tipo a vibrazione: un

rocchetto a contatto mobile elevava la tensione erogata da una pila a secco, producendo una serie continua di scariche elettriche; la corrente era deviata sulla candela con un interruttore rotante solo nel momento corretto per l'accensione. Spostando con una leva al volante la posizione del contatto, si poteva variare l'anticipo per adattare l'accensione alle diverse situazioni. La pila doveva essere sostituita una volta scarica; infatti, anche se gli accumulatori al piombo erano già stati inventati, pochi avrebbero avuto a disposizione l'elettricità per poterli ricaricare.

Il calore generato dal motore era ceduto all'acqua, poi raffreddata con un radiatore a tubi concentrici, lambiti dal vento di marcia all'interno e percorsi dall'acqua all'esterno. Il sistema non era molto efficiente, come nelle altre auto: i consumi d'acqua erano nell'ordine del litro al chilometro. L'avviamento del motore era a manovella, posta di fianco al posto di guida, collegata all'e-

stremità destra dell'albero motore con una riduzione a catena. Il cambio, con comando al volante e non a leva laterale, come nella maggioranza dei casi, aveva tre rapporti, indicati per velocità di crociera, rispettivamente di 8, 17 e 28 km/h. Il comando spostava uno dei due alberi del cambio in senso trasversale cambiando la coppia di ingranaggi in presa. Nessuno sarebbe stato in grado di cambiare marcia senza arrestare prima il veicolo, pena sonore grattate o anche la rottura di una coppia di denti.

La frizione a cono rivestito di cuoio era posta sul volante all'estremità sinistra dell'albero a gomiti, comandata dal posto di guida mediante un pedale. Un'auto dalla forte personalità tecnica, la Vermorel Tipo 2, che conserva in sé anche un'importante testimonianza del suo tempo; ci auguriamo che l'averne diffuso la storia possa farle trovare una degna sede per essere esposta al pubblico in modo permanente. ■



L'ULTIMA "SMOKEY AND THE BANDIT"



NEL 2002, DOPO 35 ANNI, LA PONTIAC DECIDE DI INTERROMPERE LA PRODUZIONE DELLA SUA "PONY CAR" FIREBIRD. NON PRIMA DI AVER FATTO UN ULTIMO REGALO AI SUOI ENTUSIAST, LA STRAORDINARIA TRANS AM COLLECTOR EDITION. QUELLA DEL NOSTRO SERVIZIO È L'UNICA IN ITALIA.

di Luca Marconetti

General Motors è sempre stato un enorme "contenitore" di marchi e modelli più disparati, tanto che, in certi casi, si è pure potuta prendere il lusso di fare concorrenza a sé stessa, così, per rendere tutto un po' più accattivante. È quello che è successo, per esempio, con la Pontiac Firebird, una "Pony Car", presentata ad appena cinque mesi di distanza da una delle sue più dirette rivali, la Chevrolet Camaro... con la quale condivide anche il pianale! Ma, nonostante le due auto seguano la stessa evoluzione, sia cronologica che tecnica, ognuna sarà caratterizzata da peculiarità proprie, nell'estetica ma anche nelle motorizzazioni, specialmente con i più prestanti V8 concepiti autonomamente da Pontiac e con particolarità come il sistema di feritoie e prese atte all'induzione di aria fresca (prima verso il carburatore, poi direttamente nel collettore di aspirazione) "Ram Air".

In generale le Firebird, dedicate a un pubblico giovane e dinamico, declinate in quattro generazioni tra il 1967 e il 2002, hanno seguito lo stesso percorso fatto dalle altre "Pony Car": in origine muscolose e sinuose ma dalla linea compatta e raccolta attorno al lungo cofano e all'abitacolo arretrato, si sarebbero imborghesite nella linea e diventate progressivamente meno potenti sotto la scure della crisi petrolifera, infine, interpretando l'euforia degli anni '90, nervose e un po' fumettistiche, facendo il verso alle nuove supersportive giapponesi che tanto spopoleranno anche negli USA.

La Firebird però, avrebbe lasciato strada alle concorrenti Mustang, Camaro e Dodge Challenger, ancora oggi modelli iconici dei rispettivi marchi, mentre Pontiac, a partire da fine anni '90 utilizzato per vetture economiche, sarebbe stato definitivamente soppresso nel 2010.



La Firebird del 1993 ha linee tondeggianti ma allo stesso tempo rastremate e affilate, confluenti in un disegno a cuneo. Nell'immagine una "base" V6 (rossa) e una V8 Trans Am (nera).



La Firebird Trans Am WS6 Collector's Edition di Stefano Raffo è la 1003 di 2390 costruite, una delle sole 390 destinate al mercato Canadese. L'ha trovata a dicembre 2019 in Svezia e l'ha portata in Italia su strada a luglio 2020 "ho preso uno dei primi voli per la Svezia dopo il lockdown e sono andato a prendermela. La sognavo fin da ragazzo" ha detto Stefano quando lo abbiamo incontrato ad "ASI in Pista 2022" a Varano, a novembre.



Una V6 con carrozzeria "T-Top" (si asportano i due tettini corrispondenti ai due posti a sedere e trovano posto in una apposita rastrelliera nel bagagliaio) in configurazione per il mercato europeo (mai in Italia).

L'ULTIMA FIREBIRD

È il 1993. La Guerra Fredda è finita e anche quella del Golfo, Michael Jordan è il più grande cestista di tutti i tempi, Bill Clinton è il 42° Presidente USA e la voglia di automobili sportive e potenti, complici anche i modelli giapponesi ormai sdoganati, ha finalmente la meglio sulle stringenti norme antinquinamento e di riduzione dei consumi che ha portato a un drastico taglio delle prestazioni tra anni '70 e '80. L'occasione è ghiotta anche per presentare nuove linee (basate su quelle del prototipo Banshee IV) senza spigoli e dai volumi arrotondati ma allo stesso tempo affilati e giocati su un andamento "a cuneo", specialmente nel frontale, dove il cofano già lungo è esaltato dai fari retrattili e perfettamente equilibrato dalla zona dell'abitacolo raccolta in un tutt'uno compatto e muscolo con la coda avvolgente e sinuosa: sarà così per la Chevrolet Camaro ma

soprattutto per la sorella Pontiac Firebird, giunta alla sua IV serie. Profondamente diversa nella linea - oltre alla tradizionale coupé, è disponibile anche "T-Top" con i due tettini asportabili - e nella componentistica, sotto pelle la nuova Firebird ricalca la meccanica della III serie ma introduce alcuni aggiornamenti atti a ottimizzarla, primo fra tutti l'avantreno con schema a bracci multipli. Anche a livello motoristico si compie una piccola rivoluzione: al lancio, accanto al classico V6 di origine GM di 3,4 litri per 160 CV (evoluzione del precedente 3,1 litri) per i modelli "base", le versioni speciali, tradizionalmente denominate Formula e Trans Am, presentano per la prima volta un V8 della Chevrolet Corvette, il LT1 "Small-Block" di 5,7 litri in grado di erogare 275 CV. Il V6 è abbinato a un cambio manuale a 5 marce, il V8 a uno a 6 velocità (ZF, in questo caso), mentre è disponibile a richiesta l'automatico a 4 rapporti. ➤



La Convertible 30th Anniversary del 1999, che riprende la livrea della Trans Am del 1969 (nel riquadro sotto). L'operazione replica quella già compiuta nel 1994 per la Trans Am 25th Anniversary.

Nel 1994, insieme a una versione speciale per i 25 anni della Trans Am con livrea bianca/blu come l'originale del '69, esordisce la Convertible mentre, la politica di graduale affinamento, nel 1995 porta il controllo di trazione di serie e pneumatici ZR. Inizialmente solo per la California poi dal '96 al posto del 3.4, esordisce il V6 3,8 litri da 200 CV di origine Buick, equipaggiabile anche col pacchetto Performance con freni a disco sulle quattro ruote, il doppio scarico e il differenziale a slittamento limitato. Novità anche per i V8 LT1:

tutti hanno 10 CV in più, quelli con il pacchetto WS6 (prese d'aria supplementari sul cofano con sistema di induzione dell'aria fresca Ram Air, cerchi in lega da 17" e altri particolari) raggiungo i 305 CV (non disponibile per le Convertible). Finalmente la Firebird è tornata a offrire prestazioni degne della sua antenata del 1967 e dello spirito delle vere "Muscle". Nel 1997 l'aria condizionata diventa di serie ed è disponibile il leggendario impianto stereo "Monsoon" da 500 Watt con, in opzione, il lettore CD. Non contenti dei 305 CV del-

FIREBIRD I SERIE

La prima Firebird vede la luce nel novembre 1967, appena 5 mesi dopo la Chevrolet Camaro, della quale riprende il pianale ma è anche... rivale. È una "pony car", quindi una vettura compatta e abbordabile ma con prestazioni piuttosto interessanti e motori brillanti, panorama inaugurato dalla Ford Mustang e popolato da Plymouth Barracuda, Mercury Cougar, dalla stessa Camaro e, dal 1970, dalla Dodge Challenger. Prodotta per soli tre anni, dal '67 al '69 con due frontali diversi, è offerta con motori 6 in linea di 3,8 (230 pollici) e 4,1 litri (250 pollici) e V8 di 5,3 (326 pollici), 5,7 (350 pollici) e 6,6 litri (400 pollici) (potenze da 165 a 345 CV).



La Pontiac Firebird esordisce nel 1967, pochi mesi dopo la sorella e concorrente Chevrolet Camaro.

TUTTE LE TRANS AM SONO FIREBIRD, NON TUTTE LE FIREBIRD SONO TRANS AM

I nomi "Firebird" e "Trans Am", sono stati spesso confusi e scambiati di posto: Firebird è sempre il nome del modello in generale, Trans Am sono le versioni più potenti della Firebird. Il nome deriva dalla "Trans Am Series" inaugurata nel 1966, campionato per vetture derivate dalla serie e più o meno preparate, organizzato dallo SCCA-Sport Car Club of America. Alcune vennero utilizzate per tre anni nel Campionato - con motore Pontiac 303 specifico (diversi albero motore e bielle) - dal team di Jerry Titus. Per usufruire del nome, Pontiac pagò le royalties all'organizzatore della gara. La prima Trans Am è del 1969 e si riconosce per la livrea bianca con le "stripes" blu. Motori V8 6,6 litri 400 pollici Ram Air.

Le prime Trans Am fanno parte del MY '69, riconoscibile per il restyling del frontale: i proiettori sono ora all'esterno della mascherina in una ghiera a filo carrozzeria.



Nel 1998 interviene un restyling per tutte le Firebird che porta fari a scomparsa più grandi con doppia lente, paraurti rivisti, copri targa centrale. Le Trans Am hanno generose prese d'aria supplementari, come le quattro caratteristiche "narici" sul cofano e i fendinebbia tondi. Altra particolarità tecnica della IV serie della Firebird è il sistema di raffreddamento con il radiatore posto a 45° sotto il muso della vettura, che ricava aria da un deflettore ancorato nella parte inferiore del paraurti, il quale è privo di aperture. Stefano e la sua Trans Am - che sta per ottenere la Targa Oro - sono iscritti al CNO-American Motors Club Italy, uno dei pochissimi sodalizi federati ASI specializzato in vetture americane. www.cnoamericanmotors.it



l'LT1, nel 1998 Formula e Trans Am ricevono il V8 LS1 della Corvette C5 da 320 CV (sempre 5,7 litri), che diventeranno 325 nel 2001 col pacchetto WS6, dotato, fra le altre cose, dell'albero di trasmissione in alluminio che sostituisce il precedente in acciaio. Sempre nel '98 è ora del restyling di metà carriera, che porta nuovi cofano motore e paraurti e fari posteriori bruniti con disegno "a nido d'ape". Di serie fendinebbia, doppio airbag, freni a disco con pinze anteriori a doppio pistoncino e sistema antiincendio Bosch a solenoide, serbatoio

benzina in plastica da 16,8 galloni (dal 1999), controllo di trazione ASR, EBD e, per le V8 e V6 Performance, il differenziale posteriore Zexel/Torsen II.

Nel 2002 GM decide che la Pontiac Firebird non verrà più prodotta, per non ostacolare la carriera di Camaro e Corvette. Ma sono anche 35 anni dal lancio e si decide così di chiudere in bellezza con una serie speciale basata sulla più esclusiva delle Firebird IV serie, la Trans Am Collector's Edition. ➤

FIREBIRD II SERIE

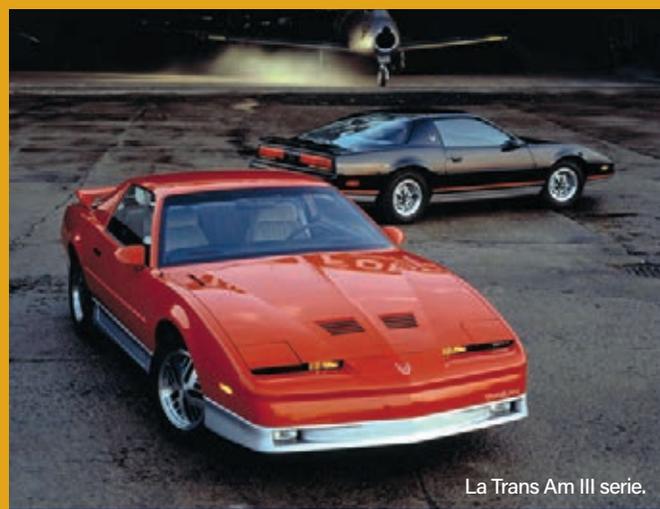
La Firebird II serie sarà la più longeva, venduta e di successo della saga, una delle auto più iconiche di Pontiac. Verrà prodotta dal 1970 al 1981 in una sterminata serie di versioni e motorizzazioni 6 cilindri in linea (250 pollici, 4,1 litri, 110 CV), V6 (231 pollici, 3,8 litri, 105 CV) e V8 (ben 20 varianti diverse di 10 motori con cilindrata da 265 pollici/4,3 litri a 455 pollici/7,5 litri e potenze tra i 140 e i 345 CV), aspirati e turbo, con o senza Ram Air. Il design anche seguirà un'evoluzione costante, dalle linee più "muscle" dei primi '70 fino a volumi più borghesi e squadri della fine del decennio.

La Firebird MY '70 presenta i fari separati dalla mascherina - più ampia - a soli 2 elementi. In 11 anni di produzione saranno numerose le modifiche. Nell'immagine una "350" V8 e, dietro, una Formula.



FIREBIRD III SERIE

Anche la terza serie rimarrà in commercio per 10 anni ma con minori modifiche stilistiche. È quella ricordata come la meno potente e addomesticata delle Firebird, nonostante esistano sempre le Trans Am e le versioni dalla vocazione sportiva, tuttavia solo stilistica e poco altro, poiché la potenza massima raggiunta dagli asfittici V8 di 350 pollici/5,7 litri fu di 235 CV, mentre la più potente sarà quella col V6 turbo di origine Buick di 3,8 litri da 250 CV. All'opposto, le meno prestanti saranno quelle dotate del 4 in linea di 2,5 litri EFI da appena 88 CV ma anche le V6 di 173 pollici/2,8 litri da 102 CV o ancora i V8 di 305/5 litri da 145 CV.



La Trans Am III serie.



Da sinistra, gli interni rivestiti in "Ebony Leather" di serie e ricchissimi di accessori come l'impianto stereo Hi-Fi "Monsoon" da 500 Watt e 10 altoparlanti. Essendo per il Canada il tachimetro è in km/h. Il vano motore con il LS1 Chevrolet da 5,7 litri e 325 CV e il sistema di immissione aria fresca "Ram Air" del pacchetto WS6 specifico Pontiac. Fra gli accessori dedicati al mercato canadese, la serpentina a 120 Volt che scalda la coppa dell'olio. I sedili hanno il logo specifico "Collector's Edition" argenteo ricamato sul poggiatesta e sui tappetini. Quello guidatore è elettrico con 6 movimenti.

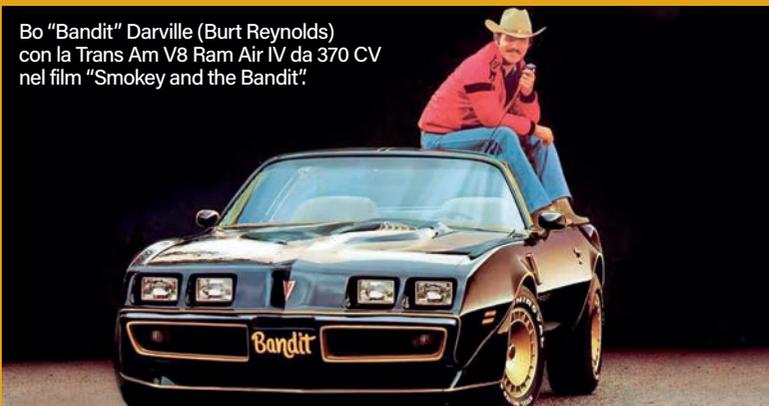


DIVA DEL GRANDE E DEL PICCOLO SCHERMO

Nel 1977, la fama della Firebird tocca l'apice quando l'auto viene scelta per il film "Smokey and the Bandit" ("Il Bandito e La Madama", in Italiano): Bo "Bandit" Darville, interpretato da Burt Reynolds, è un contrabbandiere che viaggia a bordo della sua Trans Am (con motore Ram-Air IV da 370 CV) nera con filetti oro e il vistoso rapace ad ali spiegate, simbolo della serie Firebird (appunto, "Uccello di Fuoco") a partire dal 1973, impresso sul cofano motore. Reynold ci scappa dalla Polizia ("La Madama") attraverso ben 5 Stati, compiendo varie male-

fatte e conquistando perfino la figlia dello Sceriffo, Carrie (Sally Field). Dopo quella performance, gli ordini della Firebird andranno alle stelle, diventando una della auto più vendute negli USA, tanto che Reynolds ne riceverà in regalo una all'anno per quattro anni! Anche "Kitt", la Trans Am terza serie nera "umanizzata" e ultratecnologica protagonista della Serie TV "Supercar" (in USA "Knight Rider"), guidata dal poliziotto Michael Knight (David Hasselhoff), è una Firebird.

Bo "Bandit" Darville (Burt Reynolds) con la Trans Am V8 Ram Air IV da 370 CV nel film "Smokey and the Bandit".



"Kitt" protagonista della Serie TV "Supercar" guidata dal poliziotto Michael Knight (David Hasselhoff).



Trans Am

"Quest'auto ha due anime" - ci ha detto Stefano dopo il test sul circuito Riccardo Paletti di Varano - "si può viaggiare in totale relax sfruttando l'elasticità del motore, già in coppia a 1200 giri ma, se si affonda sull'acceleratore, il V8 ruggisce come un animale di razza, con un suono cupo e poderoso che invade l'abitacolo. A differenza delle coeve tedesche, è comoda anche per un viaggio lungo". Si ringrazia per la collaborazione e l'"enciclopedica" competenza Antonello Jelitro.

Da sinistra, il "Portfolio" dedicato al modello, con block-notes, penna e manometro pressione pneumatici con torcia loggati "Collector's Edition". La fattura di vendita dell'esemplare del servizio: ai 36.365 dollari canadesi della normale Firebird Trans Am sono aggiunti i 4.250 \$ del pacchetto WS6 e i 4.050 \$ di quello "Collector's Edition". Inoltre qui abbiamo due dei tre optional presenti: controllo di trazione e cambio manuale con rapporti ravvicinati (non presente il caricatore da 12 CD), per un totale, tasse incluse, di 46.665 \$. La caratteristica fanaleria posteriore a nido d'ape e l'alettone a 4 supporti tipico di tutte le Trans Am dopo il 1998.



Facilmente riconoscibile per la livrea "Sunfire Yellow" e per i cerchi da 17" antracite e anello esterno in argento spazzolato che calzano pneumatici Goodyear Eagle F1 275/40 ZR17, è caratterizzata da dettagli esclusivi quali: ali stilizzate dell'"Uccello di Fuoco" sulle "narici" del Ram Air al cofano anteriore e decalcomanie ad esse ispirate nero/grigio sulle fiancate; scritte e loghi dedicati neri sulla parte inferiore delle portiere; fanaleria posteriore brunita; il resto dell'allestimento ricalca quello delle Trans Am WS6: due coppie di prese d'aria sul frontale, due alla base dei paraurti, con fendinebbia tondi verso la targa, e due sui parafranghi anteriori; spoiler a 4 supporti sulla coda (integrato sulla Convertible); scritte "Ram Air" sul cofano motore.

All'interno tutto è rivestito in pelle nera, colore interrotto solo dall'argento dei loghi "Collector's Edition" su poggiatesta, tappetini e cappelliera posteriore. All'acquisto viene invece consegnato un porta documenti in pelle nera contenente una penna, un block-notes, un manometro per misurare la pressione pneumatici, e una torcia elettrica, tutto loggato col nome del modello.

Meccanicamente, essendo di serie il pacchetto "Ram Air WS6 Performance and Handling Package", troviamo il potente 5.7 LS1 da 325 CV a 5200 giri/min e una coppia di 470 Nm a 4000 giri/min, il cambio manuale a 6 marce (a richiesta l'automatico) e il sistema di raffreddamento del servosterzo a liquido.

Nella ricchissima lista di dotazioni standard figurano pinze freno

anodizzate nere, chiusura centralizzata con telecomando e allarme, sedili elettrici (il guidatore con 6 movimenti), stereo "Monsoon" con lettore CD e antenna elettrica, mentre a richiesta sono disponibili il caricatore da 12 CD, il controllo di trazione avanzato e il cambio con rapporti accorciati.

La Collector's Edition è prevista in soli 2000 esemplari ai quali se ne aggiungeranno 390 per il Canada: 1349 "T-Top" (839 manuali e 510 automatiche) e 1041 Convertible (549 manuali e 492 automatiche). Mai importata ufficialmente, l'esemplare del nostro servizio è l'unica in Italia, fortemente voluta dal suo attuale proprietario, Stefano Raffo: il 26 dicembre 2019, durante il riposo dai bagordi delle Feste, scorrendo degli annunci sul suo smartphone, Stefano ne trova uno che lo fa balzare sulla poltrona: è lei! Si trova in Svezia e sembra perfettamente conservata. Non importa che sia quasi al Polo Nord e sia pieno inverno: con gli amici Marco e Francesco, muniti di biglietti aerei si parte per il grande freddo, che viene subito mitigato dalla vista di un modello straordinario, perfettamente conservato per 15 anni dal suo proprietario svedese che, a sua volta, l'ha comprata dal primo, Canadese (essere una delle sole 390 per tale mercato, la rende ancora più seducente), nel 2005. Ci si mettono Covid e lockdown a complicare le cose ma finalmente eccola in Italia, dove noi l'abbiamo incontrata alla sua prima uscita ufficiale, ad "ASI in Pista" a Varano de' Melegari lo scorso novembre. ■



La Duesenberg SJ carrozzata J Gurney Nutting, Best of Show del Concorso di Eleganza di Villa d'Este 2023.

LE STRAORDINARIE AUTO DEL MAHARAJA REGINE A VILLA D'ESTE

UNA INCREDIBILE COLLEZIONE DI AUTOMOBILI RARISSIME E MOLTO PARTICOLARI, TESTIMONIANZA DI EPOCHE PASSATE E DI UN MONDO LONTANO E PER NOI MOLTO INTERESSANTE. IL BEST OF SHOW VINTO DALLA DUESENBERG SJ CARROZZATA J GURNEY NUTTING.

di Gautam Sen - traduzione di Matteo Comoglio

UN tratto in comune a tutti i Maharaja indiani, quando transitavano per Londra negli anni '20, era di visitare gli showroom della Rolls-Royce, un marchio molto apprezzato soprattutto dalla nobiltà indiana. Una volta però accadde un fatto increscioso: un elegante venditore, non prese sul serio il Maharaja che entrò nello showroom in abiti semplici e, nonostante questo si fosse presentato, fu invitato ad uscire. Furioso per l'insulto, il Maharaja mandò il suo ministro (presumibilmente vestito meglio) nello stesso showroom della Rolls-Royce per ordinare tre auto e organizzare la spedizione in India, senza carrozzeria. Al loro arrivo a Calcutta, queste tre auto sono state trasformate in camion della spazzatura e donate alla Calcutta Corporation, il comune della città. Pertanto, la Rolls-Royce non aveva altra scelta che riacquistare questi tre veicoli,

farli ri-carrozzare e poi rivenderli (con un forte sconto, senza dubbio) ad altri aristocratici in India. Naturalmente, quel Maharaja non comprò mai un'altra Rolls-Royce per il resto della sua vita. Così recita la leggenda, probabilmente non necessariamente vera, in quanto non è mai stata portata alla luce alcuna prova. Eppure i miti, le storie e le leggende abbondano sui maharaja e sulla loro passione per le auto, alcuni falsi, molti altri reali. L'avvento dell'automobile, con le primissime arrivate sulle coste indiane intorno al 1890, scatenò una folle storia d'amore: quella tra i raja, i maharaja, i nawab e i nizam, e la carrozza senza cavalli. L'automobile cambiò completamente lo stile di vita dei nobili indiani e con essa iniziò una nuova passione avvincente che sarebbe durata per molti decenni. La scelta di vetture con le carrozzerie più insolite si



La linea della Duesenberg SJ (numero di telaio 2614, numero di motore J585) ordinata dal Maharaja di Indore, Yashwantrao Holkar II, tramite il concessionario londinese del marchio e consegnata la nuda meccanica al carrozziere londinese di J Gurney Nutting, presso le sue strutture a Chelsea, Londra. Prende il nome dal suo antenato più famoso, il leggendario sesto sovrano di Indore, Yashwant Rao Holkar, che regnò dal 1798 al 1811 ed era considerato da molti il Napoleone dell'India per le sue imprese nel vincere con successo una serie di guerre contro i suoi stati vicini con l'obiettivo di costruire un impero.

fece strada in India per soddisfare i gusti e le esigenze variegata dei raja e dei maharaja. Alcune erano vetture cerimoniali, altre furono realizzate appositamente per la caccia con per esempio, oblò di osservazione e rastrelliere per le armi. Poi c'erano quelle per i matrimoni e per le processioni di stato, persino automobili speciali per le "signore della casa" per viaggiare in un "purdah" appartato. Soprattutto, ciascuno dei principi aveva un obiettivo: superare l'altro in termini di sfarzo, fascino e splendore, così come si era sempre fatto per i palazzi e le residenze. Non tutte le auto costruite appositamente per i principi indiani e la ricca classe mercantile erano di buon gusto. Ad esempio, una Ford Modello A, che all'epoca era un'auto "di classe media", fu realizzata su misura per un ricco proprietario terriero del Gujarat, con preziosi lavori decorativi in argento sbalzato e tende di pizzo. Poi c'era (sopravvive ancora) una Daimler placcata in oro, piuttosto appariscente, di Seth Hukumchand di Indore. La più strana di tutte però era la famosa Swan Car di Calcutta, una Brooke del 1910 con la parte anteriore dell'auto fatta per sembrare un cigno che sibilava vapore dalle narici. Abbastanza ironicamente, non era la fantasia di un eccentrico indiano, ma quella di un ricco residente britannico di Calcutta: forse il sole indiano gli aveva dato alla testa! ➤



L'uomo d'affari miliardario di Pune Yohan Poonawalla con suo figlio e la Rolls Royce Silver Wraith Coupé del 1949, con carrozzeria di James Young (numero di telaio WCB40), ordinata nuova dal Maharaja di Mysore, Jayachamaraja Wadiyar.



La Rolls Royce Silver Wraith Coupé in sfilata a Villa d'Este 2023.

Sfortunatamente, per i visitatori del Concorso d'Eleganza Villa d'Este di quest'anno, la Swan Car non era esposta. Ma fortunatamente per loro, sei delle auto più straordinarie dei maharaja erano presenti per la classe "Incredible India: The Dazzling Motoring Indulgences of the Mighty Maharajas" e la Duesenberg SJ carrozzata J Gurney Nutting è stata eletta "best of show".

Delle sei, quattro sono, ovviamente, Rolls-Royce. La storia d'amore dei maharaja indiani con il marchio Rolls-Royce iniziò con il Maharaja di Gwalior, Madhavrao Sindhia II, quando acquistò la Rolls-Royce soprannominata la "Perla dell'Est" (una Silver Ghost 40/50 HP) dopo il suo record, interrompendo la corsa transindiana, nel 1908. E questo fu cementato quando altre otto Rolls-Royce furono ordinate per la grande Coronation Durbar del 1911, a Delhi, quando il re Giorgio V fu proclamato re-imperatore dell'India.

Eppure, in un periodo di produzione di 20 anni, solo 350 delle Silver Ghost, hanno preso la strada per l'India. E solo una manciata esiste ancora in questo Paese. Una di queste è la Silver Ghost 40/50 HP del 1921 (telaiο 118MG), ordinata da Maharaja Purnachandra Bhanj Deo, dello stato di Mayurbhanj, Odisha. Consegnata con una carrozzeria in stile tourer di un carrozziere meno noto, Cunard, questa vettura fu rimodellata nel 1927, per mano carrozziere Windovers. La famiglia Jaiswal, con sede a Delhi, acquistò l'auto nel 1991 e da allora l'auto è stata completamente restaurata, sebbene la carrozzeria sia ora in un classico stile tourer. Con la Silver Ghost 40/50 affermata come una delle migliori auto che il denaro potesse ottenere, Sir Henry Royce si dedicò allo sviluppo di un'auto che si inserisse in un segmento inferiore: un'auto più piccola e meno costosa per coloro che preferivano guidare da soli, invece di essere portati in giro da un autista.

La Twenty (poiché era un'auto da 20 CV) fu presentata nel 1922 e,

come la 40/50, era alimentata da un motore a sei cilindri in linea decisamente più piccolo, di 3127 cm³, prodotta fino al 1929 in ben 2.940 esemplari. Di questi, solo 75 potrebbero essere arrivati in India, molti dei quali sono stati ordinati dagli stati principeschi. Tra questi, la famiglia reale di Bharatpur, nota per essere un mecenate molto entusiasta del marchio, con più di due dozzine di Rolls Royce acquisite nel corso degli anni.

Di queste, ben cinque erano le Twenty più piccole, di cui una appositamente attrezzata per la caccia alla tigre! Il maharaja fornì una flotta di auto di lusso per trasferire i suoi ospiti dal palazzo alle famose zone umide dove c'era abbastanza flora e fauna per cacciare felicemente centinaia di animali. Una delle battute di caccia più famose di tutte fu quando il Principe di Galles (che in seguito divenne, per un periodo piuttosto breve, Re Edoardo VIII) visitò Bharatpur nel 1921 durante il Royal Tour of India. La mattina in cui il Principe di Galles visitò Bharatpur, 1.721 uccelli furono uccisi (di cui 64 dal principe e 73 dal maharaja)!

A Villa d'Este non c'era la famosa Twenty (anche se oggi sopravvive in Svizzera, e non troppo lontano), ma sarà esposta un'altra vettura non meno insolita: la "purdah" Rolls-Royce di Bharatpur. Questa Twenty (numero di telaio GSK15) fu ordinata nel 1925 (ma consegnata nel 1926) dal Maharaja di Bharatpur, Brajendra Sawai Kishen Singh Bahadur, per sua moglie. Poiché era una signora indù molto conservatrice, la carrozzeria (della Windovers di Londra) è stata progettata in modo che non potesse essere vista dagli uomini. Nemmeno al suo autista poteva essere permesso di intravederla. L'auto è stata quindi costruita con vetri blu scuro su tutte le porte e tra l'abitacolo e l'autista. Tuttavia, era piuttosto claustrofobica, quindi un secondo meccanismo permetteva l'ingresso di aria fresca senza

le zanzare, tenendo contemporaneamente nascosta Sua Altezza. Nel vano posteriore erano previsti due sedili per la servitù. La carrozzeria è stata descritta da Windovers come "Allweather", il che significava che poteva essere utilizzata anche dai visitatori del Maharaja durante le battute di caccia. In queste occasioni il tetto poteva essere completamente abbassato, dopodiché sette cacciatori potevano alzarsi in piedi per sparare alle tigri. Per la notte, il faro per la caccia alla tigre funzionava da solo. L'auto è stata portata fuori dall'India dallo specialista Rolls-Royce John Fasal all'inizio degli anni '70 ed è stata di proprietà a lungo di P Vacher (1988-2011), che ha riportato l'auto alla sua carrozzeria in alluminio lucidato. L'auto è tornata di proprietà di Fasal, prima di essere recentemente acquistata dal collezionista di Bangalore Dr Ravi Prakash, che presenterà l'auto a Villa d'Este.

La terza Rolls-Royce schierata a Villa d'Este era quella che molti in Europa hanno già visto: una Rolls-Royce Phantom I sperimentale, con numero di telaio 17EX, del 1928. Chiamata solitamente Rolls-Royce 17EX, questa vettura è famosa quasi quanto l'AX201, l'auto che ha dato il soprannome di Silver Ghost alla 40/50HP. La 17EX (con carrozzeria di Jarvis di Wimbledon), benché sperimentale, venne venduta senza alcuna modifica al Maharaja del Kashmir, Hari Singh. Probabilmente la Rolls-Royce più veloce degli anni '20, l'auto ha aperto la strada alle Phantom II Continental che seguirono negli anni '30. Da Hari Singh l'auto ha subito diversi passaggi di proprietà, tra cui altre due famiglie principesche, prima di essere consegnata in Europa. Ad un certo punto, l'auto era di proprietà di Victor Muller (che ha rilanciato il marchio Spyker e ha cercato di mantenere a galla la Saab), prima che fosse acquistata dall'attuale proprietario, l'appassionato austriaco Alexander Schaufler. Schaufler ha portato l'auto nella maggior parte dei concorsi più importanti in Europa e negli Stati Uniti, oltre a mostrarla in diversi tour ed eventi di regolarità. La quarta Rolls-Royce è un'auto del dopoguerra, del 1949. Una Silver Wraith Drophead Coupé, con carrozzeria di James Young, questa Rolls-Royce (numero di telaio WCB40) è stata ordinata nuova dal Maharaja di Mysore, Jayachamaraja Wadiyar. Il Maharaja di Mysore era un altro cliente molto stimato da Rolls-Royce e, poiché aveva l'abitudine di ordinare auto in più, la frase "Doing a Mysore" nel gergo aziendale RR si applicava ai clienti che ordinavano un lotto di auto alla volta. ➤



La Silver Ghost 40/50 HP del 1921 (telaio 118MG), ordinata da Maharaja Purnachandra Bhanj Deo, dallo stato di Mayurbhanj, Odisha. Consegnata con una carrozzeria in stile tourer di un carrozziere meno noto, Cunard, questa vettura fu rimodellata nel 1927, realizzata dal carrozziere Windovers.





Era una vettura per la caccia, come suggerisce l'arredamento interno e la disposizione dei sedili.



Rifinita in un rosso garofano molto brillante e rivestita in pelle rossa e grigia, questa Silver Wraith decapottabile, come la maggior parte delle auto del maharaja, è arrivata con tutta una serie di accessori e decorazioni a richiesta. Il lungo elenco di caratteristiche comprendeva tavoli pieghevoli in legno impiallacciato lucidato, posacenere e accendisigari nei braccioli, accessori in metallo cromato, stemmi argentati sulle portiere, placca argentata con aquila anteriore e posteriore, stemmi illuminati sul portellone posteriore, placca d'argento dell'aquila illuminata sul radiatore, aste della bandiera ai parafranghi anteriori, stemma illuminato sopra il parabrezza ed infine un vaso di fiori! Per alcuni anni anche questa Rolls-Royce è stata di proprietà della famiglia principesca Bharatpur, e in quel periodo - nel 1959 per l'esattezza - l'auto è stata utilizzata per trasportare il Duca di Edimburgo, il Principe Filippo, in visita. Attualmente di proprietà dell'uomo d'affari miliardario di Pune Yohan Poonawalla, questa Silver Wraith è un'auto gemella di un'altra auto ex-Mysore, una Bentley Mark VI, anch'essa del 1949, dipinta in un bicolore non meno sgargiante di rosso "rabarbaro" e crema.

Invece non c'è corrispondenza con le altre due vetture della classe "Incredible India": la Duesenberg SJ Speedster e la Packard 1101 Eight Seater Tourer.

La Packard 1101, del 1934, fu acquistata da Madan Singhji, il Thakursaheb di Nawalgarh, che era uno degli stati principeschi più piccoli della provincia del Rajasthan. Era un modello da esportazione, forse specifico per l'India, dato che era disponibile in una configurazione con guida a destra, con il pedale dell'acceleratore inserito tra i pedali della frizione e del freno. Presentava anche ruote di scorta gemelle, oltre a ruote a disco anziché a raggi, che allora non era un'opzione insolita per le condizioni stradali indiane, e un parabrezza insolitamente spigoloso che si inclina e si piega in modo diverso.

Con la propensione dei principi indiani nella scelta dell'alluminio lucido, come si vede in diverse Rolls-Royce (inclusa la purdah Twenty), alcune Packard inviate in India sembrano avere cofani in acciaio cromato, come quello visto su questa vettura. Con il rosso bicolore brillante, combinato con il cofano cromato e altri dettagli luminosi, questa Packard è un'auto straordinariamente bella. La Packard rimase alla famiglia Nawalgarh fino al 1965, quando fu acquistata da un noto collezionista di Calcutta, Shashi Kanoria. Charles Puttkamer, un diplomatico americano con sede a Nuova Delhi, acquistò l'auto da Kanoria, vendendola infine all'attuale proprietario Rajiv Kehr, che possiede questa sublime Packard come parte della sua deliziosa collezione dal 2007.

L'ultima stella di questa classe è una stupefacente Duesenberg, non a caso vincitrice del prestigioso best of show del Concorso di Eleganza di Villa d'Este. Questa versione SJ (numero di telaio 2614, numero di motore J585) è stata ordinata dal Maharaja di Indore, Yashwantrao Holkar II, tramite il concessionario londinese Duesenberg (R.S.M. Automobiles), e la nuda meccanica del telaio è stata consegnata al carrozziere londinese di J Gurney Nutting, presso le sue strutture a Chelsea, Londra.

Prende il nome dal suo antenato più famoso, il leggendario sesto sovrano di Indore, Yashwant Rao Holkar (che regnò dal 1798 al 1811 ed era considerato da molti il Napoleone dell'India per le sue imprese nel vincere con successo una serie di guerre contro i suoi stati vicini con l'obiettivo di costruire un impero); Yashwantrao Holkar II si ritrovò sul trono, nel 1926, alla tenera età di 18 anni a causa di alcune infami indiscrezioni su suo padre, Tukajirao Holkar III. ➤

La Packard 1101 8 Seater del 1934 fu acquistata da Madan Singhji, il Thakursaheb di Nawalgarh, uno degli stati principeschi più piccoli della provincia del Rajasthan.



La "purdah" Rolls-Royce di Bharatpur. Questa Twenty (numero di telaio GSK15) fu ordinata nel 1925 (ma consegnata nel 1926) dal Maharaja di Bharatpur, Brajendra Sawai Kishen Singh Bahadur, per sua moglie. Oggi è un'auto incredibile, con la sua livrea in alluminio spazzolato, moda comune tra i maharaja.





La Rolls-Royce Phantom I sperimentale, con numero di telaio 17EX, del 1928, chiamata solitamente Rolls-Royce 17EX. Dotata di una carrozzeria aerodinamica "torpedo Bateau" di Jarvis, Wimbledon, benché sperimentale, venne venduta senza alcuna modifica al Maharaja del Kashmir, Hari Singh.



Il giovane maharaja era forse uno dei maggiori esteti tra i 565 principi dell'India e aveva i migliori gusti in materia di oggetti art déco e automobili. Una delle primissime auto che acquistò fu una Delage D8 con una squisita carrozzeria Figoni, dopo che fu protagonista allo stand Figoni nell'edizione del 1931 del Motor Show di Londra, all'Olympia. Questa macchina ora appartiene al dottor Ravi Prakash, che possiede anche la "purdah" Rolls.

A parte le affascinanti auto francesi, il maharaja aveva anche una Bugatti, una Delahaye, una Hispano-Suiza J12, oltre a una bellissima Mercedes-Benz 540K e a un'Alfa Romeo 8C 2900B Spider straordinariamente bella, con carrozzeria Touring. Possedeva inoltre diverse Bentley e un paio di Rolls-Royce. La maggior parte di queste ultime (così come l'Hispano J12) aveva la carrozzeria di J Gurney Nutting, che era il carrozziere preferito del maharaja. Tra le tante auto con carrozzeria Gurney Nutting possedute da Holkar, questa Duesenberg si qualifica come la più esuberante di tutte. Costruita sul telaio JN più lungo (153,5 pollici/3,9 metri di

passo), questa vettura ha il motore sovralimentato da 320 CV della SJ, che le consente di raggiungere una velocità massima di quasi 225 km/h! Una volta costruita quella straordinaria carrozzeria sul telaio Duesenberg, l'auto è stata prima spedita negli Stati Uniti, per poi raggiungere l'India, a Indore. Ad un certo punto l'auto fu venduta e acquistata da un'altra famiglia aristocratica, quella degli Idar, che a sua volta la vendette a una star del cinema di Bollywood di Bombay di nome Sheikh Mukhtar (che possedeva anche un'altra vettura straordinaria, una Cadillac V16 con carrozzeria Pinin Farina; l'auto è ora negli Stati Uniti, con la collezione del compianto Robert M. Lee).

Nel 1965, lo sceicco Mukhtar emigrò in Pakistan e sia la Cadillac che la Duesenberg furono vendute in Pakistan, per poi trovare la loro strada negli Stati Uniti. La Duesenberg è stata di proprietà a lungo dello specialista di Duesenberg del marchio, il generale William Lyon, fino alla sua scomparsa nel 2020. Suo figlio Bill Lyon ha orgogliosamente presentato l'auto a Villa d'Este. ■



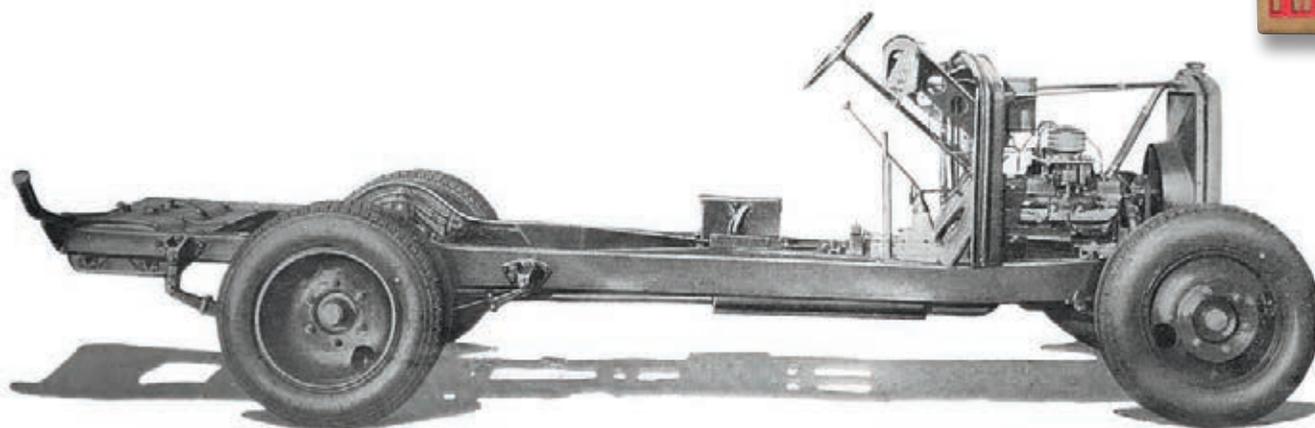
MENS SANA IN CORPORE SANO

LA FIAT 618 ARDITA "CORRIERINA" CARROZZATA DA ORLANDI PER FIAT, FU UNO DEI PRIMI PULMINI REALIZZATI SULLA BASE DI UNA VETTURA DI SERIE, LA 518. L'ESEMPLARE DI QUESTE PAGINE HA ACCOMPAGNATO GLI OSPITI DELLE TERME ROSAPEPE DI CONTURSI, IN CAMPANIA.

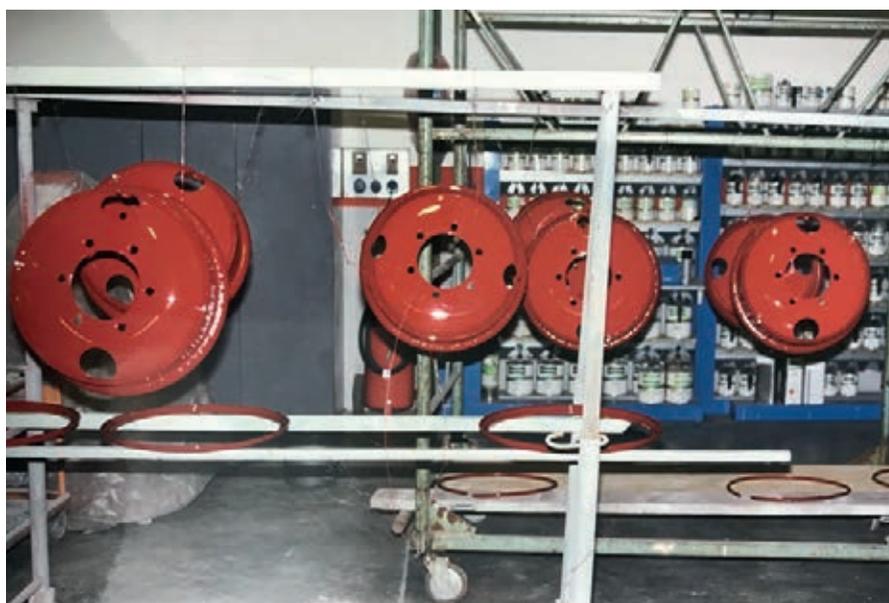
di Luca Marconetti



La linea della Ardita "Corrierina" si rifà in tutto e per tutto all'automobile 518 normale: i parafanghi avvolgenti proseguono sulle fiancate e generano la comoda pedana, il padiglione ben si raccorda con le fiancate e la linea di cintura che prosegue sui cofani e ben demarcata dallo stacco delle due tonalità di rosso e dal fregio in inox.



L'autotelaio 618 come veniva fornito agli allestitori. È rinforzato e maggiorato, passo e carreggiate sono più ampie, al retrotreno sono disponibili le ruote gemellate. Sotto, a sinistra, la "nostra" 618 nelle condizioni di ritrovamento, con la livrea che presentava durante il servizio all'Hotel Terme Rosapepe. A destra, la riverniciatura dei cerchi a disco.



LA crisi mondiale del 1929 ha radicalmente cambiato gli scenari automobilistici globali: i produttori di vetture di lusso versano in condizioni emorragiche, quelli generalisti si convertono alla produzione di modelli più razionali, economici e declinabili anche in versioni fino a quel momento poco considerate, per esempio furgoni, camioncini con cassone o piccole corriere. La Fiat, ormai impegnata a implementare i segmenti più popolari da 1 litro (la Balilla del 1932) e da 1,4 litri (514 e 515), nell'alto di gamma avrebbe presentato una vera e propria nuova serie di auto dotate di motori a 4 cilindri di varie potenze, lanciata nel 1933, atta a sostituire gradualmente le 6 cilindri 522 e 524 e denominata "Ardita": fatta salva la 527 dotata ancora di un 6 cilindri di 2,5 litri derivato dai precedenti e venduta fino al 1936, le inedite vetture erano la 518, con motore di 1758 cm³ da 40 CV (tipo 118), la 518A 2000 con motore di 1944 cm³ da 45 CV (tipo 118A) e la 518S 2000 Sport con testata surcompressa da 54 CV (tipo 118AS), tutte disponibili in due lunghezze di passo e, nelle varianti realizzate internamente in Fiat, caratterizzate da carrozzerie aerodinamiche e filanti. Fin dalla loro origine, questi telai, con le opportune modifiche e rinforzi nei punti nevralgici, saranno adatti a essere allestiti anche con quei tipi di carrozzeria citati prima, specialmente autocarro, come quello che nascerà sulla base dell'Ardita, denominato 618.

Trasformare un autocarro in un mezzo adatto al trasporto collettivo diventa quindi abbastanza semplice, come nel caso della 618 Arditina "corrierina", come è definita all'epoca, protagonista del nostro servizio: completata nel 1934, non è un esemplare unico di un carrozzeria ma fa parte di una serie di vetture da trasporto collettivo con 14 posti a sedere (ai quali va aggiunto quello dell'autista) commissionata da Fiat alla Renzo Orlandi di Modena, già all'epoca in via di specializzazione in questo tipo di allestimenti (dagli anni '50 in poi, i suoi autobus avrebbero dominato le strade di tutt'Italia). Questo tipo di mezzo viene normalmente adottato da piccole amministrazioni pubbliche o da strutture ricettive e alberghiere, per collegare le stazioni ferroviarie con zone non servite dal treno. È proprio questo il compito che l'esemplare del nostro servizio è chiamato a svolgere: percorrere i 10 km che separano l'Hotel-Ristorante "Terme Rosapepe" di Contursi (SA), tra il monte Pruno e il fiume Sele, celebre zona salubre e dalle caratteristiche naturali ristoratrici per il corpo citata anche dal poeta Virgilio, dalla stazione di Contursi, sulla linea Salerno-Battipaglia-Potenza. Basta riprendere le brochure pubblicitarie dell'Hotel dell'epoca per averne conferma: fra i servizi, viene infatti riportato "Servizio Autobus da e per Stazione Ferroviaria". Un tragitto percorso anche più volte al giorno, su tratti sterrati e spesso impervi, senza però accusare il minimo tentennamento. ➤



Fasi dei lavori di restauro commissionati dalla famiglia Fracarro Genovese.



L'accoppiamento tra il padiglione in legno e il paraframma in acciaio.



L'attuale allestimento interno a 9 posti.



Fra le due motorizzazioni disponibili di 1750 e 2000 cm³, viene scelta la prima, tipo 118, erogante 40 CV a 3200 giri/min, in grado di garantirle uno spunto sufficiente a superare pendenze anche del 18/20% e raggiungere una velocità massima di 65 km/h, di tutto rispetto per una corriera dell'epoca. La mansione sarebbe stata espletata per più di 15 anni, fino al 1950, mentre nel 1949 il minibus viene intestato a uno dei titolari della struttura, Paolo Rosapepe, trasformato in veicoli a 10 posti più conducente e trasferita la sua destinazione da "trasporto pubblico" in "uso privato". Da quel momento viene utilizzato di meno e poi, nel 1976, ceduto a un commerciante di camion di Fara Gera d'Adda, nei pressi di Milano. Qui, nel 1984, passa di nuovo di mano, al sig. Giuseppe Lamperti di Milano che, in un documento, conferma lo smarrimento dei documenti di circolazione ma la conservazione della sua targa originale, SA 12762.

Nel 1996 infine, lo acquista Umberto Fracarro Genovese di Castelfranco Veneto, inserendolo nella collezione all'interno della quale ancora si trova. Quando arriva in Veneto, con la vernice color nocciola e i paraurti rossi, è allo stato di relitto ma completo. Fracarro Genovese fa

procedere quindi a un restauro totale, che lo porterà alle eccellenti condizioni in cui lo vediamo oggi, nella bella livrea nei due toni di rosso con parafranghi neri, il suo motore brillante e silenzioso perfettamente funzionante e un bell'allestimento interno a 9 posti, così da poter essere condotto con la normale patente B.

Tornando alle caratteristiche principali degli autotelai 618, questi, oltre alle due varianti di motore, alimentato a carburatore Zenith con dispositivo di avviamento e la classica alimentazione per gravità, dal piccolo serbatoio di 15 litri solidale col paraframma, presenta un passo aumentato a 3050 mm (contro i 3000 mm delle 518 L a passo lungo), una carreggiata anteriore di 1490 mm (1390 mm quella della 518) e posteriore di 1540 mm (contro 1410 mm). La sospensione, come sulla 518, è a balestre semiellittiche integrate da 4 ammortizzatori idraulici; in freni sono i classici con ceppi in alluminio e comando idraulico con doppio circuito per ciascun asse; il cambio è un 4 marce con terza silenziosa e quarta sincronizzate e frizione monodisco a secco; l'impianto elettrico è lo stesso a 12V delle Ardita; i cerchi sono a disco e montano ruote 6,25x18, in questo caso posteriori gemellate. ■

Da sinistra, solo il frontale con il radiatore dritto, ritenuto più consono a un mezzo da trasporto, è simile a quelli delle vetture 514, 515 e "Balilla". Il cruscotto con i comandi è lo stesso delle vetture Ardita. Il motore di 1758 cm³. Il più affidabile carburatore Weber che sostituisce l'originale Zenith, è coerente col periodo del veicolo.



Nella zona posteriore trova posto un ampio baule per i bagagli dei passeggeri, mentre quelli in eccedenza venivano collocati sul portapacchi superiore accessibile tramite la scaletta ripiegabile. Le ruote posteriori, sono gemellate.



FAUSTO TRONELLI L'ARTISTA RESTAURATORE



Per Fausto Tronelli la bellezza e l'eleganza di una vettura d'epoca, inizia innanzitutto riportando questa al suo splendore originario, operazione possibile solo ed esclusivamente con un restauro integrale e si conclude con la presentazione dell'auto in uno scenario di charme e abbinata ad abiti coerenti col periodo e il lignaggio della stessa, gli stessi elementi che ispirano le sue opere e che diventano cardini per i Concorsi di Eleganza. Nell'immagine Tronelli posa con due modelle accanto alla sua Unic M4 T, per un servizio sul giornale Gentleman Collector, realizzato in piazza del Popolo a Fermo, la sua città.

"Per restaurare questa Coupé de Ville-Landaulet realizzata da J. Saoutchik' ho impiegato 10 anni" - ci ha detto l'artista.

**NELL'OPERA DI FAUSTO TRONELLI A COLLEGARE
RESTAURI DI AUTO, ARTE, MODA E CONCORSI DI ELEGANZA
ESISTE UN FILO CONDUTTORE BEN PRECISO: LA BELLEZZA.
LO STILE E LA RAFFINATEZZA DELL'AUTOMOBILE ESALTATI
E CELEBRATI IN UNA VITA DEDICATA ALLA CULTURA MOTORISTICA.**

di Luca Marconetti

Coniugare la passione per il restauro e studiare per diventarne uno dei più competenti in materia, con la disciplina rigorosa dei Concorsi di Eleganza ma anche con l'estro e l'arte della pittura e del disegno a mano libera, il tutto condito con una meticolosa ricerca iconografica della moda e dello stile dell'abbigliamento delle varie epoche, è possibile? Sì, se ti chiami Fausto Tronelli.

Classe 1949, fermano, Fausto cresce letteralmente in mezzo ai motori: *"mio padre aveva la concessionaria Peugeot fin dai primi anni '60"*, ci ha detto appena iniziata l'intervista - che avviene nel suo "atelier-archivio-officina", un vero e proprio scrigno delle meraviglie dove nascono gioielli e si conservano tesori - *"tanto che ciò ha influito anche sulla mia formazione, che è avvenuta alla scuola Montani di Fermo, antico Istituto Tecnico Industriale fondato nel 1854, dove mi sono diplomato 50 anni fa"*.

Ovviamente c'era anche tanta passione...

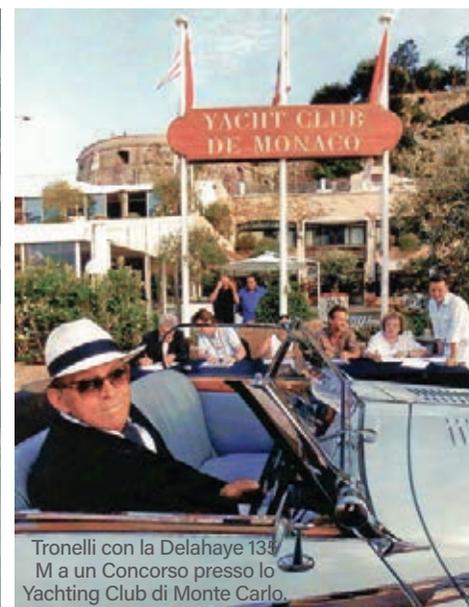
"Certo. A 22 anni è avvenuta la fiammata che ha dato l'avvio a tutto: mi sono innamorato di una Jaguar E-Type in vendita a pochi km da qui. L'ho comprata ed è stata la prima di una lunga serie di Jaguar: due E-Type Coupé, 3,8 S, Mk1, Mk2, 420 G, Mk4, XJS e XJ6. Le compravo, le "coccolavo" restaurandole e riportandole al loro antico splendore e le rivendevo, facendo contento qualche appassionato. La passione per la E-Type è nata dalla cultura delle forme, un'acquisizione graduale ma naturale avvenuta sfogliando e leggendo il trimestrale 'Style Auto - Architettura della Carrozzeria', a cui sono stato abbonato fin dalla fine degli anni '60".

Tronelli col suo primo amore motoristico, la Jaguar E-Type.





Parte della collezione di Jaguar davanti al concessionario Peugeot-Mercedes Benz di papà Tronelli, a Fermo.
Da sinistra Mk IV, 420 G e Mk II.



Tronelli con la Delahaye 133 M a un Concorso presso lo Yachting Club di Monte Carlo.

Ma non sei appassionato solo di inglesi; spazi dalle anteguerra alle francesi, dalle americane alle sportive più moderne. Qual è la matrice della tua passione?

“La bellezza’. Questo mi ha permesso di appassionarmi e lasciarmi sedurre dalle auto più disparate. Le anteguerra rappresentano la passione pura. In queste auto ci sono dettagli e accessori incredibili, per l’epoca e per oggi: ho avuto una Unic M4 T che aveva un compressore ad aria montato sul cambio per gonfiare la gomma una volta riparata. Per restaurare questa Coupé de Ville-Landaulet realizzata da ‘J. Saoutchik’ ci ho messo dieci anni. Ho messo mano su tutto, dalla carrozzeria agli archi della capote, dall’impianto elettrico agli strapuntini dei sedili, dalla passamaneria ai mogani intarsiati. Alla fine, realizzarle un servizio fotografico con abbinati abiti maschili e femminili per la rivista Gentleman Collector, mi ha ripagato di tutte le fatiche: ecco dove sta il bello di cui parlavo.

Le francesi le ho scoperte in concessionaria. Le Peugeot le conosco come le mie tasche, nel 2007 fui incaricato da Peugeot di preparare una 203 berlina per il compianto Gino Munaron: con lo stesso modello, aveva vinto la sua classe di cilindrata alla Mille Miglia del ‘53. Conoscere Gino fu un’esperienza meravigliosa: mi telefonava ogni due giorni per avere aggiornamenti e ho capito quanto questo mondo avvicini le persone e crei possibilità di grandi amicizie. Munaron con la 203 ci ha poi corso la Mille Miglia del 2008, a 60 anni dal lancio del modello, ed è stato contentissimo.

Le Americane sono arrivate dopo le inglesi: comode, affidabili, con buone prestazioni. Provo amore soprattutto per le Corvette. Quella del 1978 che ho comprato con appena 15.000 km (dal Canada, con mille problemi per l’omologazione), mi ha affascinato per le sue linee derivate dal prototipo ‘Mako Shark’, estremamente sportive e aggressive.



I suoi disegni a matita, realizzati come regali speciali per amici altrettanto importanti oppure fatti riprodurre in litografie per omaggiare gli ospiti dei suoi Concorsi di Eleganza.



In alto, istantanea dell'edizione 2007 del Concorso di Eleganza Villa Conti organizzato da Fausto. Il livello di vetture partecipanti e l'internazionalità, lo resero un concorso di livello secondo solo a Villa d'Este.

Sopra, il suo "Atelier-Officina" con la magnifica Isotta Fraschini 8ASS completamente restaurata.

Sotto, la La Salle Roadster del 1930 a un'edizione del Concorso d'Eleganza "La Belle Epoque" di Montecatini Terme.

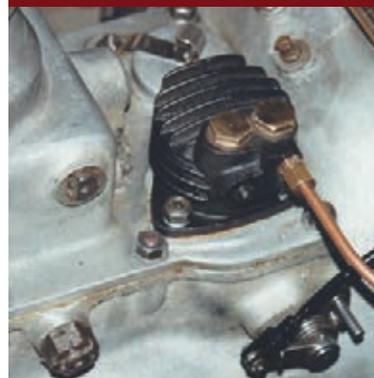


Il silenziatore dell'Isotta Fraschini totalmente realizzato da Fausto sezionando quello originale per replicarlo perfettamente: "adottarne uno fatto oggi sarebbe stato più semplice ma così l'auto avrebbe perso il suo sound tipico".



Il compressore ad aria montato sul cambio della Unic M4 T per gonfiare la gomma una volta riparata.

"Negli accessori e nella loro particolarità sta parte del fascino di una vettura. Le auto dell'anteguerra ne sono piene".



Oggi invece mi godo una C4 Convertible del 1992: la volevo esattamente così perché solo in quell'anno era disponibile con specifiche che secondo me la rendono perfetta. L'ho trovata a New York nel '97".

Hai detto che le auto le restauri tutte da solo.

"Sì. Sono 50 anni che studio la manualità, le soluzioni ai problemi tecnici, siano essi meccanici o tecnologici, la corretta sequenza di smontaggio e rimontaggio, l'ingegno dei designer e la maestria dei costruttori quando fecero l'auto nuova. Il mio modo di operare sta nel reperire tutta la documentazione possibile e impossibile su quel modello, prima di iniziare qualsiasi altro lavoro. Non amo le mezze misure: per me il restauro è sempre totale. La ricerca dell'originalità e la cura del dettaglio mi porta ad affrontarli con pazienza e meticolosità. Prendiamo per esempio questa Isotta Fraschini 8ASS del 1930, che ho finito da poco" - è lì dietro di noi imponente e stupenda, e ce la indica - "quest'auto ha soluzioni che si scoprono solo man mano che si procede al restauro, che vengono alla luce e lasciano stupefatti. Per esempio il silenziatore che vengono scarico, realizzato ex-novo dopo averne sezionato uno dell'epoca e aver riprodotto la struttura interna, così da replicarne il sound originale dell'epoca".

Quando hai sviluppato anche la passione per il disegno, la pittura e l'arte a tema motoristico?

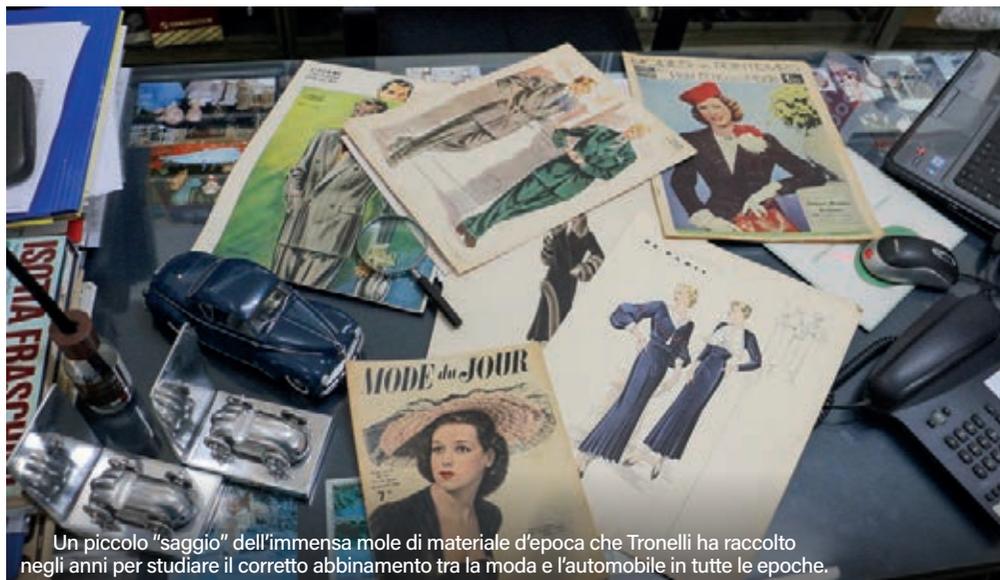
"Presto, alle scuole medie. Prima pitturavo con colori ad olio, poi ho iniziato a perfezionare la tecnica a china e infine mi sono appassionato alle matite, che uso ancora oggi. Passando la mia vita fra automobili splendide, ho acquisito la capacità di esprimere momenti di vita di quel modello reinterpretando una scena, un fermo immagine, un 'frame' ambientato in uno scenario affascinante e curando i più piccoli dettagli, come nei restauri che effettuo. Alcuni disegni li ho dedicato a persone speciali, come quello di una Delage davanti a uno 'Chateaux de la Loire' dedicato all'amico Patrick Delage (grazie all'intercessione di Fausto, l'abbiamo intervistato anche noi, ne leggete sul numero di luglio 2022 de La Manovella, ndr), discendente della famosa Casa francese di auto di fascino sportive e lussuose. Spesso poi ho fatto stampare litografie in edizione numerata dei miei disegni, da omaggiare ai partecipanti dei Concorsi d'Eleganza che ho organizzato".

Fra gli ambiti che più curi nelle tue opere e al quale hai dedicato ricerche approfondite, c'è l'abbinamento "abito-veicolo" e in generale il connubio moda e motori. Ce ne parli?

"La passione per tutto ciò che è passato mi ha portato a studiare con interesse anche la moda dell'abbigliamento, tanto che nei miei viaggi in Francia a Parigi, sono spesso andato a scovare nei mercatini gior-



Il perfetto connubio tra l'eleganza dell'auto, in questo caso la Unic, e l'abbigliamento delle signore, che sfoggiano dei cartamodelli della Collezione Tronelli.



Un piccolo "saggio" dell'immensa mole di materiale d'epoca che Tronelli ha raccolto negli anni per studiare il corretto abbinamento tra la moda e l'automobile in tutte le epoche.

nali, disegni originali e cartamodelli di abiti e costumi dai primi del '900 in poi. Ritengo che l'abbigliamento consono all'epoca della vettura sia un'espressione di cultura che arricchisce molto la presentazione dell'auto e rende l'evento ancor più speciale. Ovviamente questo deve essere corretto (non si può usare un cappello di inizio '900 con una vettura degli anni '60 o la modella non può essere in minigonna se posa accanto a un'auto degli anni '30!) e, perché ciò avvenga, è necessario studiare e conoscere le differenze che esistevano un tempo fra un abito da mattino, uno da pomeriggio e uno da sera, in quali occasioni si indossino, per esempio, guanti e cappello e in che modalità e questo sia per il gentleman ma soprattutto per la signora.

Il mondo della moda abbinata alle auto d'epoca lo trovo davvero meraviglioso: dovrebbe essere volano per coinvolgere le signore agli eventi - altrimenti meno interessate a partecipare - ma anche muovere un indotto assolutamente non trascurabile".

E l'impegno nei Concorsi d'Eleganza?

"Negli anni della mia passione per l'auto, una buona parte di interesse è stato per i Concorsi di Eleganza in Francia, ai quali ho preso parte come concorrente o anche solo come semplice osservatore, imparando sempre qualcosa: Bagatelle, Vichy, Deauville, La Baule, Chantilly... per non parlare della ricerca storica di quelli avvenuti nei decenni, dei quali ho collezionato libri e documentazione. E a un certo punto, diventato presidente del club federato ASI Scuderia Marche di Macerata, ho deciso di organizzarne uno mio. Dopo averlo presentato agli stand ASI ai Saloni Retromobile a Parigi e Techno Classica a Essen, in Germania, nell'estate del 2007 si è tenuta la 5ª Edizione del Concorso di Eleganza Villa Conti, a Civitanova Marche. Ancora oggi le foto parlano da sé: auto straordinarie, rare, a volte uniche, provenienti da tutta Europa per un evento di altissimo livello, secondo solo a Villa d'Este.

E così, visti i risultati raggiunti, l'ASI mi ha proposto di diventare responsabile dei Concorsi d'Eleganza, impegno che ho preso molto sul serio e che ho svolto per diversi anni. Durante quel periodo ho cercato di evidenziare le caratteristiche dei vari eventi, le differenze tra un Concorso d'Eleganza, un Concorso Dinamico e un Concorso di Restauro, soprattutto perché ho notato che, negli ultimi anni, queste categorie sono state un po' mischiate e si sono perse le loro caratteristiche peculiari. Per esempio, va tenuto in considerazione che, in un Concorso Dinamico si valuteranno il passato sportivo e il palmares delle vetture, che saranno quindi di un certo tipo, in uno di Eleganza l'aspetto estetico di tutte le parti della vettura, la ricchezza di accessori, la perfezione di verniciatura, cromatura, l'aspetto del motore, etc... infine quello di Restauro, dove si valutano i procedimenti e i risultati ottenuti nel riportare quel determinato modello al suo originario splendore".

Quali caratteristiche deve avere un'automobile per vincere un Concorso d'Eleganza?

"L'eleganza è la qualità che mostra al contempo buon gusto e raffinatezza, grazia e semplicità imperiture nel tempo e, in definitiva, uno stile ineguagliabile e inimitabile nel tempo.

Lo stile che emergeva nei Concorsi degli anni '30 dove abiti lunghi avvolgevano le bellissime donne in posa con le auto dalle linee filanti, con interni dai velluti e tessuti ricercati, più tardi la commistione coi cappelli di Chanel, gli abiti di Dior, le stole Schiapparelli, il tutto per esaltare lo charme della presentazione al pubblico. Ecco: queste dovrebbero essere le linee guida per far rivivere il fascino del tempo passato nei Concorsi d'oggi, senza compromessi né concessioni distorte.

In questo contesto, un giudice di concorso deve seguire delle regole ben precise ed essere in grado di valutare ciò che si trova di fronte. Si tenga presente che, nel giudicare un'automobile d'eccezione, gli abituali termini di valutazione razionali sono sovvertiti: auto costose, esclusive, opulente e raffinate, non si giustificano se non con una motivazione estetica. Una linea filante con un lungo cofano e una carrozzeria sinuosa, l'imponenza, la ricchezza di accessori, il lusso che si percepisce dai dettagli, la perfetta armonia delle proporzioni, devono concorrere ad aver creato opere d'arte dell'ingegno umano, nel gusto, nella classe, nella funzionalità. In gergo più tecnico, per vincere un Concorso d'Eleganza, una vettura deve prendere punteggi più alti possibili nei seguenti ambiti: Presentazione del veicolo, Eleganza e Raffinatezza del disegno, Armonia dei colori, Aspetto di tappezzeria, pannelleria, tappeti, Ricchezza ed Eleganza della strumentazione, Condizioni Generali della carrozzeria, Cromature, Cura della finizione interna ed esterna, presentazione del vano motore".



Fausto Tronelli con Patrick Delage.



ROMAGNA MIA

La partenza da Ponte Tiberio.

IL PRIMAVERA DI AUGUSTO FARNETI APRE LA SERIE DEDICATA ALLE MOTO.
80 PARTECIPANTI ALLA SCOPERTA DEL TERRITORIO DI RIMINI, SANTARCANGELO E SAN MARINO.

di Paolo Conti

“Il Primavera di Augusto Farneti” ha aperto la serie delle manifestazioni motociclistiche che fanno parte del Circuito Tricolore. Il raduno organizzato dallo sport club “il Velocifero” di Rimini, che è giunto alla sua 40esima edizione, ha privilegiato la promozione e la valorizzazione del territorio con un percorso breve, almeno rispetto alla tradizione del passato, ma ricco di spunti socio-culturali, ovvero far conoscere ai partecipanti luoghi caratteristici e di assoluto rilievo storico-paesaggistico-architettonico, facendo in modo che il messaggio culturale legato al motorismo venga visto e apprezzato anche e soprattutto dalla popolazione e dai tanti turisti che, approfittando del “ponte” legato al 25 aprile, affollano la riviera romagnola. Una sorta di “interscambio”, questa volta specifico per le moto, fondamentale per far apprezzare il ruolo che tutti i tipi di veicoli hanno avuto per la crescita e lo sviluppo della società, in tutti i suoi risvolti, da quello professionale a quello ludico.

ADUNATA

All'appuntamento di sabato mattina in via Flaminia nel grande parcheggio del ristorante Quo Vadis, punto di partenza e di conclusione del giorno successivo, ci sono un'ottantina tra moto e sidecar costruiti entro il 1963. Quello dei partecipanti è un numero importante, visto che si tratta di un raduno di due giorni con partenza in prima mattinata, soluzione che consiglia a chi deve fare un po' di chilometri per arrivare a Rimini di partire da casa già il giorno prima. A rendere il numero ancor più significativo contribuisce la partecipazione di un gruppo di appassionati provenienti dalla Svizzera. Il gruppo straniero avrebbe potuto essere ancor più importante se un altro iscritto proveniente anche lui dalla Confederazione elvetica e il greco Panagiotis, esponente FIVA e grande amico del motorismo storico italiano, non avessero dovuto rinunciare all'ultimo momento per problemi di salute. Auguri per rivederli a breve nei nostri raduni.

STORIA E DIVERTIMENTO

La prima tappa raggiunge il Ponte di Tiberio un dei posti più celebri e suggestivi di Rimini. Siamo nel cuore della città, dove la gente passeggia o, comunque, grazie all'isola pedonale, si può muovere in assoluta libertà e tranquillità: la situazione ideale per guardare anche i nuovi ospiti, le moto che sembra vadano ad incastonarsi nello splendore delle vestigia romane. L'occasione è ideale per un saluto da parte dell'amministrazione comunale attraverso le parole di benvenuto da parte dell'assessore Mattia Morolli, che ha apprezzato l'aspetto promozionale verso il territorio dell'iniziativa dello sport club "il Velocifero", e per una breve presentazione delle moto e dei conduttori, anche se visti i numeri e la varietà dei

mezzi presenti servirebbe molto più tempo di quello a disposizione. Il secondo step della mattinata si svolge sempre nel cuore di Rimini, anche se questa volta è quello che ha reso celebre la città e l'ha fatta diventare la capitale delle vacanze: la spiaggia e il mare. Percorrendo il lungomare si arriva a piazzale Boscovich, quello da dove parte il molo levante del porto canale, quello che i riminesi chiamano "la Palata", e c'è la grande ruota panoramica. Quest'ultima diventa il punto di riferimento per il parcheggio delle moto, anche se sarebbe più corretto chiamarla esposizione, vista la curiosità di chi li ha viste approfittato di una passeggiata verso il mare. Per gli equipaggi la sosta è quella per il pranzo, dove ricevono il saluto e i complimenti dell'ex sindaco e attuale parlamentare Andrea Gnassi. ➤



Le moto in sfilata sul lungomare di Rimini



Sul molo di Rimini.



L'accostamento motociclette e ruota panoramica crea un panorama diverso.



Durante le soste gli incuriositi passanti osservano con ammirazione le veterane.



La sfilata su Viale Regina Elena.

SI SCENDE IN GROTTA

La full immersion con il territorio continua nel pomeriggio con l'escursione a Santarcangelo di Romagna, dove ad attendere il gruppo ci sono i rappresentanti della Pro Loco per raccontare la storia della città e, soprattutto, per accompagnarli nella visita ad uno degli elementi più caratteristici, le Grotte intitolate al patrono San Michele. Nel sottosuolo di Santarcangelo ci sono oltre 160 grotte scavate nella roccia arenaria. Questi ipogei si trovano nella parte orientale del colle Giove, quello che è considerato il luogo dove il vino locale iniziò ad essere chiamato Sangiovese, in virtù delle vigne e della produzione vinicola di vino rosso, come il sangue di Giove da cui derivò la denominazione Sangiovese. Le grotte, che formano un vero e proprio mondo sotterraneo sono disposte su tre livelli, ma hanno tutte la stessa temperatura costante di 13° in qualsiasi periodo dell'anno, grazie ad un particolare sistema di aerazione. Nonostante siano oggetto costante di studio, l'origine è ancora sconosciuta, spaziando dai rifugi paleocristiani alle basiliche dei monaci Basiliani, oppure da luoghi di culto dedicati a San Michele per finire al più banale compito di cantine per la conservazione del vino, la sola certezza è quella relativa all'importanza che hanno avuto durante la 2.a guerra mondiale come rifugio per la popolazione.

Conclusa la visita, rientro a Rimini per aperitivo e cena di gala nell'elegante atmosfera offerta dall'hotel Palace Alisei, dove i partecipanti vengono raggiunti dal presidente Alberto Scuro e dalla vicepresidente Agnese Di Matteo, che si vanno così ad aggiungere all'altro consigliere Mauro Pasotti, presente anche come partecipante al raduno. Da parte di tutti i partecipanti sono stati particolarmente apprezzati gli interventi del presidente, di uno dei suoi vice, e di Pasotti, anche se per lui si tratta di un ritorno a casa, visto che la prima uscita ufficiale in un raduno, dopo il nuovo mandato ai vertici della federazione, è avvenuto in ambito motociclistico, coincidendo con il Primavera di Farneti.



Il gruppo di partecipanti.

SUL MONTE TITANO

Lo spirito della manifestazione non cambia nel secondo giorno, anche se il territorio da conoscere è quello di San Marino. Il trasferimento nell'Antica Terra della Libertà è più lungo e sicuramente più impegnativo rispetto a quello del giorno precedente, ma grazie alla scelta di due percorsi diversi, è anche molto piacevole. Questa volta il legame con il territorio penalizza un po' le moto, che vengono parcheggiate a Borgo Maggiore nei pressi della funivia che sale al centro storico. Ma è una scelta forzata, visto che la parte alta della città è off limits per i veicoli a motore. Per i partecipanti è prevista la salita e la discesa a bordo della funivia, per aperitivo con vista panoramica e possibilità di visita al centro, con l'esclusiva opportunità dell'ingresso al Palazzo del Governo, conosciuto anche come Palazzo dei Capitani. Dopo l'immane foto di gruppo davanti alla statua della Libertà, non resta che il rientro a Rimini.

SPAZIO ALLE "PICCOLE"

La conviviale offre l'occasione per la consegna dei riconoscimenti di partecipazione e del premio "Expert Choice" messo in palio dalla casa d'asta Catawiki, che è stato assegnato al sidecar Moto Guzzi Sport 14 del 1929 con carrozino in lega leggera in stile "art decò" di Alessandro Gatti, accompagnato dal figlio Andrea, il partecipante più giovane. Questo riconoscimento ci porta anche ad una breve analisi tecnica sulle moto presenti. Data per scontata la prevalenza delle Moto Guzzi, tra cui figura anche la più datata in assoluto, la 500 GT del 1928 meglio conosciuta come Norge, grazie alla partecipazione del gruppo elvetico si sono viste anche moto piuttosto inconsuete nel panorama dei nostri raduni. A partire dalla Universal B50 del 1951, una bicilindrica boxer di 578 cm3 di cilindrata con trasmissione cardanica, di progettazione e costruzione interamente svizzera, nonostante lo schema richiami quello BMW, per continuare con altre due moto svizzere, la Motosacoche Jubilee del 1937 e con la Standard BGT del 1934 entrambe assemblate attorno al mo-



La salita verso San Marino.

tore MAG. La Standard viene spesso considerata solo una Azienda tedesca, ma alla fine degli anni Venti del secolo scorso, in seguito all'acquisizione della svizzera Zehnder, la produzione viene spostata anche nella confederazione elvetica. Per rimanere in ambito italiano è stata pregevole la scelta di diversi collezionisti di partecipare con modelli di piccola cilindrata, spesso assenti dai "grandi" raduni. Basta ricordare la Motom 98 T del '59 di Dario Benetti, la Gilera Giubileo del '62 di Michele Secchi, la Moto Guzzi Stornello 125 del 1963 di Alfonso Napolitano e le due Vespa del 1957 e '62 rispettivamente di Massimo Corbelli e di Carlo Conti. Le "piccole" hanno avuto un ruolo fondamentale nella storia del secondo dopoguerra ed è bello che continuino a farlo anche in tutti gli eventi che servono per non dimenticare il passato. ■



Le auto in piazza Plebiscito a Città della Pieve.
Da qui gli equipaggi sono andati alla scoperta delle opere del Perugino, senza farsi spaventare dal clima gelido e dal meteo incerto.

TROFEO GIOVANI ETRUSCHI 2023

NOVITÀ NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE

L'EVENTO ORGANIZZATO DAI GIOVANI DEL CAMEP DI PERUGIA E INSERITA NEL TROFEO ASI DEDICATO A DRIVERS UNDER 40, NON SMETTE DI CRESCERE E SI STA AFFERMANDO COME UNA DELLE MANIFESTAZIONI IRRINUNCIABILI PER COLLEZIONISTI "IN ERBA".



Le vincitrici della Coppa Dame Clementi/Cagliari su Autobianchi A112 Abarth 58 HP.



Foto di gruppo per un evento dove lo spirito di competizione e l'amicizia primeggiano e favoriscono un'atmosfera giocosa e serena.

È ormai una delle manifestazioni a calendario ASI "Trofeo Giovani" - format ideato nel 2022 dalla Commissione presieduta dall'allora presidente Costanzo Truini, oggi Consigliere Federale, dedicato esclusivamente a drivers Under 40 - eppure il Trofeo Giovani Etruschi organizzato dal "settore Millennial" del CAMEP di Perugia, coadiuvato da Riccardo Paglicci Reattelli, non smette di crescere e proporre, anno dopo anno, tante novità che la rendono sempre interessante e irrinunciabile. Una su tutte? Il Roadbook digitale e interattivo, consultabile da smartphone o tablet.

Il merito del suo successo è un po' della verdeggianti Umbria, quest'anno però poco valorizzata da una primavera un po' sonnolenta e grigiastra ma non per questo meno affascinante e nobilissima ma soprattutto dal giusto mix di spirito di competizione, voglia di stare insieme e del valore dell'amicizia che "sposta le montagne" più di ogni altra cosa.

E così, domenica 16 aprile, il ritrovo è di prima mattina all'Old Factory Garage, showroom e officina dedicata al restauro di auto d'epoca, dove sotto un timido sole si sono tenute le verifiche. Dopo colazione e briefing, gli equipaggi sono partiti alla volta di Città della Pieve, attraversando le località di Pietraia, Fontignano, Tavernelle: paesaggi verdi contaminati da un tocco di giallo dei campi di colza, tipici di questo periodo e da borghi da cartolina. All'arrivo a Città della Pieve, si sono tenute la prima e la seconda serie di prove di abilità. Successivamente, parcheggio e sosta in Piazza Plebiscito, nel centro storico della città rinascimentale riportata anche sui libri di storia per la sua grande quantità di opere d'arte conservate. Infatti qui, dopo un saluto da parte del sindaco e del consigliere comunale, si è svolto il "Trekking urbano alla scoperta del Perugino": una passeggiata a cielo aperto alla scoperta dei luoghi del celebre pittore quattrocentesco (visita al Duomo, dove ci sono due opere del Perugino, e al Palazzo della Corgna).

Ripartenza e terza e quarta serie delle prove di abilità. Pranzo finale a base di cucina tipica umbra e premiazione nella stupenda cornice di Castiglione del Lago.

Primo assoluto Luigi Ruggeri su Volvo 480, seguito dai fratelli Gregori su Alfa Spider Veloce e da Stefano Beccerica su Lancia Fulvia Coupé.

Tanti gli equipaggi femminili, fra i quali hanno primeggiato Clementi/Caglieri su A112 Abarth.



La bella e rara Toyota Celica del 2000 di Zucchetta/Capponi.

MATRA IN VIAGGIO IN TOSCANA

Il Matra Italia, attivo da quasi 30 anni all'interno della scuderia San Martino di San Martino in Rio, ha organizzato il primo Raduno Nazionale dedicato alle vetture Matra, nella storica località Toscana di Abbadia San Salvatore, ameno paese medioevale di montagna posto alle pendici del Monte Amiata, a 800 metri di altezza, in provincia di Siena.

Oltre una ventina le Matra presenti, e a far da cornice anche qualche altro equipaggio con vetture storiche di altre marche, tutti iscritti alla Scuderia san Martino.

Venendo al parco auto, la quasi totalità delle auto era composta da Bagheera prima e seconda serie e Murena delle 2 cilindrate 1600 e 2200, una Ranch, e fiore all'occhiello, una rara D Jet 5 1100, tutte vetture giunte sul posto sulle proprie ruote, nessun carrello, e con equipaggi arrivati anche da notevoli distanze, come Torino e Padova.

Il pomeriggio il colorato serpente di auto si è messo in movimento, era prevista la visita guidata al Parco Minerario del Monte Amiata, e alla famosa miniera di mercurio, ora dismessa da 43 anni, e a seguire, nel tardo pomeriggio, la salita in auto alla vetta del Monte Amiata a 1800 metri di altezza, nota stazione sciistica invernale e di villeggiatura estiva, bastano solo 13 km di salita e tornanti dal paese, per ritrovarsi immersi in un fantastico mondo di montagna degno delle Dolomiti.





COPPA APULIA PANE AMORE E REGOLARITÀ

RIUSCIRE A CONIUGARE LA COMPETIZIONE CON PIÙ DI 60 PROVE CON LA CULTURA E LA VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO? CI È RIUSCITO ROMBO ARCAICO.

di Luca Marconetti

Le auto in piazza Benedetto XIII a Gravina in Puglia.

Il club federato ASI Rombo Arcaico di Gravina in Puglia, con la sua Coppa Apulia, è riuscito in qualcosa che tanti altri tentano di fare ma spesso con risultati non proprio lusinghieri: riuscire a coniugare e bilanciare perfettamente la competizione, quella composta dalle più di 60 prove previste dal regolamento delle “Manifestazioni ASI con prove di abilità a cronometri liberi” della quale fa parte, con la cultura e la storia millenaria e ancestrale che questo territorio, sospeso fra due regioni e due province, Puglia e Basilicata, Bari e Matera, trasuda da ogni poro di calcarenite, la pietra friabile ma tenace prima scavata per farci dentro abitazioni e luoghi di culto, poi tagliata in mattoni per costruirci palazzi, ville, basiliche. Il tutto condito da buon vivere, buon mangiare e - lo dice anche il “sottotitolo” dell’evento - il piacere di stare insieme. Ma c’è di più: questo a Giuseppe Guglielmi, presidente di Rombo Arcaico e al suo rodato e infaticabile

staff, riesce da un bel po’ di edizioni ma quest’anno, lo hanno sostenuto in tanti, si è quasi rasentata la perfezione. È vero: la perfezione non si raggiunge mai e sarebbe grave se fosse così semplice ma lasciare nella mente e nel cuore dei partecipanti il piacere e la gioia di dire “c’ero anche io!”, la voglia di tornare e la memoria di tre giorni spensierati fra amici con una grande passione, quella per le auto d’epoca, sono le soddisfazioni più grandi per gli organizzatori e il materiale più ghiotto per chi ne scrive. Fatta base nella superba struttura UNAHotels MH Matera, ritrovo per tutti il venerdì pomeriggio 28 aprile, per tuffarsi subito in un’intesa esperienza fra i celebri Sassi di Matera, un tempo “vergogna d’Italia”, come fu soprannominata, oggi uno dei suoi vanti turistici e artistici e quindi complesso testimone di una società e di una cultura che sembrano tanto lontane ma risalgono ad appena 60 anni fa o giù di lì. A rendere tutto più accattivante la bravissima e simpatica Stefania, guida accreditata per tutta l’Alta Murgia, che stiamo visitando, che ci accompagnerà e ci illustrerà i siti artistici visitati in tutti e tre i giorni.

Dopo la cena tipica nell’animato centro storico, tutti al volante per le prove in notturna, “chicca” della manifestazione: nonostante la giornata in giro, il viaggio per molti anche lungo - alcuni equipaggi arrivano da Toscana, Romagna, Marche, Abruzzo, Lazio - nessuno si è tirato indietro (ovviamente, nemmeno gli specialisti di ASI Crono che hanno organizzato e gestito con la proverbiale maestria tutti i rilevamenti a pressostato).

Sabato si parte con calma ma si entra subito nel vivo con la prima tranche di prove concatenate, sulla bellissima strada che porta verso il borgo di Irsina. Stupenda terrazza sull’intera verdissima - questo è il periodo migliore per godersi la natura appulo-lucana

Foto di gruppo al Parco Scultura La Palomba.





Lo spettacolo di Matera con le ultime luci del tramonto.



I vincitori della Coppa Giovani Alessandrelli/Alessandrelli su Fiat 1100/103 durante le prove in notturna a Borgo Venusio, alle porte di Matera.



La Lancia Fulvia Coupé di Peraldo/Galati segue la A112 Eleganti di Ginevra/Giannone transitano sotto la porta Sant'Eufemia, che dà l'accesso al centro storico di Irsina.



L'equipaggio vincitore Baviera/Bramante su Fiat 1100/103 sfilava sotto l'arco del club a Gravina.

in pieno risveglio - valle, Irsina è un nucleo dalla vocazione agricola che, una quarantina d'anni fa si è trovata nella bella cattedrale di Santa Maria Assunta, una statua raffigurante Santa Eufemia morsa dal leone, di Andrea Mantegna. Come è possibile? Presto detto: la fece realizzare il ricco monsignor Roberto de Mabilia, originario di Montepeloso (l'antica Irsina), per omaggiare i suoi concittadini nel 1455 quando, mentre si trovava a Padova in qualità di rettore della Chiesa di San Daniele, commissionò l'opera al grande artista il quale, nel frattempo, stava lavorando alla Cappella Ovetari della Chiesa degli Eremitani, distante pochi passi. La statua, in marmo policromo, fu poi portata in Lucania via mare.

A Gravina Rombo Arcaico è padrone di casa e infatti l'arrivo nella placida è lastricata piazza Benedetto XIII (Pietro Francesco Orsini, Papa dal 1724 al 1730, originario di qui) è tra due ali di folla. Parcheggiate le auto un light lunch (e chi ci crede? In Puglia?) e via, guidati da Stefania ma anche dalla collega Raffaella, fra antiche residenze nobiliari, il maestoso ponte dell'acquedotto (da qui si è buttata giù la controfigura di Daniel Craig in "007-No Time To Die": no, non è stato girato tutto a Matera...) e le chiese rupestri scavate nella roccia, usate fino agli anni '40.

Nel rientro a Matera schivando il temporale, altre prove poi l'elegante cena di gala in hotel.

Domenica il tragitto è più breve ma non meno intenso. Fra pressostati e cronometri roventi, visitiamo il Parco La Palomba, antico nucleo rupestre alle porte di Matera che oggi ospita delle sculture contemporanee, una vecchia cava di tufo che ha fornito gran parte del materiale col quale è stata costruita la città e il Santuario di Santa Maria della Palomba, metà costruito ex-novo e metà scavato nella roccia. Ce lo ha spiegato un brillante "cicerone" d'eccezione, Fra' Luigi.

Al pranzo finale le premiazioni, che hanno visto prevalere l'inossidabile equipaggio siciliano Baviera/Bramanti su Fiat 1100/103 del '53, con appena 344 penalità. Li hanno seguiti un'altra coppia d'oro della regolarità, Ginevra/Giannone su A112 del 1974 e i bravi Buccioni/Guerrini con la rarissima Ford Cortina Lotus.

Su 1100/103 anche i trionfatori della Coppa Giovani, i sempre impeccabili fratelli Alessandrelli, Nicola e Martina. Coppa dame alle "ragazze della spider", Monique Leone e Valentina Detto su un'inusuale NG TA del 1990, vettura inglese costruita in kit che da noi è davvero una mosca bianca.

E il pane? Che sia quello di Altamura o quello di Matera (ma guai a confonderli!) non è mai mancato, simbolo genuino e imprescindibile di condivisione, amicizia, amore per la terra e voglia di star bene insieme. ■



La stupenda Jaguar E-Type di Serio/Andriulo si staglia nel paesaggio primaverile dell'Alta Murgia.

Le moto in arrivo a Roncola-San Bernardo, placida località alle pendici delle Valli Orobiche dalla quale si può godere di uno straordinario panorama sull'intera provincia di Bergamo.



BERGAMO-SAN VIGILIO: UN ESERCITO DI CENTAURI PER RICORDARE IL GRANDE DINO SESTINI

L'EVENTO DEL CENTENARIO DELLA GARA PIONERISTICA CHE SI SVOLGEVA SUI COLLI OROBICI, COL SUO MEMORIAL, HA RICORDATO LA FIGURA DI DINO SESTINI, MECENATE E FILANTROPO DELLA CITTÀ.

100 anni sono un traguardo straordinario e celebrarli nel migliore dei modi è importante. È per questo che, per l'edizione 2023 della Rievocazione della Bergamo San Vigilio-Memorial Dino Sestini, evento inserito a Calendario ASI, il Club Orobico Auto Moto d'Epoca di Pedrengo, ha voluto fare le cose in grande, non solo per il compleanno che più tondo non si può, ma anche per onorare la memoria del suo primo vincitore e personaggio che, per la bella città lombarda, sarebbe diventato mecenate: Dino Sestini si aggiudicò la gara nel 1923 in sella alla sua moto, una Indian da lui preparata (fu infatti soprannominata "Indian-Sestini"); avrebbe fondato la SIAD, impero dell'industria del gas che ha dato e dà lavoro a migliaia di persone.

All'epoca, la Bergamo-San Vigilio, era un evento pioneristico e avventuroso che si svolgeva su un percorso, ovviamente

sterrato, di 4 km, da Bergamo al suo colle più alto, San Vigilio e il suo castello. A distanza di 100 anni, la gara più antica della città è stata riscoperta grazie a un evento come questo. La Giornata è iniziata in piazza della Libertà con le iscrizioni delle moto partecipanti - di tutti i tipi e le epoche, dalle più anziane degli anni '20 fino ai modelli più recenti e performanti, passando per un esercito di Vespa - e la partenza alle ore 9.00. Subito muscoli puntati verso San Vigilio, raggiungendo le mura attraverso la Porta Sant'Agostino, per poi proseguire verso le valli bergamasche, con tappa a Roncola-San Bernardo, dove, durante l'aperitivo, i centauri hanno potuto ammirare lo splendido panorama, complice una stupenda giornata di sole.

Dopo la sosta, la variopinta carovana composta da 160 moto - italiane come Moto Guzzi, Laverda, Gilera, MV Agusta, Moto Morini, Aprilia ma anche straniere di tutti i tipi come Indian, Rudge, BSA, Triumph, Ariel, Norton, Honda, Suzuki, solo per citare le più celebri - è ridiscesa in direzione Bergamo per l'arrivo in Città Alta, dove le moto sono state esposte in piazza Mercato del Fieno.

Al buffet finale e alle premiazioni che si sono tenute nella splendida cornice del Chiostro del Convento di San Francesco, ad accogliere i partecipanti Roberto Sestini (anche lui grande sportivo, da ragazzo recordman e campione italiano di motonautica), figlio di Dino, che ha voluto omaggiare ogni singolo partecipante con una medaglia che raffigura suo papà all'epoca della vittoria. *"Mio padre sarebbe orgoglioso di tutto questo"* - ha dichiarato Sestini - *"per lui lo sport e la cultura erano vitali e tutto ciò che era in grado di coinvolgere la cittadinanza, lo rendeva felice"*. Sestini ha poi invitato i partecipanti a visitare le due mostre ospitate nel complesso di San Francesco, quella fotografica della Famiglia Sestini e quella denominata "Cultura d'Impresa", dedicata all'evoluzione industriale della provincia.

All'evento era presente anche un altro bergamasco d'eccezione, il campione di motociclismo Edoardo Dossena, vincitore del Campionato Italiano Regolarità nel 1967 e di ben 8 medaglie d'oro alla Sei Giorni Internazionale, mentre Delegato ASI era Piero Laverda, che non ha certo bisogno di presentazioni.

l.m.

Il bellissimo colpo d'occhio delle 160 moto di tutti i tipi alla partenza da piazza della Libertà.



IFANGIO

TRA MITO E STORIA
PRIMA EDIZIONE

Nei luoghi delle origini
del mitico pilota:
Tornareccio, Pietraferrazzana
e Castiglione Messer Marino

5-6
AGOSTO
2023



Info e prenotazioni:
casteramo.it / e-mail: cast-teramo@libero.it
Tel. 347 72 12 143 / 389 11 58 815

Rievocazione della "CORSA IN SALITA"

TERAMO - CIVITELLA DEL TRONTO

Con prove di abilità e spettacolo teatrale "Le terre di Fontamara" di Ignazio Silone
nella splendida cornice della fortezza borbonica di Civitella del Tronto
a cura dell'Associazione Sinestesia Teatro

Info e prenotazioni:
casteramo.it - cast-teramo@libero.it
Tel. 347 72 12 143 - 348 70 74 437

22/23 SETTEMBRE 2023



IL CIRCUITO DELL'ARDENZA HA COINVOLTO TUTTA LA CITTÀ DI LIVORNO

Il Topolino Club di Livorno organizzata da cinque anni la Rievocazione storica del Circuito dell'Ardenza, nata per ricordare il GP d'Italia del 1937 che si corse a Livorno su un percorso cittadino che partiva, appunto, dal lungomare dell'Ardenza. Una formula in due giorni, su un percorso di 160 km che tocca i tratti più interessanti della costa e delle colline livornesi e pisane, partendo, dal 2022, da una delle piazze principali della città, Piazza della Repubblica, e le operazioni di verifica si svolgono nella piazza antistante il monumento ai Quattro Mori simbolo della storia di Livorno legata indissolubilmente al mare: ciò ha avvicinato la popolazione alle autovetture d'epoca, trovando in ognuna delle 37 vetture partenti motivo di interesse. Alla cena di gala del sabato, inoltre, era presente il sindaco Luca Salvetti. Il parco vetture partecipanti, particolarmente prestigioso, comprendeva anche quattro vetture anteguerra: una OM, un'Itala, una Peugeot Darl Mat, una Fiat 508.



DAL BEL MARE AL BEL MONTE: PANORAMI MOZZAFIATO TRA NATURA E CULTURA



Per la 26^a edizione di Dal bel mare al bel monte, lo staff del CAEM Scarfiotti ha allestito il tradizionale appuntamento con i cronometri sulle prove disegnate al kartodromo "Dino Ferrari" di Fermo, che hanno aperto il programma, per poi dare spazio alla cultura con la visita al Palazzo dei Priori nella centrale Piazza del Popolo, seguita da un giro turistico che ha offerto un inedito sguardo sulle colline fermene, dal panoramico Piazzale Azzolino, con vista sul mare e sul Conero.

Poi tutti di nuovo a bordo su un itinerario di circa 35 km verso San Girolamo, Capparuccia, San Marco e Ponzano di Fermo, con spettacolari vedute sulle rigogliose colline e l'insolita neve presente sul Vettore e i vicini Monti Sibillini. Gran finale a Monterubbiano. Le prove della mattinata hanno decretato vincitore assoluto l'inossidabile settempedano Gian Paolo Paciaroni su A112 del 1970.

50 LANCIA IN "PROVA-SPECIALE" PER LA PRIMA DEL "FAGIOLI" DI OSIMO



Più di 50 auto al 1^o Raduno Lancia-Le Mistiche del Rally che si è svolto il 25 aprile ad Osimo. Piazza del Comune e Piazza Boccolino riempite con tante Delta, Fulvia HF e anche una Stratos. Alle ore 11:00 il Presidente dell'Autoclub Luigi

Fagioli, Sandro Freddo, ha invitato i partecipanti all'interno della Sala Maggiore del Palazzo Comunale per una tavola rotonda su queste auto che hanno fatto la storia della specialità: presenti lo scrittore e giornalista di Autosprint Sergio Remondino, il sindaco di Osimo Simone Pugnali, il Presidente dell'ASI Alberto Scuro, il dirigente Saito Turbocompressori Pier Stefano Gallo Perozzi. Durante la conferenza il relatore Sergio Remondino si è messo in collegamento con Cesare Fiorio, pilota e fondatore della HF, nonché direttore sportivo Fiat e Ferrari, il quale ha raccontato al pubblico la sua vita nel mondo dei rally. Al termine la carovana si è spostata presso il Ristorante Anton di Recanati. Non è mancato il vino prodotto dalla Martini & Rossi sponsor inossidabile delle Lancia da competizione.



LE PLACIDE SPONDE DEL LAGO MAGGIORE SCELTE DAL PIEMONTE CVC PER L'ATTESO RADUNO



Dopo tre anni di pausa forzata causa pandemia, il 14, 15 e 16 aprile si è svolto l'atteso autoraduno iscritto a Calendario Nazionale ASI Trofeo Marco Polo Sulle sponde del Lago Maggiore, organizzato dal Piemonte Club Veteran Car. Quest'anno l'incontro ha visto la partecipazione di alcuni equipaggi dal Principato di Monaco e numerosi da Assisi e Bastia Umbra. L'auto più anziana era la Fiat 508 Balilla del sig. Visconti e la più recente la Renault Twingo del sig. Gallina, tutte rigorosamente Targa Oro ASI.

La giornata del sabato è stata dedicata alla visita delle Isole Borromee, mentre domenica è stata la volta del Lago d'Orta, con spostamento sull'isola di San Giulio. La bellezza dei luoghi, delle auto e la simpatia dei partecipanti sono state premiate da tre incantevoli giornate di sole. Soddisfazione è stata espressa anche dal Delegato ASI Manifestazioni Achille Gerla.



IL CLUB NAZIONALE X1/9 A QUOTA... "30-1"!



ASISOLIDALE

GRANDE FESTA PER IL SODALIZIO DEDICATO ALLA SPIDER DI FIAT E BERTONE:
SOLIDARIETÀ, CULTURA E COMPETIZIONE

"Salerno Paestum E Battipaglia", questo è il titolo del 29° Raduno Nazionale X1/9 organizzato il 22 e 23 aprile dal club Nazionale X1/9, sodalizio dedicato alla celebre spiderina di Fiat e Bertone e Federato ASI. Il club, che nasce nel 1994 In Emilia, ha festeggiato il suo 29° compleanno in terra campana riunendo i suoi associati e simpatizzanti da tutta Italia. Reduce dai festeggiamenti in tutta la Penisola per il 50° della nascita della brillante vetturessa due posti, il presidente Ferdinando Costantino, con la sua squadra, mette a segno un incontro con più tematiche per i partecipanti. Si parte dall'esposizione statica sul lungomare di

Salerno inserendo un argomento importantissimo, la Solidarietà! Patrocinata da ASI Solidale, sabato mattina i possessori delle vetture si sono prestati a fare da autisti d'eccezione ai ragazzi del centro ANFFAS di Salerno, scortati dai vigili urbani in moto anch'esse d'epoca, effettuando un giro sul lungomare e regalando emozioni agli ospiti diversamente abili del centro, dopo esser stati omaggiati del cappellino del club Nazionale e di una borsa shopper offerta da Positano Notizie.

Dopo pranzo altro tema, ossia la cultura dei luoghi circostanti. La carovana di X1/9 si è spostata a Paestum per visitare i suoi celebri templi.

Domenica invece protagonista è stata la sportività. L'incontro è stato sul Circuito del Sele, a Battipaglia. Qui gli equipaggi si sono sfidati in pista con gare di regolarità e velocità sul circuito. Madrina dell'evento la dott.ssa Barbara Bertone, figlia del famosissimo Nuccio Bertone, socia del Club Nazionale X1/9.

In contemporanea il club ha effettuato a Cammarata (AG) in Sicilia, un secondo evento, partecipando con altre 30 vetture a una bella mostra statica.

A sinistra, dall'alto, Barbara Bertone, madrina dell'evento e socia del Club, col presidente Ferdinando Costantino. Foto di gruppo a Salerno, con i ragazzi del centro ANFFAS ospiti dell'evento su patrocinio di ASI Solidale.

In basso, le X1/9 partecipanti presso il Circuito del Sele, a Battipaglia, per la gara di regolarità e velocità.



LA CURIOSITÀ

IL PRIMO PROTOTIPO DEL MODELLINO DELLA 500 PER CELEBRARE LE FAMIGLIE ROSSI E AGNELLI

Un socio e lettore di Cesena, Giuseppe Biagioli, leggendo dell'arrivo in Italia della prima vettura circolante, la Peugeot Type 3 appartenuta alla famiglia Rossi, ci ha segnalato che, il 5 marzo, la famiglia Rossi è stata ricordata e celebrato in un'altra ricorrenza, la fondazione della fabbrica di modellismo ferroviario "Rivarossi" di Sagnino (CO), della quale l'ing. Alessandro Rossi, nipote di Gaetano che guidò per primo l'auto a Piovene Rocchette, fu ideatore.

Biagioli ci racconta che all'epoca della Type 3, il Sen. Agnelli, allora giovane ufficiale di fanteria di stanza a Verona, fu incuriosito dall'auto e chiese a Gaetano Rossi di poterla guidare. Quest'ultimo lo accontentò e, 6 anni dopo, nel 1899, fondò la Fiat.

Per celebrare questo incontro, nell'estate del '57, in occasione del lancio della Nuova 500, nelle concessionarie Fiat vennero esposti modellini della vettura realizzati dalla Rivarossi. Il sig. Biagioli è oggi in possesso del prototipo di quella miniatura, quella portato personalmente da Alessandro Rossi al nipote di quel Giovanni Agnelli, l'Avvocato Gianni, che lo approvò dando il nulla osta alla produzione. Biagioli ha portato il modello a Sagnino per ricordare quell'insolito intreccio di storie fra le due celebri famiglie.



UN TESORO DA SCOPRIRE

MUSEI E COLLEZIONI IN CRESCITA PER TESTIMONIARE STORIA E SVILUPPO SOCIALE.

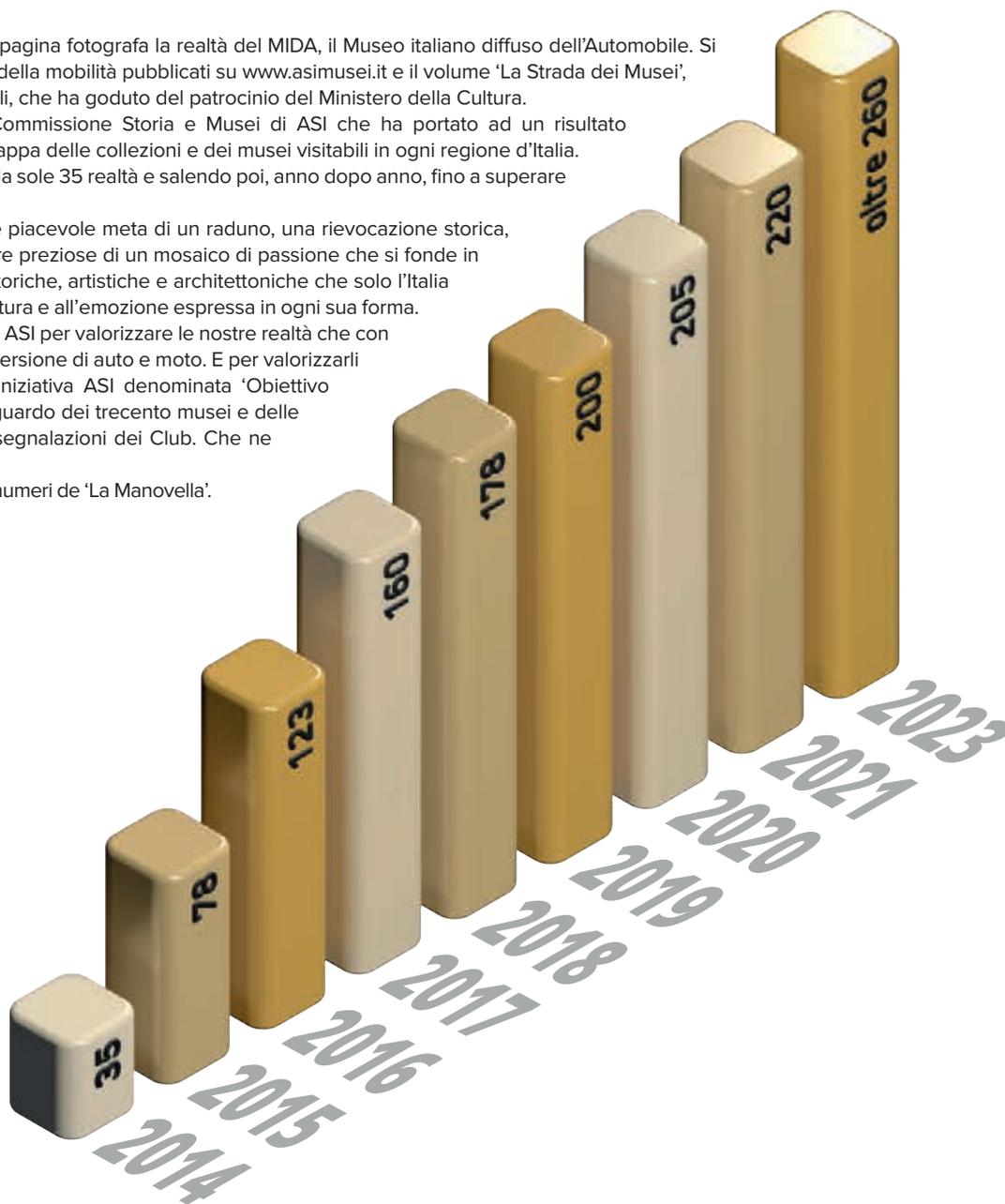
Il grafico che pubblichiamo in questa pagina fotografa la realtà del MIDA, il Museo italiano diffuso dell'Automobile. Si tratta di più di 260 collezioni e musei della mobilità pubblicati su www.asimusei.it e il volume 'La Strada dei Musei', con indirizzi, telefoni, foto e info digitali, che ha goduto del patrocinio del Ministero della Cultura.

Una ricerca laboriosa curata dalla Commissione Storia e Musei di ASI che ha portato ad un risultato eccezionale e inedito: disegnare la mappa delle collezioni e dei musei visitabili in ogni regione d'Italia. Il lavoro è iniziato nel 2014, partendo da sole 35 realtà e salendo poi, anno dopo anno, fino a superare quota 260.

Musei e Collezioni possono diventare piacevole meta di un raduno, una rievocazione storica, un convegno, una gita. Sono le tessere preziose di un mosaico di passione che si fonde in un territorio già ricco di suggestioni storiche, artistiche e architettoniche che solo l'Italia offre al viaggiatore interessato alla cultura e all'emozione espressa in ogni sua forma.

Dunque una proposta in più offerta da ASI per valorizzare le nostre realtà che con grande impegno hanno evitato la dispersione di auto e moto. E per valorizzarli ancora di più è imminente un'altra iniziativa ASI denominata 'Obiettivo 300' che ha lo scopo di tagliare il traguardo dei trecento musei e delle collezioni censite, grazie anche alle segnalazioni dei Club. Che ne segnalerà di più, riceverà un premio.

I dettagli saranno illustrati nei prossimi numeri de 'La Manovella'.





Te



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

QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM

ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

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

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

La garanzia del mese

GUIDA LIBERA

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

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazioni SPA

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

Per Te S.r.l.

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

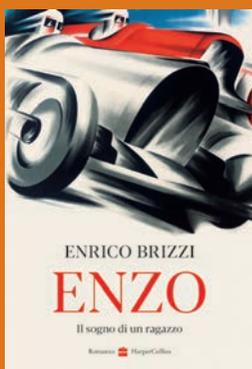
PER INFORMAZIONI 011 0883111

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



FERRARI, STORIA DI UNA VITA

Enrico Brizzi, scrittore bolognese di fama internazionale (fra i titoli più celebri "Jack Fruscante è Uscito dal Gruppo"), ha dedicato l'ultimo periodo della sua produzione alla storia personale e professionale di Enzo Ferrari, suddividendola in diversi capitoli ognuno corrispondente a un libro. Il primo titolo di quella che è destinata a diventare una vera e propria collana (pubblicata da HarperCollins) dedicata al grande motorista emiliano, fra i personaggi più celebri del Made in Italy, è "Enzo - Il sogno di un ragazzo", che scandaglia nell'infanzia e nell'adolescenza del Drake, inquadrandolo in un Mondo in pieno cambiamento, quello dei primi del '900, soprattutto in una città brulicante di novità



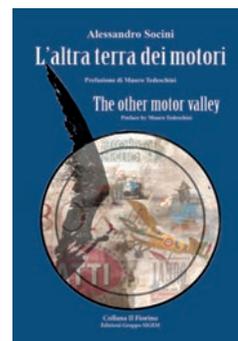
ma comunque ancora a vocazione fortemente contadina come Modena e inserendolo in un ritratto del quale fanno parte tanti altri personaggi importanti o solo appena incontrati nella sua esistenza di bambino e giovanissimo uomo, a partire da suo padre Alfredo che guida la prima automobile per Modena, passando dalla fondamentale figura materna, Adalgisa, fino agli amici Negus e Norma.

"Enzo - Il sogno di un ragazzo" di Enrico Brizzi, HarperCollins editore, testo in italiano, 464 pagine, 20,00 €

LA MOTOR VALLEY CHE NON CONOSCETE

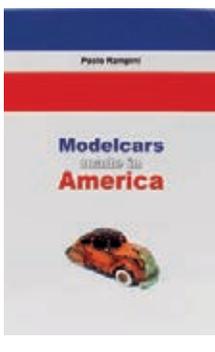
C'è un nuovo volume che, attraverso 13 storie, regala un inedito e interessante punto di vista sulla Motor Valley modenese. Nelle sue pagine infatti si susseguono aneddoti, vicende particolari, personaggi per regalare un affresco che illustri il motivo per il quale le grandi storie di Ferrari, Maserati, Pagani, Stanguellini e De Tomaso non sarebbero state tali senza un terreno particolarmente fertile per le soluzioni ingegneristiche, la propensione alla velocità, il culto della bellezza su 4 e 2 ruote. Il libro, opera prima di Alessandro Socini, giornalista modenese di 35 anni, traccia un'ideale mappa-manifesto tra monumenti, officine specializzate, strade e piccoli musei: dall'Altare dei Piloti voluto da don Sergio Mantovani alla torretta dell'ex-Aerautodromo, dalla strada del Record del miglio all'Accademia Militare, dalla Bugatti di Campogalliano all'avventura della Lamborghini in Formula 1, dalla Sala dei Motori della Cantina-Museo Giacobazzi a Nonantola alla Collezione Andrea Ascari, unica al mondo poiché in grado di raccontare l'intero decennio nel quale la Fabbrica Candele Maserati produsse motociclette. Infine, grandi nomi di artigiani come Colotti, Gatti e Luppi, la pelletteria Schedoni che produce le valigie su misura per i migliori brand automobilistici del mondo e l'avventura della Vins Motors: motociclette made in Maranello che puntano a diventare le Lotus delle moto.

"L'altra Terra dei Motori" di Alessandro Socini, Edizioni Gruppo Sigem, testo in italiano e inglese, 140 pagine, 20,00 €

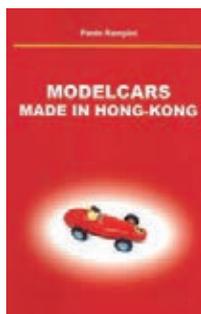


I LIBRI DI PAOLO RAMPINI INDISPENSABILI PER I MODELLISTI

Paolo Rampini non necessita di presentazioni, in quanto i suoi libri sono da sempre un aiuto prezioso per mettere ordine nel campo dei giocattoli e degli automodelli da collezione di tutte le epoche. Le sue ultime opere sono "Modelcars made in America" e "Modelcars made in Hong-Kong", pubblicate dalla Società Editrice Il Cammello. Si tratta di libri maneggevoli, senza ridurre troppo le dimensioni delle fotografie, per comprendere al meglio la ricca produzione dei due paesi.



"Modelcars made in America" e "Modelcars made in Hong-Kong" di Paolo Rampini, testi in inglese, foto a colori. Modelcars in America: 128 pagine - 36,00 €. Modelcars made in Hong-Kong: 96 pagine - 30,00 €. Tutti i libri di Paolo Rampini si possono trovare presso la Libreria dell'Automobile di Milano www.libreriadellautomobile.it/ e presso Toptoys di Roma www.toptoys-italy.com/shop/



LA 8C È GIÀ CLASSICA

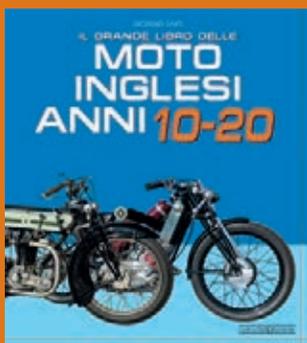
Poche auto diventano di interesse collezionistico prima che compiano almeno vent'anni: sono le cosiddette instant classic, vetture spesso sportive e prestazionali ma soprattutto dal fascino indiscusso, perché blasonate o perché iconiche di un marchio. Fra queste va sicuramente annoverata l'Alfa Romeo 8C Competizione del 2008, tanto da meritarsi un titolo nella collana "Supercars" di Nada, fra Lamborghini e Ferrari. Il bel testo, scritto e curato nel ricchissimo apparato fotografico dall'esperto di Alfa Ivan Scelsa, ripercorre la vicenda di una vettura che ha risvegliato dal torpore degli anni '90 e primi '2000 gli appassionati del marchio con contenuti e design straordinari, in grado di tornare ad affermare unicità, capacità di coniugare emozione, tecnica, aerodinamica attraverso l'esaltazione del piacere di guida e la passione per le vetture con "cuore e anima", da sempre cardini della "filosofia Alfa Romeo".

"Alfa Romeo 8C Competizione e Spider" di Ivan Scelsa, Giorgio Nada Editore, testi in italiano e inglese, foto a colori, 165 pagine, 44,00 €



SEMPRE PIÙ RICCA LA COLLANA "IL GRANDE LIBRO DELLE MOTO"

Continua ad arricchirsi la bella e completa collana "Il Grande Libro delle Moto" tutta a cura del giornalista e studioso Giorgio Sarti, che affronta in maniera concisa ma esaustiva, con una grafica chiara, immediata e accattivante, i momenti fondamentali della storia delle due ruote, suddivisi per decenni e per nazioni di produzione. I due nuovi titoli sono entrambi dedicati alle moto inglesi, quelle degli anni '10 e '20 e quelle dei '30 e '40. Invariata la formula: Sarti sceglie 10 moto significative, le sviscera nei loro particolari (prototipi, produzione di serie, evoluzioni, inquadramento socio-economico, pubblicità, curiosità) e da lì parte per affrontare tutta l'industria che gravita loro attorno, in un bouquet di aneddoti, storie e informazioni interessantissime e di gran valore documentale.



"Il Grande Libro delle Moto Inglesi Anni '10 e '20" e "Il Grande Libro delle Moto Inglesi Anni '30 e '40" di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore, testi in italiano, foto b/n e colori, 240 pagine entrambi, 44,00 € cad



UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

24-26 marzo	Valli e Nebbie	1-4 giugno	Strade della Pugliesità DOC	15-16 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
22-23 aprile	Il Primavera di Augusto Farneti	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



Alfa Romeo Alfetta 159 M Spain GP 1951, Tecnomodel, 1:43



McLaren Elva, Tecnomodel, 1:18

NORIMBERGA 2023

TORNA LA REGINA DELLE FIERE



Ferrari 250 GT Europa 1955, Tecnomodel, 1:18



Ferrari 735 S Autodromo Press 1953, Tecnomodel, 1:18



Alfa Romeo Giulia Super 1.6, Leoni per Hachette, 1:8

DOPO DUE ANNI DI MANCATO ALLESTIMENTO A CAUSA DELLA PANDEMIA, LA FIERA INTERNAZIONALE DEL GIOCATTOLO DI NORIMBERGA HA RIAPERTO LE SUE PORTE PER ESPOSITORI E VISITATORI.

di Bruno Libero Boracco

I risultati assolutamente superiori alle aspettative - 58.000 visitatori provenienti da 129 differenti nazioni, più di 2100 espositori provenienti da 69 paesi - hanno sancito il grande ritorno della più importante fiera di settore, la Fiera del Giocattolo di Norimberga, che quest'anno si è tenuta dal 1 al 5 febbraio. A stupire poi, ovviamente, è stata l'alta qualità dei modelli esposti. Non mancava la presenza di due aziende italiane di sicura fama, la Tecnomodel e la Leoni. La Tecnomodel aveva in bella mostra, in scala 1:18, la McLaren Elva, in scala 1:43 l'Alfa Romeo Alfetta 159 M Spain GP 1951, la Ferrari 801 British GP 1957. Sempre di Tecnomodel sono attese le Ferrari 735 S Autodromo 1953, 250 GT Europa 1955, 250 GT SWB Corsa Clienti 1962, 512 BB Corsa Clienti 1978, Touring Superleggera Aresè 2020. La Leoni presentava l'Alfa Romeo Giulia Super 1.6 realizzata in scala 1:8 per la casa editrice Hachette e sempre per lo stesso editore un autocarro militare polacco Star 266, in scala 1:12. Concludo i produttori nazionali con la Bugatti Divo, in scala 1:43, della Mondo Motors, i trattori FiatAgri 100, 120, 130 della ROS in scala 1:32 e le novità in kit annunciate dalla Italeri: in 1:12 McLaren MP4/2C, le Lancia Delta HF Integrale Rally di Sanremo 1989 e Stratos HF gr.4, Bugatti 35 B; in 1:24 Land Rover 109 LWB, Ford Escort Zakspeed, Fiat 131 Abarth Rally Olio Fiat.

Erano presenti le francesi Solido, OttOmobile e GT-Spirit, tutte appartenenti allo stesso gruppo. La Solido, che l'anno passato ha celebrato i 90 anni dalla nascita del marchio, proponeva una bella serie di nuove proposte in scala 1:18: le BMW Alpina B12 5.7 L e Alpina B6 3.5, Volkswagen T2 pickup normale e custom, Volkswagen Beetle Baja, Mercedes-Benz CLA C118 coupé AMG line, Toyota GR Supra, le RWB Rauhwelt e Kekigyoku, Ford Mustang GT 500 KR, le Peugeot 306 Maxi Rallye Monte Carlo 1998 e Rallye du Montblanc 2021, 205 GTI Lombard RAC Rally 1988, Lancia Delta HF Integrale Safari Rallye 1991; le formula 1 Alfa Romeo C42, McLaren MCL 36, Alpine A522. Per la serie degli autocarri in 1:24, nuovo era il Volvo FH Globetrotter. Molto ben realizzate erano le riproduzioni in scala 1:43: Ford Mustang Shelby GT 500, le Mc Laren 765 LT e Artura, le Mercedes-AMG

C63 e GLS, Volkswagen Golf VIII R, le Peugeot 106 Rallye e 205 T16, Audi coupé S2, Brabus Rocket 900, Porsche 992 GT3, Koenigsegg Jesko, Venturi 400, Mercedes E60 AMG. Il programma di OttOmobile in scala 1:18 prevedeva la Renault Five Concept, Volkswagen Brazil SP, Peugeot 508, Ford Focus RS, Seat Leon Cupra; in 1:12 l'Audi RS 2 e Espace F1. Il catalogo 2023 di GT-Spirit è ampio: in 1:18 Rimac Nevera, Aston Martin Victor, Ferrari F40 LM, Mc Laren 765 LT spider, Porsche 964 RS, Mercedes-Benz S-Klub Speedster by Slang500 and JONSIBAL, RWB Bodykit Tiffany, BMW M4 CSL, Koenigsegg Agera RSR. L'altro marchio francese, la Norev, aveva in vetrina: in scala 1:12 la Ferrari F40 e la Mercedes-Benz 300 SL, in 1:18 la Ford Mustang 1965 cabrio e hard-top, le Alfa Romeo Giulia TI Super, 1750 GTV e spider, l'Opel Astra GSi, Opel Diplomat V8, Mercedes-Benz 220 S. Erano esposti anche i prototipi delle Opel Monza, Manta B e CC, della Mercedes W 124 berlina (che sarà declinata nelle varianti coupé, cabrio e station wagon).

La tedesca Schuco aveva un ricco programma: in scala 1:12 la Porsche 550 spyder e la Mercedes-Benz SLR Uhlenhaut Coupé; in 1:18, in metallo la Volkswagen Beetle del film "Il Maggiolino tutto matto" e l'autocarro trasporto auto Mercedes-Benz L3500 con un carico di carrozzerie di Porsche 550. Per la scala 1:18, in resina, previste le Autobianchi Bianchina quattro posti, cabriolet e furgoncino, Fiat-Abarth 595. A seguire l'Opel Kadett C GTE, Ford Granada coupé, Porsche 911 GT3, Mc Laren Elva, Aston Martin Walkyrie, Porsche 916. Nella serie in 1:43 avremo: le Autobianchi Bianchina cabriolet e furgoncino, le Ford Taunus Knudsen e Escort MK3 XR3, Fiat X1/9, Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, De Tomaso Pantera, Renault 5 Alpine, Toyota Yaris, il motofurgone Ape Pentaró, Ford Osi 20M TS coupé, le Porsche 911 Carrera GTS coupé e Targa.

La nipponica Kyosho esponeva dei soggetti corsaioli in scala 1:18: le riedizioni della Ferrari 250 GTO e F40, la Lancia Delta HF 4WD Rallye Monte Carlo 1987, Targa Florio 1987, 1000 Lakes 1987; Toyota Celica GT-Four Safari 1990 e Monte Carlo 1991, le Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Mille

Miglia 1956, Targa Florio 1958 e 1960. In esposizione c'era anche il prototipo della Morris Mini Minor MKI 1959. In 1:43 si notavano le Lexus LX 600 F Sport e NX 350 h. L'orientale TSM attirava l'attenzione con numerose miniaturizzazioni in varie scale: in 1:12 la Porsche 959 S, in scala 1:18 le Aston Martin V12 Vantage e Valkyrie, la Pininfarina Battista, le Bugatti 110 e Chiron Pur Sport. Nelle vetrine approntate da TSM e dedicate alla serie Mini GT, comparivano, con il marchio BBR, delle Alfa Romeo Giulia GTA e Maserati MC 20, in scala 1:64. La NZG esponeva una accurata Mercedes-AMG G63 in metallo, scala 1:12, con porte, cofano motore e portellone apribili. Presso la NZG erano anche esposti i modelli in scala 1:18 della orientale KengFai e Kilo Works: per il primo marchio il programma 2023 prevede l'Audi RS 7 Sportback, G. Patton GX, le Toyota Crown e Land Cruiser J8. Per il secondo le Audi RS4 Avant e RS6 Avant. L'imponente spazio espositivo della IXO presentava un'impressionante serie di kit in scala 1:8 in metallo con parti apribili e numerosi dettagli. Belli i soggetti: Porsche 917, Ferrari 330 P4 Spider, Porsche 911 KH, Mercedes-Benz W196 R, le Lancia Stratos e 037, Alpine A 110 1600 S, Volvo 122 S, Peugeot 205 1.9 GTI, Bugatti Atlantic. In scala 1:18 annunciate le Volvo 240 Turbo, BMW E30 M3, Subaru Legacy, Lancia Delta S4 Rally Sanremo 1988, Toyota Celica GT Four Haspengauw Rally 1990; per la scala 1:43 previste la Volvo 240 GL, Lada 1500, Simca 1301, Fiat Ritmo Abarth 125 TC, Skoda Felicia 1998, Jaguar XJ8, Mercedes-Benz 280 SE cabrio, Saab 99 EMS, Opel Kadett B coupé Rally, Citroën Namco Pony, Ford Puma Rally 1 Monte Carlo 2022, Opel Admiral B Estate Team Irmischer". Per la prima volta era presente alla fiera la Motorhelix di Hong Kong, che mostrava dei soggetti in resina, con parti apribili, in scala 1:18: Maybach 62 S Landauet, Mercedes-AMG G63, Cadillac Escalade, Honda S 2000, Mercedes-Benz S 600. Sono previste anche la Honda Civic Type R e l'Alfa Romeo Giulia GTA. Parlando di scatole di montaggio non mancava il produttore più noto, la nipponica Tamiya, con una Lotus 78 in scala 1:12 ed una GMA (Gordon Murray Automotive) in 1:24. La Revell aveva un Volkswagen T2 con impianto luci funzionante ed annunciava la Corvette C8, la Ford Mustang Boss e la Ghostbusters ECTO1.

La britannica Corgi per il 2023 aveva in listino le Ford Transit Custom Sport e Ranger Raptor Special Edition, Vauxhall Astra GTE V16 e Triumph Stag MKI. La Bburago per il catalogo Ferrari in 1:18, prevedeva la Daytona SP3,

SF 90 Spider assetto Fiorano, 296 GTB e la Formula 1 della stagione 2023; in 1:43 le Ferrari FXX-K-EVO 2017, Monza SP1 e SP2, Purosangue. La Ferrari Purosangue era prevista anche in scala 1:24. Nel catalogo dedicato alle altre marche automobilistiche, erano in programma in 1:18 Audi RS e-tron GT; in 1:24 la Mercedes-Benz 190 E, Land Rover Defender 110, Volkswagen ID. Buzz. In 1:43 annunciate la Fiat Nuova 500, Audi RS e-tron GT, Ford F-50 Lightning, le Volkswagen ID. Buzz e T-Roc R. La Maisto, nella scala 1:18 prevede la Lamborghini LPI 800-4; in 1:24 l'Audi RS e-tron GT, le Toyota Tacoma TRD PRO, Yaris GR, Celica GR-S.

La Spark, unitasi recentemente con la Schuco, aveva molte nuove proposte: in scala 1:18 la Porsche GT3, la Mercedes AMG GT3, l'Oreca 07 Gibson di Nielson Racing, la Glickenhaus SCG 007, una bella scelta di Ford GT40 Mk IV, la Lancia Monte Carlo di Le Mans. Nella stessa scala avremo le Formula 1 Ligier, Matra, Tyrrell Six Wheeler, Brabham e la Wolf Racing. Successivamente, faranno la loro comparsa le vetture di F1 della stagione 2023. Si tratta delle auto dei seguenti team: Alfa Romeo, Alpine, Red Bull, Alpha Tauri, Aston Martin, AMG-Mercedes e McLaren. Ci saranno anche delle varianti di varie auto GT3, tra cui l'Audi R8 LMS GT3, la Lamborghini Huracan GT3 EVO. In scala 1:43 avremo la miniatura dell'Audi RS Q e-Tron del Dakar Rally 2023.

Il gruppo Matrix e la Minichamps non erano presenti, ma ci hanno messo a disposizione l'elenco delle novità 2023 e le relative foto. Per il gruppo Matrix annunciati questi modelli: per la collezione ART12 in scala 1:12 la Mercedes-Benz 350 SL 1979, per Cult Models in 1:18 Peugeot 304 cabriolet 1973, Alfa Romeo spider 1976, Mini 1275 GT 1971, Morgan Plus 8 1970, Triumph TR7 coupé 1979. Per il marchio Matrix la Daimler DE 36 Hooper Green Goddess 1948 in scala 1:18; in scala 1:43 il prototipo Fiat Dino Berlinetta Pininfarina 1968, Ferrari 250 GT cabriolet Pininfarina 1960, Jensen Interceptor S III coupé 1975, Cadillac El camino concept 1954. Per la serie GIM in 1:43 le Cadillac Sedan De Ville 1956, Fleetwood Brougham 1972, 62 convertibile 1951. Per la Minichamps metto in evidenza questi soggetti: in 1:12 Mercedes W 11 L. Hamilton campione del Mondo 2020, in 1:18 le Mercedes-Benz 300 SL 1955, G-Class, le BMW M8, M2 CS, M3, M4, Porsche 911 (992) Targa GTS. In scala 1:43 previste le Porsche 911 (964) RS 1990, 911 (992) Carrera 4 GTS 2019, 911 (992) Targa 4 GTS 2022, 911 Targa 1972.



MITICA “STELLA ALPINA!”



LA 38ª RIEVOCAZIONE STORICA DELLA MITICA GARA TRENTINA, SI SVOLGERÀ QUEST'ANNO DALL'8 AL 10 SETTEMBRE, NELL'INCOMPARABILE SCENARIO DELLE DOLOMITI, CON UN PERCORSO SPETTACOLARE, PRONTO A REGALARE AI PARTECIPANTI UN'EDIZIONE INDIMENTICABILE.

Coetanea della Coppa d'Oro delle Dolomiti, nacque nel 1947, come gara internazionale di turismo veloce aperta alle vetture sport e turismo, per volontà dell'Automobile Club di Trento. Sulle ali dell'entusiasmo dell'immediato dopoguerra anche il movimento motoristico trentino fu coinvolto in una sorta di euforia collettiva trasformata nella voglia di fare, di ideare qualcosa di importante. Nell'inverno del 1946 il presidente dell'Automobile Club di Trento, il conte Sigismondo Mancini, si recò a Roma alla CSAI per chiedere il passaggio della Mille Miglia a Trento. La risposta fu sempre negativa. Il conte Mancini non ci pensò troppo e durante una delle tante riunioni serali lanciò l'idea di una gara tutta trentina. La cosa fu presa subito con entusiasmo e la "Stella Alpina" fu varata nel 1947. Il regolamento prevedeva fin dalla prima edizione che sul percorso totale, diviso in quattro tappe, solo alcuni tratti, pari a un terzo circa del percorso, fossero cronometrati e perciò determinanti ai fini della classifica finale. La prima edizione, che vide 51 concorrenti al via, dato nientemeno che da Tazio Nuvolari, fu vinta, su Lancia Aprilia, da un giovane Piero Taruffi in coppia con la moglie. Nella seconda edizione, il cui percorso era stato allungato a 1400 chilometri con ben dieci tratti cronometrati, si impose, su 58 concorrenti, un altro nome illustre: Nuccio Bertone su Fiat Stanguellini. Rispetto all'edizione precedente le novità del percorso furono lo Stelvio, la Cima d'Asta e il Garda. Il 1949 la gara venne resa, dagli organizzatori, ancora più difficile vennero modificate le tabelle di media con conseguenti incrementi di velocità sia per le categorie Sport che Turismo, le prove furono portate a 15 e il percorso ebbe ulteriori modifiche; si passò dai laghi di Molveno e di Carezza, dai passi Gavia e Costalunga e dalle stazioni turistiche di Andalo, Folgaria, Eneo e Valdagno. La lunghezza del percorso passò a 1480 chilometri. La vittoria assoluta andò a Franco Simontacchi su Fiat Stanguellini che s'impose a sorpresa per soli 12" sul favorito Ovidio Capelli, anche lui su Fiat Stanguellini, sul terzo gradino del podio salì Vittorio Bulgarini su Cisitalia. Nel 1951 i concorrenti al via sono 96, campioni del volante e specialisti delle gare di montagna appartenenti a Scuderie di prestigio come la milanese Sant Ambroeus e la neonata Trentina. Il pronostico era diviso alla pari

tra Salvatore Ammendola, già vincitore nel 1950 e al via con una Ferrari 2340 ed Enrico Anselmi su Lancia Aurelia G.T. fresco vincitore della Coppa delle Dolomiti e primo di classe alla Mille Miglia. Dopo sette impegnative prove cronometrate la vittoria andò a Salvatore Ammendola seguito da Luigi Valenzano su Lancia Aurelia e da Augusto Saraceni su Ferrari. Nel 1956 la storia della Stella Alpina si ferma, come tutte le gare automobilistiche su strada. Ma la Scuderia Trentina nel 1984 decide di ricordare l'importante manifestazione organizzando una rievocazione storica della Stella alpina che consiste in una gara di regolarità classica con strumentazione libera, alla quale possono partecipare vetture di modello o tipo esistenti al 31-12-1955, una tre giorni con 99 Prove Cronometrate, partenza ed arrivo a Trento, paesaggi unici come solo le Dolomiti, patrimonio dell'Unesco, possono offrire, ospitalità ai massimi livelli. Quest'anno, La 38ª rievocazione Storica della Stella alpina è ai nastri di partenza, si svolgerà nei giorni 8, 9, 10 Settembre Trento-Canazei-Dolomiti Sotto l'egida di ASI, nell'incomparabile scenario delle Dolomiti, riparte la manifestazione turistico culturale con prove di abilità. La manifestazione attesa da tutti gli appassionati di motorismo storico percorrerà le strade più affascinanti delle Dolomiti. Venerdì la partenza da Trento per percorrere la Valsugana, il passo Redebus, la Val di Fiemme e raggiungere la Val di Fassa a Canazei. Sabato partendo da Canazei si percorreranno i passi dolomitici resi noti dalla storica Stella alpina e dalle imprese del Giro d'Italia. Il Passo Sella con transito a Corvara, il Passo Falzarego con sosta a Cortina, la perla delle dolomiti, il passo Giau fino ad Alleghe, il passo Staulanza con passaggio ad Agordo e da ultimo il passo Valles per raggiungere Moena e Canazei. Domenica rientro a Trento attraverso il passo di Costalunga per raggiungere Lavis e La Villa Madruzzo di Trento. Un ritorno in grande stile per la 38ª edizione della Stella Alpina, tra i sapori del Trentino paesaggi indimenticabili, un clima rilassato per poter godere appieno di momenti di relax e di amicizia conditi da una sana competizione con prove di abilità, il tutto scandito dalla proverbiale accoglienza del Trentino Alto Adige. Per ulteriori informazioni consultare il sito www.stellaalpinastorica.it ■



www.stellaalpinistica.it

TRENTINO

Stella Alpina



michelelaurino.it

TRENTO - CANAZEI - DOLOMITI 8 - 9 - 10 SETTEMBRE 2023



Collezione Ufficiale Asi - Primavera / Estate 2023

NOVITÀ

€ 18



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

NOVITÀ

€ 25



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

NOVITÀ

€ 34



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

€ 48



PULLOVER SCOLLO A V

Maglioncino leggero in fibre biologiche e riciclate. Ricamo ASI sul cuore, Colori blu o grigio. Vestibilità aderente.

Taglie dalla S alla 3XL

€ 55



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

€ 48



FELPA CON CAPPUCCIO A CONTRASTO

Felpa con cappuccio foderato e coulisse in contrasto. Colori blu o bianco con stampa sul petto a contrasto.

Tasca a marsupio con accesso auricolari. Taglie dalla XS alla 3XL.

€ 68



GIUBBOTTO LEGGERO

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

Colore blu, taglie dalla S alla 3XL

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



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

€ 38



MODELLO HONK-SUR-HONK

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



MODELLO OIL-OVER

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



MODELLO RALLYMENTAL

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

CRONOGRAFI



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 ocre.



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.

€ 68/€ 78

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

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

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

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

Per le vetture compatibili consultare www.asishop.it



€ 25

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

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

GUANTI DA GUIDA IN PELLE

€ 28

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



€ 15

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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

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

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



€ 14

TELO COPRIKART

€ 72

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



ZAINO PORTA PC

€ 68

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

TELO COPRIAUTO DA INTERNO

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

Da € 85 a €195



€ 30 / 35

CAR BADGE PER RADIATORE

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

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80



PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA

€ 4

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





MODULO D'ORDINE 06/2023

(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"/>	ALFA ROMEO GTA € 23 <input type="checkbox"/>	LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA € 24 <input type="checkbox"/>
	LA RUOTA DEL DIAVOLO € 18 <input type="checkbox"/>	AUTOMOBILI MARINO € 17 <input type="checkbox"/>	LA STRADA DEI MUSEI € 30 <input type="checkbox"/>
	FIAT RITMO - La Rivoluzionaria € 40 <input type="checkbox"/>	BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto € 22 <input type="checkbox"/>	LE AUTO DELLA INNOCENTI € 22 <input type="checkbox"/>
	LA MOTO MAS € 38 <input type="checkbox"/>	BMW R90S € 17 <input type="checkbox"/>	LE MOTO DELLA BIANCHI € 33 <input type="checkbox"/>
	VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER € 12 <input type="checkbox"/>	CANI NERI CANDIDE GARDENIE € 15 <input type="checkbox"/>	LE NOSTRE INDIAN € 27 <input type="checkbox"/>
	SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER € 17 <input type="checkbox"/>	CARLO UBBIALI € 20 <input type="checkbox"/>	MARTIN'S CARS € 23 <input type="checkbox"/>
	STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone € 21 <input type="checkbox"/>	C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI € 60 <input type="checkbox"/>	MARTIN'S BIKES € 25 <input type="checkbox"/>
	CARROZZERIA ALLEMANO TORINO € 27 <input type="checkbox"/>	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15 € 19 <input type="checkbox"/>	MASERATI L'ERA BITURBO € 120 <input type="checkbox"/>
	IL PARADIGMA SCAGLIONE € 21 <input type="checkbox"/>	COPPA DELLA PERUGINA € 21 <input type="checkbox"/>	MICROMOTORI ITALIANI € 24 <input type="checkbox"/>
	TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI € 22 <input type="checkbox"/>	CORSE RUVIDE € 21 <input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet € 9 <input type="checkbox"/>
	"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI € 99 <input type="checkbox"/>	DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI € 24 <input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 € 9 <input type="checkbox"/>
	RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse € 33 <input type="checkbox"/>	DONNE DA FORMULA UNO € 21 <input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4 € 9 <input type="checkbox"/>
	Giuseppe Campari - EL NEGHER € 24 <input type="checkbox"/>	DUE RUOTE SOTTO LA MOLE € 21 <input type="checkbox"/>	MOTO MOLARONI € 19 <input type="checkbox"/>
	LOUIS CHIRON € 41 <input type="checkbox"/>	ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda € 15 <input type="checkbox"/>	NANNI GALLI Professione Pilota € 19 <input type="checkbox"/>
	"Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI € 79 <input type="checkbox"/>	ERMINI € 33 <input type="checkbox"/>	NEFTALI OLLEARO € 19 <input type="checkbox"/>
	FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO € 27 <input type="checkbox"/>	FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO € 19 <input type="checkbox"/>	PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza € 17 <input type="checkbox"/>
	FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO € 22 <input type="checkbox"/>	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante € 17 <input type="checkbox"/>	PATRIARCA un uomo un'epoca una storia € 21 <input type="checkbox"/>
	FIAT ABARTH 1000 BIALBERO € 27 <input type="checkbox"/>	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA € 21 <input type="checkbox"/>	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo € 25 <input type="checkbox"/>
	MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO € 27 <input type="checkbox"/>	FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione) € 40 <input type="checkbox"/>	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER € 26 <input type="checkbox"/>
	MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc € 27 <input type="checkbox"/>	FIAT ABARTH OT 1300 € 30 <input type="checkbox"/>	PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS € 85 <input type="checkbox"/>
	Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI € 99 <input type="checkbox"/>	FIAT PANDA L'intramontabile € 40 <input type="checkbox"/>	PORTFOLIO MICHELOTTI € 48 <input type="checkbox"/>
	LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA € 109 <input type="checkbox"/>	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione € 17 <input type="checkbox"/>	POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI € 33 <input type="checkbox"/>
	Solo Volume 1 € 49 <input type="checkbox"/>	GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera € 55 <input type="checkbox"/>	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO € 35 <input type="checkbox"/>
	Solo Volume 2 € 45 <input type="checkbox"/>	GRAN PREMIO di BARI 1947-1956 € 16 <input type="checkbox"/>	ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni € 34 <input type="checkbox"/>
	Solo Raccoglitore € 15 <input type="checkbox"/>	IL GIOVANE GIORGETTO € 24 <input type="checkbox"/>	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo € 21 <input type="checkbox"/>
	LA MALA SUERTE EDICIONES	IL RITORNO DELLA F.A.T.A. € 20 <input type="checkbox"/>	TARGHE&TARGHE Vol. 1 € 25 <input type="checkbox"/>
	IL PREZZO DELLA VELOCITÀ € 20 <input type="checkbox"/>	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017 € 40 <input type="checkbox"/>	THE BERTONE COLLECTION € 70 <input type="checkbox"/>
	LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI € 21 <input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia € 24 <input type="checkbox"/>	TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd € 39 <input type="checkbox"/>
	IL PRIVATO € 20 <input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive € 21 <input type="checkbox"/>	TRATTORI. MOTORI E CARIOCHE di Romagna € 19 <input type="checkbox"/>
	1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA € 28 <input type="checkbox"/>	LA COLLINA DEGLI AUDACI € 27 <input type="checkbox"/>	VEICOLI STORICI € 17 <input type="checkbox"/>
	312P - Forse la più bella Ferrari da corsa € 85 <input type="checkbox"/>	LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI € 15 <input type="checkbox"/>	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO € 29 <input type="checkbox"/>
	500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro € 23 <input type="checkbox"/>	LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI € 22 <input type="checkbox"/>	WOOLER € 18 <input type="checkbox"/>
	ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente € 33 <input type="checkbox"/>	LA PIÙ VELOCE € 21 <input type="checkbox"/>	ZAGATO E SPADA DESIGNER € 25 <input type="checkbox"/>

ASISHOP

T-SHIRT BIG STRIPES € 42 <input type="checkbox"/>	ZAINO PORTA PC Nero <input type="checkbox"/> Rosso/Nero <input type="checkbox"/> Blu/Nero € 68 <input type="checkbox"/>	GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero <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	TELO COPRIKART Argento/Rosso <input type="checkbox"/> Argento/Blu € 72 <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 € 28 <input type="checkbox"/>
POLO REPLICA € 72 <input type="checkbox"/>	PULLOVER SCOLLO A V Grigio <input type="checkbox"/> Blu € 48 <input type="checkbox"/>	GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone Marrone <input type="checkbox"/> Nero <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	<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"/> 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"/>
HOODIE BIG STRIPES € 92 <input type="checkbox"/>	T SHIRT UNISEX COTONE BIO € 18 <input type="checkbox"/>	BRACCIALE SALVAVITA AIDme Blu <input type="checkbox"/> Azzurro € 14 <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	<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	COPRI CAPOTE per cabrio e spider
FELPA FULL ZIP € 98 <input type="checkbox"/>	POLO UNISEX PIQUET BIO € 25 <input type="checkbox"/>	Regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/> grande 2,50x1,40 € 78 <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	<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	COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15 <input type="checkbox"/>
SNEAKER S-POLE € 98 <input type="checkbox"/>	FELPA FULL ZIP Bianco <input type="checkbox"/> Blu Navy € 55 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento
<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	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	TELO COPRIAUTO mod. Base
WINDSTOPPER € 60 <input type="checkbox"/>	GIUBBOTTO LEGGERO € 68 <input type="checkbox"/>	Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon)
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	1) da 2,55 a 3,20 mt. € 85 <input type="checkbox"/>
FIELD JACKET € 190 <input type="checkbox"/>	GIACCA A VENTO LEGGERA UNISEX € 34 <input type="checkbox"/>	2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 <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"/> 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	3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 <input type="checkbox"/>
GILET REPLICA € 92 <input type="checkbox"/>	FELPA CON CAPPUCCIO Bianco <input type="checkbox"/> Blu € 48 <input type="checkbox"/>	4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 <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"/> 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	TELO coprimoto da interno
OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 80 <input type="checkbox"/>	CRAVATTA IN SETA € 38 <input type="checkbox"/>	Lung. x Alt. al Manubrio Rosso <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/>
CAPPELLINO BERRETTO POMPON € 32 <input type="checkbox"/>	HONK-SUR-HONK Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro <input type="checkbox"/>	A) cm 160x125 € 58 <input type="checkbox"/>
CAPPELLINO BASEBALL ASI € 12 <input type="checkbox"/>	RALLYMENTAL Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero <input type="checkbox"/>	B) cm 190x130 € 68 <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	OIL-OVER Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste <input type="checkbox"/>	C) cm 210x135 € 78 <input type="checkbox"/>
PORTACHIAVI	OROLOGIO mod. PLAIN unisex € 75 <input type="checkbox"/>	D) cm 230x150 € 88 <input type="checkbox"/>
Mod. Silver € 8 <input type="checkbox"/>	CRONOGRAFI	E) cm 270x155 € 98 <input type="checkbox"/>
Mod. Sport € 8 <input type="checkbox"/>	Mod. Pegaso € 125 <input type="checkbox"/>	CON BAULE POST.
Mod. Badge € 12 <input type="checkbox"/>	Mod. Steel € 185 <input type="checkbox"/>	Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/>
Confezione regalo € 3 <input type="checkbox"/>	Mod. Charley € 220 <input type="checkbox"/>	€ 85 <input type="checkbox"/>
SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 <input type="checkbox"/>	Mod. GP € 115 <input type="checkbox"/>	€ 95 <input type="checkbox"/>
	OROLOGI da donna	€ 105 <input type="checkbox"/>
	Capri € 125 <input type="checkbox"/>	CAR BADGE PER RADIATORE
	Cannes € 115 <input type="checkbox"/>	Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/>
	Corfù € 95 <input type="checkbox"/>	Piccolo (65x58) € 30 <input type="checkbox"/>
	OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180 <input type="checkbox"/>	PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4 <input type="checkbox"/>
		ZAINO MULTITASCHE € 28 <input type="checkbox"/>
		SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12 <input type="checkbox"/>

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

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

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

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

Alfaricambi - Acireale (CT) - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità specchietti, fregi, capote, cuffie cambio, 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 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiuto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine, volanti, ecc.

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

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com -

www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati Mercedes, Jaguar e d'epoca. Disponibili in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

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

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

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it.

Ampia disponibilità di ricambi per Fiat500/600/850/124/125/126/127/128/A112/ Alfa Romeo/Lancia/Autobianchi, ecc. di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

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

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



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

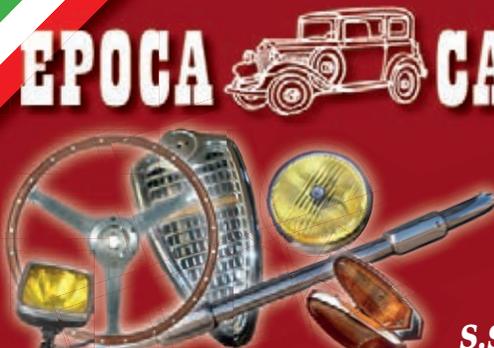
Via Faentina 175/a /Centro commerciale Mir 48124 - Fornace Zaratini - Ravenna Italy

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

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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

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

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



Navalinea sport
guarnizioni speciali

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

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



frenatutto
Autofficina e Laboratorio ~ freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE
REVISIONE SERVOFRENI
RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO
GANASCE FRENO



**Kit freno a Disco Topolino
KIT POMPA MINISERVO**

FIAT 500 D/F/L/A	AUTOBIANCHI A112
FIAT TOPOLINO	FERRARI 250
FIAT 600~750	MINI 3 CILINDRI~COOPER
FIAT 1100	MINI 90~A TAMBURI
FIAT 126~127	ALFA ROMEO GIULIETTA



BARICELLA (BO)
Via G. Saragat, 11
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.autostorichericambi.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.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.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 disponibilità di distintivi, stemmi, portachavi 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 Cisitalla, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

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

Autofficina Candini - MO - Tel. 059 828280 - Fax 059 820653. Dal 1957 lavorazioni e restauri su ogni Maserati dagli anni '50

al '90: Già ex assistenza diretta Maserati fino al 1998. Disponibilità di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali di Maserati poi pubblicate e vincitrici di varie edizioni di Villa d'Este (2003-2004).

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 339 4329938 - 392 1695732 - 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, camme da ripresa e da salita, coppe dell'olio maggiorate - pompe acqua.

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

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@cop-polaoldtimer.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.

Filii Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolliirebecca36@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; specializzazioni in Mini Cooper.

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

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@gruppopromotor.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.vertuaniernrico.com - info@vertuaniernrico.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.

SAITO

WWW.SAITO.IT
SHOP.SAITO.IT
INFO@SAITO.IT
+39 071 715693

"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"



GARRETT CLASSIC TURBO

RIVISITAZIONE DI UN TURBO "CLASSICO"
GRAZIE ALLA MODERNA INGEGNERIA

LANCIA DELTA INTEGRALE,

ALFA ROMEO 155, FIAT S COUPÉ

INSTALLAZIONE DIRETTA - ROBUSTO CARTER TURBINA PER
EVITARE CREPE - RALLA REGGIPINTA A 360° PER
MIGLIORARE AFFIDABILITÀ - STAFFA ATTUATORE FUSA
NELL'ALLOGGIAMENTO PER RESISTERE ALLE VIBRAZIONI

e 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

Sedili Alfa Romeo
GT Junior 1300



TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI
A 500 EURO + IVA

Siamo anche su



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...**



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 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauro carburatori per autovetture classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari,

su disegno o campione - Esperienza quarantennale.

Autofficina Labanti & Amianti - BO Tel./Fax 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Si effettua il restauro, la revisione e la messa a punto di carburatori di ogni tipo, 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.autofficinatea.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

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

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

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

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

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

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

15. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di tutti i ricambi originali o riprodotti, mantenendo un'alta qualità, della meccanica e della carrozzeria per modelli Porsche 356.

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

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 italiana. Specialisti Lancia.

Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166 - cell 345 5994265 - ornela-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 - 348 1372717 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Fornitura di parabrezza di qualunque auto classica, sportiva e speciale su disegno o campione, non più modelli nuovi.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identifica-

tive, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

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

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

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

Coppola Pasquale - Volia - 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 faro e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

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

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

www.autoservicedandrea.com

RESTAURO AUTO D'EPOCA
MESSA A PUNTO MECCANICA
RIPRISTINO ASSETTO

REVISIONE TRASMISSIONE
REVISIONE & RICOSTRUZIONE CABLAGGI
OTTIMIZZAZIONE MOTORI

Auto Service Classic

POWERED BY AutoService D'ANDREA

Via della Fisica, 28 - 85100 POTENZA | TEL: +39 0971 59050 - +39 329 102 2518

Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI

NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Autosprint • Agenzia Autosprint



WaterM
Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione
www.waterm.it info@waterm.it +39.3488712230 +39.3488712231

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



TuttoLambretta

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

Lambretta

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

www.tuttolambretta.it
info@tuttolambretta.it | giancarlovallova@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 - 89giacco@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruota, 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, Gianni 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 Alfa Romeo dal 1950 in poi. **Papurello - TO - Tel. 011 8000149** Componentistica varia di meccanica e carrozzeria per auto Innocenti dal 1974 al 1996.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '50 - '75: paraurti, mascherine, ghiera fari, profili, specchietti, maniglie porte, int/est, alzavetri, cerchioni orig. Borrani, Alu, ferro, volanti 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 italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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

16. CROMATURE

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

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

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

17. CUSCINETTI

Cuscinetti d'Epoca - BO - Tel. 051 6259282 - 335 1439223 - www.oldbea-

rings.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 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 italiane: 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.

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.

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

GMA

**SPECIALISTI IN RICAMBI
JAGUAR XK8 - XJ8**

COMPONENTI MOTORE RAFFREDDAMENTO ALIMENTAZIONE FANALERIA

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM VIA RIVIERA 39 - PAVIA
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

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.

LABANTI&AMANTI



**Restauro carburatori
di tutte le marche**

**Restauro meccanica di
auto classiche, sportive e speciali**

**Esperienza di mezzo secolo
su veicoli da pista e rally**

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

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it

Ampla disponibilità di tutti i ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o anche repliche dal 1950 in poi.
AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com

- Ampla 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 - amerigoric@libero.it. Impianti frenanti completi di autovetture nazionali fino agli anni '70.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampla 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 - info@frenatutto.it - www.frenatutto.it. Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B C.

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

Laboratorio di restauro Vincenzi Freni - VR - Tel. 045.6850128 - 349.2962249 - info@vincenzifreni.com - www.vincenzifreni.com. Revisione e ricostruzione di impianti frenanti per auto e moto storiche sia

nazionali che estere, revisioniamo pompe freno e frizione, pinze, servofreni, ricostruiamo tubazioni e molto altro ancora. Il nostro obiettivo è quello di rendere efficace il tuo veicolo storico e rendere ogni tua "gita" a bordo del tuo gioiello a motore un'esperienza che riempie il cuore.

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

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, revisione e vendita impianti frenanti di auto sia a tamburo che a disco, tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.
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.ricambijep.com - turi@ricambijep.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 - Ampla disponibilità di frizioni, cuscinetti, pompe, giunti, ingranaggi e parti del cambio, per vetture storiche Lancia.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Possiamo costruire qualunque tipo di ingranaggio, coppie coniche, auto-bloccanti, semiassi, ecc.... Il tutto anche su misura o disegno.
Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione

di qualunque cambio automatico - qualsiasi problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampla gamma di dischi frizione, spingidischi, cuscinetti reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociere, ecc.... per modelli Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '40 '70 - Tutti ricambi nuovi.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Possiamo fornire parti frizione per tutte le vetture Lancia d'epoca.

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

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

21. GUARNIZIONI MOTORE

Nava Linea Sport - TO - Tel. 011 9910021 - Fax 011 9965582 - www.navalineasport.it - info@navalineasport.it. 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.

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.auto-

sprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e reinscrizioni per autovetture e motocicli d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni autovetture e motocicli 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. Ampla disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampla disponibilità di fanaleria, dinamo, motorini, spinterogeni, regolatori tensione, devio luci e tergi, interruttori, candele, cavi e parti elettriche, per auto d'epoca italiana (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 - sassi@autoriticambisassi.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.

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

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



Negro Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca

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



www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Porsche 356



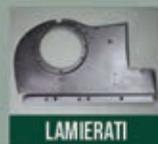
Porsche 356 Service, Biessenhofen
8580 Amriswil/Svizzera
Tel. 0041 71 411 37 44 (9-12/14-18)
Fax 0041 71 411 38 44
E-mail: tanner@dataforce.ch
http://www.dataforce.ch/tanner

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 JAGUAR E TYPE
TUTTO IN PRONTA CONSEGNA



LAMIERATI



COMPONENTI MOTORE



FRENI



PARTI ELETTRICHE

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630

INFO@GMAJAG.NET

WWW.GMAJAG.COM



Dinopoint
www.dinopoint.it

Telefono 335 749 6901
E-mail info@dinopoint



Raduni ufficiali
www.clubdinotalia.it



Specializzati in
auto con motore
DINO V6

Ricambi originali
vendita e assistenza auto



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.ilsorpassoricambi.com.

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

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

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclomotori ecc... Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magnetni 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, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Ci occupiamo degli impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B e Baillia, 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; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

24. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

LABANTI&AMIANTI - BO - Tel. e fax : 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauri, riparazioni di iniezioni K e KE jetronic.
M&C Injection specialist - RO - Cell: 349 6761792 - www.revisionek-jetronic.com. Revisione iniezioni K e KE jetronic.

25. INTERNI AUTO

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

BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pittura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Disponibilità di tappeti e guarnizioni sia in gomma che in velluto.

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elasti-

stica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per 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.ilsorpassoricambi.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, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque autovettura classica, sportiva ed attuale. Ampia disponibilità di oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

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 Srl

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

seguici su facebook

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

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 granturismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti più esigenti.

27. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Disponiamo di un'ampia gamma di ricambi di carrozzeria originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.
Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.
Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassi@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.
Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.
Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di autovetture d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.
Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, car-

rozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal '30 al '70.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V. Vivaldi 2 - Quattrostrade-Casciana Terme - Lari - (PI) - tel / fax: 0587618546 - info@farallirestauro.it. Da oltre 30 anni siamo specializzati in restauri integrali su autovetture in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto/moto/sport/fuoriserie e concept su misura del cliente. Visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

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 lamierati 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.ilsorpassaricambi.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 - FR / 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 - WhatsApp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista, ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.
TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia disponibilità di componenti di carrozzeria per 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). Magnetni a doppia acc. per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

29. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarin@hotmial.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, deplianti.

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

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista, ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina, libri, riviste e deplianti, per autovetture e motociclette d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre dispone di una rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

30. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorico@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-motori.it. Disponiamo ricambi di meccanica e carrozzeria per modelli Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

MAGNETISTA PER HOBBY
CONSULENZA TECNICA GRATUITA

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

nanni Tel. 348 8852994
Tel. 338 3096922
BOLOGNA **RICAMBI**

www.fiat500sport.com

FIAT 500 sport

Dal 1960 siamo specializzati nella produzione di ricambi e accessori sportivi e corsa per
FIAT 500 D - F - L - R - 126, ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

AUTOSHOOES

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 (GROUP)

COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL - Via Veroli, 5 - 21029 Bodio Lomnago (VA) ITALIA
Tel +39 0332 281562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482880121 • 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



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 repliche dal '30 in poi. **Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it.** Disponiamo di tutti i ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità per la meccanica delle Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di una 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, filtri, cuscinetti, collettori, tubazioni e silenziatori di scarico, per auto d'epoca italiana. 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 - Inoltre siamo specializzati in automobili di marca inglese.

Autofficina Tano - BO - Tel. 339 4329938 - 392 1695732 - stefanosartoni51@gmail.com. Revisioniamo avantreni e sospensioni per vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e

consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a Topolino A - B - C e derivate. **British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it.** Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per autovetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolariano-fuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - 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 - europaamerica@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 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. 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 granturismo d'epoca e attuali.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponiamo di ricambi Innocenti e riparazioni autovetture Innocenti.

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

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, marmitte 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, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali e molto altro.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tutti i componenti della meccanica e del motore per autovetture nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Autofficina A.C.R.

CLASSIC E SPORTS CARS
RESTAURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE
ALFA ROMEO E AUTO INGLESI



Via Fossano, 37/A - 22063 Cantù - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699

www.acr-auto.com



Via Rasori 2 20145 Milano
Tel. 02 49 89 884
info@oramitalia.com

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)



SPECIALISTI SU
POMPE CARBURANTE,
CARBURATORI E RICAMBI



POMPE CARBURANTE



CARBURATORI NUOVI



KIT REVISIONE



RICAMBI SU

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

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 autovetture dal 1920. Ricostruzione di qualsiasi particolare in gomma su campione o disegno. Spedizioni veloci.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e 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@flirossi-tyre.com - www.flirossi-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@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'epoca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I consigliati per restauri museali e conservativi. Più di 2000 pneumatici vendiamo anche cerchi e raggi, per tutte le esigenze. Inviaci

il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa! Spedizione in 24h anche in contrassegno.

Musso gomme di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Disponiamo di pneumatici d'epoca per autovetture e motocicli, varie marche quali 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.masolini-radiatori.com - www.framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panelati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

Centro Lariano Fuoristrada di Spinardi Cesare

1968 50 ANNI 2018

- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. - Fax 031.933.663
www.centrolarianofuoristrada.it - cifs@spinardi@gmail.com

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Dipinto Brambilla

dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL
www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it

Agenzia Aguggini sas

di Troubetta 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

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ6 E XJ12

MOTORE E CARBURATORI
RADIATORI E RAFFREDDAMENTO
IMPIANTI DI SCARICO INOX
AMMORTIZZATORI E SOSPENSIONI
SERBATOI E POMPE CARBURANTE

E MOLTO ALTRO...

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



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356-911-914

Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



la nostra Officina

39. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauri 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. **Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com.** Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazione.

ni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70.

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese. **Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it.** Si effettua il restauro, la manutenzione e messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

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

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

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauriamo integralmente la meccanica delle vetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Inoltre siamo specializzati nel restauro di autovetture di marca inglese.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - cilfspinardi@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 - coppolaoldtimer@alice.it. Si eseguono restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

C.R.S. - CR - Tel. 345 8302416 - 335 8274002. Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali - Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Specialisti nel restauro di vetture marca Citroen e modelli vari quali DS, Traction Avant e SM, sia di meccanica, carrozzeria e tappezzeria. Disponibilità di ogni ricambio nuovo o usato.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Restauri integrali di meccanica esclusivamente su vetture Alfa Romeo con esperienza di mezzo secolo di officina. Officina autorizzata Alfa Romeo.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade-Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoristrada 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 - morolliirebecca36@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 - info@frenatutto.it - www.frenatutto.it. 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.

SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO

- Vasta gamma impianti elettrici 500 A-B-C
- Balilla 3/4 marce
- 1100 A-B-E-BL
- Kit tappezzerie 500 A-B-C

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it

Via La Cascina 3/D - Melalbergo (BO) - Tel. 347 8572323 - Tel. 051 872617

TURI GIUSEPPE
Via Berretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384851
Fax 051/388465
<http://www.ricambijeepp.com>
e-mail:turi@ricambijeepp.com

Ricambi ed accessori per:

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

INTENDA

intenda.it

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

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

Il Lamierista
 di Trevisi

Restauratori
 Automobili d'Epoca



Prototipisti e battistrada - 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

M&C
 INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
 K e KE Jetronic



www.revisionek-jetronic.com

V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@mene-gattocarservice.com - www.mene-gattocarservice.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). Specialisti in autovetture Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@gruppropromotor.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.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroën classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

41. RETTIFICHE

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

42. RIVISTE, LIBRI

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

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: Quattro ruote, 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 - nelledodaddio@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 - Eseguiamo 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 7609646 - Impregnazione di microporosità in sottovuoto con resina su basamenti coppe

pompe testate ecc. Per eliminare le trasudazioni - perdite di liquidi - perdite di pressione.

44. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Disponiamo 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.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it. Equipe molto esperta e competente nel rifacimento e riparazione di interni per autovetture storiche disponendo di vari materiali quali: tessuti, moquette, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per automobili attuali.

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Effettuiamo il rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, soffia, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, bracciacchi, 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'ovallazione dei pneumatici.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizziamo interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroën DS, Traction Avant e SM.

C.R.S. Centro Restauri Storici
 F.lli Tramontana *Esperienza Plurirentennale*

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



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

R.C. snc di Renato Cicia & C.

- Pannelloria
- Bracciacchi
- Cielo
- Capotes
- Moquette

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

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Cnè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
 pec: ro-ciciasnc@legalmail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

VESPATRONIC per VESPA
 Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV125, PKS, PK-XL, PX, TS, GT, GTR, SPRINT VELOCE, SUPER, GL, VNB, VBB, GS160, SS180, RALLY 200, T5, GS150, FAROBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.



LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929

Lambretta.it

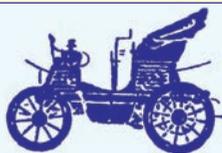
Elaborazioni, Cilindri in Alluminio-Nicasil

MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
 Bicilindrico
TARGA TWIN 250
 Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta
 Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.



AUTORICAMBI SASSI



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

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

Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai per il restauro degli interni di vari modelli di automobili quali: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Ballilla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo e Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc... Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

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, bracciacoli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

RC Autotapezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614 - www.renatocicia.it - info@renatocicia.it. Siamo in grado di effettuare la riparazione, la ricostruzione ed il restauro completo degli interni e della selleria di tutte le autovetture classiche ed attuali in qualunque materiale.

47. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Vendita e ricostruzione di ammortizzatori per 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.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati e presenti su www.manualiuto.com, inoltre sono presenti vari oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati sia di auto che di moto d'epoca.
www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria autovettura e la propria moto d'epoca.

www.rossoclassic.it. Costruiamo, anche da zero, gli impianti elettrici e gli accessori interni ed esterni annessi.

49. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

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

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600 -850-124-125-126-127-128-A112-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.
Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

**GALVANICA
PARTENOPEA**

Metodo
Tradizionale
Altissima
Professionalità

Restauro
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

Coppola

SPEDIZIONI
IN TUTTA
EUROPA

**SPORT CARS
AND
CLASSIC**

I NOSTRI SERVIZI

- REVISIONE DI CAMBI AUTOMATICI
- VASTO ASSORTIMENTO DI RICAMBI
- MOTORI REVISIONATI ED USATI DI VARIE MARCHE E TIPI
- SI ACQUISTANO AUTO PER RICAMBI E RICAMBI IN BLOCCO

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

Via Filichito, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8543 877 - info@coppolaoldtimer.com

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.

mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

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 turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

52. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986

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.

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

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALETTI 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

ECCELSA SUPERPREZZO



ALFA ROMEO SPIDER "DUETTO" 1300 JUNIOR "OSSO DI SEPIA" TIPO 105.91, 06/1968, Targhe (PS 13...) e documenti di periodo - restauro maniacale eseguito rispettando la configurazione d'origine.

DA VETRINA - SUPERCONDIZIONI

€ 55.000

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO



ALFA ROMEO SPIDER 1600 III^SERIE "AERODINAMICA", 05/1989, Targhe (PD 94...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI - OTTIME CONDIZIONI - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 19.800

CONSERVATA SICURA RIVALUTAZIONE



ALFA ROMEO SPIDER TIPO (916) 1.8 JTS TWIN SPARK 1747 cc 16V 144CV/106KW, 01/2001, Targhe (BR...) e documenti originali dell'epoca - la youngtimer giusta su cui puntare.

ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO

€ 12.500

ECCELSA RARISSIMA



ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 03/1995, NUMERO 079 DI 278 PRODOTTE - DISPONIBILE CERTIFICATO DI COLLAUDO RZ NR. 079 - vernice giallo ginestra con interni in tutta pelle conolly nera.

SOLAMENTE 16.761KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA

€ 125.000

ISTANT CLASSIC SICURA RIVALUTAZIONE



ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO 2.9T V6 MT6 510 CV, 10/2016, SOLAMENTE 28.904KM - IVA ESPOSTA 100% COMPRESA NEL PREZZO

€ 85.000

ECCELSA SUPERDOCUMENTATA



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. - disponibile rarissima tessera di garanzia con relativa data di consegna.

IMMACABILE - SUPERPREZZO

€ 80.000

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 1^ 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

ECCELSA MANIACAILE



ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64 V8 2.593CC, 08/1974, Targhe (BS 46...) originali dell'epoca - Doppie chiavi - Meccanica completamente revisionata - Perfettamente funzionante.

RARISSIMA, UNICA NEL SUO GENERE

€ 77.500

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

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO



CITROEN ID 19 P MONOFARO, 12/1965, 6 POSTI - CAMBIO AL VOLANTE - disponibile documentazione fiscale attestante i lavori effettuati alla vettura in rete ufficiale Citroen.

RESTAURO MANIACAILE

€ 33.500

SUPERMANIACAILE MANIACAILE



FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 01/2000, SOLAMENTE 60.087KM - TAGLIANDI UFFICIALI FERRARI - disponibile carpetta originale Ferrari completa di tutta la manualistica originale.

PERFETTA - ECCELSA

€ 119.000

SUPERMANIACAILE RARISSIMA



FERRARI 512 BB 11, 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)

ITALIANA DA SEMPRE - SICURA RIVALUTAZIONE

€ 265.000

ECCELSA MANIACAILE



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

€ 695.000

UNPROPRIETARIO ULTRADOCUMENTATA



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 MANIACAILE



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

SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI



ABARTH FIAT 1000 TC (1963), TARGHE (VI 12...) e DOCUMENTI ORIGINALI - CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE - ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA'.

ORIGINALITA' COMPONENTI MECCANICI

€ 64.500

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

€ 35.500

MANIACAILE



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 MANIACAILE - PERFETTA

€ 27.500

SUPERPREZZO SUPEROCASIONE



FIAT 500 A "LA MITICA TOPOLINO", 11/1948, Targhe (CT 18...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine.

ITALIANA DA SEMPRE - DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO A VALORE STORICO

€ 11.500

PERFETTA ECCELSA



FIAT NUOVA 500 D PORTE CONTROVENTO, 04/1964, Targhe (TO 96...) e documenti di periodo.

ITALIANA DA SEMPRE - RESTAURO MANIACAILE - "IL MITICO CINQUINO"

€ 17.500

PERFETTA SUPERPREZZO



FIAT 500 L (110F) TETTO APRIBILE, 07/1971, Targhe (MN 16...) e documenti originali dell'epoca.

DISPONIBILE LIBRETTO A PAGINE - RESTAURO MANIACAILE - QUALSIASI PROVA

€ 9.500

ECCELSA DA VETRINA



FIAT 500 R (TIPO FIAT 110 F/II) TETTO APRIBILE, 05/1974, Targhe (TO L3...) e documenti originali dell'epoca.

RESTAURO MANIACAILE - PERFETTA

€ 10.800

RARA SUPERPREZZO



FIAT 850 SPIDER C.L. BERTONE CON HARD TOP, 07/1966, Targhe (BS 18...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI - OMOLOGATA A LIBRETTO 4/5 POSTI - ITALIANA DA SEMPRE

€ 19.800

YOUNGTIMER SICURA 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

MANIACAILE SUPERPREZZO



HONDA CB 350 FOUR, 01/1974, Targhe (Roma 36...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI - SOLAMENTE 22.650KM DA NUOVA - PERFETTA - SUPERPREZZO

€ 5.000

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

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

SUPERPREZZO **SUPERCONSERVATA**

INNOCENTI MINI MINOR 850 37CV MK1, 05/1968, Targhe (VA 22...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - superconservata - meccanica perfettamente funzionante e pronta all'uso.

SUPERPREZZO

€ 11.500

RARISSIMA **ECCELSA**

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

€ 895.000

RESTAURO SUPERTELLATO *****

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

€ 55.000

RESTAURO MANIACALE **SUPERPREZZO**

LANCIA FULVIA COUPE' HF TIPO 818.140 (1966), targhe (CO 59...), realizzata in soli 490 esemplari - iscritta e omologata ASI targa oro ai massimi livelli.

OMOLOGATA FIVA CON FICHE D'IDENTITÀ SUPERCONDIZIONI

€ 55.000

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

LANCIA FULVIA COUPE' SPORT ZAGATO 1.3 S TIPO 818.362, 1969, targhe (VT 07...) e documenti originali dell'epoca, omologata ASI targa oro - libretto a pagine.

VETTURA RARA PER COLORAZIONE E CONDIZIONI

€ 38.500

RARA **SUPERPREZZO**

LANCIA GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC2 2, 08/1981, Targhe (CT 55...) originali dell'epoca - disponibile carpetta originale completa di tutta la manualistica compreso libretto tagliandi.

CONSERVATO - SICURA RIVALUTAZIONE

€ 14.500

SUPERPREZZO **CONSERVATA**

LANCIA GAMMA 2500 COUPE' TIPO 830 AC0, 09/1977, Targhe (TO U7...) di periodo - VETTURA CONSERVATA.

INTERNI INTONSI, CONSERVATI - MECCANICA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE SICURA RIVALUTAZIONE

€ 14.000

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

LANCIA THEMA 2.0 I.E. TURBO 8V 1A SERIE TIPO 834 C, 1985, ISCRITTA ASI - tetto apribile elettrico, climatizzatore automatico.

SICURA RIVALUTAZIONE - CONSERVATO MANIACALE

€ 12.500

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

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

SUPERPREZZO **SUPERCONSERVATO**

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

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

MERCEDES BENZ 200 W123, 1979, Targhe (BO 96...) e documenti di periodo - ITALIANA DA SEMPRE - disponibili numerose fatture e giustificativi attestanti i lavori e la manutenzione effettuata alla vettura.

SUPERPREZZO

€ 6.500

SUPERCONDIZIONI **PERFETTA**

MERCEDES BENZ 220 D / 8 W115, 11/1972, Targhe (BG 31...) e documenti originali dell'epoca - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - appartenuta alla stessa famiglia dal 1972 ad oggi.

RESTAURO MANIACALE - SUPERPREZZO

€ 14.500

SUPER BARI FINO

MERCEDES BENZ 240 D W123, 02/1979, Targhe (BG 51...) e documenti originali dell'epoca - appartenuta alla stessa famiglia dal 1980 ad oggi - Tagliando completo con pulizia serbatoio e revisione pompa iniezione.

ECCELSA

€ 9.500

RARISSIMA **PERFETTA**

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

SUPERPREZZO

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

SUPERCONDIZIONI **PERFETTA**

MG MGB TOURER, 02/1977, Iscritta asi e iscritta registro italiano MG - Disponibile certificato MG attestante l'originalità e la produzione della vettura.

RESTAURO MANIACALE - DA VEDERE E PROVARE

€ 19.800

RARISSIMA **SUPER RESTAURO**

MORETTI 600 BERLINETTA CAMBIO AL VOLANTE 4 MARCE, 1951, ECCELLO ESEMPLARE DI 600 MORETTI - PARABREZZA DIVISO - RARISSIMA.

PRODOTTA DALLA CASA AUTOMOBILISTICA ITALIANA SOLAMENTE DAL 1949 AL 1951 - CONDIZIONI MANIACALI

SUPERPREZZO € 55.500

RARISSIMO **SUPERPREZZO**

MORGAN PLUS 4 DHC 2138CC MOTORIZZATA TRIUMPH, 1962, ISCRITTA ASI - veicolo di interesse storico e collezionistico a libretto.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE SICURA RIVALUTAZIONE

€ 38.500

DA VETRINA **ECCELSA**

PIAGGIO VESPA 150 SPRINT VELOCE, 12/1973, Targhe (GE 12...) e documenti originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE RESTAURO MANIACALE - STUPENDA

€ 7.500

PERFETTA **RESTAURATA**

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 € 90.500

RESTAURO MANIACALE

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

RARISSIMA **ECCELSA**

PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBOLOOK MY '89 "RUF", 1989, SPECIALE, RARA E PARTICOLARE ELABORAZIONE RUF CON DOCUMENTAZIONE ORIGINALE E CERTIFICATA.

€ 185.000

YOUNGTIMER **SUPERPREZZO**

RENAULT CLIO RS SPORT 2.0 16V, 10/2003, TARGHE ORIGINALI - Disponibile carpetta originale completa di tutta la manualistica originale tra cui libretto tagliandi.

DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO SICURA RIVALUTAZIONE

€ 10.500

RARISSIMA **MANIACALE**

SIMCA 8 SPORT CABRIOLET PRE-SERIE, 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

€ 102.500

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

YAMAHA FZR 1000 GENESIS EX UP 1ª SERIE, 02/1990, Targhe (MI 77...) originali - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta ASI con C.R.S.

SPLENDIDO ESEMPLARE - DA VETRINA

€ 5.500

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



FERRARI TESTAROSSA ***MONO SPECCHIO e MONODADO***, ITALIANA DA SEMPRE, TAGLIANDATA. CONDIZIONI TOP!
IMMATRICOLATA 1986



FERRARI 348 TB °°°ASI °°°, SOLO 20.400 KM. LIBRO tagliandi, valigia schedoni, cinghia distribuzione. Italiana da sempre.
ANNO 1990
UNICO PROPRIETARIO



BMW SERIE 318 CI COUPE, benzina, °°°SOLO 66.000KM da nuova***, ITALIANO DA SEMPRE, BOOK SERVICE COMPLETO.
ANNO 2005 - UNICO PROPRIETARIO



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc, °SOLO 39.012 KM DA NUOVA°, LIBRETTO SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS.
IMM.2001 - INTERNI FULL PELLE CHIARA



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 DUETTO OSSO DI SAPIA 1.3, °°°RESTAURATO***, ITALIANO DA SEMPRE, TARGA VARESE.
ANNO 1968



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



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!



BMW 2000 CS coupé sport 120CV ★, ITALIANA DA SEMPRE ★, interni originali, matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita originali.
ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



BMW M3 3.200CC 343CV, °°° ITALIANA DA SEMPRE °°°, GIALLO METALLIZZATO.
ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO DUETTO 1.600, CARBURATORI, 4° SERIE con SERVOSTERZO, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.
APRILE 1991!



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 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!



JAGUAR MK2 3.8 ★★ ★ ITALIANA DA SEMPRE con TARGE VARESE NERE ★★ ★, RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE! colore blu con interni CARTIER.
ANNO 1963 - STRABILIANTE!



ALFA ROMEO GIULIA - 1.600 T I, ANNO 1963 —RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA
CONDIZIONI TOP



LANCIA FULVIA 1.3, RESTAURATA, TARGA TORINO nera, COLORE BLU LANCIA, INTERNI CREMA, CERCHI CROMODORA, ASI.
ITALIANA DA SEMPRE!



ALFA ROMEO BRERA 2.4, ★ SOLO 8.100 KM DA NUOVA ★, ITALIANA DA SEMPRE.
ANNO 2006 - 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



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD, 196cv, °°°78.000km***, ITALIANA DA SEMPRE con targhe d'epoca, ASI.
NOVEMBRE 1989



FIAT 600 MULTIPLA °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic °°°VITE per VITE*** MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



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 GIULIA 1.300, 4 MARCE 1° SERIE, ANNO 1964, RESTAURO TOTALE. COLORE VERDE.
TARGHE VENEZIA



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, ANNO 1957, °°°750D PASSO CORTO°°°, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO



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



ALFA ROMEO DUETTO 1300 CODA TRONCA, TARGA NERA FIRENZE, ASI, interni neri, ITALIANA DA SEMPRE.
GENNAIO 1975!



PORSCHE 718 BOXSTER 300hp BIANCA, PDK °°°SOLO 32.000 km da nuova***, ITALIANA DA SEMPRE, SUPER FULL OPTIONALS, PACK INTERNO PELLE PLUS, PASM, 19", 111 CONTROLLI, LIBRO TAGLIANDI, BOSE, PARK ASSIST, cambio automatico ecc...
FINE 2017 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 °°°750D PASSO CORTO°°°, IMM.1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA

Cerchiamo Bmw Z3 M cabrio!! Pagamento immediato!!



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1 di 11 - 1965 ABARTH 1000 BIALBERO
COMPETIZIONE "LONG NOSE"



1957 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT ELEGGIBILE 1000MIGLIA



1953 LANCIA AURELIA B20 3A SERIE
ELEGGIBILE 1000MIGLIA €139.000



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
ELEGGIBILE 1000MIGLIA € 84.800



1962 PORSCHE 356 B 1600 S 75CV
SOLO 3 PROPRIETARI TARGA NERA



1972 ALPINE RENAULT A 110 1600 S
TOTALMENTE RESTAURATA



1962 LANCIA APPIA SPORT GT
ZAGATO passo corto 1 di 200 prodotte



1967 MASERATI MISTRAL 3.700
TOTAMENTE RESTAURATO



1970 JAGUAR E TYPE ROADSTER
4.200 S2 € 98.000



RARISSIMA 1 DI 701 - 1993 PORSCHE
911 RS AMERICA € 145.000



1966 ALFA ROMEO 2600
TOURING SPIDER € 139.800



1973 ALFA ROMEO GIULIA GTA 1300
JUNIOR stradale, 1 di 193 costruite



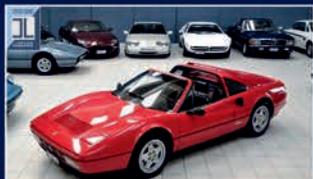
1965 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
1600 € 69.800



1959 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT € 47.800



1953 JAGUAR XK 120 OTS LHD
€ 115.000



1988 FERRARI 328 GTS
€ 98.000



1978 FERRARI 308 GTB CARBURATORI
CARTER SECCO 1 DI 415 €129.000



1977 PORSCHE 911 K 2.700
COUPE € 66.800



1995 ASTON MARTIN DB7 € 42.800



1939 LANCIA APRILIA CONVERTIBILE
€ 76.800



1961 MG A 1600 COUPE' € 36.800



1934 MG PA MIDGET € 43.800



1965 TRIUMPH TR4 TOTALMENTE
RESTAURATA € 35.800



1996 JAGUAR XJ-SC 4.000
CABRIOLET 4 POSTI € 33.800



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

venosta®

GARAGE
di Carlo Giovanni Venosta



GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER

Visita il nostro nuovo sito: www.venostagarage.com



Ferrari Portofino, anno 2021 km 4.000 full optional iva esposta.

€ 250.000



Ferrari 308 GTS, anno 1980, carburatori, solo 36.000 km, due proprietari.

€ 94.000



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.

€ 39.900



Mercedes 450 SEL 6.9 AMG, rarissima e tenuta perfettamente.

€ 49.000



Porsche 944 S2, cabrio, anno 1990, 95.000 km, stupenda.

€ 35.800



Porsche 997 2S cabrio, anno 2005 cambio automatico 127.000 km.

€ 60.000



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.

€ 22.900



Mini Cooper Sportpack, vettura completamente originale.

€ 22.000



Mini Morris 850, anno 1963, restaurata completamente, accensione a pavimento.

€ 21.900



Dodge D8 coupé, rarissimo coupé, anno 1938, iscritto ASI, conservato.

€ 19.900



500 Abarth SS, 30.000 km unico proprietario kit 280 HP.

Pari al nuovo



Fiat Barchetta, anno 1996, km 56.000, aria condizionata.

€ 9.000



Lancia Fulvia 1.300, anno 1970, targhe originali, perfettamente tenuta.

€ 5.500



Jaguar XJ6 3.2 anno 1996 Solo due proprietari, iscritta ASI, 120.000 km una delle ultime vere Jaguar.

€ 9.900



MG-A 1958 1.600, restaurata professionalmente, bianca interni rosso cartie'.

€ 39.000



Morgan 2.0, anno 1995, pochissimi chilometri.

Prezzo su richiesta



Saab 900 turbo, anno 1996, blu capote blu, pochi km.

€ 10.900



Land Rover 109 series 8V anno 1980 9 posti. Completamente restaurato in modo MANIACALE.

€ 85.000

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - info@venostagarage.it



**PRIMI IN ITALIA
DAL 1975**



**Acquisto / Vendita /
Permute / Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione**

Oltre 200 auto in vendita

www.luzzago.com

**SCRIVICI SU WHATSAPP
ED OFFRI LA
TUA AUTOMOBILE
+39 338 78 55 045**



**1945 FIAT 500 A TOPOLINO
TARGHE NERE - MILLE MIGLIA**



**1954 CHEVROLET CORVETTE C1
OMOL.ASI**



**1955 TRIUMPH TR2
RESTAURO TOTALE
MILLE MIGLIA**



**1955 CITROEN TA 11B
OMOL.ASI - MILLE MIGLIA**



1956 MG A 1500 ROADSTER MK1



**1957 FIAT 1100/103E TV
OMOL.ASI - MILLE MIGLIA**



**1961 PORSCHE 356 B T6
SUPER 90 TARGHE NERE**



**1961 TRIUMPH TR3 A
RESTAURO TOTALE**



1962 JAGUAR MKII 3.8



**1962 MERCEDES BENZ 300
SE AUTOMATIC "FINTAIL"
(1 OF 3776) TARGHE NERE**



**1963 JAGUAR ETYPE 3.8 FHC
RESTAURO CONSERVATIVO**



**1963 MG B ROADSTER MK1
TARGHE NERE**



**1964 FIAT 1500 CABRIOLET
ATTESTATO ASI**



**1964 MASERATI 3500 GTI
SEBRING VIGNALE (1 OF 348)**



**1965 FIAT 600 D MULTIPLA
RESTAURO TOTALE**



**1966 FIAT 1300 S COUPE'
VIGNALE (1 OF 50) TARGHE NERE**



**1967 FIAT DINO SPIDER 2000
(1 OF 1163) TARGHE NERE**



1968 ALFA ROMEO GTV 1750 S1



**1969 CITROEN DS 21 I.E. PALLAS
ATTESTATO ASI**



1971 LANCIA FULVIA HF 1600 S2



**1972 CITROEN SM 2.7 S1
(1 OF 7133)**



**1979 MERCEDES BENZ 450SL
AUTOMATIC - OMOL.ASI**



**1980 LAND ROVER RANGE
ROVER 3.5 V8 (1 OF 2500)**



**1981 FERRARI 308 GTB
(1 OF 494)**



**1983 ALFA ROMEO GTV6 2.5
ATT.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**

NERVESAUTO

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

www.nervesauto.com



Triumph Spitfire, precedente proprietario da 15 anni. Anno 1978, carrozzeria colore rosso, interni colore nero, 1500cc, guida a sinistra, targata italiana con documenti.



Duetto Spider Veloce, anno 1979, 2000cc, avorio interni neri, con documenti, motore 131 CV ad iniezione, meccanica in buone condizioni, capotte come nuova.



Duetto Spider, anno 1977, 1300cc, colore rosso e interni neri, targhe nere, 2+2 posti, impianto GLP, capotte selleria e tutti gli accessori sono in ottime condizioni.



Fiat 124 spider, modello Pininfarina Europa, anno 1983, 2000cc ad iniezione, nera con interni beige, generalmente in ottime condizioni e meccanica rivista.



Jaguar XJS V12, anno 1990, 5345cc, sedili color biscotto, targata italiana, modello V12 a 3 carburatori.



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.



MGA anno 1957, colore rosso interni color biscotto, guida a sx, cerchia a raggi, funzionante targata italiana, estetica da rivedere.



MGB Roadster anno 1966, colore blu e interni blu con piping azzurro, motore 1800cc, equipaggiata con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio.



Morris Minor 1000 Traveller anno 1970, colore verde foglia classico abbinato ad interni verdi, motore da 1.000cc, legni in buone condizioni, marciante.



Jaguar MK2, colore nero e interni in velluto rosso, anno 1968, 2500cc, cambio manuale guida a sx, con targhe nere.



Renault 4CV 1958, tipo R1062-Sport, motore 748cc con carburatore appena revisionato, interni nuovi, carrozzeria, tutto in ottime condizioni, paraurti e coppe ruota appena restaurati.



Triumph TR6, colore giallo e interni neri, anno 1974, motore a carburatori 2500cc, guida a sinistra, cerchi a raggi e provvista di ASI.



AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÀ
ESPOSIZIONE E VENDITA

EPOCASTORE

Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevico (Brescia)
contatto diretto: 3516974033



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 300SE 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.



OPEL SENATOR 2.3 Turbo diesel, anno 1985, perfettamente marciante, conservata.
€ 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.



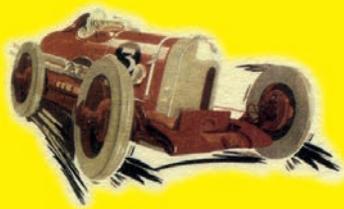
MERCEDES 220SE COUPÈ, BIANCA, da restauro totale, da reimmatricolare.
€ 9.000 tratt.



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.



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 Alfasud 1500 Sprint Veloce del 1979, riverniciata a nuovo, selleria nuova, ecc, da finire.



Alfa Romeo Alfetta 1600 prima serie del 1976, da riverniciare, funzionante.



Alfa Romeo Duetto 1600 Coda Tronca del 1976, restaurato ed Omologato ASI.



Alfa Romeo Giulietta 1300 Spider Veloce del 1961, sempre stata italiana, molto bella.



Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint Speciale, 1961, già ASI, più altra del 1962, italiane da sempre.



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300, 1961, buone condizioni, da riverniciare e curare nei dettagli, funzionante, da passaggio.



Alfa Romeo GT 1300 Junior, del 1971, due proprietari, ottimo conservato a parte i cerchi nuovi tipo GTA.



Alfa Romeo GT 2000 Veloce, del 1973, carrozzeria, meccanica ed interni in ottime condizioni.



Austin Healey 100-4 BN 1, del 1954, da restaurare, guida a sinistra.



Austin Metropolitan Coupè, del 1957, decisamente si fa notare per il suo design.



Dodge Pick-Up, del 1959, importato dagli USA da poco, versione con cassone lungo.



Fiat Dino Coupè, del 1968, versione da 2000 cc, molto bella.



Fiat Pulmino 900 T, del 1979, da riverniciare, documenti da passaggio, funzionante.



Fiat UNO Turbo 1ª serie, 1988, un ottimo conservato, molto bella di carr. ed interni, mecc. tutta originale, non modificata.



Ford Galaxie Sunliner Convertibile, del 1960, rara anche negli USA, sempre ammirata ai raduni e non.



Jaguar E Type 3800 Spider, del 1962, da restauro impegnativo, europea da sempre.



Jaguar E Type 4200 Coupè, del 1970, guida a sinistra, cerchia a raggi, cambio manuale.



Jaguar XK 120 DHC, del 1953, in fase di restauro, lattanata, motore nuovo.



Lancia Aurelia B 20 GT, del 1954, la Quarta Serie, guida a sinistra, semplicemente bella.



Lancia Flaminia 2500 Berlina, del 1961, l'auto del commendatore, molto bella ed elegante.



Lancia Fulvia 1600 HF Fanalonne, del 1970, vettura da puro collezionismo, ottimo passato storico.



Lancia Fulvia Coupè, del 1973, più una Fulvia Coupè Montecarlo in ottime condizioni, ed una da restaurare.



Lancia Fulvia Coupè Montecarlo, del 1973, in buone condizioni, più altra da restaurare.



Maserati Biturbo Spider Zagato, del 1988, modello ad iniezioni, più altra a carburatori del 1986.



Mercedes 450 SL, del 1975, più altra del 1981, modello 380 SL.



MG A Twin Cam 1600 Roadster, del 1959, una delle poche con targhe italiane da sempre e motore originale.



MG B Roadster, del 1971, molto bella, più altra del 1973, colore rosso.



Morgan Plus 4, del 1986, cc 2000, modello raro uno dei 92 esemplari con meccanica Fiat.



Opel 1900 GT, del 1971 in buone condizioni, pronta all'uso.



Packard Super Eight, del 1949, una berlina americana che si fa notare come dimensioni e bellezza.



Range Rover V 8, a Tre Porte del 1972, una Suffisio A, il modello più ricercato, più un'altra del 1972, ma da restaurare.



Sumbeam Apine, del 1953, lo stesso modello del film Caccia al Ladro, con Grace Kelly.



Triumph 2000 Vitesse, 1969, un cabrio a quattro posti con inaspettate prestazioni, oltre ad un indiscusso fascino inglese.



Triumph Spitfire 1500 del 1976, meccanicamente nuova, più altra di colore rosso.



Triumph TR 3A, 1960, cerchi a raggi, guida a sx, meccanicamente pronta a qualsiasi sfida, mantenuta molto bene.



TRIUMPH SPORT '60 ASI - CSAI



BMW Z3 1.8 ASI '96



JEEP CJ 5 '68 ASI

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



MAGGIOLINO CABRIO 1.5 '69 ASI



TRIUMPH SPITFIRE MK IV 1.5 78 ASI-CSAI



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 TIP-TOP 2+2 ASI



FARMOBIL FM 700 '63



FORD A TWO DOOR HARD-TOP '32



AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA '65 ASI



LANCIA APPIA 1° SERIE '54 ASI



JAGUAR MK IX 3.8 AUTOMATIC '59 ASI



FIAT 1500 L '65 ASI + TARGA ORO



BENTLEY TURBO R '90 ASI



AUDI 80 L 2.0 '93 ASI



RENAULT 5 FIVE '92



HONDA GOLDWING 1.8 GL



VESPA '54 ASI VACANZE ROMANE



LODOLA 250 - ZIGOLO 110 - MOTOM 48

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA



**SI RICEVE SU
APPUNTAMENTO**

EVER GREEN CARS

www.evergreencars.it - info@evergreencars.it



ALFA ROMEO GIULIA, restauro totale, bianca, int. rossi, auto bellissima.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300, veloce, rarissima, anno 1958, restauro da concorso.



MERCEDES 230 SL, restauro totale, anno 1966, da concorso.



MERCEDES 230 SL PAGODA, anno 1965, vettura conservata, ASI targa oro, auto interessante.



PORSCHE 356 AT2, restauro totale, anno 1958, nero, int. beige.



PORSCHE 356 BT6, anno 1962, restauro super professionale, imp. Elettrico 12 V, auto da concorso.



PORSCHE 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 CARRERA 3.2 COUPÉ, anno 1984, ottime condizioni di carrozzeria e meccanica.

EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1 - CASALMAIOCCO (MI) Tel. 335 7704626



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 ARS1 - 1953
15.000 €**



**BMW
R 75/5 - 1973
10.500 €**



**ALPINE
A110 - 1969
69.500 €**



**EXCALIBUR PHAETON
SERIE IV - 1984
55.500 €**



**FIAT 508 BALILLA
CAMIONCINO - 1933
17.500 €**



**FIAT 508 BALILLA
BERLINA 2 PORTE - 1936
12.500 €**



**FIAT 508 C
"NUOVA BALILLA" - 1937
21.000 €**



**FIAT 850
SPORT SPIDER - 1971
15.500 €**



**JAGUAR XJ6 3.6
SOVEREIGN (XJ40) - 1988
9.000 €**



**JAGUAR XJ6 4.2 L
SALOON III SERIE - 1982
11.500 €**



**LANCIA APPIA
BERLINA II SERIE - 1957
8.000 €**



**LANCIA
AURELIA B21 - 1952
31.500 €**



**LANCIA FULVIA COUPÉ
1.2 I SERIE - 1967
22.000 €**



**TRIUMPH
SPITFIRE MK IV - 1974
14.500 €**



**VOLKSWAGEN T1
SPLIT WINDOW - 1966
60.000 €**



**VOLKSWAGEN T1 PANEL
SPLIT WINDOW - 1962
48.500 €**

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



FAVA NICOLA
BROKER AUTO
CLASSICHE DA COLLEZIONE

Tel: 328 3553543
WWW.VINTAGECARITALIA.IT



**Alfa Romeo Giulia 2600 Sprint
Anno 1965**



**Alfa Romeo Montreal
Anno 1972**



**Alfa Romeo Giulia Sprint GT
Anno 1964**



**BMW 2002 TII
Anno 1972**



**Citroen Traction Avant 11 B
Limousine, Anno 1955**



**Triumph TR 4
Anno 1964**



**Ferrari 308 GTS
Anno 1980**



**Lancia Fulvia Zagato
Anno 1967**



**Alfa Romeo 2000 GT
Anno 1971**



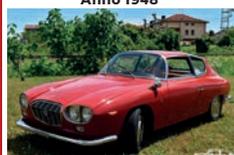
**Fiat 500 Topolino A
Anno 1948**



**Jaguar MK2 3.8 Litre
Anno 1967**



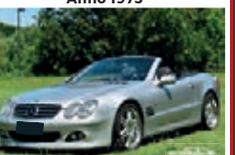
**Lancia Beta 1800 Spider
Anno 1975**



**Lancia Flavia Sport Zagato
Anno 1965**



**Mercedes-Benz 280 SL
Anno 1985**



**Mercedes-Benz 600 SL BRABUS
Anno 2005**

CONTANGELO MOTORI
Plurimarche



contangelomotori



Contangelo Motori Srl



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



Alfa Romeo Giulia 1600 TI, 1965, conservata, unico proprietario, 13.500 km, ASI A1.



Alfa Romeo 147 GTA, 2003, 12.000 km, pari al nuovo.



Lancia Lambda, 1 omologata registro Lambda e targa oro Asi.



Fiat 500 D, 1963, targhe originali vettura restaurata nell'anno 1999. € 12.000



MG modello MG F 1.8 i VVC 145 CV, anno 1998, iscritta ASI.



Porsche 911 (991) GT2 RS, 2018, 750 km, pacchetto Weissach.



Mercedes SLK 200 autom., 2011, 9.624 km, pari al nuovo.



Citroen Dyane 6, anno 02/1984, interni originali in ottimo stato conservativo.



Audi RS3 SPB, 2011, prima vernice, 89.000 km.



Ferrari 599 GTO, 2010, n° 1 di 599, 8.600 km.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000 km, n°393 di 500.

Via Atellana, 34/A - 80022 Arzano (NA) - Tel. +39 081 5732538

www.contangelomotori.it

IN PRIMO PIANO



JAGUAR XJ6 SOVEREIGN

Del novembre 1985, completamente restaurata tutta la meccanica del motore, del differenziale, delle sospensioni (sostituiti tutti e 6 gli ammortizzatori). Rifatti integralmente gli scarichi. Abitacolo - restaurati totalmente tutti i pannelli, le rifiniture in radica, la selleria in pelle naturale, la moquette di pavimentazione. Carrozzeria esterna conservata, mai incidentata. Iscritta ASI più CRS. Revisione ottobre 2022.

Tutti i lavori sono documentabili attraverso fatture. **€ 29000**

Per info: Tel. 333 5271446 Claudio (ore pasti)

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO

AUTO

MOTO

VARIE

CERCO

AUTO

ALFA ROMEO

155 T. SPARK, 1992, omologata ASI con CRS, colore grigio metallizzato, targhe documenti di prima immatricolazione, Km 72.000, interni e vernice originale, gomme nuove, visibile ad Asti. Astenersi perditempo. € 4.800. Tel. 347 4526696 dopo le 20.

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, 1966, targhe e libretto originali di prima immatricolazione, fatture per revisione meccanica e motore, omologata ASI targa oro, iscritta Registro Touring Superleggera. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



33 1700CC 8V QUADRIFOGLIO, 1988, omologata CSAI, 160 CV, motore preparato Falessi, sospensioni su unibol, cambio ravvicinato e autobloccante Bacci, freni diam. 280, fatto solo tre gare, sicura e competitiva, mai incidenti, disponibile certificato di demolizione e fotocopia libretto. € 18.000. Tel. 333 7007706.



6C 1750 S3 CONVERTIBILE PININFARINA, 1930, restauro totale corredato di tutta la documentazione fotografica e di tutta la storia originale, zero km, vincitrice di concorsi. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



ALFETTA GTV 2.000 CC, 1979, omologata ASI, da amatore privato, adatta per raduni, gite, ecc... godibile così con qualche difetto. Non adatta a commercianti, carr. meccanici. € 5.000. Tel. 333 3538217.



DUETTO 1600 CODA TRONCA, 1974, omologata ASI, unico proprietario dal 1977, libretto e motore originali, perfettamente funzionante, carrozzeria color giallo paglierino come nuova, capote e gomme nuove. € 38.000. Tel. 388 8549744 - 0583 494952. mppetrini@libero.it.



DUETTO IV^a SERIE, 1992, con CRS, splendido spider, colore nero pastello, Km 117.000, perfetto, sempre in garage, con hard top + vari accessori. € 26.000 tratt. Tel. 339 2566528.



DUETTO IV SERIE, 1991, colore bianco, meccanica e carrozzeria perfetti, gomme nuove, km 46.000, targhe (RM) nere, tutto originale. € 21.000. Tel. 340 4097869. antonioage@gmail.com.

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 pom., 335 8262808 (Gastone Olivetto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.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 1.6 TIPO 116.50, 03/1981, targhe (AT 19...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - vettura conservata, lamierati intonsi - VETTURA D' EPOCA IN SUPERCONDIZIONI. € 11.500. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1300 CC, 1956, passo corto, telaio n°239, targhe italiane, già ASI. Tel. 339 9369456.

GIULIETTA SPIDER, 1956, versione a passo corto, n° telaio 239, targhe italiane, da restauro. Tel. 338 9369456.

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 2.0 16V SPIDER PININFARINA, 1996, omologata ASI, veloce, Km 67.000, unico proprietario, stupenda, completamente originale, full optional, colore blu metallizzato. € 14.000. Tel. 353 3449338.



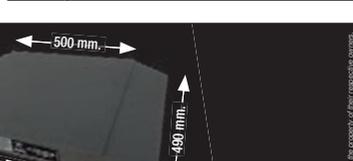
GTV 2000 CC, 1987, omologata ASI, Km 61.000, conservata, targata Torino, visibile a Torino. € 15.000. Tel. 335 5465111. info@abatenda.com.



GTV 6 2500 CC, 1985, con motore 3.000 cc Busso presa in Germania, modifiche regolari, motore, ruote larghe, tettino elettrico, così su libretto in Italia, revisione fatta, distribuzione, frizione, gomme nuove, colore opale met. d'origine, interni ottimi, esemplare unico. € 25.000. Tel. 348 5108057. paolomusumeci@libero.it.



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.



ALTAIREGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

Nei cuscinetti 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.

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

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

GTV V6 TURBO, 1994, iscritta ASI con CRS, colore rosso metallizzato, tutta originale, meccanica ok, Km 110.000, interni in pelle nera, carrozzeria senza ruggine. € 10.000. Tel. +39 349 2249392. umberto.cadore@gmail.com
SPIDER TIPO (916) 1.8 JTS TWIN SPARK, 01/2001, 1747 cc 16V 144CV/106KW, targhe (BR...) originali - italiana da sempre - "LA YOUNGTIMER GIUSTA SU CUI PUNTARE". € 12.500. Tel. 348 5503882.



S2, 1960, guida a sx, motore V8 a carburatori, 11° 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. pantano@classicmilano@gmail.com.



BMW

2002, prima serie. Anno 1971. Secondo proprietario, targa nera. Conservata. Ottime condizioni, pronta a partire. Tel. 328 3553543 nicolafava@yahoo.it.



320 6 CILINDRI, 1981, carrozzeria restaurata, blu metallizzato originale, interni perfetti anch'essi originali in velluto blu, targhe d'origine, meccanica ok, Km 120.000, molto bella. € 11.500. Tel. 328 5481616.
320i 6 CILINDRI, 1992, omologata ASI nel 2013, alimentazione a benzina, colore bordeaux, interni in pelle nera, cambio manuale, berlina 4 porte, cinture anteriori-posteriori, pezzi originali, buone condizioni, tetto apribile, tenuta sempre in garage. € 8.000 tratt. Tel. 340 0632567.

520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, motore totalmente revisionato - solamente 1.000 km percorsi da fine lavori, documentazione fiscale attestante i lavori svolti. € 10.500. Tel. 348 5503882.



633 CSI, 1977, colore argento, interni blu, motore ottimo, completa ma da restauro totale, documenti originali. € 6.000. Tel. 327 7930559.

E30i 2000CC, 1987, cabrio, colore blu royal, interni Recaro in pelle beige, perfetta, ASI targa oro, documenti storici e circol. in regola, visibile a Torino, revisione novembre 2024, foto su richiesta. PER SCARSO UTILIZZO. € 11.500 tratt. Tel. 333 4398911 - pepaypaco@fastwebnet.it.



CADILLAC

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, trattativa riservata. Tel. 335 1021769. settimiodalanzo@virgilio.it.



AUDI

80 CABRIO, 1995, iscritta ASI con CRS, progetto da ultimare, documenti e targhe originali, possibilità di invio foto via e-mail. € 4.000. Tel. 351 8092372. cremall@tiscali.it.

AUSTIN

MORRIS MINI COOPER MK2, 1968, 998cc, colore verde, interni neri, sedili originali, pneumatici sportivi correttamente riportati in carta di circolazione, iscritta all'ASI e passaporto FIVA. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUSTIN HEALEY

3000 MK3 PHASE 1, 1964, TOT. RESTAURATA. Rossa interno in pelle nero, 4 posti, 150 cv, overdrive, volante MOTO LITA, ruote a raggi cromate, capote e copritelao in Mohair, Telo copriauto sartoriale rosso, superaccessoria. FOTO DETAGLIATE sul sito www.cristianoluzzago.it. € 69.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



SPRITE MK1, 1960, omologata ASI targa oro, 4 cerchi raggi + 4 Minilite, carburatore Weber + originale, due marmitte, capottina nuova e tonneau, auto tutta originale. € 30.000. Tel. 334 3498829. luigi.cocca@alice.it.



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.



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



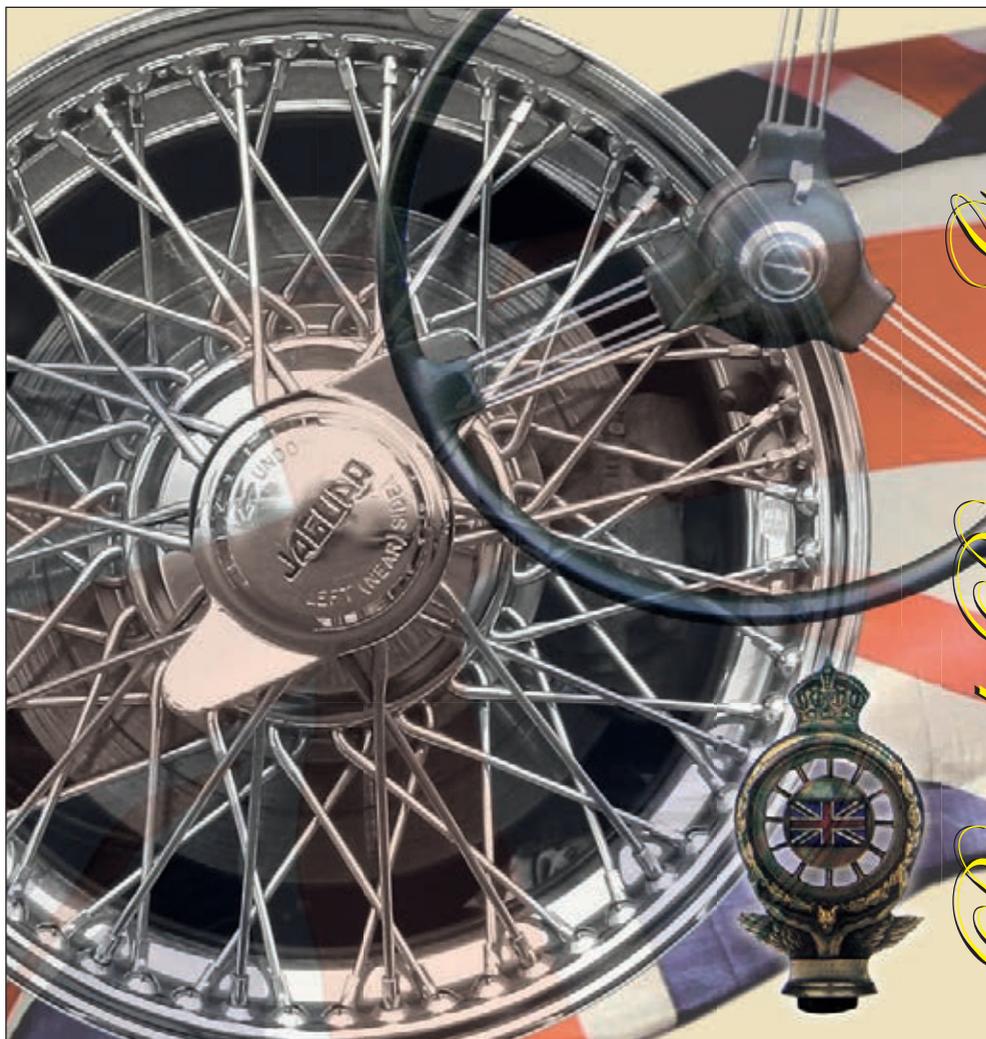
**anglo
PARTS**

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



British Racing Green



Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493

www.brgspares.it - brgmoss@libero.it

ELDORADO CONVERTIBILE, 1975, completamente revisionata a nuovo, riverniciata con interni nuovi, motore revisionato, gomme, freni e trasmissione perfetti. € 32.000. Tel. 335 209510. alessandro@gattitransport.it.



CHEVROLET

CORVETTE C5 TARGA, 1999, MODELLO EUROPEO IN KM, splendida vettura verniciata a aerografo con colore personalizzato, dotata di tutti gli accessori, solo 48.000 km originali, sempre conservata con molta cura. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 33.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



TRAILER BLAZER TL 4.2 V 6, 2002, benzina, possibilità iscrizione storica, con gancio traino. Tel. 380 6871605.



CITROEN

2CV AK400 FOURGONNETTE, 1975, motore, cambio e frizione nuovi 2015, pochi Km, auto in condizioni spettacolari, interni in compensato laminato che protegge il vano di carico, motore modificato per poter utilizzare benzina senza piombo, per motivi di salute. € 19.000 tratt. Tel. 333 7887381 (anche whatsapp). citrnr@mac.com.



DS 23 IE SEMIAUTOMATICA, 1972, Km 45.000, revisione 04/2024, colore nera, interni rossi. € 40.000. Tel. 335 493936. cgrillo52@gmail.com.

ID 19 P, 1965, esemplare raro, monofaro, soli 39.000 Km da nuova, col. blanc carrare, int. rouge carmin, condizioni spettacolari, gomme nuove fascia bianca michelinX stop 164x400, radio originale Continental Edison, come appena uscita di fabbrica, motivi di salute. € 52.500 trattabili. Tel. 333 7887381. citrnr@mac.com.



MEHARI 75, 1975, 100% nuova di carrozzeria ed interni, non paga il bollo poiché d'epoca con assicurazione ridotta, purtroppo devo disfarmene per motivi di salute. € 32.000 tratt. Tel. 333 7887381. citrnr@mac.com.



DAIMLER

V8 SALOON, 1967, grigio antracite metallizzato e interni in pelle originali, motore 2548 cc in ottime condizioni, conservata, guida a sx, targata da sempre italiana. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



DODGE

T 214 AMBULANZA, 1959, omologata ASI targa oro, bellissima, funzionante con documenti regolari da passaggio, fatto testata e valvole, più due batterie nuove, patente C. Visibile in Romagna. € 24.500. Tel. 349 5842859.

EXCALIBUR

PHAETON, 1977, omologata ASI, carrozzeria bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, cambio automatico e hard top rimovibile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, catalizzata, autovettura in perfette

condizioni. Ideale per matrimoni. € 49.000. Tel. 335 220453. itf@itf.it.



FERRARI

328 GTS, 1988, omologata ASI targa oro, colore rosso e interni in pelle beige chiaro, moquette marrone, appena tagliandata da officina specializzata di Modena, cinghie di distribuzione e gomme nuove, targhe con provincia, autovettura bellissima. € 99.000. Tel. 348 8122938.

365 GT4 2+2, 1974, omologata ASI, completamente originale, conservata, stupenda, unico proprietario, colore blu metallizzato, interni in pelle beige. Tel. 333 3449338.



456 GT, 1993, vettura in perfetto ordine, grigio antracite, gomme nuove, interno Cartier. € 80.000. Tel. 06 3213942. francesco.zadotti@studiozadottiassociati.it.
412, 1986, omologata ASI, Targa Oro, colore Rosso Corsa, Km. 50.000, 4 posti, cambio automatico, full record, eccellenti condizioni. E' la 230° 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.

www.asimarket.it



*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



GTB TURBO, 1988, autovettura in ottimo stato, manutenzione Ferrari, interni in pelle color cuoio. € 93.000. Tel. 335 5610615. Ifranzelli@libero.it.



FIAT

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 595, 12/1966, tetto apribile, targhe (TO 84...) E DOC. ORIGINALI DELL'EPOCA - iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - divertimento alla guida assicurato - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 15.500. Tel. 348 5503882.



1100 R, 1968, colore bianco e interni rosso, conservato, funzionante, targhe nere Verona. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



1100 - 103, 1955, omologata ASI targa oro, bauletto del 1955, perfettamente funzionante, sempre tenuta al coperto, info e foto su WhatsApp. € 13.000. Tel. 320 6472587. biggiocarlogiovanni@gmail.com.

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. € 35.500. Tel. 348 5503882.



1100 BL TAXI, 1950, omologata ASI con CRS, veicolo originale e ben conservato, marciante con targa e tutti i documenti, revisionata. € 15.000. Tel. 347 0844062. rachid@dttrasporti.com.



1100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, autovettura in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1100 - 103 BAULETTO, 07/1955, CAMBIO AL VOLANTE "REPLICA ABARTH", TARGHE (CR 026...) ORIGINALI DELL'EPOCA - italiana da sempre - iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica - omologata fiva - iscritta ed omologata csai. € 27.500. Tel. 348 5503882.



1200 SPIDER, 1959, in fase di restauro, colore bianco, completa, già rifatto cromature, già lattonata. € 12.000. Tel. 328 5481616.

124 SPIDER, 1980, 2000cc, modello 4 posti, pronto alla verniciatura, motore funzionante e controllato, capote in canvas nuova, paraurti ripristinati, autovettura completa di documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) op-

pure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



130 COUPÉ, 1973, omologata ASI targa oro, bianca, cambio automatico, interni in pelle nera, revisionata, tagliandata, Km 48.000, pronta all'uso, nessun lavoro da fare, quotazione RuoteClassiche, valuto permuta con auto anteguerra pari requisiti. Tel. 348 4000997. roberto.tampieri@gmail.com.



130 COUPÉ 3200 CC, 1973, auto in ottimo stato, tutta originale, benzina, cambio automatico, libro vettura e manutenzione originali, Km 105.109. € 15.000 tratt. Tel. 349 6949827. amaduzidavide@yahoo.it.



1500 CC CABRIOLET, 1963, revisionata, doc. regolari, tagliandata, targa nera, restauro conservativo, ottime condizioni di carr. e mecc., perfettamente funzionante, iscritta Reg. Fiat italiano, con CRS, pompa benzina elettrica, volante Nardi, motore originale Km 0 di scorta. € 22.000. Tel. 348 0448792. rigio5364@gmail.com.



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 A "LA MITICA TOPOLINO", 11/1948, Targhe (CT 18...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine - ITALIANA DA SEMPRE - disponibile foglio complementare annullato a valore storico - SUPERPREZZO. € 11.500. Tel. 348 5503882.



500 B, 1948, regolarmente revisionata, con tutti i documenti, in buono stato originale conservativo, colore crema. Prezzo dopo visione. € 11.000. Tel. 347 0844062. rachid@dttrasporti.com.



500 C BELVEDERE METALLICA, 1952, vettura in ottimo stato, targhe e documenti dell'epoca, freni revisionati, funzionante, da ritoccare di carrozzeria, libretto originale a pagine, no ruggine. € 5.500. Tel. 335 5371809. foxlita@tiscali.it.

Promozione Cerchioni – Mega Wheel Deal

Condizioni speciali per le ruote a raggi originali Dunlop MWS e tutti gli accessori tramite acquisto in blocco franco fabbrica.



I prezzi promozionali sono validi fino ad esaurimento scorte e terminano il 31.07.2023.



Dimensione	Raggi	Veicoli	Codice-No	Originale-No	Prezzo
Per i più piccoli:					
4 x 15	48	HEALEY BN1, BN2 ▶ MG A, TD, TF ▶ TRIUMPH TR2, TR3	215191	450/C	298,-
5 x 15	60	HEALEY ▶ TR2 - TR5 ▶ SP250 ▶ MG A, TD, TF	1595	452/C	298,-
5,5 x 15	72	HEALEY ▶ MG C ▶ TR5, TR6	201870	457/C	348,-
4,5 x 14	60	MGB, MGB GT	1258	515/C	298,-
Per i grandi:					
5 x 15	72	JAGUAR E-TYPE S1/2, S-TYPE, MK1, MK2	213167	455/C	398,-
5 x 15	72	JAGUAR E-TYPE, S-TYPE late ▶ DV8 ▶ VOLVO P1800	10842	472/C	378,-
6 x 15	72	E TYPE S3 V12 „FLAT HUB“	202163	493/C	378,-
Per il più bello:					
6 x 15	72	„Jaguar Competition“	216177	5745/C	428,-
5,5 x 15	72	„Jaguar Competition“	216145	5744/C	428,-
Per i più grandi:					
6 x 16	72	„Jaguar Triple laced Competition“	355068	5769/C	548,-
7 x 16	72	„Jaguar V12 Special“	481395	5784/C	548,-



2023-03-31 14:22

1.840 Pagine

Catalogo accessori online
con la funzione di ordinazione iperconveniente Click and Go!
Oppure prenotate subito il catalogo stampato!

Codice-No 549171

NUOVO

LIMORA

Conservare ciò che ci muove

+39 0321 16 44 232
+39 333 230 14 83
+39 333 230 14 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com

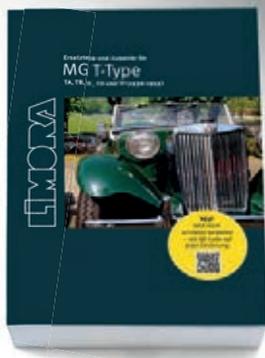
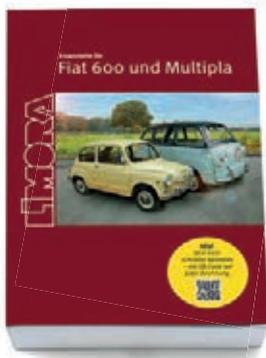


**A breve, nuovo: Limora a Torino
Via Giordano Bruno 164**

Candidatevi se avete benzina nel sangue; trasformate il vostro hobby in una professione! Candidatura a Italia@Limora.com



► Sfoglialo online qui



NUOVO

I nostri due più recenti cataloghi di ricambi:

Fiat 600 e Multipla

Codice-No 543436

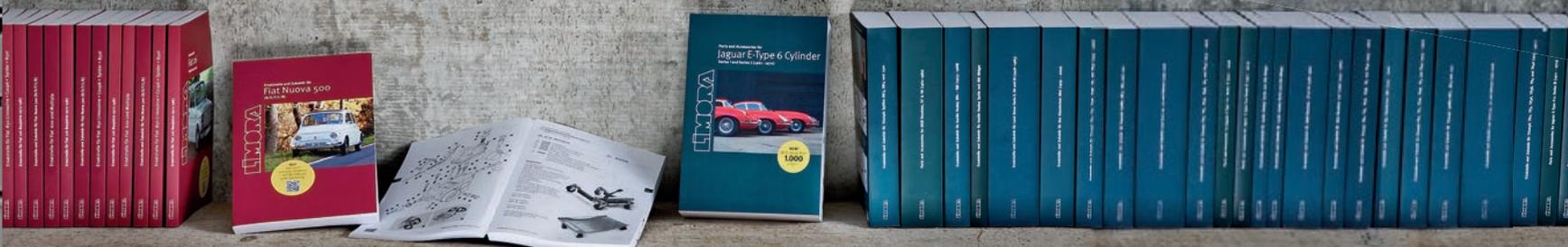
MG T-Type

Codice-No 548056

Richiedetelo subito gratuitamente!

I cataloghi leader di mercato:

Ricercati meticolosamente, illustrati con un'ossessione per i dettagli.



CENTRO SVERNICIATURA AD ACQUA

+39 338 716 02 45

UNICI AL SUD (NA)

Svernicia la tua auto
eliminando ogni impurità o
rivestimento chimico
dalle superficie metalliche,
senza causare deformazioni!


Gruppo Maglione
dal 1992



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

www.oldcar24.com



Compra e vendi
in tutto il mondo!

500 C GIARDINETTA, 1951, vettura perfettamente funzionante, documenti e targhe originali, con ricambi usati e revisionati utilizzabili per il restauro di altri 2 veicoli. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 011 9589420 ore ufficio.



500 F, 1968, colore beige sabbia, restauro totale di carrozzeria, meccanica ed interni, provvista di doppie chiavi, documentazione completa. € 7.700. Tel. 346 3045499.

500 GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, pari a nuova, capote nuova, autoradio, cerchi Borrani, gomme nuove, porta pacchi inox, interni nuovi, visibile a Genova. Valuto permuta anche a cifra superiore. No perditempo. Tel. 335 5604632.



500 L, 1969, colore bianco, interni rossi, ottimo stato generale, meccanica e carrozzeria perfetti, sempre utilizzata, batteria nuova, pneumatici nuovi, collaudata, targhe nere originali, per inutilizzo. Quaisiasi prova a Napoli. € 5.250. Tel. 334 8251005. pantanoclassicmilano@gmail.com.



500 L, 1969, colore blu, restauro totale, doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni. € 7.500. Tel. 346 3045499.

500 L, 1972, autovettura in perfette condizioni di carrozzeria e motore. Tel. 335 319844. edoardo.sansone45@gmail.com.



500 R, 1975, omologata ASI, colore rosso, libretto, targa e tutti i componenti originali, totalmente revisionata, unica proprietà, perfetta e viaggiante, oneri tutti pagati, ritiro a Torino. € 6.800. Tel. 333 8298960. giangiflo@gmail.com.



500 SPORTING ABARTH, 1996, originale, colore giallo, pochi esemplari, iscritta al Registro Fiat, con assetto barra Duomi, autoradio, volante Sparco, documentazione completa, splendide condizioni. € 7.000. Tel. 346 3045499.

850 COUPE, 1968, iscritta ASI con CRS, seconda serie, colore bianco, restaurata e revisionata, con regolari documenti e targa. € 6.500. Tel. 335 5315434.

850 SPIDER BERTONE 2°SERIE, 1971, omologata ASI, completamente originale, conservata, stupenda, Km 78.000, targa e documenti originali. € 18.000. Tel. 335 6007178.



900 T PULMINO, 1976, azzurro, interni tabacco, restaurato integralmente, tarhhe originali, da reimmatricolare, già con CRS. € 12.500. Tel. 328 5481616.

BARCHETTA, 1995, omologata ASI targa oro, colore rosso con hard top in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, Km 139.000. € 10.000. Tel. 346 3045499.

COUPE 1800 CC 16V, 1996, omologata ASI con CRS, colore grigio steel, pelle nera, veicolo full optional, distribuzione fatta, vendo a malincuore per mancato utilizzo. € 5.000. Tel. 338 7109857. simonetti_r@tin.it.

COUPE 2.0, 1996, 20 valvole 5 cilindri, attestazione di storicità con C.R.S. Tel. 380 6971605.



CROMA 2.5 TDE, 12/1992, omologata ASI con CRS, autovettura euro 1, allestimento super, vetri elettrici, clima automatico, ABS, disponibili ricambi nuovi ed usati per interni e carrozzeria. € 4.300. Tel. 346 2315141.



DINO COUPE 2.0 BERTONE, 1968, completamente da restaurare sia di meccanica che carrozzeria o per uso ricambi. Prezzo dopo visione. Tel. 353 3449338.



TOPOLINO 500 C FRANCIS LOMBARDI, 1949, una delle poche prodotte, per amatore della più popolare tra i modelli Fiat, ma che cerca la rarità, da restaurare. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.livioolivotto.com.



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.

FORD

FIESTA 1.25 ZETEC, benzina, IN OTTIME CONDIZIONI, km.136000, conservata, grigio met., cv 75, 175 km/h, immobilizer + 2° antifurto, scadenza revisione 10/2024, manutenzione maniacale, batteria sostituita a gennaio 2021, sostituzione olio motore a km 141000. € 3.500. 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, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - un solo ed unico proprietario - SOLAMENTE 45.199 Km. € 8.000. Tel. 348 5503882.



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. € 11.500. Tel. 348 5503882.



MINI MINOR MK III 850CC, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto

e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc..... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio complem. € 8.900. Tel. 349 6844119.

JAGUAR

DAIMLER 2.800 CC, 1969, modello Sovereign, colore bianco, interni rossi, cambio meccanico con overdrive. € 14.000. Tel. 337 590311.

MK2 3.8 LITRE, 1967, 20200 km, secondo proprietario, targa nera. Conservata. Matching number. Motore e meccanica riportati a nuovo nel 2022. Tel. 328 3535 35 43 - nicolafava@yahoo.it.



MK2 3.800, 1963, bianco interno pelle rossa, aria condizionata, servosterzo, impianto a gas appena installato per circolare nei centri storici, gomme con fascia bianca nuove. Visibile a Brescia. € 43.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzaggio.it.



MK1 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, ben conservata, motore rifatto con Km 10.000, revisionata, frizione e freni, batteria e gomme nuovi. € 35.000. Tel. 334 3595000. info@edgardomattassoni.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.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



14^o

MOSTRA scambio

dedicata a Dino Condoso

ASSOCIAZIONE
Amici della Paraplegia

AUTO ANNI
MOTO CLUB 70

Comitato Storico

MEDIA PARTNER

OFFROAD

Programma 23 - 24 SETTEMBRE

4^o CONCORSO

d'eleganza

PER AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER

Con sfilata di abiti d'epoca

"Dalla crinolina alla minigonna"



Le candidature dovranno pervenire
entro e non oltre il 31 Agosto 2023

23 - 24
Settembre 2023

LARIOFIERE
Erba (Co)

LAGO DI COMO
ITALIA

- Auto • Moto • Mezzi da lavoro • Editoria
- Ricambi e accessori • Modellismo
- Automobilismo • Club e Registri

Durante la manifestazione saranno adottate e rispettate misure per la prevenzione e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19

IL RICAVATO DELLA MANIFESTAZIONE È A FAVORE
DELLA RICERCA SULLE LESIONI DEL MIDOLLO SPINALE

INGRESSO € 8.00
*Fino a 12 anni ingresso gratuito

SEGUICI SU
facebook
associazioneamicidellaparaplegia-onlus

Per iscrizioni
e informazioni
contattare:

Angelo
328 9860757
info@comitatoparaplegia.com
www.amicidellaparaplegia.com

DOMENICA 24 SETTEMBRE

PASSEGGIATA

d'autunno

Auto, Moto, Vespe d'Epoca e Youngtimer

ADERENDO ALLA GIORNATA NAZIONALE
DEL VEICOLO STORICO

3^o MEMORIAL ANGELO BERETTA



XJ6 3.6 SOVEREIGN, 1989, modello Sovereign, 3.600 cc, sei cilindri in linea, 212 cv, Km 85.000, colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle crema, condizionatore, cambio automatico, tetto apribile elettrico, ottime condizioni generali. € 5.999. Tel. 338 5877458.

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. € 13.500. Tel. 348 5503882.



XK 140 COUPÉ, 1956, autoveicolo totalmente restaurato di carrozzeria e meccanica, interni originali perfetti, importato nei primi anni '70 con targhe italiane nere. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzag.it. € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzag.it.



LANCIA

APPIA III SERIE, 1960, 1090 cc, targhe nere, autovettura di colore grigio abbinato ad interni grigi in tessuto. Vano motore in ordine, ben conservato sia internamente che esternamente. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



APPIA VIGNALE CONVERTIBILE, 1961, RESTAURO TOTALE di carrozzeria meccanica e tappezzerie. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzag.it.



APPIA VIGNALE LUSO COUPÉ, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 9.800. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

APRILIA CONVERTIBILE PININFARINA, 1939, autoveicolo con storico completo, condizioni di conservazione originali ed in perfetta efficienza. Visibile a Brescia. € 76.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzag.it.



ARDEA IV SERIE, 1952, omologata ASI targa oro, restauro maniacale, VETTURA perfetta in tutto, funzionante al 100%, targa originale GR 8466..., revisionata regolarmente fino a febbraio 2024, invio foto via e-mail. Dispongo anche di alcuni ricambi. No perditempo. € 22.000. Tel. 347 2354753. corrado.giusti@libero.it.

ARDEA TIPO 250, targhe (To 80xxx...) originali dell'epoca e documenti di periodo - UN SOLO PROPRIETARIO DAL 1976 AI GIORNI NOSTRI - SUPERPREZZO. € 12.500. Tel. 348 5503882.



ARTENA BONESCHI 3 LUCI, 1935, autovettura completa ma da restaurare. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

AURELIA B20 IV SERIE, 1954, omologata ASI, vettura da concorso ed in ottime condizioni di conservazione, ultimo proprietario dal 1991, interni originali

ottimamente conservati, iscrivibile alla 1000Miglia, 2.451 cc originale, ottima meccanica, cerchi Borrani, cambio Nardi a pavimento. € 215.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.



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. giuseppcorneli@gmail.com.



FULVIA GT TIPO 818.210, 01/1968, targhe (AN 10...) originali dell'epoca - CONSERVATO - SUPERPREZZO. € 8.000. Tel. 348 5503882.



FULVIA ZAGATO 1300 S, 1969, totalmente restaurata di meccanica e carrozzeria, unico proprietario fino al 2020, documentazione fotografica dei lavori di restauro. Targhe e libretto originali, certificato di garanzia originale, condizioni eccezionali. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzag.it.



GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC2 2, 08/1981, targhe (CT 55...) originali dell'epoca - Superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 14.500. Tel. 348 5503882.



GAMMA 2500 COUPE' TIPO 830 ACO, 09/1977, Targhe (TO U7...) e documenti di periodo - italiana da sempre - SUPERCONSERVATO - SUPERPREZZO. € 14.000. Tel. 348 5503882.



PRISMA 1500 TIPO 831 ABO B, 05/1984, iscritta ASI con c.r.s. (certificato di rilevanza storica e collezionistica). € 3.500. Tel. 348 5503882.



THEMA 2.0 I.E. TURBO 8V, 1985, 1^a SERIE TIPO 834 C, disponibile C.R.S. (certificato di rilevanza storica e collezionistica) - superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 12.500. Tel. 348 5503882.



VARI MODELLI, ad appassionati ed intenditori di questo marchio, offro stock di vetture complete e non, dal 1945 al 1980, visibili a Villanova d'Asti su appuntamento. Tel. 339 8555411. michelangelo.pochettino@yahoo.it.

IN PRIMO PIANO



TRIUMPH ROADSTER

Nervesauto propone in vendita questo raro esemplare di Triumph Roadster, anno 1948, in ottime condizioni sia estetiche che meccaniche, colore esterno nero e interni colore rosso, modello 4 posti, 1800cc, targhe nere da origine e targhe italiane, completo di ASI.

Visibile nel nostro showroom su appuntamento a Nervesa della Battaglia (TV). Visione consigliata.

Su richiesta, trasportiamo a destinazione.

Tutte le foto sul nostro sito web.

NERVESAUTO

Vetture classiche e sportive - Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivetto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

LAND ROVER

FREELANDER 2.0, 1998, a gasolio, prima serie, possibilità di iscrizione storica. Tel. 380 6971605.



RANGE ROVER VOGUE SE 3.9, 1990, 5 porte, colore verde classic, interni pelle grigia, manuale, tetto elettrico, full optional, gomme e vernice nuovi, Km 140.000. € 18.500. Tel. 328 5481616.

MASERATI

3500 GT COUPÉ TOURING, 1961, vettura da concorso, totalmente restaurata da professionista del settore con ampia documentazione, Certificato Maserati e CRS ASI, interni in pelle marrone Connolly, colore grigio fumo metallizzato, cerchi Borrani originali, motore 3.485 cc a carb. € 275.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



3500 GTI COUPÉ TOURING, 1961, vettura in ottime condizioni generali, restauro conservativo effettuato recentemente, motore originale con modifica a carburatori, interni in pelle conservati, iscritta ASI, targhe nere originali TO e documenti in regola. € 235.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



BITURBO, 1983, certificata ASI, come nuova, stupenda, conservata originale, interni in velluto Missoni, vernice azzurro metallizzato. € 12.000. Tel. 353 3449338.



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.



MERAK 3000, 1973, totalmente restaurata, perfetta di tutto, omologata ASI. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



350 SL V8 1ªSERIE, 1972, omologata ASI, conservata. Km 312.000, blu metallizzato, pelle, bracciolo, cerchi, Blaupunkt, antenna e fendinebbia, 4 marce, marmitta racing, libretto uso e manutenzione, auto tagliandata, revisione fino al 05/2024, targa bianca BS.... € 10.000. Tel. 340 4694119.



450 SL, 1978, 8 cilindri a V, originale italiana non di importazione, perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, capote in tela blue nuova, gomme nuove, revisionata, omologata 4 posti. Visibile a Brescia. € 43.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



500 CL, 2001, macchina già in ASI con CRS, colore grigio metallizzato, interni neri in pelle, full optional, disponibile per una possibile prova con vostra persona di fiducia. Prezzo interessante. Tel. 370 1502426. ppiva@hotmail.it.

560 SEC, 1988, omologata ASI targa oro, colore nero metallizzato, interni in pelle nera, autoveicolo full optional, Km 130.000, stupenda. € 18.500. Tel. 327 7930559.

600 (W100), 1968, in condizioni d'origine eccezionali. Omologata ASI targa oro. Aria condizionata, servosterzo, cambio automatico e moltissimi altri accessori. Perfetta in tutti i dettagli e pronta all'uso. Altre info su www.cristianoluzzago.it. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. €110. Tel. 338 3498505.



MG

A 1600 MKII, 1961, colore rosso originale, interni neri, venduta da nuova in Italia, unica, in ottimo stato generale, targhe originali in ferro, motore nuovo con fatture, bellissima, ruote a raggi cromate. € 36.000. Tel. 327 7930559.

A MKII, 1962, omologata ASI, pari a nuovo, colore rosso, accessoriata, cruscotto in radica, astenersi perditempo, valuto permuta di mio interesse. Visibile a Genova. € 35.000 tratt. Tel. 335 5604632.

MORGAN

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@trivallato-car.com.



OPEL

CALIBRA 2000 CC, 1992, omologata ASI, 16V, 150CV, 240.000 km, conservata in tutti i suoi aspetti di originalità ed integrità, nessun difetto o problema da riscontare, prima di essere messa in vendita sono stati sostituiti i pneumatici. € 6.200. Tel... equisetto14@gmail.com.

KADETT D CARAVAN 1.200 S (5M), 1983, omologata ASI, allestimento Special Lusso originale (solo per la Germania), colore parchment 433 (beige), tetto in vinile nero con in fondo porta valigie America, vetri fumé, Km 152.000, in ottime condizioni, revisione ok. Visibile in prov. di Varese. € 3.000 tratt. Tel. 366 1325265 - 0331 857439. equisetto14@gmail.com.

PEUGEOT

104, 1972, vettura sanissima, sempre rimastata, Km 65.000 originali garantiti, interni bellissimi colore amaro, targhe nere in ferro, posso inviare foto. € 3.200. Tel. 335 8009188.

201 D, 1935, conservata, colore nero e interni neri, 1307cc, targata italiana. Cambio 3 marce, omologata per 4 persone. Tel. 0422 779222 di pomeriggio. 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



205 CTI 1.600 CC, 1991, omologata ASI con CRS, capote elettrica, colore bianco, ottime condizioni, possibilità di invio foto via e-mail. € 15.000. Tel. 351 8092372. cemail@tiscali.it.

www.asimarket.it

AUTO MOTO CICLI D'EPOCA

MOSTRE SCAMBIO ESTIVE

RIMINI 2023

(presso Museo del Motociclo)

**17-18
GIUGNO**

**15-16
LUGLIO**

**19-20
AGOSTO**



ESPOSITORI

SPAZIO 5X5 > 20 EURO
compresa visita al museo

POSSIBILITÀ DI TRATTENERSI PER LA NOTTE

È possibile stazionare con i propri mezzi (camper o tenda) nell'area esterna del Museo. Il mezzo può rimanere nella piazzola.

PER INFO E PRENOTAZIONI

MATTEO 347 1844267 | PINO 338 5944590 | ANDREA 333 1001072



Museo del Motociclo - Via Casalecchio, 58/N, Rimini
www.museomotociclo.it

VISITATORI

**INGRESSO
ALLA MOSTRA SCAMBIO
LIBERO AL PUBBLICO**

**INGRESSO AL MUSEO
5 euro**

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



PORSCHE

356 B TS, 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.



911 S 2.700 COUPÉ SUFFISSO K - COUPE, 1977, splendidamente conservato, CERTIFICATO PORSCHE, targhe originali Milano, cambio 5 marce minerva blue. € 65.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



914 2000 CC, 1973, completa di tutto, da ripristinare con motore 4 cilindri che gira, da restauro totale facile. € 11.000. Tel. 327 7930559.

924 2.0, 1980, omologata ASI targa oro, Km 102.300, perfettamente funzionante, riverniciata nel 2022 compresi i 5 cerchi, interni impeccabili, kit di ricambi compresi, disponibili fatture dei lavori eseguiti. € 15.000. Tel. 333 6232928. stefano.speranza79@gmail.com.



924 X K, 1980, omologata ASI + CRS, autovettura tenuta molto bene. € 10.000 tratt. Tel. 347 3636275.

944 S 16V, 1987, ASI targa oro, da collezione, colore bianco, pari al nuovo, targa Terni....., interni in pelle, Km 120.000 originali, da privato. Valuto permuta di mio interesse anche a cifra superiore, prezzo trattabile dopo contatto, a Genova. € 27.000. Tel. 335 5604632.



RENAULT

21 TSE 1.7 90CV, 01/1991, targhe (MI 5T...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - meccanica perfettamente funzionante - supercondizioni - SUPERPREZZO. € 5.500. Tel. 348 5503882.



CLIO RS SPORT 2.0 16V, 10/2003, targhe originali - vettura dotata di carpetta originale Renault in pelle nera completa di libretto manut. (tagliandi), libretto Renault service con concessionaria Renault dell'epoca e certificato di omologazione cee marmitta supersprint - SUPERPREZZO. € 10.500. Tel. 348 5503882.



ROLLS ROYCE

SILVER SHADOW, 1972, da collezione privata, solo a competente del marchio, rarissima, italiana, v8 6750cc, immatricolata da Rolma - 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.



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

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

info: amerigoric@libero.it

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- **RAMATURA A SPESSORE**
- **NICHELATURA**
- **CROMATURA**
- **NICHELATURA OPACA**

- **PULITURA - SABBIAIATURA**
LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



INOLTRE EFFETTUIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO

Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)
tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it **www.galvanica-spino.it**

25^a AUTOMOTOSTORICA CAORLE

MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE

23 - 24 SETTEMBRE 2023

esposizione auto e moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia



SABATO
09.00 - 18.30

DOMENICA
08.30 - 17.30

348 4154649
333 6538139

**INFORMAZIONI
PRENOTAZIONI**

info@mmsdepoca.it
www.mmsdepoca.it



ROLANDO FRANCESCO CASARIN

MILANO | cell.: 329 3556248 – 338 5848138 | mail: casarinalfa@hotmail.com



**COLLEZIONISTA DI AUTO, RICAMBI E CARTACEO DEL MARCHIO, CON
ESPERIENZA QUARANTENNALE, DISPONE DI RICAMBI ALFA ROMEO :**

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, PULEGGE, SEMIASSI, SERIE GUARNIZIONI MOTORE COMPLETE, SILENTBLOCKS, SPINTEROGENI, STEMMI, VALVOLE TESTA, VENTOLE, ECC. AUTOMOBILIA, MANUALI, CARATTERISTICHE TECNICHE ED INFORMATIVI ALFA ROMEO

Copyright - Centro doc/Alfa Romeo



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.arezclassiccimotors.it - info@arezclassiccimotors.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

BASSANO - SPORT SHOW - Tel. 392 2628221 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it. **1° MOSTRASCAMBIO: 7/8 OTTOBRE 2023** - Nuova sede presso distilleria Nardini - via Madonna di Monte Berico 7.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337 645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: MAGGIO 2024** - 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** - Presso

Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, scambio/vendita anche tra privati. Info e prenotazioni: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE). Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com.

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: 20/21 GENNAIO 2024** - presso Area Exp. Via Oberdan. È obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@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 - mostrascambiorimini@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.museumotociclo.it - mostrascambiofano@gmail.com. **MOSTRASCAMBIO AUTO - MOTOCICLO 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 ANSELMINI - 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, mostrascambio, antiquariato, vinile, novità motoristiche, incontri informativi, club e registri storici, a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MONTICHIARI - BS - Centro Fiere Montichiari - Tel: 030 961148 - 348 5112561 - www.spidercabriolet.it - info@centrofiere.it - **SPIDER & CABRIOLET: 12/13/14 APRILE 2024** - Dopo il successo della prima edizione torna il salone interamente dedicato alle auto senza capote.

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: NOVEMBRE 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 - 18,00; 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: 9/12 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 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: MARZO 2024** - 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 - **37° MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: 7/8 OTTOBRE 2023.**

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 25/26 NOVEMBRE 2023** - presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostrascambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - **CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - 38° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2023** - Orari espositori: ven.: 10 - 17; sab.: 07 - 08; dom.: 07 - 08. Orari per il pubblico: sabato: 08 - 18; domenica: 08 - 16.

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. **P6 3500S**, 1973, motore V8, colore senape, interni beige in ottime condizioni, cielo compreso. Vettura in ordine completa di tutti i suoi componenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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 1500 CC, 1976, vettura in buone condizioni, meccanicamente ottima, motore rifatto, cambio con over-drive, cerchi a raggi cromati appena montati. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.livioolivotto.com.



TR3 A, 1961, in ottime condizioni di interni, carrozzeria e meccanica, equipaggiata con capottina e porta bagagli posteriore, revisioni regolari, unico proprietario dal 2003, anno di fine restauro (1998 - 2003). € 30.000. Tel. 346 6324509. mauro.longoni@fastwebnet.it.



TR3A, 1958, motore 1991cc, colore verde, interni rossi, CRS, volante in legno, capote e finestrini laterali in vinile di colore bianco. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1958, totalmente restaurata, colore primrose yellow, interno in pelle nera, omologata ASI targa oro, accessorita con OVERDRIVE, RUOTE A RAGGI CROMATE, VOLANTE MOTO LITA, RADIATORE OLIO E MOLTI ALTRI. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



TR3A SPORT, 1960, omologata ASI dal 2000, modello "bocca larga", autovettura conservata, colore giallo, visibile a Rimini. € 32.000. Tel. 333 5406775. franulli@alice.it.



TVR

CHIMAERA 4.300 V8 RHD, 1993, Importata da UK nel 2010 ha avuto solo due proprietari. CRS ASI. Sempre mantenuta in modo corretto, REVISIONATA FINO 9-2024. Immediatamente pronta per l'uso. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



VOLKSWAGEN

GOLF GL - E, 1982, 1100 cc, 50 cv, 3 porte, colore argento metallizzato, Km 98.000, certificata, secondo proprietario dal 2005 per conservazione, ottime condizioni. € 8.800. Tel. 338 5877458.

PASSAT 2.0 I, 1992, modello Station Wagon, 1984 cc, 115 cv, provvista di gancio traino, climatizzatore, autovettura in ottime condizioni generali, 4 vetri elettrici, colore blu scuro, cerchi in lega con treno gomme invernali, certificata. € 2.600. Tel. 338 5877458.

VOLVO

945 TURBO, 1996, 2.000 cc, Turbo, 155 cv, turbo a benzina, unico proprietario fino al 2017, poi conservata, Km 232.000, certificazione eseguita, colore verde, diversi lavori di meccanica eseguiti, ottime condizioni generali. € 5.900. Tel. 338 5877458.

V40, 1996, omologata asi, cambio automatico, benzina 2000 16v140 cv, rossa, doc. ok, meccanica efficiente, dischi freno ant. nuovi, interni buoni, trasparente carrozzeria rovinato. € 3.000 tratt. Tel. 333 3608590. delucal@libero.it.

ALTRE MARCHE

GRAYSON SPORT 1.1, 1939, auto con storia documentata, telaio tubolare, carrozzeria alluminio, motore Ford 1100 cc. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com. **JBA FALCON V6**, colore verde e interni color biscotto nuovi e moquette, 3000cc V6 documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



JENSEN FF INTERCEPTOR, 1968, 4wd, molto rara, 44° di 320 prodotte, prima auto a trazione integrale di serie al mondo, guida a destra, motore V8, 330 cv e cambio automatico. Tel. 347 3158352. florencar@gmail.com.



www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO



ED. LIMITATA
ALFA ROMEO 4C SPIDER CARBON EDITION, 01/2018, 1 OF 40 - SOLAMENTE 12.140KM . € 87.000



PARI AL NUOVO
ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TBI 240 CV, 07/2014, SOLAMENTE 12.551 KM - ECCELSA € 77.500



MANIACALE
LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V, 12/1989, UNICO VERO ESEMPLARE AL MONDO - SOLAMENTE 297 KM IMMACOLATA - DA CONCORSO € 78.000

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: € 10.000.000,00 I.V. - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE. **Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar**
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

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.



SABRE ROYALE ROADSTER, 1984, con motorizzazione Ford V 6 da 2700 cc, vettura molto bella, con una meccanica affidabile, cerchi a raggi cromati. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.livioolivotto.com.



FUORISTRADA

FIAT CAMPAGNOLA 1900 BENZINA TIPO 1101 A, 02/1970, 6 posti, targhe (Roma F 00...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO. € 8.500. Tel. 348 5503882.



INDUSTRIALI E MILITARI

FIAT 682 N3 AUTOCARRO, 1964, omologato ASI, restaurato, ribaltabile posteriore 3 assi Carello Giirelli, accessori d'epoca, in perfetto stato di meccanica e carrozzeria, colore blu, ottimo per raduni. € 18.000. Tel. 348 5637820.

AGRICOLI

ALPINA MOTOFALCE EXPERT, anni '60, modificata ma completa e funzionante, motore Morini franco, 60 cc, 2 tempi, facilmente riportabile in configurazione originale ad 1 ruota, molto rara. € 180. Tel. 347 4286328.

FIAT 300 2 R.M., 1974, ore di lavoro 3.900, gommato, luci, frecce, girofaro, arco prot. con tettuccio, tenuto molto bene, sollevamento, tutto ben funzionante. Visibile in prov. di CR. € 4.000. Tel. 333 9565552.

TRATTORE ANGRIA 4800 SERIE 5, 1965, con rimorchio, in buono stato con documenti, motore Ruggeneri 750 cc diesel. € 3.333. Tel. 348 5476392. irmgard.brunner@rolmail.it.



MOTO

APE PIAGGIO, 1979, modello P 601 con sponde in metallo, ora monta una centina in PVC, adatta per uso pubblicitario, come futuro street-food, per semplice nostalgia o collezionismo. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.livioolivotto.com.



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. pantanoaclassicmilano@gmail.com.



BENELLI TORNADO 650 S CON SIDECAR LONGHI, 1972, omologata ASI, in condizioni da concorso, conservato, esemplare unico (riportato nel libretto) può viaggiare anche senza carrozzeria, rosso, rev. nel 2024, da utilizzo quotidiano. € 10.000. Tel. 333 2971032. amaliorg@libero.it.

BIANCHI AQUILETTA, 1966, tipo Graziella pieghevole, ciclomotore d'epoca a rullo, immatricolato, perfettamente conservato, più librettino originale. € 700. Tel. 349 4452386.

BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro con 4 numeri, libretto grigio, visura del P.R.A. (cancellata d'ufficio), funzionante, da collezione, a richiesta invio foto e video. € 2.400. Tel. 349 6844119.



BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. Certificata. € 3.600. Tel. 338 5877458.

BMW R 100 RT, 1981, ottime condizioni, conservata, manutenzione regolare, batteria di 1 anno, revisione fino al 05/2025, Km 38.000, colore bianco perlato con borse Krauser. Per inutilizzo. Visibile a Modena. € 7.000. Tel. 338 7603117.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio

completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. € 7.000. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



CAGIVA ELEPHANT 650 CC, 1985, omologata ASI con CRS, restaurata e mai utilizzata, documenti e targhe originali, revisione biennale scaduta, possibilità invio foto via e-mail. € 3.900. Tel. 351 8092372. cremen@tiscali.it.

CAPRIOLO 75, 1960, omologata ASI, restauro totale, documenti regolari € 3.200, più Zigolo 110, restauro totale, documenti regolari € 2.200. Tel. 059 549226.

DUCATI 250 MARK III, 1969, corredata di targa e visura, funzionante, con modifiche anni '70, pistone nuovo, molti ricambi e modifiche dell'epoca, contagiri Jaeger, carburatore SS 29, foto a richiesta. Valuto permuta con moto di mio interesse. Tel. 334 1364324.

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.

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.

ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con colore LeCler originale, completamente restaurato, monta conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

KAWASAKI Z1000, 1978, uniproprietario, restauro conservativo 2014, colore verde originale, realizzato da cosmic paint udine, motore ricondizionato senza maggiorazioni, perfette condizioni di utilizzo ed interamente originale. € 9.000. Tel. 333 2572451. papagiiovanni586@gmail.com.



IN PRIMO PIANO



RARISSIMA
PORSCHE 911 993 CARRERA 4S, 03/1996, UFFICIALE ITALIANA - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - SUPER TAGLIANDATA - CERTIFICATA PORSCHE. € 118.000



DA VETRINA
FERRARI 208 GTB TURBO INTERCOOLER, 1986, Targhe (BS...) e documenti originali dell'epoca SOLAMENTE 42.402 KM - CONDIZIONI MANIACALI € 83.000



SUPERPREZZO
MERCEDES BENZ 230 SL 'PAGODA' W113, 01/1966, - OMOLOG. ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - Targhe (TO 76...) e doc. orig. dell'epoca RESTAURO CERTIFICATO SUPER *** € 117.000**

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: € 10.000.000,00 I.V. - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE. **Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar**
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



MAS 175, dispongo di due motociclette del '32, servate e funzionanti con targa 2 numeri e libretto originale, documenti da passaggio, possibile invio foto su richiesta. Prezzo dopo contatto. Tel. 334 1364324.

MOTO GUZZI GALLETTTO, 1963, con avviamento elettrico, ristrutturato, impianto elettrico nuovo, solo revisione, visibile a Bergamo. € 4.000. Tel. 333 7344884. ladaniviola@gmail.com.

MOTO GUZZI LE MANS II, 1979, omologata ASI targa oro con CRS, documenti da passaggio, colore rosso-nero, nessun lavoro da fare, perfetto. € 8.500. Tel. 347 6594998.

MOTO GUZZI SUPER ALCE, 1947, omologata ASI con CRS, immatricolato nel 1970, restaurato. € 3.500 tratt. Tel. 335 5929658. romagnolimosca@gmail.com.



MOTO MORINI 175 TRESETTE, Iscritto ASI e PRA moto circolante, unico proprietario, dotata di carta di circolazione originale, immatricolato 08/02/1960, carrozzeria perfetta. Come nuovo. € 6.000 tratt. Tel. 366 7054108 - email monicasolfa@gmail.com.



MOTOM 48 C.C., 1960, targato, solo revisione, visibile a Bergamo. € 1.000. Tel. 335 7086760.

PARILLA 125 TURISMO, 1952, restaurato completamente con motore a 4 tempi revisionato, targa in ferro, perfetto, parte subito, affidabilissimo, documenti pronti per il passaggio di proprietà. A richiesta invio foto. € 1.490. Tel. 349 6844119.

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. pantano@classicmilano@gmail.com.



PIAGGIO VESPA 150 SPRINT VELOCE, 12/1973, targhe (GE 12...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - restauro maniacale - SUPER-PREZZO. € 7.500. Tel. 348 5503882.



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 se realmente interessati e competenti. € 3.900. Tel. 334 8251005. pantano@classicmilano@gmail.com.



SERTUM VARI MODELLI, bicilindrici 500 cc, mozzi, marmitte, ingranaggi, forcella, fari, 250 cc anno '37, restaurato leve messa in moto, leve marce, motore VL completo, libero motore, ecc... Inoltre dispongo di varie Lambrette 150 D, doc. ok. Invio foto a richiesta. Tel. 328 7894109.

YAMAHA FZR 1000 GENESIS EX UP 1ªSERIE, 02/1990, targhe (MI 77...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta ASI con C.R.S. (certificato di rilevanza storica e collezionistica) - SUPER-PREZZO - ECCELSA. € 5.500. Tel. 348 5503882.



VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereo8, con accessori quali casse, consolle porta radio di tutte le marche. Oltre 300 autoradio della mia collezione tutte funzionanti. Tel. 339 7704801. marcoprovano66@gmail.com.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruotine vecchi e nuovi, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

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 - luperini@manualiauto.com.



MATERIALE VARIO, 5 cerchi Borrani a raggi per A.R. Sprint, Spider, 1.300, 1.600, completi di attacchi e gallettoni, inoltre dispongo di vari distributori di benzina, insegne Alfa Romeo, targhe America, emblemi e scritte di vetture italiane e di altri stati. Tel. 338 9369456.

MODELLINI AUTO, marche americane di plastica già montati, Monogram, Revell, AMT, anni '50, scala 1:25. € 15 l'una. Tel. 388 0997479.

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 33, motori 1.3, 1.5, 1.7 8V e 1.6 V, cambi, differenziali, sospensioni, lamierati, centraline i.e., ABS, vari cerchi in lega, uno spoiler, fanaleria e molto altro. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 75 TWIN SPARK E 164, dispongo di vari motori T.S., più lamierati, spoiler post., sospensioni, centralina i.e., ABS, cerchi in lega, vari ricambi, motorini tergi. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO DUETTO, '66 - '78, serie 105 e 115, dispongo della scatola dello sterzo. Inoltre tutti i modelli di scatola guida per A.R. Duetto, Giulia, GT, Berlina revisionate ottimamente. Ritiro il vostro usato, anche distrutto. Posso spedire. € 800. Tel. 347 0657374. leonardoalban91@gmail.com.

TINY CARS

AUTOMOBILINE! MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU
www.tinycars.it

SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI

PER ALFA ROMEO GIULIA - GT - DUETTO, '66/'78, berlina, qualsiasi cilindrata, cambio marce funzionante, scatole guida, rinvio sterzo, differenziale, motori semicompleti, AR00512. Tel. 347 0657374. leonardoalban91@gmail.com.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '62-'65, hard top completo, restaurato e verniciato a nuovo. Tel. 339 4997040.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, 1954/'65, dispongo di vari ricambi di carrozzeria. Prezzi dopo visione e contatto. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selleria anteriore e posteriore, vari alzacetro, 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-'70, dispongo di un cofano anteriore come nuovo. € 500. Tel. 360 332320.

PER AR ALFETTA GTV, dispongo di vari lamierati nuovi originali. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER BMW 528.1 - 635, '70-'80, dispongo di 4 cerchi completi di gomme sezione 195/70 VR 14/VX, pari al nuovo. € 800. Tel. 347 3083340.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 124 SPORT COUPÉ, 1969, dispongo di un cofano motore più vetro parabrezza e lunotto posteriore per Topolino Giardiniera/Belvedere, ruote autocarro 1100. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

PER FIAT 131 ABARTH E LANCIA 037, disponiamo di ricambi, monoblocco nuovo mai usato, preparato GR4132DB2A0, albero motore in ottime condizioni, 4 bielle con fiche CSAI, cambio da aprire e controllare. Prezzi dopo visione. Tel. 333 9715026. giancarlo-magnani@virgilio.it.

PER FIAT 600 MULTIPLA / FIAT 1100/103, dispongo di vari serbatoi benzina nuovi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2000 / 2400, dispongo di vari ricambi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2000/2400CC, 1968, dispongo di un telaio, solo sospensioni e cerchi originali, da restauro totale, prezzo dopo contatto telefonico. Tel. 335 8029753.

PER FIAT DINO 2400 COUPÉ, 1972, dispongo di 4 cerchi con gomme buone marca Pirelli, 2 P6 225/60/15/95, 2 205/60/15/91, inoltre fanalini posteriori, plastiche, candele e calotta, 4 cerchi Cromodora e altre minuterie. Prezzi a richiesta. Tel. 339 7180206.

PER FIAT E LANCIA, dispongo di un Volumex completo di collettore e carburatore, in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FLAMINIA 2.5 COUPÉ 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: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER INNOCENTI MINI, anni '70, 4 cerchi in lega in buono stato. Tel. 338 8630047.

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. anmig@yahoo.it.

PER LANCIA AURELIA B21, '50 - '51, un vetro fanale, cricca revisionato, giunti di trasmissione, serie di ferodi peer B10, un posacenere nuovo, un manometro usato, interruttore frecce, un pomello cambio usato, impianto di riscaldamento abitacolo usato, ecc... Prezzi da definire. Tel. 349 7121451. bobmaz@libero.it.

PER LANCIA BETA/DELTA/FULVIA COUPÉ, Zagato 1ªserie, dispongo di lamierati nuovi originali. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO IIªSERIE, 1968, dispongo di un motorino alza portellone posteriore, montabile anche su vetture Alfa Romeo Zagato. Tel. 338 8630047.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO IªSERIE, 1968, dispongo di un cambio a 4 marce. Tel. 338 8630047.

PER LANCIA GAMMA 2.0 COUPÉ 1ªSERIE, dispongo di vari carburatori, parti di carrozzeria, centralina i.e. + ABS, mascherine spoiler, vari cerchi in lega, uno spoiler ed altri ricambi. Tel. 335 269738.

PER LANCIA STRATOS, anteriore, posteriore, più porte destre e sinistre e ricambi vari. Tel. 335 6007178.



PER MASERATI MERAK, dispongo di 1x Motore 114, 1x Motore AM 107 - 4'200 cc. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

www.asimarket.it

PER MERC. C SERIE W203, un cerchio 6J x 15 buone cond. incluso pneum. 185/65-15 Pirelli Winter cond. 100% €50. Volante Merc. mod. 190/200 (serie W201-124) ok €80. Assetto Merc.190 (molle Koni-barre Eibach) €300. Altro Merc. (anche permuta): invio foto. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it

PER MERCEDES VARIE SERIE E MODELLI, treni pneum. nuovi, 205/60-15 inver.; 185/65-15 estivi; 195/60-15 estivi. Altri treni per cerchi 14" dim. ni 175/70 ed 185/65 est. ed inver. seminuovi. Per Merc. classe C43Amg coppia Pirelli Cinturato P7 225/45YR17 cond.100% (battistr. mm8) €200. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it

PER PIAGGIO VESPA 125 PX, 1962, dispongo di un motore sigle VNX1M. Volendo è possibile metterlo in moto. € 400. Tel. 031 879145.

RICAMBI MOTO, '50/'60, dispongo di vari pezzi usati per moto italiane. Tel. 340 5397100. donatella@turandotviaggi.it.

RIVISTE LA MANOVELLA, dal 1985 ad oggi (430 numeri). Visibili a Bologna. € 200 in blocco. Tel. 388 0997479.

RIVISTE VARIE, QuattroRuote dal 1956 al 2000, RuoteClassiche 1987 al 2020, AutoSprint 1964 al 2020, Rombo 1981 al 2000, Auto Italiana 1955 al

1969, Motor Italia, Automobilismo d'Epoca 2003 al 2020, Motociclismo 1947 al 2020, Motociclismo d'Epoca 1995 al 2020, ecc.. Tel. 333 2493694.

TRICICLO CON CASSONE ANTERIORE, anni '40, per trasporto merci, freno a pedale, sospensioni a balestra, luci a dinamo su ruota posteriore, in buonissime condizioni originali, oggetto raro. € 1.100. Tel. 347 4286328.

VARI CERCHI, Cerchio 9"-pieno a 4 bulloni"+ pneum. Ceat 2.79-9 cond. 100% vespa 50 faro tondo: €40. Cerchio 8" vespa "vacanze romane" integro: €40. Cassetina attrezzi auto storica Fiat: €80. Cerchio Merc. serie w123 (T-famigliare-razza centr. mm6): €50. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

VARI QUADRI, raffiguranti una Chevrolet del 1954 gialla, dim. 106 x 81 cm, ed un'altro con una Ford Thunderbird del 1956 colore rosa, dim. 131 x 65 cm con modellino in plastica 1:16, visibili a Bologna. Tel. 388 0997479.

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 Isetta. Prezzi da conc. Tel. 347 4286328.

VARI RICAMBI, ponte posteriore più albero per Ford A € 500, parafanghi anteriori, un buono, l'altro discreto € 200 x 1. Tel. 338 4026256.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. autmartinelli@gmail.com.

CERCO

FERRARI TESTAROSSA, '87/'91, colore rosso, libro tagliandi presente, solo se con provincia su targa, prezzo da concordare dopo visione nel nord Italia. Tel. 348 8122938.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. autmartinelli@gmail.com.

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, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. autmartinelli@gmail.com.

PER AUTOBIANCHI A112, 1983, parafango anteriore in plastica nera con soffiotti. Tel. 338 4026256 ore serali.

PER JAGUAR XJS CABRIO 4000, 1993, libretto di istruzione uso e manutenzione. Tel. 349 3542775.

PER MERC. 190D-W201, 1985, serbatoio maggiorato lt70-porzione sup.re plancia nuda col.blu - schienale sedile posteriore in tessuto quadratini blu provv. 2 poggiatesta-scatolato plastico nudo faro ant.dx Hella (lato passeggero). Acquisto/permuta, in buono stato. Tel. 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

PORSCHE 911, 1987, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoy, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.



CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

Abbonato **Socio ASI** tessera ASI n°..... **Non abbonato**

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura)

.....

.....

.....

Prezzo Nome e Cognome Città

TELEFONO (indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

- VENDO**
- Auto
 - Moto
 - Veicoli agricoli
 - Fuoristrada
 - Veicoli industriali
 - Veicoli militari
 - Nautica
 - Varie

CERCO

SCAMBIO

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:

ASI Service S.R.L.
c/o **GRAF ART** S.R.L.
Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
E-mail: info@grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**. E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè **commissionate contemporaneamente € 6,00**.
- **Per gli operatori del settore e privati:**
La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00**, e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente. La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati via e-mail all'indirizzo info@grafart.it, oppure via posta a Graf Art s.r.l. - Viale delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dalla ricevuta del versamento su conto corrente o del bonifico. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI. Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.
La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).
La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **VERSAMENTO SU C.C.P.** 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
Usa ed altri continenti **USD. € 180** - Via aerea **USD € 240** - **Arretrati:** Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € + spedizione

PRODUZIONE
E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

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**



FOLLOW US    



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



SCANSONA IL CODICE QR
PER APRIRE IL SITO WEB