



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

Le Lancia Flaminia del Presidente HANNO LA TARGA ORO

125 anni Fiat
con le sue
popolari

Honda Africa Twin
avventura
per tutti

ASI Circuito Tricolore
nelle isole e nel cuore
dell'italia

Salone Internazionale
per Appassionati e Collezionisti

AD **AUTO E MOTO** **D'EPOCA** 4 PERCORSI: UN VIAGGIO STRAORDINARIO!

AUTO



RICAMBI



MOTO



IL MONDO DELLE CLASSICHE



BOLOGNA FIERE
24-25-26-27
OTTOBRE 2024

AUTO
⊗MOTO⊗
d'EPOCA
BOLOGNA FIERE

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Bologna
Fiere

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

autoemotodepoca.com

IN QUESTO **NUMERO**

N° 07/08 - LUGLIO-AGOSTO 2024

La Manovella**FOTO DI COPERTINA**

28 IN PRIMO PIANO
Targhe Oro ASI sulle Lancia Flaminia
del Presidente della Repubblica **NEWS**



PORSCHE 911
Sportiva esclusiva
di Matteo Comoglio

42

26 125 ANNI FIAT: LE UTILITARIE
Dalla 600 alla 600
di Matteo Comoglio e Luca Marconetti



125 ANNI FIAT: LA 12 HP
La 12 HP apre alla Fiat
la strada del successo
di Davide Lorenzone e Lorenzo Morello

34

48 HONDA SH50
She fifty!
di Matteo Comoglio



HONDA XRV AFRICA TWIN
Atessa-Dakar
di Luca Marconetti

52

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Le auto del Presidente e la cultura del nostro Paese

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
“La promozione del Made in Italy”.
Azioni concrete e non un semplice storytelling

IN PRIMO PIANO
Targhe Oro ASI sulle Lancia Flaminia
del Presidente della Repubblica **08**
Sculture dinamiche in mostra al Ministero delle
Imprese e del Made in Italy - di Roberto Valentini **12**

ATTUALITÀ ASI **16**

L'INTERVISTA **17**
Giovanni Tombolato a difesa
del motorismo storico dal 2018

SUL FILO DELLA MEMORIA **24**
Indiana Jones - di Danilo Castellarin

LA BIOGRAFIA **58**
La tragica e ingloriosa conclusione
della vita di Louis Renault -
di Massimo Grandi, Lorenzo Morello e Rino Rao

AUTOBIANCHI STELLINA **64**
Sportivetta di plastica - di Elvio Deganello

LA 313 **70**
Buon compleanno 313! - di Matteo Comoglio

GRANDI EVENTI ASI **72**
Tante stelle all'ASI Go-Kart Show!

GRANDI EVENTI INTERNAZIONALI
A Villa d'Este l'Alfa Romeo vince il trofeo BMW Group **76**
di Roberto Valentini

Ancora un'Alfa Romeo alla 1000 Miglia **80**
di Roberto Valentini

EVENTI INTERNAZIONALI **82**
Le arzille ultracentenarie riunite
dal CVAE Giannino Marzotto

COLLEZIONI & MUSEI **84**
Tu chiamale se vuoi, emozioni

SPECIALE CIRCUITO TRICOLORE 2024 **85**
Al centro e nelle isole

COSA ACCADRÀ **93**
La seconda Stella Alpina targata ASI
è ai nastri di partenza

IN LIBRERIA **94**

COSA ACCADRÀ **95**
ASI Milishow 2024, vento di libertà sulla Linea Gotica



SCUDERIA MARCHE CLUB MOTORI STORICI



Con il patrocinio di:



Città di Macerata



Comune
di Urbisaglia



Comune
di Montelupone



Comune
di Sant'Angelo
in Pontano



Comune
di San Ginesio



Comune
di Appignano



Comune
di Loro Piceno



Comune
di Serrapetrona

SIBILLINI e dintorni **Rievocazione storica "Circuito della Vittoria"**



Di Fiore

21 / 22 / 23 / 24 / 25 Agosto 2024

Serrapetrona - San Ginesio - Sant'Angelo in Pontano - Appignano - Loro Piceno - Urbisaglia - Montelupone - Macerata

Per info: sibillinedintorni@gmail.com - 335 1332552



La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

Collaboratori specializzati
Auto: Danilo Castellarin, Elvio Deganello
Moto: Paolo Conti, Franco Dauda
Tecnica: Lorenzo Morello

Press Centre
Via Bertone, 6 - 10095 Grugliasco (TO)
Tel. 011.3272595
E-mail: lamanovella@hotmail.com

Comitato Editoriale
Danilo Castellarin, Franco Dauda,
Luca Gastaldi, Lorenzo Morello, Alberto Scuro,
Roberto Valentini

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto Bologna, Marconetti, Comoglio,
Gastaldi, Castellarin, Conti,
René Official Photographers,
Schiavi, Morello, Rao Grandi

Hanno collaborato
Danilo Castellarin, Paolo Conti, Luca Gastaldi,
Massimo Grandi, Lorenzo Morello,
Rino Rao, Luigi Viceconte

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

Stampato e confezionato da:
tecnostampa
Tecnostampa srl - Pignini Group
Loreto - Trevi
Certificata ISO 14001 - SA 8000



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.it

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

CantelliNet
Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

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

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

LE AUTO DEL PRESIDENTE e la cultura del nostro Paese

Abbiamo dedicato la copertina di questo numero de La Manovella alle quattro Lancia Flaminia presidenziali che hanno ricevuto le targhe Oro ASI. Al di là dell'importanza di questa cerimonia, che si è svolta il 30 maggio scorso al Quirinale, è per tutti gli appassionati di motorismo storico, una grande soddisfazione vedere che queste automobili, in tutto il loro splendore, continuano ad essere scelte dal Presidente della Repubblica nei momenti importanti.

Così, nella parata del 2 giugno, è ormai diventata una tradizione vedere sfilare il Presidente Sergio Mattarella sulla Lancia Flaminia, offrendo al mondo l'immagine di un'Italia elegante che, nelle sue cerimonie che evocano la storia, sa abbinare quel tocco di raffinatezza che rende ancora più affascinante il nostro stile di vita.

La Lancia Flaminia presidenziale appare come un'auto senza tempo, ancora molto moderna nelle linee e funzionale per quel ruolo di rappresentanza per il quale era stata progettata da Pininfarina nel 1960, poi realizzata e consegnata all'allora Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi. Ne furono realizzati quattro esemplari, con lievi differenze tra loro, per soddisfare le esigenze del Quirinale.

Agli appassionati di motorismo storico fa piacere sapere che anche la più alta carica dello Stato apprezza la storia e che i suoi collaboratori dimostrano una grande sensibilità e attenzione nei confronti di queste vetture che, come leggerete nelle prossime pagine, sono perfettamente conservate nelle loro condizioni originali, con una cura maniacale per i dettagli, quasi dovessero partecipare a un concorso di eleganza.

Con le Lancia Flaminia presidenziali l'Italia conferma di saper conservare e valorizzare il suo immenso patrimonio culturale, composto di monumenti che quasi sempre si armonizzano con l'ambiente circostante e, cosa ancora più importante, sono funzionali ancora oggi. Pensiamo, per fare un esempio conosciuto in tutto il mondo, all'Arena di Verona. Costruita dai Romani 2000 anni fa, è ancora oggi sede di concerti. Ma anche numerose ville sono ancora oggi valorizzate e utilizzate per il lavoro e la rappresentanza. Gli italiani hanno saputo conservare, grazie anche a tecniche di costruzione che nei secoli hanno permesso di avere edifici e monumenti robusti, grazie a una visione ampia, che non prevedeva "l'usa e getta" dei manufatti. La storia continua a vivere nella quotidianità e i nostri monumenti e le nostre testimonianze devono oggi difendersi da un turismo frettoloso e superficiale, lontano dall'essere un fenomeno di cultura.

Roberto Valentini



Club
Amatori
Veicoli
Epoca
Cremona

TROFEO ASI FORMULA CRONO



AUTOMOTOCCLUB STORICO
ITALIANO

SABATO 5 e DOMENICA 6 OTTOBRE 2024

200 Miglia di Cremona

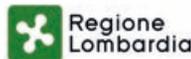
XIX Rievocazione Storica
del Circuito Automobilistico di Cremona

Challenge Solidarietà Lombardia 2024



CREMONA 28/09/1929
MASERATI V4 DI BACONIN BORZACCHINI
RECORD DEL MONDO DI VELOCITÀ

CON IL PATROCINIO DI



PARTNER TECNICI



in collaborazione con

MEDIA PARTNER



INFO / SCHEDA DI ISCRIZIONE / AGGIORNAMENTI www.cavec.it

Contatti info@cavec.it - 0372 748694 / Chiusura iscrizioni Domenica 22 settembre 2024

“LA PROMOZIONE DEL MADE IN ITALY”

Azioni concrete e non un semplice storytelling



Cari Appassionati,

il calendario di appuntamenti ASI e del motorismo storico non conosce vacanze per come è fitto di impegni. In questo editoriale, però, vorrei partire ricordando due importanti eventi che si sono svolti a Roma. Il 30 maggio abbiamo consegnato ufficialmente le targhe Oro ASI alle quattro Lancia Flaminia presidenziali riunite al Quirinale, massime rappresentanti dell'eccellenza motoristica Made in Italy, un momento di grande orgoglio per ASI. Il 3 luglio, abbiamo inaugurato la mostra “Gli scultori della velocità” che è in corso presso Palazzo Piacentini a Roma, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Un evento, quest'ultimo, carico di significati, denso di emozioni e preciso indicatore della direzione che stiamo dando alle attività della Federazione, sempre più mirate alla valorizzazione del patrimonio storico nazionale. Esso rappresenta un fantastico mix di fattori identitari che appartengono alla storia millenaria del nostro Paese fatta di Arte, Creatività, Cultura, Ingegno ed Eleganza. Un insieme di valori che hanno portato a definire anche le linee ispiratrici dei maestri del design italiano, unico a tal punto che nei garage dei più grandi collezionisti internazionali spiccano in grande maggioranza modelli di vetture prodotte dai nostri brand o disegnati dai nostri carrozzieri.

Sappiamo bene che il motorismo storico non ha bandiere né confini, che la passione per i veicoli ne abbraccia ogni tipologia e ogni provenienza, ma rivendichiamo con orgoglio che l'Italia ha scritto pagine importanti e significative in questo settore per non meritare una particolare attenzione.

Ecco, la mostra “Gli Scultori della Velocità” racconta tutto questo perché si fonda su un concetto profondo e autentico di Made in Italy e non solo di semplice storytelling comunicativo.

“Gli scultori della velocità” sono i battilastra modenesi le cui mani hanno plasmato le carrozzerie delle più iconiche auto sportive italiane degli anni '50 e '60, quelle con il cuore Ferrari, il vestito Scaglietti e l'anima 100% italiana. Una mostra che mette sul piedistallo il nostro “saper fare” unito al genio, all'intuito, al buon gusto e alla passione che stanno sempre all'ombra del Tricolore.

Un Tricolore che sventolerà anche negli Stati Uniti d'America durante gli appuntamenti più seguiti e partecipati dell'estate. Ripetiamo, infatti, la spedizione in California per partecipare al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach del prossimo 18 agosto con la Ferrari Rainbow della Collezione ASI Bertone: nel 2022 avevamo presentato la Runabout, anch'essa custodita nella Collezione ASI Bertone esposta e visitabile al Museo Volandia di Malpensa, che si era aggiudicata il Trofeo Gran Turismo. Non partecipiamo con l'obiettivo di ricevere anche quest'anno un importante riconoscimento, ma perché era forte il desiderio di rendere omaggio al grande Maestro Marcello Gandini, recentemente scomparso, facendo ammirare, anche oltreoceano, una sua “opera” che dimostra tutto il suo genio e la sua enorme capacità innovativa.

Sempre negli States, sempre in California e sempre ad agosto, ASI si farà inoltre ambasciatrice del motorismo storico italiano e del made in Italy patrocinando e partecipando al Monterey Motorsports Festival in programma sabato 17 agosto. È un evento che si è recentemente inserito nella celebre Monterey Car Week con un format del tutto innovativo che potete scoprire nelle prossime pagine della rivista.

Dall'8 al 10 novembre sarà invece la volta del “Salone Internazionale Epoqu'auto” di Lione dove siamo stati invitati ad esporre ben 26 veicoli della Collezione ASI Bertone. Un segno di apprezzamento e di interesse per il motorismo Made in Italy e per ASI che è motivo di orgoglio per tutti noi.

In Italia, i primi dati della stagione estiva per presenze turistiche straniere, fanno sorridere gli operatori. ASI ed i suoi club, con gli eventi organizzati su tutto il nostro territorio e i “musei circolanti” che ne scaturiscono, generano un'offerta di turismo lento destinato a scoprire borghi, territori e siti culturali generalmente poco battuti, contribuendo ad alleggerire il fenomeno dell'over-tourism delle città d'arte. Un obiettivo che grazie ai veicoli storici si può raggiungere godendo con tutta calma di ciò che ci circonda. Un modo di scoprire e vivere le eccellenze del Belpaese che i numeri dell'incoming turistico raccontano bene..

Buone vacanze a tutti!

Presidente Automotoclub Storico Italiano

WATERLESS

**DA OGGI
PUOI LAVARE LA TUA AUTO
SENZ'ACQUA
DOVE VUOI IN OGNI STAGIONE**



L'UTILIZZO DI WATERLESS, INSIEME A UNA CORRETTA TECNICA E ALL'USO DI PANNI IN MICROFIBRA DI ALTA QUALITÀ, CONSENTE DI UTILIZZARLO SU TUTTE LE SUPERFICI ESTERNE DELL'AUTO SENZA IL RISCHIO DI GRAFFI.

DISPONIBILE NEI MIGLIORI NEGOZI



HEAVY WORK

Utilizza il nostro panno in microfibra di alta qualità Heavy Work per una pulizia profonda e accurata dell'auto.

È facile da lavare e riutilizzare, promuovendo un approccio ecosostenibile alla pulizia dell'auto.



SCOPRI DI PIÙ



> L'ACQUA È UN BENE SEMPRE PIÙ PREZIOSO:
è con questa consapevolezza che MA-FRA®, da sempre molto attenta alle problematiche ambientali, ha ampliato il suo assortimento di prodotti concepiti per POTER PULIRE L'AUTO OVUNQUE, in ogni stagione e in modo semplice e veloce SENZA UTILIZZARE ACQUA.





U N 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.

Unipol
GRUPPO



Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella sulla Lancia Flaminia Presidenziale in occasione della parata del 2 giugno a Roma.

TARGHE ORO ASI sulle Lancia Flaminia del Presidente della Repubblica

CONSEGNATE AL QUIRINALE LE QUATTRO TARGHE "ORO" DELLE QUATTRO BERLINE PRESIDENZIALI A DISPOSIZIONE DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA.

La parata del 2 giugno ha visto anche quest'anno il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella sulla Lancia Flaminia Presidenziale, nella giornata della Festa Nazionale della Repubblica italiana, nata nel 1946.

Alcuni giorni prima, giovedì 30 maggio, il Quirinale aveva ospitato la consegna ufficiale dei Certificati di Identità e delle Targhe Oro ASI alle quattro Lancia Flaminia Presidenziali che dal 1961 servono i Capi di Stato italiani.

Alla presenza dei rappresentanti della Segreteria Generale del Quirinale, del Servizio Intendenza, del Reggimento Corazzieri e del Settore Autorimessa e Parco Auto, Alfredo Guarra, Anna Monorchio, il generale Stefano Del Col, il Colonnello Rino Coppola, Massimo Calvani e Luca Pastorelli, insieme a Ferdinando Fedi, il Presidente ASI Alberto Scuro ha consegnato gli attestati accompagnato dalla Vice Presidente Agnese Di Matteo, dai Consiglieri Federali Giuseppe Dell'Aversano e Costanzo Truini e dal Presidente della Commissione Tecnica Auto Vittorio Valbonesi.

"Rivolgo tutta la mia gratitudine - ha commentato il Presidente Scuro - al Capo dello Stato, alla Segreteria Generale e allo staff del Quirinale per aver scelto di onorare la lunga carriera di queste automobili con le Targhe Oro ASI come riconoscimento di un importantissimo patrimonio storico e culturale del nostro Paese. Patrimonio che si ha il dovere di tutelare come memoria dell'evoluzione del sapere. È questa la missione che ASI continuerà a svolgere a favore del motorismo storico, accanto alle Istituzioni, perché esso rappresenta parte del patrimonio materiale dell'Italia".

"Vedere tutte insieme la Belfiore, la Belmonte, la Belvedere e la Belsito - ha aggiunto Scuro - ci riempie di emozione. Ringrazio la Commissione Tecnica dell'ASI per l'impegno e la competenza messe ogni giorno a disposizione della Federazione e degli appassionati. Ancora oggi, dopo oltre sessant'anni dalla loro costruzione, queste quattro Flaminia risultano in perfetto stato di conservazione e originalità grazie alla cura



Le quattro Lancia Flaminia presidenziali nel cortile del Quirinale in occasione della consegna delle targhe Oro ASI.

e alla manutenzione del personale preposto del Quirinale". In effetti le quattro vetture si presentano in condizioni "da concorso" in tutti i dettagli. Il sottoscocca si presenta immacolato, quasi le auto fossero uscite giusto il giorno prima dalla fabbrica: dal motore e dal cambio, quest'ultimo in posizione posteriore, non trafila neanche una goccia d'olio; i dischi freno posteriori, al cambio, una raffinatezza per l'epoca, assieme all'utilizzo del ponte De Dion, non presentano alcuna usura. Le porte si chiudono con dolcezza e le guarnizioni sono perfette. Il motore, il classico compatto sei cilindri a V "stretto" di 60°

da 2.458 cc., alimentato da un carburatore Solex, gira preciso e regolare, emettendo un brontolio soffuso ed autorevole; la carrozzeria, impeccabile, evidenziava in alcuni punti una particolarità che, se possibile, rende queste vetture ancor più straordinarie: in controluce, si possono osservare i segni lasciati dallo sbattere delle bandiere di ordinanza, delle code e dei finimenti dei cavalli e dai Corazzieri in occasione delle uscite ufficiali. Le cromature, luccicanti sotto il sole, sottolineano e ribadiscono la bellezza autorevole delle linee disegnate da Pininfarina. ➤



La cerimonia di consegna delle targhe. Da sinistra: Vittorio Valbonesi, Costanzo Truini, Agnese Di Matteo, Giuseppe Dell'Aversano, Alfredo Guarra, Ferdinando Fedi, Anna Monorchio, Massimo Calvani, e Alberto Scuro.

Assegnazione della targa Oro ASI con Ferdinando Fedi, Anna Monorchio e Alberto Scuro.





Presentazione della Lancia Flaminia Presidenziale da parte di Pininfarina nel 1961 con questa foto ambientata presso la Palazzina di Caccia di Stupinigi.



Sopra, nel 1961 all'inaugurazione della Fiera di Milano. A sinistra, in alto, la Regina Elisabetta II in visita a Roma nel 1961 con il Presidente Giovanni Gronchi. È la prima uscita ufficiale della Flaminia. In basso, sempre nel 1961 in servizio a Roma.



La "Belsito". Normalmente esposta al Museo Storico della Motorizzazione Militare della Cecchignola di Roma, è l'unica a presentare un tetto rigido in plexiglas.

Di queste Flaminie 335 Presidenziali, ne sono state prodotte solo quattro e sono state "battezzate" con nomi di cavalli: Belfiore (telaio 813-99-0001, targa Roma 454308), Belmonte (telaio 813-99-0002, targa Roma 454306), Belvedere (telaio 813-99-0003, targa Roma 454307) e Belsito (telaio 813-99-0004, targa Roma 474229). La Belfiore e la Belvedere sono in servizio attivo al Quirinale; la Belsito, che ha la particolarità di avere il tettuccio in plexiglas, è esposta al Museo Storico della Motorizzazione Militare della Cecchignola a Roma, mentre la Belmonte dà bella mostra di sé al Museo dell'Automobile di Torino.

Non è dunque facile ammirarle tutte insieme come è accaduto in occasione della consegna delle targhe Oro dell'ASI.

Una curiosità: per consentire di scivolare senza sussulti e maltrattamenti alla frizione, anche a passo d'uomo durante le parate, il rapporto al ponte è stato portato a 10/47 (invece di 12/47); conseguentemente la velocità massima, non supera i 120 chilometri orari (in luogo dei 160 della berlina). L'idea di dare un certificato "Targa Oro" alle auto presidenziali era nata in seguito ai contatti tra il Circolo Romano La Manovella - Roberto Bonazzi e i responsabili del parco auto del Quirinale. Intuita la possibilità di certificare le Flaminie, il Circolo aveva coinvolto direttamente l'Automotoclub Storico Italiano. ■

UNA STORIA AFFASCINANTE

Dal 1961 la Lancia Flaminia Presidenziale è la vettura ufficiale del Quirinale. È derivata dal modello presentato al Salone di Ginevra del 1957, con motore V6 da 2.5 litri, caratterizzato da interni e finiture di pregio. Nel 1961, Pininfarina creò la cabriolet presidenziale a passo lungo, denominata "335", sigla che indicava la misura del passo in centimetri. Realizzata in soli 4 esemplari, si trattava di una landaulet, carrozzeria tipica delle vetture di rappresentanza con tettuccio rigido ai posti anteriori e capote apribile per quelli posteriori, dotata di pianale specifico, livrea blu ministeriale, pregiati rivestimenti in pelle Connolly nera, interfono e ben 5 sedute posteriori.

La prima personalità a essere condotta sulla nuova vettura di rappresentanza fu la Regina Elisabetta II d'Inghilterra, cui seguirono i Presidenti di Stati Uniti e Francia, John Fitzgerald Kennedy e Charles De Gaulle e numerosi altri politici, Capi di Stato e sovrani, diventando così ambasciatrice dell'italianità nel mondo.



Le targhe sono state accompagnate da questa opera dello scultore Eugenio Lenzi.



Opere d'arte: la carrozzeria della Ferrari 250 Testarossa del 1957, davanti alla vetrata policroma "Carta del Lavoro" di Mario Sironi a Palazzo Piacentini.

SCULTURE DINAMICHE in mostra al Ministero delle Imprese e del Made in Italy

A PALAZZO PIACENTINI FINO AL 1° SETTEMBRE, LA MOSTRA "GLI SCULTORI DELLA VELOCITÀ. I CAPOLAVORI DEI MAESTRI CARROZZIERI MODENESI" PROMOSSA DAL MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY, IN COLLABORAZIONE CON ASI - AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO E MODENART.

di Roberto Valentini

L'austero Palazzo Piacentini, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ospita fino al 1° settembre la mostra "Gli scultori della velocità. I capolavori dei maestri carrozzieri modenesi", che ha "invaso" il salone di ingresso con effetti speciali.

Entrando, il colpo d'occhio è di grande impatto, vista la qualità degli oggetti. L'esposizione - composta da sette sculture di alluminio, ferro e legno che rappresentano altrettanti celebri modelli di auto sportive - mette in luce la bellezza del design automobilistico italiano, quello degli anni '50 e '60 del '900, in cui arte e artigianalità si sono fusi grazie alla maestria dei carrozzieri modenesi che, a colpi di martello, hanno letteralmente scolpito i modelli più eleganti e vincenti della storia dell'auto sportiva.

Alla cerimonia hanno partecipato il Capo di Gabinetto del Mini-

stero delle Imprese e del Made in Italy, Federico Eichberg, il presidente ASI, Alberto Scuro, il curatore di ModenArt, Jean Marc Borel, e il maestro carrozziere Afro Gibellini.

Nulla di più iconico in un luogo dove la promozione dell'ingegno italiano è materia quotidiana. Non ha dubbi Federico Eichberg: *"Vogliamo dare ispirazione alle nuove generazioni e anche questa mostra può lanciare un forte segnale ai giovani, perché qualcuno di loro potrebbe raccogliere il testimone dei maestri carrozzieri modenesi per portare avanti una tradizione che coniuga artigianato e arte. Questa mostra ci proietta al futuro con uno sguardo alle vetture del passato"*.

I modelli rappresentati - Ferrari 750 Monza del 1954, Ferrari 250 Testarossa del 1957, Shelby Cobra Daytona Coupé del 1964,

Ferrari 275 GTB Competizione Speciale del 1965 e Ferrari 330 P4 Coupé del 1967 - rappresentano la bellezza e la creatività del Made in Italy, il sogno e l'ottimismo delle terre emiliano-romagnole, da sempre vocate ai motori e all'industria automobilistica. Le opere di ModenArt, considerate vere e proprie sculture di arte moderna, sono modellate interamente a mano e senza nessuna verniciatura, testimoni della grandezza dell'artigianalità italiana.

Lo ha sottolineato Alberto Scuro, presidente dell'ASI: *"L'Automotoclub Storico Italiano, ente nazionale di riferimento per la tutela e la valorizzazione del motorismo storico, rende omaggio alle idee, alla creatività, all'ingegno di un gruppo di persone che per troppo tempo sono rimaste nell'ombra. Maestri carrozzieri che con le loro semplici attrezzature hanno saputo creare gioielli di arte allo stato puro, fatti di linee curve create utilizzando solo la conoscenza, l'esperienza, la passione, l'abilità di plasmare icone indiscusse. ASI promuove iniziative di gran-*



Al centro, il Capo di Gabinetto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Federico Eichberg, insieme (a destra) al presidente ASI, Alberto Scuro e l'assessore Maria Costi, in rappresentanza della provincia di Modena a sinistra, il curatore di ModenArt, Jean Marc Borel, e il maestro carrozziere Afro Gibellini.

de impatto culturale per la valorizzazione del motorismo storico e questa mostra, allestita in una sede così prestigiosa come il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, rappresenta l'evoluzione della società e dei suoi simboli, è il frutto di ricerca e innovazione in un rapporto artistico che non parla altra lingua se non quella dell'emozione che stupisce, che meraviglia, che regala uno sguardo su capolavori senza tempo, simbolo di eccellenza del nostro Paese e di bellezza tutta italiana. Valori che esporteremo sempre di più anche oltre i confini, patrocinando, ad esempio, un nuovo evento in programma ad agosto negli Stati Uniti: il Monterey Motorsports Festival".

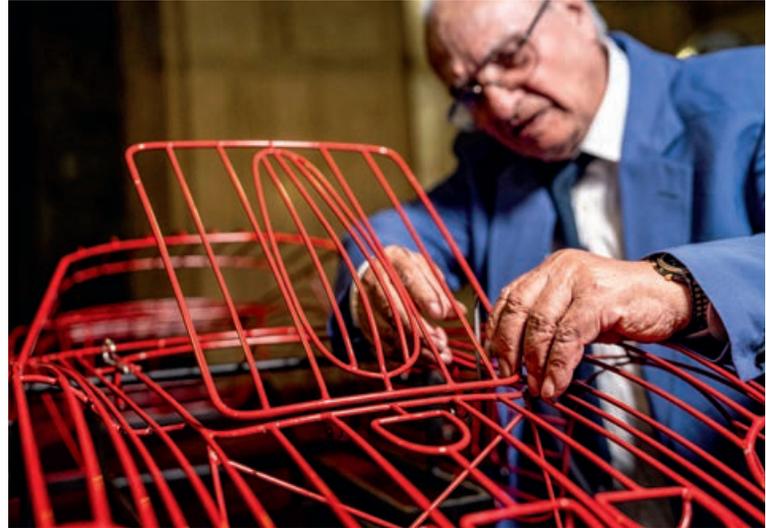


Un momento della cerimonia di inaugurazione della mostra.

Le opere sono state illustrate da Jean Marc Borel, ideatore di ModenArt: “Se vivesse nel mondo della carrozzeria ciò che vale in quello dell’arte figurativa, dove le opere sono sempre associate ai loro autori, i nomi di Giancarlo Guerra, Afro Gibellini e Oriello Leonardi sarebbero conosciuti come lo sono le auto nate dalle loro mani all’interno della Carrozzeria Scaglietti di Modena. Grazie al loro impegno è nato il progetto ModenArt per riunire le loro opere originali, identiche a quelle da loro stessi realizzate in passato. Tutti i modelli sono elaborati con le stesse attrezzature, le stesse tecniche e soprattutto

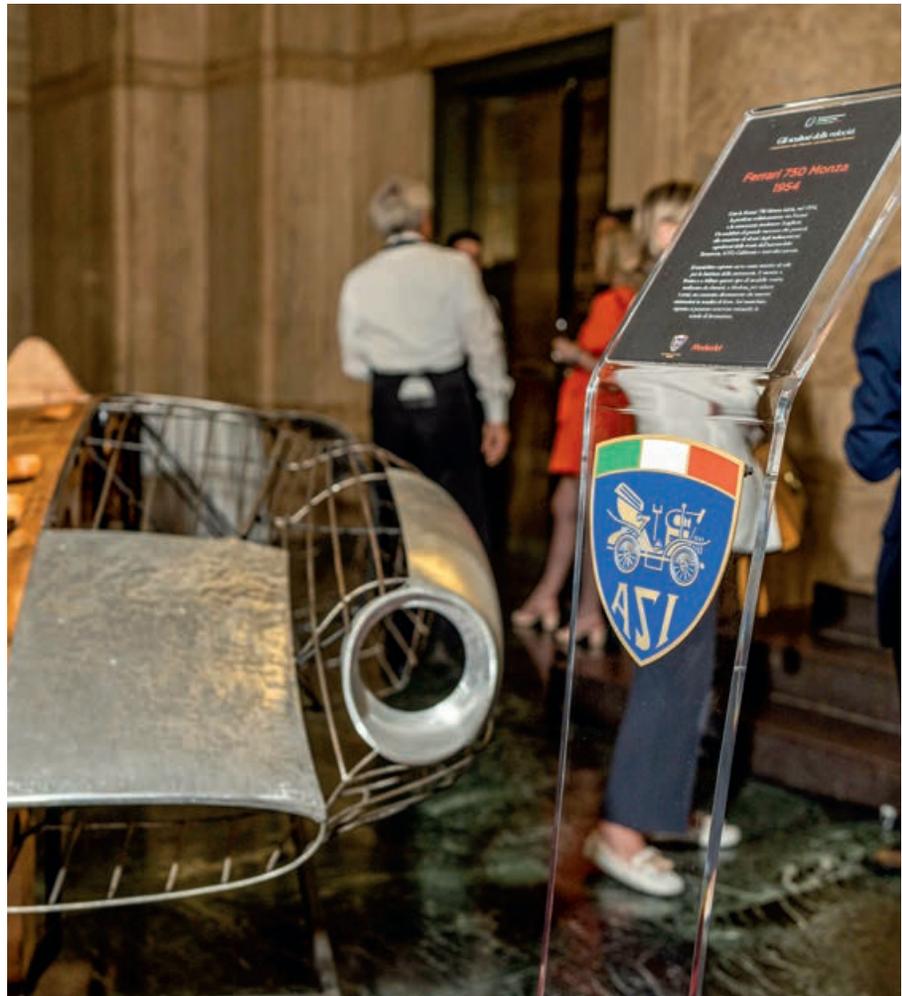
le stesse mani che li avevano modellati negli anni ‘50 e ‘60. ModenArt vuole salvaguardare questo glorioso patrimonio e permetterà di trasmettere alle generazioni future i più grandi capolavori di stile dell’automobile”.

La mostra, con ingresso gratuito, sarà aperta al pubblico dal 4 luglio al 1° settembre, tutti i fine settimana (sabato e domenica), dalle ore 10.00 alle ore 17.00. Durante la settimana (dal lunedì al venerdì) la mostra sarà visitabile dalle ore 17.00 alle ore 19.00 previa prenotazione alla email prenotazioni.gliscultoridellavelocita@asifed.it. ■



Il Capo di Gabinetto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Federico Eichberg, il presidente ASI, Alberto Scuro, il curatore di ModenArt, Jean Marc Borel, e il maestro carrozziere Afro Gibellini scoprono la Ferrari 750 Monza che racconta le due principali tecniche per la realizzazione della carrozzeria.

Sopra a destra, il maestro Afro Gibellini. Durante l’inaugurazione c’è stata una dimostrazione del lavoro del battilastra (sotto).





Di grande impatto la Ferrari 330 P4 Coupé del 1967. Di questo modello ne furono costruiti 4 esemplari e rappresenta uno dei momenti iconici della Casa di Maranello, con l'arrivo in parata delle 3 P4 alla 24 Ore di Daytona del 1967. A destra, la tecnica del "filone" messa in mostra a Palazzo Piacentini. I maestri carrozzieri costruivano direttamente con tondini in ferro la sagoma sulla quale andava poi realizzata la carrozzeria. Sullo sfondo la Ferrari 275 GTB Competizione Speciale del 1965. Qui a destra, ancora una vista della Ferrari 750 Monza del 1954. Si nota nei particolari la bravura dei battilastra che oggi hanno trasformato il loro mestiere in pura arte. L'ASI ha promosso la mostra di ModenArt (sotto) che sarà visibile a Palazzo Piacentini sino al 1° settembre.





L'ASI TORNA NEGLI STATES

AL PRESTIGIOSO MONTEREY MOTORSPORTS FESTIVAL DI PEBBLE BEACH CON LA FERRARI RAINBOW.

Dopo la partecipazione due anni fa della Runabout della Collezione Bertone (che vinse il Trofeo Gran Turismo), ora toccherà alla Ferrari 308 GT Rainbow, rappresentare l'Ente al prestigioso Concorso di Eleganza di Pebble Beach, in programma dal 15 al 18 agosto nel celebre Golf Club a Monterey, a sud di San Francisco, negli Stati Uniti. L'evento prevede una serie di eventi che raccontano il mondo del collezionismo americano. Sono infatti previsti nella giornata di giovedì 15 agosto il "Tour d'Elegance", con un giro nei luoghi più suggestivi della costa Ovest, un Forum aperto agli appassionati e il mercatino dei ricambi. Venerdì 16 è in programma un'importante asta, mentre la domenica è interamente dedicata al Concorso vero e proprio.

Anche la Runabout era una creazione di Gandini come la Rainbow. Nel 2022 era stato il presidente dell'ASI, Alberto Scuro a condurla nella passerella. Quest'anno sarà la volta del consigliere federale Giuseppe Dell'Aversano portare l'auto tra i vialetti di uno dei circoli di golf più esclusivi al mondo.

L'automobile è partita da Volandia nella prima metà del mese di giugno ed è stata imbarcata il 19 giugno da Genova per Long Beach. L'arrivo a Los Angeles il 2 agosto.



IL MONTEREY MOTORSPORTS FESTIVAL

L'ASI e Monterey Motorsports Festival hanno siglato un accordo di collaborazione per promuovere il motorismo storico italiano - settore ormai riconosciuto come espressione del Made in Italy - presso gli appassionati delle due e quattro ruote durante la Monterey Car Week, all'interno della quale il Monterey Motorsports è inserito ed è evento focale. Il Monterey Motorsports Festival avrà luogo, dunque, con il patrocinio dell'ASI.

Nato nel 2023, il Monterey Motorsports Festival si è subito distinto per la sua formula innovativa e dinamica. Fondato da Paolo Manca, imprenditore italiano da quasi vent'anni operante nella contea di Monterey, che racconta: "Il nostro evento è aperto a tutti i brand, di ogni nazionalità, ed è naturale che l'Italia svolga un ruolo di primo piano, proprio per il patrimonio storico e attuale che la vede protagonista in fatto di design e realizzazione di auto e moto che sono vere e proprie opere d'arte. La nostra formula (primo evento aperto anche la sera, primo evento rivolto espressamente anche ai giovani, primo evento in una struttura estremamente versatile come la fiera di Monterey) è ideale per avvicinare il valore della tradizione con le tendenze e i desideri dei collezionisti di oggi e domani".

GIOVANNI TOMBOLATO a difesa del motorismo storico dal 2018

PARLAMENTARE NELLA SCORSA LEGISLATURA, L'ONOREVOLE GIOVANNI BATTISTA TOMBOLATO OGGI È CONSULENTE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI.

LA SUA GRANDE PASSIONE PER I RALLY E IL MOTORISMO STORICO LO HA PORTATO A CREARE L'INTERGRUPPO PARLAMENTARE PER IL MOTORISMO STORICO DI CUI È PRESIDENTE ONORARIO.

di Roberto Valentini

È facile incontrarlo negli eventi dove la passione per il motorismo è abbondante, non necessariamente nelle manifestazioni più blasonate, ma piuttosto dove si possono incontrare persone con cui scambiare parole sulla tecnica e sui personaggi che hanno fatto la storia. Ma Giovanni Tombolato non è un nostalgico, tutt'altro! La sua è una visione rivolta al futuro e a ciò si è dedicato e si dedica tutt'ora nei suoi incarichi politici.

"In questi anni e precisamente dal 2018 - spiega l'onorevole Tombolato - ho conosciuto la realtà dell'ASI e mi sono messo a disposizione per aiutare tutto il movimento degli appassionati".

Grazie a lei il motorismo storico è entrato nel cuore dei parlamentari con la creazione dell'Intergruppo Parlamentare per il Motorismo Storico.

"Frequentando la Camera e altri colleghi senatori, mi sono accorto che eravamo in molti ad avere la stessa passione. Così ho iniziato a fare proseliti ed è nato questo intergruppo, che è servito a sensibilizzare Governi, Ministri e rami del Parlamento. L'attività di questo gruppo continua con la presidente, la senatrice Elena Murelli".

Lei ha anche ampliato gli orizzonti portando il motorismo storico nell'ambito degli Stati Generali del Patrimonio Italiano.

"Anche i veicoli storici fanno parte della nostra cultura e rappresentano un patrimonio da tutelare e valorizzare. Nell'ambito di questo ente abbiamo creato un settore specifico, di cui Alberto Scuro è presidente e io vicepresidente".

Un'altra "conquista" è stata quella delle targhe storiche che oggi, grazie a lei, sono diventate una realtà.

"Si trattava di chiudere un discorso aperto tempo prima attraverso

so un decreto attuativo che mettesse a regime questa normativa. Grazie al ministro Matteo Salvini, abbiamo avuto l'opportunità di mettere in atto velocemente tutto l'iter e oggi sono tanti gli appassionati che usufruiscono di questa opportunità che permette una maggiore fedeltà con la storia dei veicoli certificati".

Come vede il futuro del motorismo storico?

"Positivo se continuerà a rappresentare una fetta di economia che preserva una manodopera qualificata, che promuove un turismo di qualità e cultura e se saprà coinvolgere nuovi appassionati con iniziative sempre più mirate. Faccio l'esempio di manifestazioni che uniscono la passione per le auto e le motociclette, con l'interesse nei confronti dei territori visitati. Importantissimo è anche poter tramandare il sapere dei restauratori alle prossime generazioni perché nel facciano un mestiere qualificato e qualificante".

Quando non si occupa di questioni legate alla politica, come esprime la sua passione?

"Amo da sempre i rally e la tecnologia. Abitando a due passi da Varano de' Melegari, non potevo fare a meno di farmi conquistare dalla Dallara Stradale, un'auto davvero eccezionale sotto tutti i profili. Le mie origini venete, mi hanno invece portato ad apprezzare le Opel preparate da Carenini. Recentemente abbiamo festeggiato insieme i 50 anni della sua attività, nella quale ha preparato auto di campioni come Walter Rohrl e Miki Biasion. Tra le mie automobili preferite c'è la piccola Opel Kadett SR con la quale Miki Martinelli aveva vinto il Campionato Italiano Femminile nel 1981. L'ho riportata nelle condizioni originali e, di tanto in tanto, mi diverto a guidarla nelle manifestazioni".



L'onorevole Tombolato al volante della Opel Kadett SR restaurata con cura, in occasione della Vernasca Silver Flag. A Giovanni Tombolato è stato assegnato dall'ASI (a destra) un premio speciale: una targa Oro personale per i suoi meriti nell'ambito del motorismo storico. Qui con Alberto Scuro in occasione della consegna.

A ROMA CIRCOLAZIONE LIBERA PER LE STORICHE

CON LA SENTENZA DEL 18 LUGLIO SCORSO, IL TAR DEL LAZIO HA ACCOLTO IN TOTO IL RICORSO PRESENTATO DA ASI AVVERSO LE ORDINANZE DEL SINDACO DI ROMA CAPITALE, CHE VIETAVANO LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI STORICI

Nella sua funzione di tutela del motorismo storico, l'ASI ha segnato un nuovo punto a proprio favore con la sentenza emessa il 18 luglio scorso dal TAR Lazio, che ha accolto in toto il ricorso presentato da ASI avverso le ordinanze del Sindaco di Roma Capitale, che di fatto reiteravano, sia pur con minime deroghe, le limitazioni alla circolazione dei veicoli muniti di certificato di rilevanza storica, anche se precedenti provvedimenti di analogo tenore, fossero già stati annullati dallo stesso Tribunale amministrativo, sempre su ricorso di ASI.

In definitiva, dopo aver disposto l'annullamento delle ordinanze che inibivano del tutto la circolazione dei veicoli storici, il Tar Lazio ha riconosciuto come illegittime anche le minime deroghe a tali divieti, che erano state introdotte dall'am-

ministrazione capitolina dopo la prima sentenza del TAR del Lazio. Di conseguenza, oggi i veicoli storici, anche a Roma, possono circolare senza impedimenti in virtù del fatto che la loro specifica tutela non è negoziabile, proprio come Asi ha il dovere di sostenere in ogni sede e come il TAR Lazio ha ribadito.

All'esito del proprio iter logico-argomentativo, il Tar Lazio ha rimarcato la necessità - storicamente rilevata da ASI - di accordare ai veicoli muniti di CRS una tutela particolare rispetto al restante parco circolante. Infatti, così recita la sentenza: "i mezzi di interesse storico e collezionistico rappresentano un bene di rilevanza culturale, pertanto assoggettato alla protezione apprestata dall'ordinamento e, con esso, dalla stessa Costituzione (l'art. 9, ma va considerato anche l'art. 16 sulla libertà di circolazione)".

GRANDI EVENTI ASI

ASI SHOW A PESARO, Capitale Italia della cultura

Dal 18 al 20 ottobre l'ASI AutoShow e l'ASI Show, con il coinvolgimento di tutte le tipologie di veicoli.

Quest'anno non ci saranno solo le manifestazioni ASI di ciascun settore, ma, dal 18 al 20 ottobre, è previsto uno "show degli show", per contribuire al ricco calendario di iniziative nel calendario di Pesaro Capitale Italiana della Cultura 2024. Anche il motorismo storico è cultura e l'ASI Show che si terrà nella città di Gioachino Rossini ne darà dimostrazione allestendo un grande museo a cielo aperto affacciato sul lungomare dove campeggia uno dei simboli di Pesaro, la Sfera Grande di Arnaldo Pomodoro. Sarà esposta una selezionata rappresentanza di ogni tipologia di veicoli storici e, in contemporanea, si svolgerà l'ASI AutoShow con un programma dinamico alla scoperta del territorio.

L'ASI Show, in programma sabato 19 e domenica 20 ottobre, pre-

vede la partecipazione di tutte le tipologie di veicoli storici, che rimarranno esposti sul caratteristico Piazzale della Libertà di Pesaro, dove si trova uno dei simboli della Città, la Sfera Grande di Arnaldo Pomodoro, proprio di fronte al mare.

L'ASI AutoShow, con un suo programma dinamico dedicato alle auto storiche, inizia venerdì 18 ottobre, sempre da Pesaro, con un primo itinerario che tocca Mombaroccio per la visita al Museo dell'Arte e della Civiltà Contadina, al Museo dell'Arte Sacra e al Museo del Ricamo. Il successivo tour nella giornata di sabato 19 ottobre prevede le tappe a Mondavio, Pergola e rientro a Pesaro, sul Piazzale della Libertà, per iniziare grande sfilata insieme a tutti gli altri veicoli dell'ASI Show lì esposti.

La sfilata su viale della Repubblica e via Rossini, con partenza alle 19.00, porterà tutti i mezzi in Piazza del Popolo per la presentazione al pubblico. Qui rimarranno esposte le auto anche la domenica 20 ottobre, quando si disputeranno anche i "Mini GP" per bambini con auto a pedali organizzati da ASI Solidale e Unicef. I partecipanti di ASI AutoShow e di ASI Show potranno godere dell'offerta culturale di Pesaro visitando i musei della città.

L'evento si concluderà a Palazzo Gradari con una conferenza ASI e la consegna della "Targa Oro" alla carrozza "Berlina di Gala" posseduta dai Marchesi Mosca di Bergamo alla fine del XVIII secolo. Si tratta della prima certificazione ASI rilasciata ad una carrozza nel segno di un progressivo sviluppo delle attività della Federazione collegate al tema della mobilità storica.





Lo Spino

LEGGENDE IN SALITA



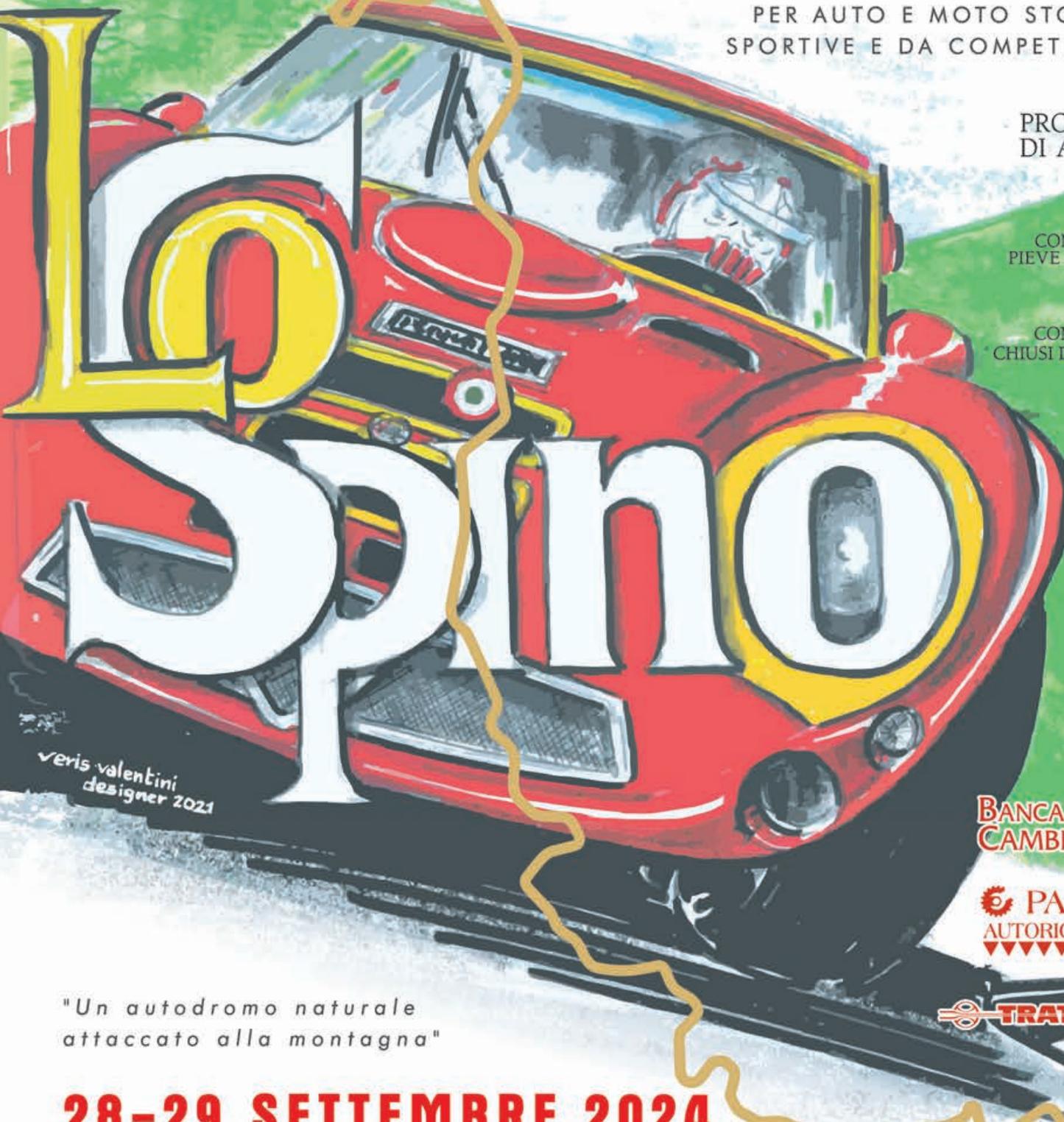
PRO-SPINO
team

CONCORSO DINAMICO
DI CONSERVAZIONE E RESTAURO
PER AUTO E MOTO STORICHE
SPORTIVE E DA COMPETIZIONE

PROVINCIA
DI AREZZO

COMUNE DI
PIEVE S. STEFANO

COMUNE DI
CHIUSI DELLA VERNA



veris valentini
designer 2021

BANCA
CAMBIANO 1884

PA•RO
AUTORICAMBI

TRATOS It

"Un autodromo naturale
attaccato alla montagna"

28-29 SETTEMBRE 2024

TRACCIATO RIEVOCATIVO DI 12+700 KM DELLA PRIMA EDIZIONE (1965) DELLA CRONOSCALATA
PIEVE SANTO STEFANO - PASSO DELLO SPINO

info: prospinoteam@gmail.com - 392/0810271

UN CONTINGENTE ASI ALLE CELEBRAZIONI DEL D-DAY IN NORMANDIA

A partire dal 6 giugno 1944, per 3 mesi, soldati provenienti da tutto il mondo arrivarono per combattere il nazismo e ristabilire la libertà. Quel giorno, oggi ricordato come il D-Day, segna l'inizio dello Sbarco in Normandia, la più grande invasione anfibia della storia. Per ricordare gli 80 anni da quel momento fondamentale per la storia del mondo, sulle spiagge francesi affacciate sull'Oceano che portano i segni di quei tragici ed epici avvenimenti ma anche luoghi di riconciliazione, pace e libertà, si sono tenuti più di 200

eventi per 15 giorni, fra i quali anche le rievocazioni storiche della giornata, alle quali non potevano certo mancare i mezzi storici fra jeep, camion, carri armati, anfibi, imbarcazioni, velivoli: i gruppi che hanno partecipato alle sfilate sono arrivati da tutto il mondo, compreso il contingente italiano, composto da alcuni soci con a capo la presidente della Commissione Manifestazioni Moto Elvira dal Degan, a bordo di alcune Jeep e moto utilizzate durante la II Guerra Mondiale.



COSA ACCADRÀ

LE DUE E QUATTRO RUOTE CENTENARIE DI **ASI VETERAN SHOW** AL LAGO DI GARDA

Nasce ASI Veteran Show, il primo evento targato ASI dedicato ai mezzi ante 1918 che si terrà il 21 e 22 settembre nella zona di Desenzano e del Lago di Garda. Le arzille pluricentinarie o quasi, si troveranno sabato a Castiglione delle Stiviere. Da lì partiranno in direzione Montichiari, Bedizzole, Desenzano. Domenica invece il gruppo viaggerà a ritmi lenti e rilassati in direzione Solferino, Grole, Pozzolengo, Ponti sul Mincio, Monzambano, Salionze, Valeggio sul Mincio con la sosta nella stupenda location del Parco Sigurtà, per assistere all'evento "Viaggio nel Tempo", mentre nel pomeriggio torneranno a Valeggio direzione Borghetto e Cavriana. Al sito asifed.it/event/asi-veteran-show/ o inquadrando il QR Code è possibile scaricare la scheda di iscrizione.



I GIGANTI DI **ASI TRANSPORT SHOW** ALLA SCOPERTA DELL'ALTO LAZIO



La storia dei veicoli utilitari torna sulle strade con la 12^a edizione dello spettacolare ASI Transport Show, evento unico in Italia con la partecipazione di autocarri, autobus, mezzi commerciali e ricreazionali di tutti i generi - accomunati dall'aver segnato importanti tappe nell'evoluzione del trasporto delle merci e delle persone - che sabato 14 e domenica 15 settembre sfileranno nell'entroterra laziale tra Nepi, Tarquinia e Tuscania. Il ritrovo è presso la FERLINEPI dei Fratelli Zucchetto a Nepi da dove si partirà per Tuscania e Tarquinia. Domenica il gruppo sarà in visita al Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle. Al sito asifed.it/event/asi-transport-show-2024/ o inquadrando il QR Code è possibile scaricare locandina, scheda di iscrizione e programma.





CIRCOLO
AUTOMOTOVEICOLI
D'EPOCA MARCHIGIANO
LODOVICO SCARFIOTTI
caem.scarfiotti@gmail.com
www.caemscarfiotti.it



13° Memorial
GIANMARIO
LAZZARINI

27-28-29
settembre
2024

28^a edizione 2 giorni del CONERO

Evento turistico culturale per auto d'epoca sulla Riviera del Conero,
sulle colline e borghi per regalarsi emozioni in un percorso tra cultura, arte e sapori



CIRCOLO AUTOMOTOVEICOLI
D'EPOCA MARCHIGIANO
LODOVICO SCARFIOTTI
caem.scarfiotti@gmail.com
www.caemscarfiotti.it

28^a RIEVOCAZIONE STORICA
1924 · 2024 Centenario

100 ANNI
CIRCUITO DEL
CHIENTI E POTENZA
PER MOTO D'EPOCA
ANTE '60

23/24/25 AGOSTO 2024 TOLENTINO
8° MEMORIAL LUCA LAUSDEI



Comune di Tolentino



Comune di Serrapetrona



Comune di Bellforte del Chienti



Comune di San Severino Marche



Comune di Pieve Terina



Provincia di Macerata



NOVITÀ**AUTO E DISEGNO PASSIONE E DESTINO****€ 46****Paul Breuer**

Fin dall'infanzia, Paul Breuer è appassionato di automobili e di disegno. È così che scopre la sua vocazione di designer di automobili. Dopo gli studi d'arte, nel 1966 tenta la fortuna con i grandi carrozzieri italiani. All'età di vent'anni viene assunto dall'OSI e diventa il primo designer belga in Italia, tra i primi designer stranieri a Torino. Alla Fiat disegna la 128 sport, lanciata nel 1972. Ingaggiato dalla Ford per il carrozziere Ghia, progettò diverse show car esposte ai saloni dell'automobile in Europa e negli Stati Uniti. In Open Design ha poi collaborato con Mitsubishi, Saab, Seat, De Tomaso. Nel 1985 compie il grande passo per diventare designer indipendente. Il suo raggio d'azione si estende disegnando non solo automobili ma anche barche, treni, roulotte, escavatori, cabine di funivie, ecc...

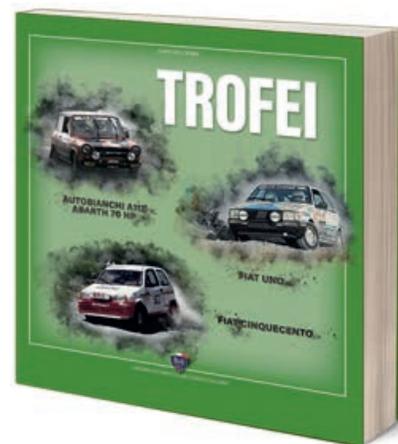
Una delle ultime creazioni, una Maserati spider..

Pag. 252 - Formato 29 x 29 cm - Copertina Cartonata - Testi in italiano ed inglese

TROFEI**Autobianchi A112 Abarth 70 HP - Fiat Uno - Fiat Cinquecento** € 40**Gian Dell'Erba**

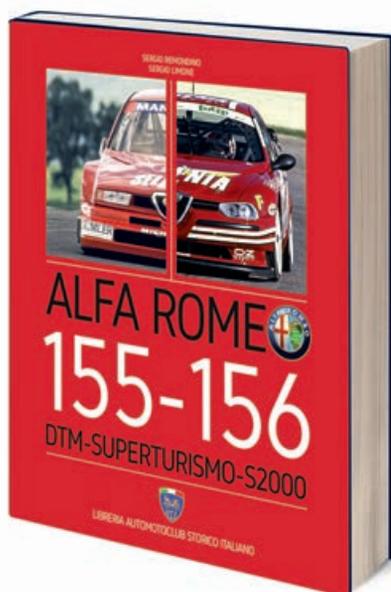
Il trionfo di Sandro Munari e Mario Mannucci al Rallye di Montecarlo del 1972 con la Lancia Fulvia Coupé HF 1.6 rese popolari i rally in Italia; questo successo ispirò numerosi giovani, portando alla crescita della specialità e alla professionalizzazione con squadre ufficiali nel campionato mondiale. Per rendere accessibile il professionismo, Cesare Fiorio introdusse nel 1977 il campionato monomarca Autobianchi A112 Abarth 70 HP, seguito da altri trofei dedicati a vetture Fiat come la Uno 70, Uno Turbo e Cinquecento. Il libro di Gian dell'Erba, che seguì personalmente in qualità di addetto stampa molti di questi campionati, narra la storia di queste competizioni, con foto spettacolari e dettagli sulle carriere dei campioni emergenti.

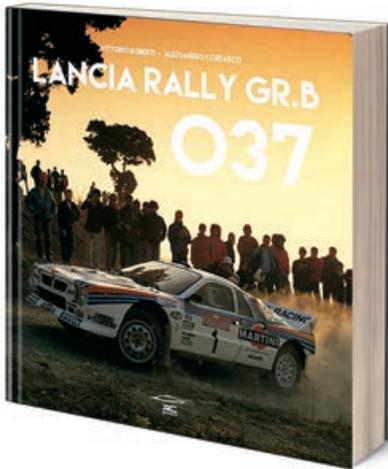
Pag. 240 - Formato 24 x 26 cm - Brossura - Foto e immagini a colori e b/n - Testo in italiano

**ALFA ROMEO 155-156****Dtm - Superturismo - S2000****€ 54****Sergio Remondino e Sergio Limone**

La Casa del Biscione ha scritto pagine indimenticabili nella storia dell'automobilismo e questo libro rievoca i trionfi conseguiti dalle 155 e 156 nelle corse per vetture Turismo dal '92 al 2007. Un'età dell'oro iniziata con la 155 GTA e il suo successo nel DTM, il Campionato Turismo Tedesco vinto al primo tentativo nel '93, e i seguenti trionfi nel BTCC, il Campionato Turismo Inglese '94, oltre che in tante altre occasioni. Dal '98 è toccato all'erede 156 continuare la striscia di successi, allungata sino al 2007 e condita da numerosi titoli e vittorie nei Campionati Superturismo, Europeo e Wtcc, il Mondiale di categoria. L'avventura è raccontata da Sergio Remondino, storica firma di Autosprint, e Sergio Limone, progettista di gran parte delle vetture descritte, oltre che da testimonianze di molti protagonisti e da immagini e disegni inediti.

Pag. 256 - Formato 24 x 30 cm - Copertina cartonata - 187 fotografie a colori e b/n e 80 disegni - Testi in italiano e inglese





LANCIA RALLY GR. B 037

€ 95

Vittorio Roberti e Alessandro Cordasco

La Lancia Rally 037 è uno dei veicoli del Gruppo B più leggendari e di successo. La Lancia perfezionata con trazione posteriore sfidò a lungo i nuovi veicoli a trazione integrale. Piloti come Walter Röhrl, Markku Alén e Henri Toivonen e le loro vittorie al Rally di Monte Carlo, al Tour de Corse, all'Acropoli e al Sanremo sono indimenticabili e indimenticabili. Questo libro di 512 pagine è una straordinaria analisi della tecnologia e della storia dello sviluppo di questo modello. Oltre alle foto degli eventi e dei test drive, contiene documenti originali e disegni tecnici, dai primi schizzi fino alle recenti versioni J1 ed ibrida, e esclusivi grafici generati al computer di dettagli e modifiche. L'opera definitiva sulla vettura apice dell'evoluzione due ruote motrici nella massima categoria del mondiale rally

Pag. 512 - Formato 24 x 27 cm - Copertina cartonata - 350 foto e 150 illustrazioni
Testi in italiano e inglese

GIORGIO PIANTA Una vita per le corse

€ 29

Sergio Limone e Luca Gastaldi

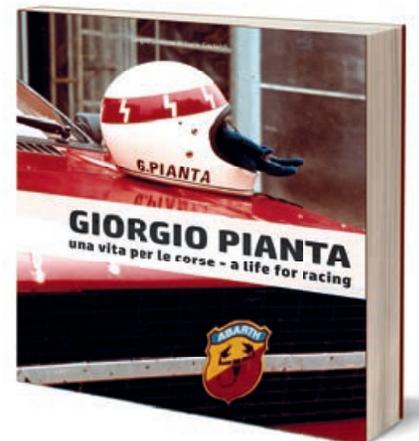
Giorgio Pianta ha dedicato tutta la sua vita all'automobilismo. Debutta come pilota nel 1955, per affrontare - e vincere - competizioni di ogni genere al volante delle vetture più diverse (dalla Prinz alla Williams F1).

Personaggio poliedrico e complesso, prosegue la sua carriera come collaudatore Abarth e infine come team manager Alfa Romeo.

Questo volume ripercorre, anno dopo anno, la storia di Giorgio Pianta, con i suoi successi e le sue sconfitte.

A completare il suo ritratto, poi, le testimonianze di chi ha avuto Giorgio come collega, direttore sportivo, manager, amico, marito e padre.

Pag. 240 - Formato 21 x 24 - Brossura con alette - 294 foto (b.n. e colori) - Italiano e inglese



UN GIORNO VINCEREMO

€ 20

La storia di Honda e il suo assalto al Campionato del mondo con le NR500 e NS500

Yoko Togashi

Il racconto di un clamoroso insuccesso, quello di una quattro tempi da corsa che voleva imporsi in un'epoca dominata dalle due tempi, narrato coi toni dell'epopea da un'appassionata che ha potuto seguire da vicino ogni fase di un sogno che agli occhi degli occidentali appariva tanto improbabile quanto masochista. Presenza discreta e osservatrice di una squadra in cui non ha mai smesso di credere, Yoko sottolinea valori umani come coraggio, determinazione, lucida follia e amore per il rischio. La storia delle Honda NR500 e NS500 è la storia di una comunità di ingegneri, team-manager, tecnici e meccanici che ha fatto del proprio lavoro un ideale, dove le mete da raggiungere sono i nostri sogni che, in quanto sogni, dovrebbero motivare l'esistenza di ogni individuo.

Pag. 288 - Formato 14 x 21 - Brossura con alette - Italiano





INDIANA JONES

LE CORSE SCATENATE
DI INDIANAPOLIS.

di Danilo Castellarin

Parnelli e J.C. Agajanian dopo la vittoria
a Indy nel 1963.

Quando me lo trovai fronte, a Goodwood, lui capì subito che ero italiano perché stavo parlando con Brian Redman dei suoi anni alla Ferrari. Si avvicinò, abbassò di qualche centimetro la cerniera del giubbotto e con l'indice mi mostrò la scritta che troneggiava sulla sua t-shirt bianca: "Ford wins Ferrari", "Ford vince Ferrari". Poi giù a ridere.

Era un tipo così Rufus Parnelli Jones, nato in Arkansas il 12 agosto 1933, nel segno del Leone, schietto e provocatore, un vero attaccabrighe made in Usa. Se n'è andato il 4 giugno a quasi 91 anni, portandosi via l'epoca della 'Grande Sfida' fra Europa e Usa. Negli anni Sessanta e Settanta Parnelli Jones fu il simbolo dei drivers americani. Vincitore a Indianapolis, sfidò in carriera gente del calibro di Jim Clark, Graham Hill, A.J. Foyt, Dan Gurney prima di diventare lui stesso costruttore e team manager di F1 dove fu il patròn di Mario Andretti nel 1974, 1975 e inizio 1976.

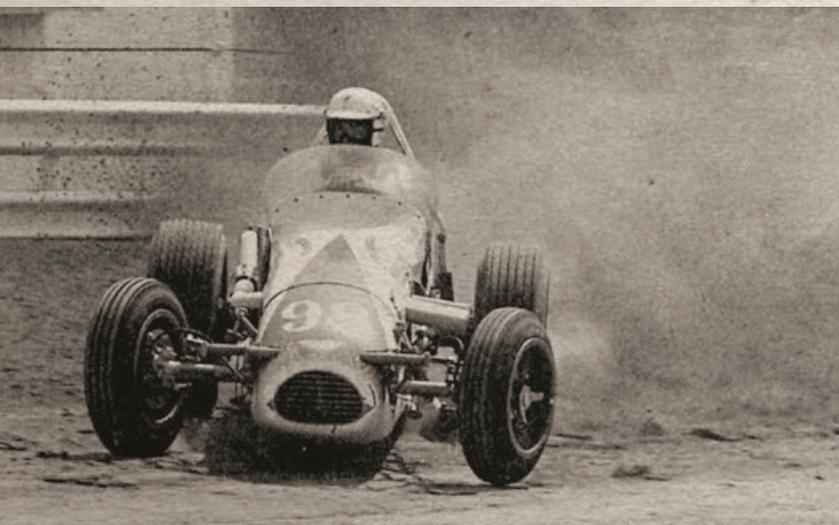
Biondo, capelli a spazzola, faccia da marine. Cosa chiedere di più all'immaginario collettivo per rappresentare il pilota vincente americano nei magici Sixties? Per almeno vent'anni dire Parnelli Jones voleva dire America. Quella nazione grande, accogliente, sorridente degli anni Sessanta, quella che sapeva reagire alle mazzate inferte ai fratelli John e Robert Kennedy

(Dallas 1963 e Los Angeles 1968), quella che voleva comperare le macchine rosse di Maranello che continuavano a vincere e non potendolo fare decise di batterle (Le Mans 1966).

Più di Foyt, più di Gurney, più di Andretti, Parnelli Jones interpretò quello spirito racing un po' ruvido e ribaldo che si contrapponeva ai più raffinati piloti europei, perlopiù di scuola italiana e britannica. Insomma un vero Indiana Jones, sorriso smagliante, l'aria sicura di chi si piace e muscoli d'acciaio per governare midget e sprint cars, monoposto, speedway, indy, hot road, stock cars, trans-am, can-am, perfino dragsters. Parnelli, classe 1933, diventò in breve sinonimo di corse. Sempre, dovunque, comunque, senza mai tirarsi indietro.

A Indy vinse una sola volta, nel 1963. Non gli bastò. E dominò in tre delle sette edizioni alle quali prese parte quel furioso carosello di scatenati drivers che si rincorrevano nel catino più veloce del mondo, riuscendo sempre a qualificarsi nelle prime due file dello schieramento. Restò al comando in cinque di queste edizioni della gara per un totale di 492 giri, davanti a un branco di lupi scatenati che viaggiavano a medie da capogiro. Sfiò la vittoria nel 1967 con la monoposto a turbina STP di Andy Granatelli prima che il cuscinetto di una ruota cedesse. Dopo quella corsa si ritirò dalle corse Indy. In compenso, vinse

Parnelli Jones in controsterzo. A destra, ecco come finì la corsa a Indy 1964. Parnelli si lancia dalla sua Offy dove il metanolo aveva scatenato un incendio con fiamme invisibili.



con le Can-am, le Trans-am, perfino con i camion. Si aggiudicò il titolo Trans-am nel 1970 e tre titoli Usac consecutivi.

A ottant'anni suonati rispose con entusiasmo alle mie domande. «Non ho mai avuto una guida precisa», confessò, «ma tanto fegato perché quando correvo io vinceva chi non mollava mai. Fu proprio questo stile di guida che mi fruttò la fama di pilota duro. Il guaio è che non avevo pazienza. A volte mi facevo sopraffare da un'aggressività difficile da dominare. Mi saliva dentro una tal voglia di primeggiare, un fuoco sacro per soddisfare il quale avrei voluto dare un giro a tutti gli avversari, fin dalle prime battute della gara. E questo atteggiamento non favorì la mia affermazione perché in corsa non ci vuole solo piede ma anche testa. Solo che questa grande verità si capisce sempre dopo».

Nel 1962 con la Watson-Offy di Agajanian, è in pole position a Indy e abbatte per primo il muro delle 150 miglia orarie di media sul giro. Conduce per quasi 130 giri, poi si rompe un collettore di scarico e questo inconveniente danneggia una tubazione che porta liquido ai freni. «Non fu piacevole trovarsi senza freni a Indianapolis perché va bene che bisognava tenere sempre giù il piede dell'acceleratore, ma di tanto in tanto serviva anche il freno. E quella volta, quando sentii che il piede andava giù nel vuoto e la macchina filava più di prima provai un brivido gelido». Finì al settimo posto, miracolato dalla sorte.

Fu anche uno dei pochi a fare meglio di Jim Clark, nel 1963. «In gara ero in testa e dietro c'era Jim. Colin Chapman fece un grande baruffa in direzione gara perché perdeva un po' d'olio. Voleva mi fermassero con la bandiera nera. Facile capire che voleva favorire il suo protetto, Jim Clark...».

Ma la perdita dell'olio dalla sua macchina c'era o non c'era? «Beh, sì che c'era, ma un po' d'olio in pista non ha mai fatto male a nessuno.



In alto, Parnelli Jones e la squadra STP Indy a turbina. Sopra, Mario Andretti su Parnelli F1 al GP di Spagna 1975. Qui a lato, Parnelli Jones durante l'intervista.



Oggi basta un sassolino per sospendere la gara, allora la regola era via andare, non fermarsi mai, anche se vedevi uno che si ribaltava davanti a te, dio quanti ne ho visti. Fortuna che quella volta io non seppi mai che una squalifica pendeva sulla mia testa. Ero primo a Indianapolis, avevo trent'anni e Indy era la gara della vita. Non so se avrei potuto mantenere lo stesso ritmo se avessi saputo che volevano fermarmi. Alla fine non mi squalificarono e vinsi io. E Chapman mi offrì un posto nel suo team di F1. Ma voleva che io fossi il numero due, lo scudiero di Clark. Ed io, all'epoca, non mi sentivo il numero due di nessuno. ■

DALLA 600 ALLA 600

VIAGGIO TRA I MODELLI POPOLARI CHE HANNO FATTO GRANDE LA FIAT DAL DOPOGUERRA. DALLA 600 DEL 1955 A QUELLA ATTUALE PASSANDO PER 127, UNO E PUNTO. L'EVOLUZIONE DELLE AUTO DI SEGMENTO B, IL PIÙ REDDITIZIO PER IL MARCHIO DEL LINGOTTO.

di Matteo Comoglio e Luca Marconetti



Nel mercato automobilistico attuale stare al passo con i tempi è indispensabile e lo è anche saper valorizzare il proprio marchio attraverso la sua storia. Lo sanno bene gli uomini del marketing delle Case che, spesso, cercano legami con il passato. È un fenomeno relativamente recente, nato con la Volkswagen New-Beetle del 1997, la Mini del 2000 e la Fiat 500 del 2007. Oggi questo concetto si è ulteriormente evoluto, come dimostrano Renault R5, di recentissima presentazione e la futura R4.

A volte basta richiamare la storia con il nome. È il caso della nuova Fiat 600, proposta nella sua prima uscita, solo a trazione elettrica (ma ora finalmente c'è anche la versione ibrida). Un modo di mantenere un legame con il passato e ricordare alla clientela la propria storia. La nuova Fiat 600 è inserita nel "Segmento B", ovvero le utilitarie tradizionali di lunghezza inferiore a 4,10 metri. Si tratta di una categoria di vetture nell'ambito del quale la Fiat è sempre stata tra le regine del mercato, dalla Fiat 127 alla Grande Punto. Ma tutto ebbe inizio nell'Europa ferita dalla guerra, quando le auto non erano ancora classificate in segmenti.

Fiat all'epoca è l'azienda nazionale più importante, la prima a pre-

sentare una vettura popolare come la 500 Topolino, rimessa in vendita dopo la fine del conflitto. In realtà, fino a quel momento, nonostante sia uno dei modelli più economici sul mercato globale, la Topolino resta alla portata di pochi, di sicuro non della classe operaia che la produce.

Mentre invece si profilano all'orizzonte i ruggenti anni '50, il motore dell'economia e del benessere sta per mettersi in moto a pieno regime, comincia a esserci lavoro per tutti e gli italiani iniziano a conoscere un nuovo strumento per acquistare chiamato "cambiale" (più o meno come i finanziamenti oggi): moltissime persone potranno finalmente permettersi di acquistare dei beni costosi, pur non avendone l'immediata disponibilità economica. In questo modo, l'automobile non è più un lontanissimo miraggio. Ciò è da sprone per Fiat, finalmente pronta a mettere in campo tutte le sue forze per progettare una vettura economica, affidabile e comoda a un prezzo "popolare": sarà la 600.

Da quel momento in poi, quello delle utilitarie e delle compatte di segmento B, sarà il filone più fortunato e proficuo per Mirafiori, che concentrerà buona parte delle sue forze nello sviluppo proprio di tali vetture, più che di altre, trainando tutto il resto della



gamma e, di volta in volta, riscrivendo i principi del settore. Non è un caso che la 600 sia stata la prima protagonista di un cortometraggio pubblicitario per la TV - creando con quest'ultima un connubio inscindibile, se parliamo di boom economico e di costume - e 127, Uno e Punto tutte e tre vincitrici del prestigioso premio "Auto dell'Anno", nel 1972, 1984 e 1995.

600 (1955-1970)

Messa allo studio nel 1951, la gestazione del nuovo modello è affidata all'ingegner Dante Giacosa, che fin da subito lavora per contenere il peso entro i 450 kg, mantenere i 4 posti e progettare un motore che presenti caratteristiche di buon rendimento, bassi consumi e affidabilità. Nasce così il primo prototipo di quella che sarà la futura "600": interni essenziali con sedili a struttura tubolare, cambio a 3 marce con giunto idraulico e preselettore per evitare il pedale della frizione, motore bicilindrico a V di 150° raffreddato ad aria. La forma rispecchia quella del modello di serie successivo, solo il frontale è leggermente diverso.

Alla fine si opterà per un manuale a 4 marce e per un motore 4 cilindri in linea raffreddato a liquido di 633 cm³: nasce il classico

"Aste e Bilancieri" Tipo 100.000 che, con le opportune modifiche, resterà in produzione per quasi cinquant'anni, equipaggiando tutta la serie delle utilitarie e citycar Fiat, dalla 850 all'ultima Seicento del 1998. Gli interni presentano la climatizzazione integrata, all'epoca assai rara. Le sospensioni sono a ruote indipendenti, sia avanti che dietro con balestra trasversale ancorata alla scocca anteriormente, che funge anche da barra antirullo.

La nuova Fiat 600 viene presentata al Salone di Ginevra del 1955, destando l'interesse di tutti, pubblico e stampa specializzata. La linea è decisamente gradevole, l'abitabilità è per quattro persone e si sfiorano i 100 km/h.

Gli italiani la accolgono entusiasticamente nei concessionari, chi sognando romantiche gite fuori porta, chi la Mille Miglia e chi, finalmente, di andare al lavoro senza prendere freddo e pioggia. Negli anni successivi alla presentazione vengono ben presto alla luce i primi limiti della vettura. Il propulsore, infatti, nonostante sia completamente progettato ex novo, non ha prestazioni esaltanti, pur essendo abbastanza affidabile: i fenomeni di surriscaldamento, soprattutto nell'utilizzo su strade di montagna e nei primi viaggi autostradali, si presenteranno molto presto. ➤



La 600 del nostro servizio è una D del 1967, facente parte della cosiddetta serie semplificata "Fanalona", perché presenta i fari di diametro maggiorato già visti negli USA. L'allestimento perde tutti gli orpelli quali i baffi attorno al fregio sul frontale, ora nuovo, in plastica, più squadrato e tutte le cromature.



Anche gli interni seguono le novità introdotte con la D del 1960: sedili in finta pelle bicolore, strumentazione con fondo scala a 120 km/h.

Le D sono le 600 più utilizzabili e pratiche.

Sotto, i frontali delle due 600 a confronto. La nuova si inserisce sul filone "retro" inaugurato dalla 500 del 2007 e proseguito poi con la più grande 500X, alla quale si affianca.



Dal 1956, col motore n. 132.907, appare un manicotto in gomma per il collegamento diretto testata-pompa dell'acqua, viene potenziato il circuito di raffreddamento e maggiorato il radiatore (dal motore n. 178.383). I carburatori disponibili diventano il Weber 22 DRA1 e il Solex C 22 BICF, la carreggiata posteriore aumenta a 1160 mm. Nel 1957 si potenzia ulteriormente il motore aumentando il rapporto di compressione a 7,5:1 (dal telaio n. 309.394). Il carburatore Weber diventa il 22 IM. Ancora, nel 1959 vi è un aumento di 2 CV, con l'adozione del nuovo carburatore Weber 26 IM, mentre il freno a mano passa dalla trasmissione alle ruote posteriori. Inoltre viene modificato l'impianto elettrico e la dinamo.

Nel 1960 nasce la nuovissima versione "D" (di conseguenza anche il motore assume la sigla 100D.000): l'alesaggio sale da 60 a 62 mm e la corsa è di 63,5 mm. La cilindrata aumenta quindi a 767 cm³, che, grazie al carburatore Weber 28 ICP o Solex PIB2, sviluppa ora 29 CV a 4.800 giri/min. Il rapporto al ponte è più lungo: 8/39 in luogo degli 8/43 della prima serie. Nel complesso il motore è ora decisamente più godibile ed elastico, pronto anche ai bassi regimi e adeguato sotto sforzo. L'avviamento non è più a levetta sul tunnel, ma elettromagnetico. I freni rimangono a tamburo sulle quattro ruote, il cambio a 4 marce con primo rapporto non sincronizzato. Compagnano i pratici deflettori regolabili, aumentano le feritoie per il raffreddamento del motore sul cofano posteriore (36 invece che 30), c'è una nuova strumentazione con fondo scala a 120 km/h. Inoltre l'interno ha la selleria in finta pelle bicolore o, a richiesta, in tessuto. Sostanzialmente la 600 D non subisce alcuna modifica fino al 1964, anno in cui le portiere perdono le cerniere interne e l'apertura "a favore di vento", diventando controvento, come da nuove norme del Codice della strada. Le maniglie e le serrature restano comunque invariate.

Benché continui ad essere definita 600 D, nel 1965 l'utilitaria torinese - che intanto ha raggiunto e superato il milione di esemplari prodotti - riceve un "lifting semplificativo", per non offuscare la nuova Fiat 850 (basata su di essa). Nel frontale spariscono i quattro baffi attorno al fregio centrale e si introduce un nuovo fregio in plastica di forma leggermente più squadrata, ma soprattutto compaiono due proiettori di dimensioni maggiori (per la verità già visti sulla versione per l'esportazione nei mercati USA e Canada) che le varranno il soprannome di "Fanalona". Eliminati i fregi da fiancate, cofano e maniglie; la luce targa diventa in plastica "vedril", lo stesso vale per i fanalini anteriori e posteriori che perdono la base in alluminio. La 600 non smette di avere i suoi estimatori, tanto che rimarrà in produzione fino ai primi mesi del 1970 con 2.695.000 esemplari prodotti.



Gli interni semplici ed essenziali ma ben costruiti. Spazio e luminosità sono i suoi punti forti. La strumentazione della I serie raccolta nel cruscotto dietro il volante, è un piccolo capolavoro di ingegneria. Nelle serie successive diventerà più massiccia e dall'aspetto meno elegante.



La 127 del nostro servizio è del 1973 ed è quindi una prima serie. La linea disegnata da Piò Manzù (sulla quale è intervenuto solo un abbassamento del cofano frontale fra i fari, voluto da Giacosa) è piacevole e compatta, con l'innovativo volume posteriore spiovente e il profilo teso.

127 (1971-1987)

La Fiat 127 è stata una di quelle auto che in molti hanno avuto, usato e sfruttato e su cui hanno vissuto interi pezzi di esistenza portandone con sé un bel ricordo. Una vettura moderna, affidabile, scattante e briosa, spaziosa per una famiglia, perfino iconica, nel suo design, specialmente la Prima serie. Dietro al progetto di questa vettura c'è ancora Dante Giacosa, il "padre" delle Fiat più famose. Il valente ingegnere torinese ci crede fermamente, nella sua modernità e avanguardia a partire dalla sua collocazione sul mercato. Se la 600, che ha fatto della compattezza abbinata all'abitabilità per 4 persone il suo punto di forza, non sarà in realtà sostituita dalla 850 ma, di fatto, dalla 128 (anch'essa Auto dell'Anno, nel 1970, la prima Fiat ad ottenerlo), più grande e costosa, rendendosi quindi necessario un modello dalle dimensioni più ridotte ma anche dall'aspetto più fresco e innovativo, tanto che affiderà subito lo stile a un giovanissimo designer, Pio Manzù, figlio dello scultore e pittore Giacomo Manzù. Pio fin da subito imprime alla nuova compatta uno stile unico fatto di raccordi fra le superfici e attenzione e cura per ogni singolo dettaglio. Il manichino definitivo del '69, anticipazione di una berlina a due volumi con coda spiovente e linee razionali, seppur ancora con qualche ritocco da fare, convince Giacosa al punto di volerlo presentare al comitato di presidenza così com'è. Pio Manzù ne è entusiasta ma, purtroppo, la vita non sarà generosa con lui: la mattina stessa della presentazione, muore in un incidente con la sua 500 mentre viaggia verso Torino.

Solo dopo mesi Giacosa e Boano recuperano il manichino. L'unica modifica che si ritiene necessaria è l'abbassamento di qualche centimetro del volume del cofano anteriore. Dopo questo ritocco, la forma definitiva viene approvata e inizia così la storia della Fiat 127, dal numero di progetto, conven-

zione all'epoca divenuta consueta al Lingotto (124, 128, ecc...). L'interesse destato da questa nuova automobile alla sua presentazione, nella primavera del 1971, è incredibile: moderna, con ottime prestazioni, un abitacolo comodo per 4/5 persone e spazio per i bagagli. La meccanica è finalmente "tutto avanti", chiodo fisso di Giacosa. Il motore non è nuovo, è l'"Aste e Bilancieri" Tipo 100 qui nella versione di 903 cm³ per 47 CV della 850 Sport, però montato davanti e di traverso e quindi opportunamente modificato. La spinge a 140 km/h. Gli interni, seppur essenziali e senza fronzoli, sono pratici, ariosi e luminosi. In pochi anni la 127 diventa la vettura più venduta in Europa, stabilendo un vero record per quel periodo (intanto favorito dal lancio della più rifinita Special del 1975).

Le serie successive perderanno le caratteristiche peculiari della capostipite nata dalla matita del giovane Pio Manzù ma rimarranno sempre fedeli al progetto originario: tra il '76 e il '77 la seconda serie - cofano piatto, mascherina incassata, elementi in gomma su paraurti e fiancate - è disponibile con carrozzerie a 3 e 5 porte con portellone (come le spagnole Seat, all'epoca licenziataria Fiat), negli allestimenti C, L e CL e, oltre che col 900, con motore di 1050 cm³ realizzato nello stabilimento latinoamericano di Belo Horizonte, in Brasile, dove la 127 sarà una vera best sellers, con potenze da 50 e, per la pepata versione "Sport 70 HP", da 70 CV. Dal 1981 sarà perfino a gasolio.

A fine dello stesso anno arriva la III serie: frontale ammodernato con grandi fari rettangolari e mascherina a filo carrozzeria, interni più ricchi, versioni allettanti come la Super e la veloce "Sport 75 HP", col 1.3 "Brasile" da 75 CV.

La sua carriera finisce con la versione "unificata" al modello brasiliano del 1983 e uscirà di produzione nel 1987 dopo quasi 6 milioni di unità vendute.

UNO (1983-1995)

19 gennaio 1983. Un Boeing 747 di Alitalia atterra a Orlando pieno di giornalisti. Sono diretti al Kennedy Space Center di Cape Canaveral, dove vengono lanciati i razzi spaziali della NASA e dove, Fiat mostra a loro la nuova compatta di casa, la Uno. Sono tanti gli elementi che ci fanno capire che, questo modello, per il Lingotto è, per dirla nel linguaggio del poker, un "all in", o la va o la spacca: 1000 miliardi di lire di investimento - il più alto mai fatto da Fiat - la fantasmagorica presentazione, il nome - che richiama il modello Tipo 1 del 1910 ma anche un nuovo inizio che porta a considerare definitivamente alle spalle un decennio burrascoso e difficile - ma soprattutto la meccanica all'avanguardia e un design incredibilmente affascinante per una utilitaria ma non fine a sé stesso, anzi, un plus che ne avrebbe fatto una delle vetture più piacevoli, equilibrate e azzeccate del suo periodo, tanto da replicare, nel 1984, l'ambito Premio "Auto dell'Anno" che era già stato della 127 12 anni prima.

Linea a due volumi morbidi e smussati, fiancate pulite, vetri enormi e curvi, portiere senza gocciolatoi, portellone in materiale plastico, muso lineare a sviluppo orizzontale con la moderna calandra che presenta al centro le 5 barre inclinate già viste su Panda e i grandi fari, da subito disponibile a 3 o 5 porte, con dimensioni compatte ma anche un abitacolo spaziosissimo, con contenuti da categoria

superiore. L'interno è dominato da una plancia moderna, quasi sconcertante con quei satelliti disposti attorno al quadro strumenti e il "mensolone" a tutta larghezza. Rispetto alla 127 il retrotreno ha sospensioni semi-indipendenti più confortevoli ed efficaci.

Per i motori di lancio si attinge al serbatoio Fiat: il 903 cm³ della 127 da 45 CV (Uno 45), il 1116 cm³ da 55 CV della Ritmo 60 (Uno 55) e il 1301 cm³ da 70 CV della Ritmo 70 (Uno 70). Il primo ha solo il cambio a 4 marce, il secondo può averlo anche a 5 (e da maggio '87 pure l'automatico a variazione continua CVT, prodotto dalla olandese Van Doorne, per la Uno 60 "Selecta"), l'ultimo solo a 5. A queste si affianca poi il modello più interessante della gamma, la Uno 45 Super "Energy Saving", come la protagonista del nostro servizio: il 903 cm³ ha l'accensione elettronica, il dispositivo "cut-off" che riduce il regime minimo in fase di rilascio limitando l'arrivo di benzina dal serbatoio; le ruote presentano borchie integrali piatte in plastica specifiche e alla base del parafrangente ci sono "aletto" in plastica nera aerodinamiche; sulla plancia uno strumento combinato funge da econometro e indicatore di consumo istantaneo, mentre una spia suggerisce il passaggio alla marcia più alta. È la risposta dell'azienda alla crisi petrolifera e alla sempre più pressante necessità di ridurre consumi ed emissioni, anche nelle piccole cilindrato. In estate arriverà la Uno Diesel (il 1301 cm³ da



La Uno E.S. è la "novità nella novità" al lancio della gamma Uno: il suo 903 cm³ ad "Aste e Bilancieri" da 45 CV è dotato di accensione elettronica e cut-off. L'esemplare del nostro servizio è del 1984. Al lancio la Uno rivoluziona i concetti del segmento B con degli interni sconcertanti quanto innovativi: strumentazione con i caratteristici satelliti, comandi secondari raggruppati al centro, ampio tascone superiore. La E.S. presenta lo strumento combinato econometro/indicatore di consumo istantaneo. La E.S. poi presenta accorgimenti aerodinamici come le alette in plastica alla base del parafrangente e le borchie ruota integrali piatte.



45 CV della 127). Per tutte oltre all'allestimento base, è disponibile il più ricco Super: poggiatesta di serie, interni in tessuto, borchie ruota semi-integrali. Il suo successo istantaneo è garantito da una campagna marketing senza precedenti, della quale fanno parte le caratteristiche vignette realizzate da Giorgio Forattini, nelle quali la Uno diventa tanti elefantini con 4 ruote e per le quali si formulano perfino neologismi come "scattosa", "risparmiosa", "comodosa" e "sciccosa": alla stampa specializzata non piaceranno, al pubblico tantissimo.

A livello motoristico però, il momento spartiacque è il 1985, che vede l'introduzione del motore F.I.R.E. (Fully Integrated Robotized Engine) ad albero a camme in testa di 999 cm³ da 45 CV (che fa sparire la E.S. e relega il 903 alla base "Uno Sting" del '86) e, soprattutto della velocissima Uno Turbo i.e.: il 1301 cm³ della 70 è sovralimentato tramite un turbocompressore IHI, accensione e gestione dell'iniezione elettronica sono integrate nella centralina Marelli Microplex, gli iniettori sono elettromagnetici e raffreddanti. Così equipaggiata, la potenza sale a 105 CV che, abbinati a sospensioni più rigide, impianto frenante potenziato e cerchi in lega con pneumatici ribassati, permettono alla Uno di toccare i 200 km/h. Pochi e sobri dettagli permettono di distinguerla da una sorella "normale": spoiler sul portellone e alla base dei paraurti, interni sportivi con mo-

quette rossa e strumentazione a ben 7 elementi e, solo a richiesta, bande laterali adesive con scritta "Turbo i.e.". Verrà resa disponibile anche con un ABS ante-litteram, l'Antiskid. Sognata da tutti i giovani dell'epoca, sarà icona del suo tempo come poche altre vetture e si contenderà l'ambito scettro di "piccola bomba" con rivali del calibro di Renault R5 GT Turbo e Peugeot 205 GTI. Con l'occasione il 1.1 ha 58 CV (Uno 60) mentre, alla già disponibile ricca versione SX (fendinebbia, borchie ruota integrali, cambio a 5 marce e passaruota), si unisce la ancor più lussuosa SL: interni in tweed, vetri atermici, alzacristalli elettrici e, a richiesta, perfino la strumentazione digitale. Nel 1986 arriva un altro mito, la Uno 70 Turbodiesel, con un 1367 cm³ derivato dal 1.9 di Ritmo e Regata erogante 70 CV, nel 1987 il 1498 cm³ a iniezione elettronica (Uno 75 i.e.), inizialmente disponibile solo per l'estero poi anche in Italia.

Nel 1989 è ora della seconda serie. L'estetica è totalmente rinnovata e riprende quella della Tipo, la nuova media di segmento C che ha sostituito la Ritmo: le linee sono in generale più morbide e smussate, il muso è spiovente e affilato, la calandra ha ora 4 elementi e la scritta Fiat, paraurti, portellone e fari sono di nuovo disegno. Le modifiche agli interni sono radicali: scomparsi i satelliti attorno al cruscotto, ora i comandi sono raggruppati in una plancia centrale di facile utilizzo e totale ergonomia. ➤

La Punto viene presentata a fine estate 1993. L'allestimento ELX - come l'esemplare del nostro servizio, abbinato al motore 1242 cm³ iniezione Multipoint da 75 CV - è il più completo al lancio, dotato di paraurti in tinta, gomme maggiorate, interni in velluto.

Fra gli elementi maggiormente apprezzati della matita di Giugiaro per la Punto, ci sono i fanali posteriori che partono dal tetto e concludono a metà fiancata.

I modernissimi interni della Punto, dotati di accessori di categoria superiore (come, in questo caso, il condizionatore d'aria, raro ma sempre disponibile sulla Punto) e con tocchi raffinati quali la selleria in velluto studiata insieme al produttore tessile Loro Piana.





La 600e è il nuovo “baby” crossover di casa Fiat. Nato su una piattaforma condivisa con i marchi ex PSA ora in orbita Stellantis, si fa riconoscere per l'aspetto piacevole e sbarazzino e per le ruote alte. Gli interni innovativi e tecnologici della 600e riprendono lo stile essenziale e hi-tech inaugurato con la 500e pochi anni fa. I curati sedili in pelle ecologia bianca con i bei dettagli turchesi del ricco allestimento La Prima. Il modello da noi provato è totalmente elettrico (156 CV, 260 Nm di coppia, batteria da 50,8 Kw/H, 400 km di autonomia) ma oggi è disponibile anche col pratico e brioso 1.2 tre cilindri da 100 CV mild hybrid.



Per i motori: ora anche il 1.1 è Fire (è il 1108 cm³ della Tipo), le 70 sono solo a iniezione e hanno cilindrata aumentata a 1372 cm³, anche per la Turbo i.e., che ora ha 116 CV (111 per la catalizzata), alle 45D e 70TD si aggiunge il 1.7 aspirato da 60 CV della 60D. “Sting” poi “Trend” hanno ancora il 903 “Aste e Bilancieri”.

Nel 1993 la gamma ha le denominazioni della cilindrata (1.0, 1.1, 1.4, 1.5 Selecta) mentre la Turbo è diventata “Racing”. Fra gli accessori si può avere il condizionatore d'aria. Le ultime Uno escono dalle linee nell'ottobre del 1995.

Con la Uno la Fiat diventa il primo produttore automobilistico in Europa e il quinto nel mondo, venendo prodotta in stabilimenti sparsi in tutti i continenti. Sono 6 milioni gli esemplari prodotti in circa 12 anni di produzione.

PUNTO I SERIE (1993-1999)

Raccogliere l'eredità di una macchina che ha sovvertito le sorti di un'azienda riportandola sul mercato con un prodotto competitivo e all'avanguardia come la Uno, è sempre un'operazione rischiosa. Ma Paolo Cantarella, che ha sostituito sia Cesare Romiti in qualità di Amministratore Delegato di Fiat Auto, sia Vittorio Ghidella in quella di responsabile del Settore Auto, non solo guiderà il team di tecnici alle sue direttive in un progetto, il “176”, vincente ma riu-

scirà persino a proporre un modello che, senza stravolgerli, amplificherà e ottimizzerà i punti forti della Uno. Stiamo parlando della Punto, presentata a Stampa e pubblico tra l'agosto e il settembre (Salone di Francoforte) del 1993, poco più di 10 anni dopo la Uno: più grande, più confortevole e più luminosa, nel 1995 viene incoronata “Auto dell'Anno” e dal 1994 al 1997 registra uno straordinario apprezzamento di pubblico. Per produrla, con un investimento di 5600 miliardi di lire, nasce il nuovo stabilimento di Melfi (PZ) dove si inaugura il concetto di “fabbrica integrata” e che sarà uno dei siti industriali più avanzati del settore.

Disegnata sempre da Giugiaro, è in grado di far invecchiare qualsiasi modello concorrente al primo sguardo: niente spigoli, niente tagli netti, le linee sono raccordate, equilibrate e il disegno d'insieme è compatto e modernissimo, con elementi che catturano l'occhio come i fari posteriori che occupano tutto l'angolo tra fiancata e baule e le ampie prese d'aria sul paraurti anteriore, mentre il cofano è privo di feritoie. Ergonomici e razionali gli interni, equipaggiabili con accessori da categoria ben superiore: chiusura centralizzata con telecomando, vetri e specchietti elettrici, climatizzatore, autoradio integrata con comandi al volante, airbag frontali.

Al lancio è disponibile subito a 3 o 5 porte, in 6 allestimenti, 14 colori ma, soprattutto, 6 motorizzazioni: 1108 cm³ da 55 CV (Punto 55),

1242 cm³ a iniezione Single Point da 60 CV (Punto 60) e a iniezione Multipoint da 75 CV (Punto 75), questi tutti dell'innovativa "serie Fire"; seguono poi un 1581 cm³ da 90 CV (Punto 90) e il prestazionale 1372 cm³ da 133 CV (poi 136) sovralimentato dell'iconica Punto GT (solo 3 porte). I benzina sono tutti catalizzati. Completa l'opera un turbodiesel, il 1698 cm³ da 72 CV della Punto TD (poi TD70).

Sospensioni anteriori tipo McPherson e sospensioni posteriori a bracci oscillanti, freni anteriori a disco (sulla GT tutti a disco, anteriori autoventilanti), cambi manuali a 5 o 6 marce (versione 55 "6 Speed") o automatico a variazione continua ECVT ("Selecta").

L'allestimento S è disponibile per le Punto 55, 60 e TD. Quello superiore SX - che introduce ruote da 14", retrovisore esterno destro, sedile posteriore sdoppiato, vetri elettrici e chiusura centralizzata - per 55, 75, 90 e TD, il top di gamma ELX - che all'allestimento SX aggiunge i paraurti in tinta carrozzeria, le gomme maggiorate 175/60 e l'idroguida (su 90 e TD) - per 75 (come la protagonista del nostro servizio), 90 e TD.

Fin dal lancio poi, la gamma è arricchita da una versione inedita e sbarazzina, la cabriolet disegnata da Giugiaro ma prodotta negli stabilimenti Bertone di Grugliasco: disponibile con il 1.2 (60 S) o il 1.6 (90 ELX), presenta 4 comodi posti con la possibilità di viaggiare col vento tra i capelli o sotto una robusta capote in tela che può essere anche elettrica (di serie su ELX). Sarà una delle vetture scoperte più pratiche ed economiche sul mercato e incasserà un discreto successo, oltre a essere l'unica utilitaria Fiat dell'epoca moderna ad avere una versione en plein air.

Nel 1994 è la volta del 1.7 diesel aspirato da 57 CV (che nel 1997 sarà sostituito da un'unità turbodiesel da 60 CV, la TD60), nel 1995 della ben più briosa Sporting, versione sportiva solo a 3 porte dotata del motore a benzina aspirato 1.6 della 90.

Nel 1997 è invece ora dei primi interventi estetici e di una rinfrescata alla gamma, con l'introduzione di nuove tinte e tessuti interni, che porteranno a ben 29 le varianti di allestimento disponibili. A maggio dello stesso anno, il 1.6 a 2 valvole per cilindro viene sostituito dal moderno e brillante Fire 1.2 16v da 85 CV (per ELX, Sporting e Cabrio ELX).

Nel 1998, con sui tavoli tecnici la Punto II serie "Progetto 188" al rush finale (verrà presentata a luglio 1999, in occasione del centenario

del Marchio), la gamma viene rinnovata e ringiovanita per l'ultimo anno di produzione con gli allestimenti Sole, Star e Stile. Il primo, per Punto 55 e TD60, corrisponde al precedente S; il secondo, per Punto 60 e TD60, si basa sul SX ma è arricchito da dotazioni particolarmente allettanti come il climatizzatore, la chiusura centralizzata e le barre paracolpi laterali; il terzo per 85 16v e TD70, è il più completo. Confermate Sporting, GT e Cabrio, riviste i pochi dettagli.

In totale, la prima serie verrà prodotta in circa 3.400.000 unità negli stabilimenti Fiat di Mirafiori (Torino), Termini Imerese (Palermo), Melfi (Potenza) e Tychy (Polonia).

600e

In seguito al successo delle Panda a 5 porte e della gamma 500, Fiat ha deciso di interrompere la presenza nel segmento B tradizionale con la Grande Punto, presentata nel 2005 e uscita di scena nel 2018. Oggi, in seguito alla fusione con il gruppo francese PSA e la nascita di Stellantis, che ha portato in dotazione una ricca gamma di piattaforme, il Lingotto torna in quel mercato con una crossover compatta a dall'aspetto dinamico e piacevole, la 600. Il nome, che richiama la vettura anticipatrice del segmento B, cela un'auto moderna e dalle doti trasversali, adatta cioè alla città come alle gite fuoriporta, con un abitacolo comodo per 4/5 persone e un ampio bagagliaio nonostante le dimensioni contenute (417 cm): come le sue antenate, insomma. Presentata l'anno scorso nella sola versione elettrica 600e, come quella del nostro servizio, (motore da 156 CV e 260 Nm di coppia, batteria da 50,8 Kw/H, 400 km di autonomia) è oggi disponibile anche col pratico e brioso 1.2 tre cilindri da 100 CV mild hybrid. Oltre al confort e alle finiture di buon livello (belli i sedili in pelle ecologica chiara con inserti e cuciture turchese della versione La Prima), specialmente in questa versione "a batterie", va rivelata un'agilità e una praticità di utilizzo notevoli, il tutto abbinato a sicurezza e tenuta. Moderna e tecnologica la plancia (la nostra aveva lo schermo per l'infotainment da 10,3"), che si ispira alla 500e e alla più grande 500X. Belle le ruote in lega da 18" (solo su La Prima). Piccola curiosità: la nuova 600 inaugura l'inedita filosofia di Fiat di non fare più vetture di colore grigio... lo scintillante Arancio Sole del modello che abbiamo provato, lo dimostra perfettamente. ■



Fra i punti forti delle compatte Fiat c'è sempre stata l'attenzione allo spazio per i bagagli a fronte di dimensioni contenute. La 127 I serie ha ancora il bauletto (solo più avanti riceverà il pratico portellone delle Seat 127 spagnole), la Uno un portellone in materiale plastico, la Punto uno più semplice e raccordato.

Un ringraziamento a Domenico Diaferia, Stefano Sterpone, Tommaso Bruno e Luca Gastaldi.

LA 12 HP APRE ALLA FIAT la strada del successo

IL RESTAURO DELLA FIAT 12 HP DEL MAUTO E LA SUA PARTECIPAZIONE ALLA RIEVOCAZIONE DELLA CORSA PIOMBINO-LIVORNO, ORGANIZZATA DAL CLUB IL GARAGE DEL TEMPO DI CECINA, OFFRONO L'OPPORTUNITÀ DI RICORDARE QUESTA IMPORTANTE AUTOMOBILE, LA PRIMA DELLA CASA TORINESE COSTRUITA CON UN MOTORE A QUATTRO CILINDRI.

di Davide Lorenzone e Lorenzo Morello



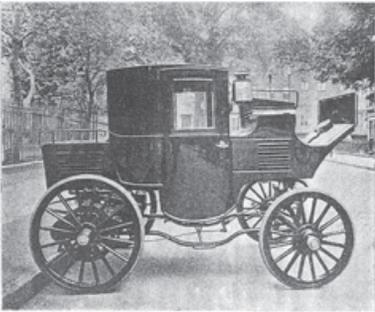
L'AUTOMOBILE
RIVISTA DELLA LOCOMOZIONE MECCANICA ED INDUSTRIE AFFINI
Organo Ufficiale del Club Automobilisti d'Italia (Torino)

Un numero Cost. 20 Arretrate Cost. 50
ITALIA: ANNO I. 6 - Si pubblica il 1° ed il 15 d'ogni mese - UNIONE POSTALE: ANNO Fv. 10

Directori: Ing. A. FACCOLI - Avv. C. GORLA GATTI - Direzione: Via Corte d'Appello, N. 2, Torino.
Amministratore: Elio Praxelli e C. - Piazza Sallustiana.

SOMMARIO. - Fabbrica Italiana di Automobili. - The Riker Electric Motor Company. - Sulle Automobili. In: U. BIANCHI. - La "Veilurella Oro e Marchand". - Esposizione di Filadelfia. - Esposizione d'Automobili alle Tuileries. - Esposizione Umbra in Perugia. - Feste Agostine a Piacenza. - Corsa, Esposizione e Concorso di dirigibilità a Bergamo. - Femenilità e maschia? - Concorso a premio. - Il Criterium delle Motociclette. - Notizie sparse. - Bibliografia.

THE RIKER ELECTRIC MOTOR COMPANY



Brevetato a Paris 1899

Fabbrica Italiana di Automobili.
La Società industriale per la fabbricazione ed il commercio delle automobili in Italia, che presentiamo nel nostro ultimo numero, si è definitivamente costituita con atto 11 luglio corrente rogato Torretta.
Assume la forma di Società Anonima, col capitale di L. 800,000 diviso in 4000 azioni da L. 200 ciascuna, e stabilì la sua sede in Torino. Lo stabilimento sarà impiantato secondo i migliori sistemi moderni adottando quanto v'ha di meglio in materia di macchine utensili, poiché la Società si propone di curare meticolosamente la fabbricazione dei suoi prodotti in modo da ottenere la massima precisione, robustezza ed eleganza.

Motocicli - " **PERFECTA** " - Motocicli
Garanzia assoluta - Massima velocità - Semplicità di costruzione
TORINO - BENDER & MARTINY - MILANO

La copertina de *L'Automobile* del 15 luglio 1899 riporta, accanto all'annuncio della fondazione della FIAT, una nuovissima auto elettrica americana della Riker.

I primi anni della FIAT furono tutt'altro che facili; d'altra parte, tanto migliori non avrebbero potuto essere, considerando la novità del prodotto e l'inesperienza in campo industriale dei suoi fondatori o di chiunque altro si fosse accinto a quel tempo a una simile impresa. I torinesi di fine Ottocento, per affinità culturale e posizione geografica, vedevano nella Francia il principale punto di riferimento in campo industriale. Inoltre, i contatti e gli scambi commerciali con questo paese erano stati resi semplici dal tunnel ferroviario del Frejus, voluto da Cavour e operativo già dal 1871. In questo contesto, le Esposizioni Universali di Parigi del 1889 e del 1900 poterono assumere un ruolo importante nel far conoscere i motori a scoppio e le automobili ai torinesi più abbienti. Dal 1898, si stampava a Torino anche *L'Automobile*, la prima rivista italiana di questo settore, organo ufficiale del Club Automobilisti d'Italia, costituito a Torino con un nome che non nascondeva le proprie ambizioni; il Club riuniva allora una ventina di proprietari di automobili.



La copertina del numero del 15 luglio 1899 oltre a presentare, come consueto, uno degli ultimi modelli e discutere di argomenti connessi con l'uso del nuovo mezzo di trasporto, dava notizia della fondazione della FIAT, che si proponeva di costruire automobili in Italia con criteri industriali.

Non erano le prime automobili torinesi, perché Michele Lanza, già nel 1885, aveva costruito una Wagonnette, ma pareva considerare l'automobile più un hobby personale che un possibile prodotto delle sue industrie, dedicate alla fabbricazione di candele e saponi. Con maggior determinazione, Giovanni Battista Ceirano, costruttore di biciclette col marchio Welleyes, aveva realizzato nella sua piccola fabbrica, la 3 ½ HP, una *vetturina*, come allora erano definite le auto di peso inferiore a 400 kg, che pose sul mercato nell'aprile 1899 al prezzo di circa 5.000 lire.

Il progettista della Welleyes 3 ½ HP era Aristide Faccioli, nato a

Bologna nel 1848, laureato al Politecnico di Torino, anche direttore de *L'Automobile*. Già dal 1883, conduceva in proprio numerosi studi sui motori termici e sulle loro applicazioni. L'ultimo dei suoi numerosi brevetti riguardava un motore per automobile, in cui proponeva nuovi sistemi di equilibratura, di lubrificazione e di protezione delle parti interne dall'ingresso di corpi estranei; anche se non si è certi, questo brevetto fu probabilmente la base su cui sviluppò il progetto del motore della Welleyes.

La 3 ½ HP era un esile quadriciclo, pesante solo 200 kg, con un telaio in tubi ciclistici, ruote a raggi montate su assali rigidi sospesi con balestre, con il motore e il cambio nella parte posteriore.

Il motore bicilindrico raffreddato ad aria s'ispirava a quelli della De Dion-Bouton ma, a differenza di questi, eliminava parte delle vibrazioni con due cilindri con gomiti opposti; ►



Sopra, a sinistra, Giovanni Battista Ceirano e la sua Welleyes del 1899. A destra, un ritratto giovanile dell'ing. Aristide Faccioli. A sinistra, il quadro di Lorenzo Delleani che rappresenta la prima riunione del consiglio di amministrazione della FIAT. A destra, il manifesto pubblicitario della FIAT 3 ½ HP disegnato da Giovanni Battista Carpanetto.

come i motori De Dion-Bouton, aveva l'accensione elettrica alimentata da una pila e un semplice carburatore a superficie, costituito da un recipiente contenente la benzina, in cui la miscela si formava facendolo attraversare dall'aria aspirata dal motore. Aveva un cambio a cinghie a due marce: un regolatore centrifugo operava in modo da far viaggiare la vettura in prima a 7 km/h, con possibilità di superare salite del 14% e in seconda a 32 km/h; velocità inferiori potevano essere ottenute ritardando l'accensione. Contrariamente a cosa si potrebbe oggi pensare, questo tipo di cambio era ritenuto uno dei punti più qualificanti del progetto, perché rendeva superflua la frizione, la cui funzione era sostituita dallo slittamento della cinghia, mentre era messa in tensione da un galoppino mobile. Le poche Welleyes vendute ottennero buoni giudizi dai clienti e destarono l'interesse di alcuni dei futuri fondatori della FIAT che negoziarono

con Ceirano i diritti di opzione per l'acquisto della sua attività. Questi coinvolsero nell'operazione altri soci, per fondare la Fabbrica Italiana di Automobili, con l'obiettivo di produrre almeno cento unità l'anno di questo tipo, acquistando da Ceirano il progetto chiavi in mano e il diritto di assumere le maestranze fino a quel momento coinvolte. La FIAT fu dotata di un capitale di 800.000 Lire, di cui 30.000 furono corrisposte a Ceirano per il citato acquisto. I soci fondatori, che compaiono nel quadro dipinto da Lorenzo Delleani, incaricato di immortalare la riunione del primo consiglio di amministrazione, furono (da sinistra): Luigi Damevino, Roberto Biscaretti di Ruffia, Carlo Racca, Cesare Goria Gatti, Emanuele Cacherano di Bricherasio, Michele Ceriana Mayneri, Giovanni Agnelli, Ludovico Scarfiotti e Alfonso Ferrero di Ventimiglia. Furono eletti presidente Ludovico Scarfiotti, vicepresidente Emanuele Bricherasio, segretario Giovanni Agnelli, e assunti come direttore generale

LA FIAT 12/16HP DEL MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

Il 1902 fu per la Fiat un anno di totale rinnovamento della gamma. Il modello 12/16 HP fu il primo della casa costruttrice torinese ad avere il radiatore tipo Mégevet di forma trapezoidale (a nido d'ape). Fu anche il primo modello Fiat a essere esportato nel mondo. Oltre alle particolarità tecniche di assoluto rilievo, l'esemplare della collezione del MAUTO vanta una raffinata carrozzeria tonneau, realizzata da Alessio a Torino e costituita da una superficie di legno laminato con fibra a vista, protetta da una sola laccatura trasparente, così come si usava per i battelli di maggior pregio. Le poltroncine anteriori sono di tipo baquet, mentre per quelle posteriori la particolarità del modello 12/16 HP era il pannel-

lo centrale dello schienale posteriore amovibile, per dare accesso ai passeggeri, per i quali la salita laterale sarebbe stata ostacolata dalla relativa esiguità del passo dell'autoteleolo e dalla trasmissione a catena. Interessante è anche la storia: acquistato da Ignazio Florio (fratello di Vincenzo Florio, fondatore della Targa siciliana) venne ceduto al pittore Francesco Paolo Michetti in cambio di un dipinto ed ebbe l'onore di essere utilizzato in Abruzzo da Vittorio Emanuele III per raggiungere l'Esposizione Regionale del 1905. Fu per volere del figlio di Michetti, Alessandro, che venne donato al Museo nel 1937 insieme ad altre due vetture di famiglia, entrambe con motore a vapore.

Enrico Marchesi (con uno stipendio di 4.500 Lire l'anno) e come direttore tecnico Aristide Faccioli (con 3.600 lire l'anno); le responsabilità assegnate al direttore tecnico comprendevano non solo la progettazione, ma anche la messa in funzione del nuovo stabilimento, la fabbricazione e l'assistenza delle automobili vendute. Si confrontino gli importi di questi stipendi con i prezzi delle automobili citate in quest'articolo, per comprenderne il valore.

Nell'ottobre 1899 le FIAT non erano ancora in vendita ma già era stata creata e diffusa la loro pubblicità. Tuttavia, l'avviamento della fabbrica non fu molto facile: per arrivare al successo furono necessari circa tre anni e cento automobili di sei modelli diversi, via via migliorati, per risolvere uno ad uno i numerosi inconvenienti incontrati. Questo intervallo di tempo, più che ragionevole anche oggi per l'industrializzazione di un nuovo modello, apparve ai fondatori scandalosamente lungo.

Lo stabilimento di 10.000 m², dei quali 3.000 coperti, fu costruito molto velocemente a Torino, in corso Dante angolo Corso Massimo d'Azeglio, e fu dotato dei macchinari allora più moderni; l'inaugurazione avvenne il 19 marzo 1900, sette mesi dopo la costituzione della società.

Le prime FIAT, ancora chiamate 3 ½ HP, vendute già alla fine del 1899, non erano diverse esteticamente dalla Welleys, ma la loro meccanica era stata completamente riprogettata.

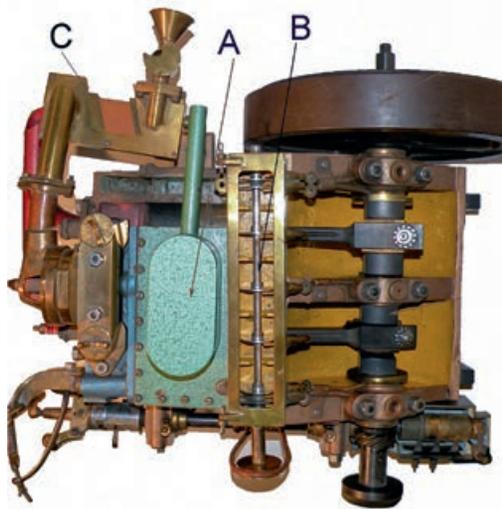
Nella FIAT, il cambio era a ingranaggi e non più a cinghie, il motore era raffreddato ad acqua e non più ad aria, il maggior peso conseguente aveva costretto a adottare ruote di legno e non più a raggi

e un telaio di robusti profilati di ferro e non più di tubi ciclistici. I cambiamenti avevano, inoltre, costretto a sistemare il motore non più trasversalmente alla vettura, con i cilindri verticali, ma longitudinalmente con i cilindri orizzontali.

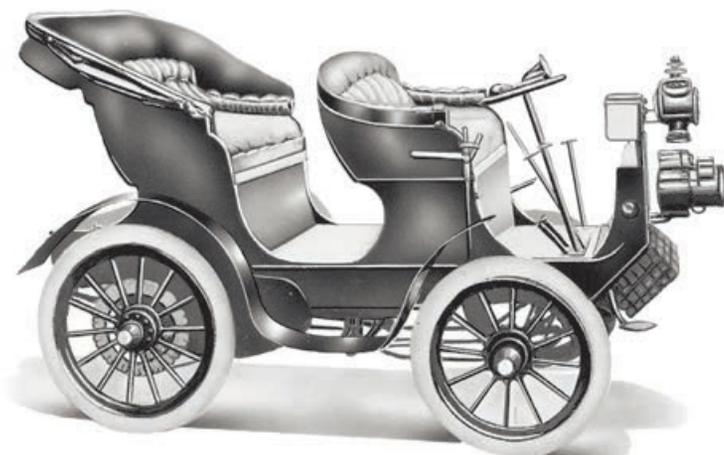
Le cause di questa rivoluzione furono, da un lato, i problemi riscontrati nel raffreddamento ad aria e, dall'altro, un tardivo esame della concorrenza, che mostrò che il tanto apprezzato cambio a cinghia della Welleys era una proprietà brevettuale rivendicata dalla Daimler. Il nuovo cambio, anche se realizzato in affanno, grazie ad originali innesti a ruota libera, superava in altro modo le difficoltà d'uso che si temevano e permise l'introduzione della terza marcia e, successivamente, della retromarcia. Questo cambio fu impiegato in tutte le FIAT fino alla 12 HP.

L'immagine mostra un esemplare da esposizione del nuovo motore, privato del coperchio di protezione. Il raffreddamento ad acqua costrinse a disporre il motore orizzontalmente, per facilitare la raccolta, nel recipiente A, del vapore che si formava a causa della scarsa efficacia dei radiatori allora in uso e della mancanza di una pompa di circolazione.

È anche visibile il dispositivo per la lubrificazione, costituito da un serbatoio B per l'olio, in cui ruotava una serie di dischi, che lo inviavano, per trascinamento, in un certo numero di canalizzazioni. Il vantaggio di questo sistema rispetto a quello originale della Welleys, in cui l'olio era fatto cadere aprendo semplicemente dei rubinetti, era che la caduta iniziava e terminava automaticamente col movimento del motore. ➤



A sinistra, fotografia dall'alto del motore della FIAT 3 ½ HP. A destra, la prima automobile costruita dalla FIAT, la 3 ½ HP del 1899.



La FIAT 6/8 HP del 1900.



La FIAT 8 HP del 1901.



A sinistra, ritratto dell'ing. Giovanni Enrico alla guida di una 12 HP. Sotto, una FIAT 12 HP del 1901, riconoscibile dal radiatore a serpentina.



IL RESTAURO FUNZIONALE

Per commemorare i 125 anni della Fiat che si festeggiano quest'anno, il Museo ha deciso di riportare in vita il modello qui descritto. Il progetto di restauro ha previsto interventi sia sulla meccanica che sulla carrozzeria. La vettura fu donata al Museo in condizioni originali e completa in tutte le sue componenti principali.

Prima di iniziare gli interventi sulla vettura è stata necessaria un'analisi approfondita dei documenti storici presenti nel Centro di Documentazione del Museo e presso il Centro Storico Fiat ai fini di raccogliere più materiale storico possibile, utile a capire alcuni aspetti funzionali e tecnici della meccanica.

Il motore, a 4 cilindri biblocco da 3.768 cm³ - 16 CV a 1.200 giri/min presenta alcune caratteristiche uniche progettate dall'Ingegnere Giovanni Enrico e presenti su questo modello. Enrico si era specializzato nella costruzione di motori e macchine a vapore, entrato in FIAT dovette ricalibrare tutte le sue invenzioni e studi fatti sui motori a vapore su quelli a combustione interna. Il suo genio lo portò a ridisegnare alcuni dettagli dando origine, ad esempio al particolare sistema di lubrificazione del motore che prevedeva l'utilizzo dell'acqua di raffreddamento per spingere l'olio da un serbatoio sul cruscotto, per caduta alle quattro teste di biella. La differenza di peso specifico tra acqua e olio faceva sì che l'acqua, più pesante e fatta entrare nel serbatoio dal basso, spingesse l'olio verso l'alto dove si trovavano gli spilli che regolavano il flusso di mandata dell'olio al carter, un sistema già utilizzato per lubrificare i motori delle macchine a vapore.

Enrico si rese anche conto che bisognava istruire i "neopotentati", e l'unico modo era mediante l'utilizzo di aiuti meccanici nella gestione della vettura durante la marcia; la gestione del pedale dell'acceleratore era affidata ad un regolatore a masse centrifughe inserito all'interno di uno degli ingranaggi della distribuzione che agiva sia sulla valvola a tamburo del carburatore (quindi sulla quantità di miscela da inviare in camera di scoppio) sia sul pedale dell'acceleratore, accelerando automaticamente la vettura e facendo sentire all'autista la necessità di schiacciare il pedale per aumentare la velocità. È stata necessaria la ricostruzione degli ingranaggi della distribuzione, in parte in bronzo ed in parte in materiale composito (bronzo e fibra di legno) perché ormai usurati dal tempo mentre per quanto riguarda i meccanismi è stata necessaria solo una revisione generale.

Un punto qualificante del nuovo motore era dato dall'accensione con magnete a bassa tensione e martelletti, che permetteva di fare a meno della pila. La tensione, a quel tempo,

di qualche centinaio di Volt sarebbe stata insufficiente per generare una scintilla efficace ma gli elettrodi delle candele erano normalmente collegati fra loro dai martelletti. Al momento dell'accensione di un cilindro, una camma apriva i contatti del relativo martelletto; l'aumento di tensione conseguente generava una scintilla di intensità sufficiente, proprio come accade quando stacciamo una spina dalla presa, dimenticandoci di spegnere prima l'utilizzatore che essa alimentava. Questo sistema veniva fornito anche di un apposito regolatore di giri a masse centrifughe che in base ai giri del motore anticipava o ritardava la scintilla in automatico.

Si può intuire che per avere un corretto funzionamento di questi due impianti automatici (regolazione dei giri del motore e accensione), sia stato necessario revisionare completamente gli ingranaggi della distribuzione. Purtroppo, è stato necessario ricostruirli integralmente per evitare che durante l'utilizzo dinamico della vettura, gli ingranaggi originali che presentavano dentature ormai consumate potessero rompersi e creare danni al motore.

Allo stesso tempo, benché i martelletti fossero in discrete condizioni, gli isolamenti non erano più in grado di garantire la loro funzione con possibili scariche durante la marcia, che avrebbero creato non pochi problemi mandando a massa l'intero sistema. È stato quindi necessario ricostruire tutti gli isolamenti in mica, revisionare la bobina e calamitare il magnete. Nell'impianto di raffreddamento, l'Ingegnere Enrico applicò un radiatore a nido d'ape, che migliorava enormemente il potere di raffreddamento del motore. L'impianto era corredato anche di una pompa dell'acqua e di una ventola. Durante le fasi di restauro è stato necessario ricostruire l'albero della girante della pompa, ricostruire completamente l'ingranaggio in materiale composito che prende il moto dagli ingranaggi della distribuzione e lavare a fondo la massa radiante, ancora in buone condizioni.

I lavori più importanti sono stati eseguiti all'interno del cambio, modificato da Enrico per l'aggiunta della quarta e della retromarcia. Benché gli ingranaggi fossero ancora in buone condizioni, così non era per l'albero condotto che presentava usura e parecchie cricche. Per evitare di avere rotture future si è optato per ricostruire l'albero e rifare i cricchetti del sistema che permette il cambio di velocità in presa continua. Un altro elemento importante è il giunto che unisce motore e cambio. Questo elemento doveva essere elastico per unire due parti che potevano non essere perfettamente in linea, visto il telaio in legno. Enrico scelse come materiale il cuoio. Due anelli, cu-

La vettura Fiat appena donata al MAUTO dalla Famiglia Michetti di Francavilla al Mare.



Del progetto originale restavano i due cilindri con manovelle opposte, l'accensione elettrica a pila, il carburatore a superficie C e la disposizione delle valvole di aspirazione e di scarico. Le prime erano aperte automaticamente dalla depressione, le seconde erano comandate da camme, con un sistema di bilancieri e punterie.

Il motore, con alesaggio di 65 mm e corsa di 99 mm, aveva 679 cm³ di cilindrata ed erogava 4,2 CV a 800 giri/min (3 ½ HP era la potenza fiscale). Con questo motore, si produssero nel 1900 otto unità con carrozzeria Duc; la loro velocità massima era 35 km/h; il peso era cresciuto dai 200 kg iniziali a 420 kg.

Il prezzo di vendita fu stabilito in 4.200 Lire, più dello stipendio annuo di chi l'aveva progettata, più del decuplo del prodotto interno lordo italiano pro capite di quegli anni.

La relazione del direttore generale al consiglio di amministrazione dell'ottobre del 1900 riferiva dell'insoddisfazione dei clienti per la costruzione poco accurata delle automobili, che causava numerosi guasti non meglio noti, e dei ritardi nelle consegne. ➤

citi fra loro e bloccati con due ganasce alle estremità rispettivamente del cono della frizione e della puleggia dell'albero primario del cambio. Durante le operazioni di smontaggio ci si è resi conto che il cuoio aveva perso la sua elasticità e quindi la funzione primaria per cui era stato scelto. Per rispettare l'originalità si è ricreato lo stesso giunto elastico con del nuovo cuoio come da progetto originale.

Per quanto riguarda impianto frenante, supporti delle balestre, assali e sterzo, sono stati eliminati i giochi dovuti all'usura mediante imboccolatura delle sedi dei perni, ove necessario, e rifoderate le balestre con corda di iuta imbevuta con una miscela di petrolio e olio per mantenerle lubrificate.

Per quanto riguarda la carrozzeria, la prima fase di intervento ha previsto la realizzazione di test di pulitura nelle aree del telaio, delle ruote e del cofano motore che hanno permesso di identificare una complessa stratificazione dovuta a manutenzioni e rimaneggiamenti, i quali hanno alterato significativamente l'aspetto estetico della vettura dal 1902 ad oggi.

Al fine di condurre un'analisi approfondita del veicolo, sono state eseguite diverse analisi diagnostiche, che, confrontate con le fotografie storiche, la stratigrafia delle vernici e lo studio della vettura stessa, hanno consentito di ricostruire accuratamente la sua storia e di collocare temporalmente i vari interventi di restauro.

Lo strato originale, oggi visibile sulla vettura, è caratterizzato da una vernice ad olio di colore giallo chiaro (identificata tramite analisi FT-IR - Spettroscopia infrarossa in Trasformata di Fourier), contraddistinto da una decorazione a filetti doppi di colore nero/blu (le analisi XRF - fluorescenza a raggi X - hanno individuato la presenza dei pigmenti Blu di Prussia e Nero di Marte). Lo strato, si trova al di sopra di una preparazione di colore nero posta a contatto con il legno di supporto.

La particolarità di questo strato risiede nei filetti, poiché si osserva una decorazione molto raffinata che si estende anche all'interno dei raggi. Inoltre, si riscontra una caratterizzazione delle ruote motrici posteriori, le quali presentano nell'anello esterno una fascia di colore verde-blu. Il primo proprietario è stato la famiglia Florio, originaria della Sicilia, e non è da escludere la possibilità che la decorazione delle ruote presenti similitudini con i tradizionali carri siciliani, noti per la loro ricca ornamentazione.

Al di sopra dello strato originale è stata applicata una vernice trasparente, identificata come resina terpenica tipo copale (analisi FT-IR) che nel corso del tempo ha subito un processo di ingiallimento.

Il primo intervento di restauro è databile al periodo di proprietà della famiglia Michetti (ca. 1905-1937). Esso è caratterizzato da una vernice alchidica di colore giallo, che presenta un tono leggermente più caldo rispetto al precedente, con filetti nero/blu. La distinzione principale tra lo strato originale e la prima ridipintura risiede nella decorazione che risulta composta da un filetto singolo nella parte dei raggi rivolta verso l'esterno ed è assente nella parte interna ai raggi. Inoltre, scompare la differenza di decorazione tra le ruote anteriori e posteriori.

Il secondo intervento è collocabile al momento in cui la vettura è entrata a far parte della collezione del museo nel 1937. In questo caso, l'aspetto estetico non cambia molto, il giallo risulta leggermente più caldo e il filetto più fine. Cambia, invece, la composizione della vernice che vede la presenza di litopone (pigmento di colore bianco).

Con il terzo e ultimo intervento di restauro, l'aspetto estetico della vettura subisce notevoli modifiche. Questo intervento è datato agli anni '50, momento in cui il Museo prepara la collezione al trasferimento nella attuale sede in Corso Unità d'Italia a Torino.

Il telaio assume una tonalità grigio chiaro con filetti marroni, mentre le ruote e il cofano motore divengono marroni con filetti grigi alterandone completamente l'aspetto.

Il presente intervento di restauro ha avuto come obiettivo principale il ripristino della livrea originale della vettura, alla fine dei lavori, una scelta dettata dall'unicità della sua decorazione, caratterizzata in particolare dalla doppia filettatura presente sulle ruote.

Le ruote stesse sono state oggetto di un accurato intervento di restauro volto al recupero dello strato originale. Attraverso una pulitura chimica mirata, condotta con solventi specifici per ogni strato di vernice sovrapposto, sono state rimosse le ridipinture applicate nei precedenti restauri.

Per quanto riguarda il telaio e il cofano motore, a causa del precario stato di conservazione della vernice, non è stato possibile recuperare lo strato originario. Pertanto, per questi elementi si è resa necessaria una riverniciatura. L'intervento di restauro ha seguito un processo rigoroso per garantire la massima fedeltà cromatica e la durata nel tempo. In primo luogo, è stata effettuata un'analisi colorimetrica accurata per individuare la tinta originale. Successivamente, la riverniciatura è stata eseguita con uno smalto opaco sintetico a rapida essiccazione applicato a pennello, al fine di garantire un'ideale resa estetica.



Sopra, da sinistra, lubrificatore idropneumatico, progettato dall'ingegner Enrico.

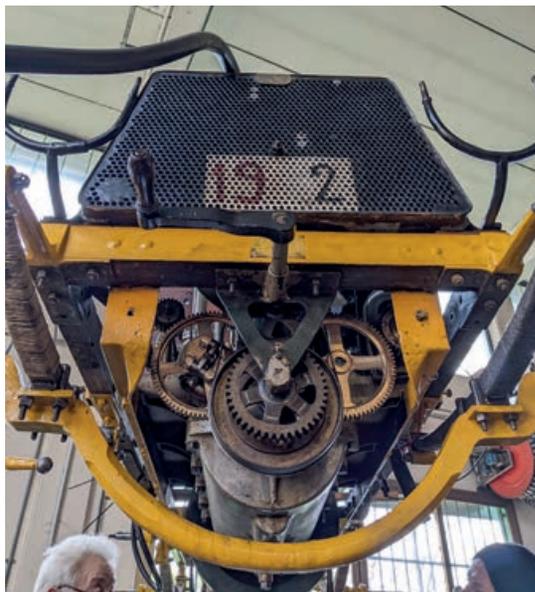
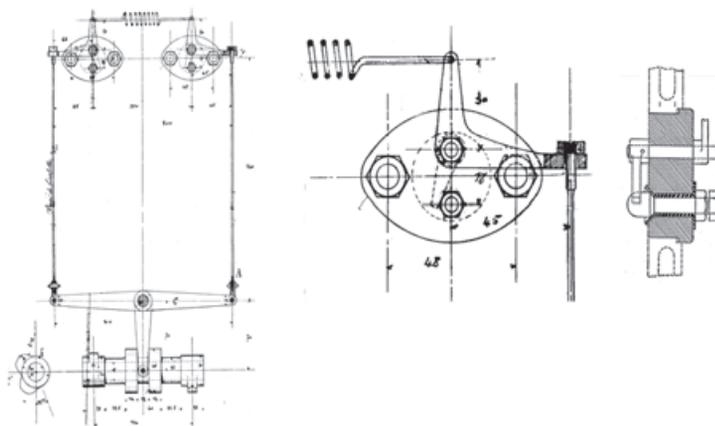
Ingranaggi della distribuzione in bronzo.

Ingranaggi in materiale composito per pompa dell'acqua e magneti.

A destra, disegno dei martelletti di accensione di due cilindri attigui del motore 12 HP.

Sotto, da sinistra, ingranaggi della distribuzione montati sul carter. Il motore, dal lato del sistema di accensione a martelletti. Vista dall'alto del cambio.

Subalare comando accensione Motori 12 HP



Di questi inconvenienti si addossava impietosamente la colpa a Faccioli, che *invece di fare il direttore fa l'operaio*, come fu scritto nel verbale. Infatti, Faccioli continuava a sperimentare in officina sempre modifiche, che eliminassero i molti difetti ancora presenti. Nessuno dei consiglieri aveva apprezzato il fatto che il direttore tecnico, in sei mesi, con un solo collaboratore, aveva, di fatto, progettato una nuova automobile, definito e acquistato il macchinario per lo stabilimento e avviato, anche se con ritardi, la produzione. Oltre alle 3 1/2 HP, furono anche costruite dodici 6/8 HP, con cilindrata aumentata a 1.082 cm³ (alesaggio: 83 mm; corsa: 100 mm) e 10 CV a 800 giri/min. La carrozzeria tipo Milord offriva quattro posti fronte marcia con abitabilità aumentata; il prezzo fu fissato a 6.500 Lire.

Dal continuo lavoro di revisione del progetto iniziale, nacque la 8 HP del 1901, prodotta in 56 esemplari, nella quale il motore fu portato davanti, a tutto vantaggio del suo raffreddamento. La velocità massima dichiarata raggiungeva 45 km/h, con un peso a vuoto di 800 kg; il prezzo fu tuttavia aumentato a 8.500 Lire. Il

motore era simile a quello della 6 HP, modificato con un più efficiente carburatore a getto; il radiatore a serpentina, già presente sulla 6/8 HP, fu reso più efficace dalla sua vicinanza al motore.

Tuttavia, ancora ad aprile del 1901, il consiglio di amministrazione lamentava ritardi nella fabbricazione a cui Faccioli rispondeva giustificandosi con la mancanza di aiuti per svolgere la mole di lavoro necessaria.

Il consiglio pensò di risolvere il problema sottraendogli la responsabilità della fabbricazione, che fu assegnata all'ing. Giovanni Enrico, assunto da Giovanni Agnelli per il nuovo incarico. Nato a Casale nel 1851, anch'egli laureato in ingegneria nel 1882, aveva acquisito esperienze non solo di carattere tecnico ma anche gestionale, lavorando alla costruzione e conduzione d'impianti per la produzione di energia elettrica.

Faccioli, evidentemente, aveva richiesto più collaboratori e non meno responsabilità, e, alquanto seccato per questo sgarbo, si dimise nel maggio del 1901. A questa decisione, contribuì anche il dissidio istauratosi con il nuovo direttore industriale in merito al

modo migliore per eliminare i problemi tecnici residui; Enrico sosteneva la necessità di offrire un motore a quattro cilindri, mentre Faccioli voleva continuare con quello a due; inoltre, Enrico riteneva indispensabile un radiatore a nido d'ape, mentre Faccioli era fedele a quello a serpentina.

Tuttavia, la ragione si dimostrò essere dalla parte di Enrico, perché i ricchissimi clienti, in grado di permettersi un'automobile, apprezzavano particolarmente le prestazioni velocistiche, il confort e l'abitabilità offerti da un motore a quattro cilindri, anche a discapito del prezzo, che sarebbe stato per loro egualmente abbordabile.

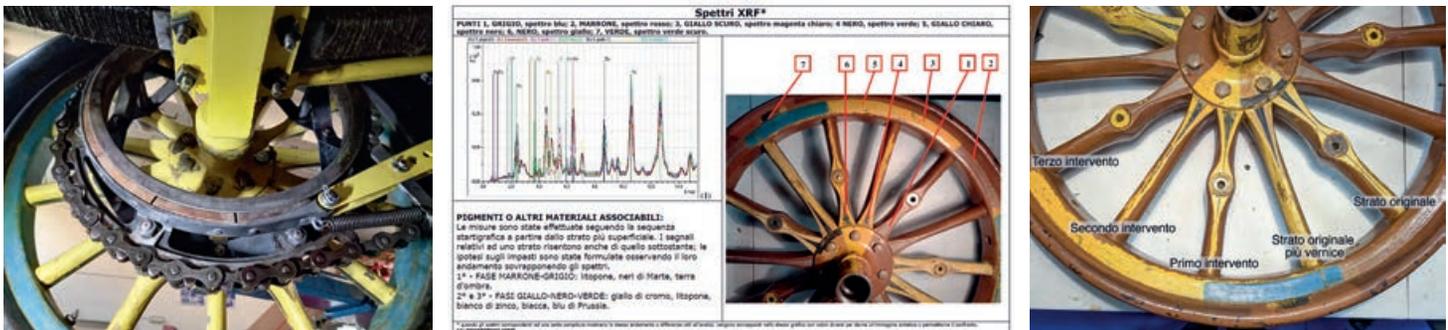
Enrico portò a termine lo studio del motore a quattro cilindri e, per far prima, lo progettò semplicemente unendo su un unico basamento due blocchi bicilindrici della 8 HP.

Pur assumendo anche lui un doppio incarico, riuscì a costruire per il 1901 la prima 12 HP. Che essa fosse stata sviluppata in tutta fretta lo dimostravano non solo il tipo di costruzione del motore ma anche il telaio in legno, quando tutte le auto precedenti avevano avuto un più moderno telaio in profilati.

Il prezzo era salito a 13.500 Lire. L'automobile pesava 1.210 kg ma raggiungeva la velocità di 70 km/h. Poteva montare una carrozzeria Tonneau, indispensabile per aumentare l'abitabilità come richiesto dai clienti. Fu costruita fino al 1902 in 11 esemplari, con gli ultimi dotati del radiatore a nido d'ape Megevet, preferito dal nuovo direttore tecnico.

Fu aggiornato con i nuovi contenuti anche il motore a due cilindri; la carrozzeria della nuova 8 HP era anche più spaziosa, abbastanza simile a quella della 12 HP. Dopo questo modello, prodotto in 27 esemplari, i motori a due cilindri, nel cui numero furono indetentificati ingiustamente i problemi delle prime automobili, furono banditi dalla FIAT fino al 1957.

Il modello successivo, la 16/20 HP del 1903, rappresentava la razionalizzazione industriale dei caratteri della 12 HP, dotandolo di un moderno telaio in acciaio stampato e di un motore da 4.181 cm³ di costruzione più semplice. Il prezzo aumentò a 17.000 Lire, ma ciò non ostante fu la prima FIAT a raggiungere l'obiettivo delle 100 auto prodotte in un anno, ponendo inizio da questa data a livelli produttivi costantemente crescenti. ■



Sopra, da sinistra, particolare del tamburo del freno posteriore con nastro del freno a mano con tasselli in legno. Stratigrafia delle vernici su una ruota posteriore e fluorescenza a raggi X (XRF) delle vernici presenti. Sulla ruota posteriore sono stati via via scoperti i diversi interventi eseguiti. Sotto, la Fiat 12/16 HP durante la rievocazione storica della "Piombino - Livorno".







SPORTIVA ESCLUSIVA

NELLA COSTANTE EVOLUZIONE DELLA PORSCHE 911, C'È STATO UN PERIODO CHE PIÙ DI OGNI ALTRO NE HA SEGNATO LA SUA STORIA, GLI ANNI '80. IN OCCASIONE DEI 50 ANNI DEL GIUBILEO PORSCHE, NASCE UNA VERSIONE SPECIALE SULLA BASE DELLA 911 SC.

di Matteo Comoglio

Verso la fine degli anni '70, il mercato dell'auto era in costante evoluzione e ascesa, seppur con alcuni momenti di crisi, l'industria dell'automobile non accennava ad arrestarsi, guardando sempre più al futuro e alle nuove tecnologie. Per la Casa di Stoccarda la 911 era una vettura che risentiva ormai del peso degli anni, su cui restava sicuramente spazio per un rinnovamento, ma si decise di spostare gli investimenti verso nuovi progetti, in particolare sul nuovo esclusivo modello: la 928.

Quest'ultima, secondo la Porsche, sarebbe stata una nuova pietra miliare, con caratteristiche tecniche esclusive e qualità

costruttiva decisamente superiore al passato. Così fu, perché la 928 era davvero un'astronave per quell'epoca, con un incredibile motore V8 in alluminio completamente nuovo, uno schema transaxle incredibilmente efficace per la ripartizione dei pesi e una linea decisamente futuristica. Passare dalla 911 a questa nuova 928 faceva ben comprendere il concetto di evoluzione. Però, la 911 porta con sé un'eredità e una storia importante che le danno, nonostante tutti i suoi tipici difetti, una scintilla in più rispetto alle altre auto. Le linee della 911 arrivano da lontano, dalla sua antenata 356, dal dopoguerra e sono cariche di memoria. ➤



Tutta la grinta della 911 SC.



Sopra, il posteriore con il tipico catarifrangente con la scritta del marchio. L'interno tipico di questa versione "Giubileo". Sotto, il bellissimo volante a tre razze rivestito in pelle bordeaux e la tipica strumentazione a 5 strumenti. La firma ricamata sui poggiatesta.



LA PORSCHE 924 JUBILEE

Prodotta per il mercato tedesco e per il resto del Mondo, la 924 "Giubileo" nasce insieme alla 911 per festeggiare i 50 anni del "Porsche Design Office". Prodotta con il codice opzione M402, ogni vettura era verniciata color grigio metallizzato e veniva fornita con ruote 6x15, vetri "tinted glass", specchietti elettrici e spoiler posteriore. Gli interni sono stati arricchiti con un volante a tre razze e rivestimenti in misto pelle per i cuscini dei sedili, il volante e la leva del cambio. La parte centrale dei sedili e i pannelli delle porte erano rifiniti con un velluto gessato. La moquette era grigio chiaro e la firma di Ferry Porsche era cucita sul poggiatesta di ciascun sedile anteriore. Tra luglio e settembre del 1981 ne furono costruite 1009. Di queste, 589 furono destinate al mercato tedesco e 425 al Resto del Mondo.





Quella sua tecnica ai limiti dell'assurdo, con quel motore posteriore a sbalzo che le rende quel posteriore così "pesante" nelle curve e quell'anteriore che superata una certa velocità diventa quasi etereo, sono tutte caratteristiche che gli appassionati amano.

Seppur senza grandi investimenti, la Porsche rinnova quindi la 911 nell'agosto del 1977, con la nuova SC (Super Carrera) con motore di 2994 cm³ e va quindi a sostituire la 2.7 e la Carrera 3.0. La potenza cala però dai 200 CV di quest'ultima a 180 CV. Un paio di anni dopo la potenza arriva fino a 188 CV, ma restano comunque ancora pochi per la vettura. Finalmente però, nel 1981, arriva qualche novità più sostanziosa per il propulsore boxer a 6 cilindri: nuovi alberi a camme, maggiore compressione e migliore combustione. La potenza sale a così finalmente 204 CV, il cambio a cinque marce ha rapporti più lunghi e la velocità massima arriva ora a 235 km/h; lo scatto da 0 a 100 km/h avviene in 6 secondi e mezzo. Lo stesso anno

al Salone di Francoforte, la Casa di Stoccarda stupisce con un clamoroso prototipo: una 911 Cabriolet con trazione integrale e carrozzeria Turbолоok, una Porsche mai vista dai tempi della 356 C Cabrio, l'ultima Porsche scoperta della storia.

Essa è un'anticipazione di quella che sarà poi la 911 SC Cabriolet introdotta nell'82, versione che si affianca a Coupé e Targa portando tratti più dolci al carattere della 911. L'SC scoperta restituisce l'immagine di una sportiva più dolce e gentile che, ogni tanto, ti appaga anche se non la conduci di traverso fuori da un tornante. Il sei cilindri 'piatto' è un invito a godersi la capote abbassata gustandone il tipico rumore.

Lo stupendo esemplare del nostro servizio appartiene al collezionista Diego Gibellato, è del 1981 ed è la versione da 204 CV. Oggetto di un restauro conservativo che le ha ridato il giusto splendore. Prodotta in soli 200 esemplari è molto rara oggi e non è semplice trovarne un esemplare sul mercato. ➤



Esteticamente non ci sono differenze rispetto ad un normale SC. Il vano bagagli anteriore. Gli strapuntini posteriori, poco adatti per due adulti. Sotto, da sinistra, il propulsore da 204 CV, questo esemplare non ha l'aria condizionata. Il vano bagagli anteriore. La targhetta di identificazione posta nel vano anteriore.



Disponibile nel solo grigio metallizzato e con il solo abbinamento con l'interno bordeaux, non differiva in molti particolari dalla SC di serie, ma la firma di Ferry Porsche sui poggiatesta la rende immediatamente riconoscibile. L'interno è totalmente conservato e mai re-



staurato e possiamo constatare l'incredibile qualità dei materiali, per come sono arrivati a noi oggi. In occasione del servizio fotografico, ci siamo concessi anche un giro alla guida di questa iconica 911, affrontando qualche curva in modo più "allegro". Appena ci si siede nell'abitacolo ci si rende immediatamente conto di essere su una sportiva unica, sia per l'impostazione dei sedili ma soprattutto per quella della pedaliera. La frizione è granitica e lo sterzo non è da meno, quasi siamo pentiti di aver accettato di guidarla. Celandolo il disagio mostriamo disinvoltura e andiamo su strada. Qui ci rendiamo conto che la 911 è un oggetto fatto per viaggiare e correre e più prendiamo confidenza e più ci adattiamo a tutti i suoi difetti e più tutto ci sembra molto meno "duro". Va certamente guidata con decisione ma il rumore del 6 cilindri ripaga qualsiasi sacrificio e non faticiamo a capire perché questa piccola sportiva a 6 cilindri abbia così tanti estimatori nel mondo. ■

Le curve, terreno ideale per la 911,





46^A IMOLA MOSTRA SCAMBIO

IMOLA
mostra
scambio

13-14-15
SETTEMBRE 2024

AUTODROMO
DI IMOLA



SINCE 1953
IMOLA
AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI

DUE EVENTI STRAORDINARI

MINI GRAN PREMIO DI IMOLA UNICEF PER I BAMBINI

Dietro i box sarà allestita una piccola pista con automobili a pedali dove i bambini dai 4 ai 9 anni si potranno sfidare in un piccolo Gran Premio



Solo
domenica
15



MOSTRA VEICOLI INDUSTRIALI,
COMMERCIALI E DA TRASPORTO
Nel paddock

www.mostrascambioimola.it - Tel. 0542 690704

SHE FIFTY!

CON LA SUA LINEA ELEGANTE E PULITA,
L'HONDA SH50 DIVENTA SUBITO UN FENOMENO,
SOPRATTUTTO FRA IL PUBBLICO FEMMINILE
CHE NE APPREZZA LE RUOTE ALTE E LA PRATICITÀ.

di Matteo Comoglio



Nato nel centro stile di Honda Italia a Roma, l'SH50 è un perfetto esempio di praticità ed eleganza, figlio degli anni '80 è diventato oggi una vera e propria icona a due ruote. Conosciuto come Scoopy, Fifty o City Express in Europa, viene realizzato espressamente come veicolo ideale per i trasferimenti urbani e destinato principalmente agli adolescenti europei. Prodotto inizialmente in Belgio, ha una silenziosa trasmissione a cinghia e grandi ruote da 16 pollici, che permettono una guida in totale sicurezza. Questo elegante due ruote porta l'idea dello scooter, inventato in Italia, a nuovi vertici di convenienza e popolarità. Debutta quindi nel 1984 la prima generazione, nella cilindrata di 50 cm³, monocilindrico a due tempi, come scooter per i giovani ideale per muoversi in città, caratterizzata da una linea molto semplice e spigolosa, con i cerchi a raggi e freni a tamburo. Univa la leggerezza di un modello lanciato alla sicurezza delle ruote alte, caratteristica rara sugli nuovi scooter dello stesso periodo. I modelli prodotti furono l'SH 50 E, dal marzo 1984 al settembre 1986. I numeri di telaio iniziano con SH50-5000001 e il numero del motore con SH50-6000001. Disponibile in colore bianco o rosso, veniva prodotti nelle officine della Honda a Aalst, Belgio. Successivamente, dal 1986, nasce il mo-

dello SH 50 H, con numerazione del telaio a partire dal SH50-6D00001 in poi e motore da SH50E-B2000001. Era disponibile in blu o rosso, con una differenza nella pedana che era grigia. Viene prodotto nello stabilimento Honda a Barcellona, Spagna. Nel 1996 debutta la seconda generazione con le motorizzazioni 50 cm³ e 100 cm³ a due tempi, con linee decisamente più morbide e non più spigolose, il che gli conferisce un aspetto più massiccio, con la sella che ha un disegno particolare, con livelli differenziati per pilota e passeggero. Si introducono i cerchi in lega e il freno a disco all'anteriore. Da qui in avanti la produzione viene spostata nella fabbrica di Honda Italia di Atesa (CH). (ne parliamo nel prossimo servizio).

La terza generazione esce nel 2001 in versione quattro tempi da 125 e 150 cm³, con una sella più profilata, una nuova livrea, linee più arrotondate e il maniglione passeggero maggiorato, inoltre si passa dal raffreddamento ad aria a quello a liquido, che impone la presa d'aria anteriore per il radiatore. Nel 2005 è stata presentata poi la quarta generazione, con l'introduzione dell'iniezione elettronica, nuove luci di servizio, una leggera modifica alla linea e con una maggiore protezione laterale dello scudo. ➤





Questo SH appartiene già alla serie prodotta successivamente al 1986 e lo si evince dalla pedana grigia.



Da sinistra, la semplice strumentazione. Lo scarico con il suo paracalore. Il carter della trasmissione e l'airbox in plastica per il filtro dell'aria. Il freno anteriore a tamburo.

Un paio di anni dopo esce una versione di 300 cm³, al tempo la più potente della famiglia degli SH. Nasce la quinta generazione nel 2009 con una linea che riprende le caratteristiche della precedente, ma più marcata e snella, con le luci di servizio vicino alla presa di raffreddamento del radiatore, il quale ha una nuova forma più a V. Nasce nel 2012 la sesta generazione, che è una vera e propria rivoluzione rispetto ai modelli precedenti in quanto, oltre a una linea completamente rivista, presenta tantissime novità quali un nuovo motore, un nuovo telaio grazie al quale si è potuto ottenere l'ampliamento dello spazio del vano sottosella, che ora può contenere un casco integrale, l'introduzione del sistema di frenata ABS, del sistema start&stop e del cavalletto laterale. Nel 2017, le versioni 125 e 150 sono oggetto di un restyling profondo che aggiunge diverse novità già viste sul 300, la nuova carenatura ospita il faro ed il fanale full led, l'avviamento di tipo keyless grazie alla smart key, la presenza di una presa 12v all'interno di un piccolo vano posto davanti al guidatore e il motore aggiornato all'omologazione Euro4. Nel 2020 esce la settima versione delle motorizzazioni 125 e 150.

Una pubblicità dell'epoca dell'SH.



Display completamente digitale e nuovo motore ancora più parco nei consumi sia nella versione 125 che 150 cm³. In questa ultima versione viene implementata l'apertura keyless anche per il bauletto posteriore e sparisce il vano portaoggetti aggiuntivo dietro lo scudo anteriore. Un anno dopo la cilindrata massima cresce da 300 cm³ a 350 cm³ con omologazione Euro 5. La storia di questo scooter quindi andrà ancora avanti per molti anni, ma il capostipite con la sua linea squadrata, il

motore a due tempi silenzioso e dai consumi contenuti, i cerchi a raggi con freni a tamburo e i caratteristici indicatori di direzione anteriori e posteriori sporgenti rispetto alle carene, continua ad essere oggi una vera e propria icona dal fascino tutto particolare. L'esemplare del nostro servizio è nuovo e mai restaurato, in allestimento assolutamente ed incredibilmente originale, messi a disposizione da Honda Italia durante l'ASI Motoshow.

CARATTERISTICHE TECNICHE SH 50 PRIMA SERIE

MOTORE: Monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria. Alesaggio x corsa 40 x 39,3 mm. Cilindrata 49 cm³. Potenza massima 3,9 CV a 6000 giri/minuto. Coppia massima 0,31 Kgm a 5500 giri/minuto. Alimentazione a carburatore.

TRASMISSIONE: V-matic. Frizione centrifuga automatica a secco. Avviamento elettrico.

TELAIO: Tubolare in acciaio. Sospensione anteriore telescopica. Sospensione posteriore braccio oscillante con monoammortizzatore

FRENI: anteriore, a tamburo. Freno posteriore, a tamburo

Peso a secco: 68,3 Kg.



La prima serie dell'SH con la pedana in tinta.





www.hermitage.fc.it 

19^a Coppa ROMAGNA



28 - 29 settembre
Cesenatico (FC)





MARCO PANTANI

Con il patrocinio gratuito di



COMUNE DI FORLÌ



Museo Pantani



Cesenatico



Museo della Marineria

Con il patrocinio gratuito di



COMUNE DI CESENATICO



FLAMIGNI



albisole
Albicocche dal Sole della Romagna



BMW Classic
Tullo Pezzo



4^a FIERA DI FORLÌ
MOSTRA SCAMBIO
OLD TIME SHOW



Tullo Pezzo
VETERAN
CARS



CANTINE
SPALLETTI
COLONNA DI PALIANGI



DZ
Fondazione Dino Zoli

Manifestazione Turistica - Culturale iscritta a Calendario Nazionale A.S.I. Trofeo "Marco Polo"



La XRV650 viene svelata al mondo al Salone di Parigi del 1987. La prima serie denominata RD03, si vende in Italia da maggio '88 e rimarrà in listino fino a tutto il 1990.

ATESSA-DAKAR

CON L'AFRICA TWIN LA HONDA SI PERMETTE UNA MOTO PIÙ AVVENTUROSA DELLA BEST SELLER TRANSALP, DEDICATA A CHI SOGNA IL SAHARA SOTTO L'UFFICIO.

NOI NE ABBIAMO TROVATA UNA MOLTO PARTICOLARE, CHE, ALLE DUNE SABBIOSE DEL DESERTO AFRICANO, HA PREFERITO LE ASPREZZE DEL PARCO NAZIONALE D'ABRUZZO, NEI PRESSI DEL QUARTIER GENERALE DELLA "HONDA ITALIANA".

di Luca Marconetti

Mentre i maggiori produttori di Enduro si affrettano a mettere in produzione moto ispirate alle traversate desertiche ma adatte a tutti i terreni (ovviamente, con una predilezione per l'asfalto), a fine anni '80 la Honda può permettersi il lusso di presentare una moto in tutto e per tutto "really Dakar", come la definiranno i progettisti alla presentazione. D'altronde il terreno era stato ben tastato, con enorme successo, dalla Transalp del 1986, così le scelte coraggiose che porteranno alla definizione della nuova "sahariana" di serie, si possono prendere un po' più a cuor leggero.

Stiamo per parlare della XRV650, meglio nota con il ben più eloquente nome di "Africa Twin", un modello iconico e ormai nella mira dei grandi collezionisti, una "pronto-deserto" che, a chiunque ci sia montato in sella almeno una volta, l'ha fatto sentire nei panni di Edi Orioli. Sì, perché la base di partenza, le cui caratteristiche sono da rispettare rigorosamente nonostante sia una moto da corsa, è la NXR750 che il friuliano ha impalmato sul gradino più alto del podio della capitale senegalese nel 1988 (e secondo l'anno prima, mentre il francese Neveu la porta alla vittoria nel '86, '87 e '89).

Per concretizzare invece la sua indole da grande stradista, si prende come base la già citata Transalp: motore bicilindrico (che rimanda al "Twin" del nome) a V di 52° caratterizzato dai bottoni di manovella sfalsati tra loro di 76° per migliorare l'equilibratura, tre valvole per cilindro (comandate da un singolo albero a camme) e alimentazione a carburatori Mikuni da 32 mm. Sull'"Africa" però, la cilindrata sale a 647 cm³, il rapporto di compressione a 9,4:1 e la potenza massima dichiarata a 57 CV, doti che, abbinate a un cambio con 5 rapporti accorciati, aggiungeranno all'agilità su asfalto quella brillantezza sull'off-road leggero che manca alla Transalp. Il telaio è in tubi d'acciaio a sezione quadrata, il freno posteriore a disco ha diametro di 240 mm, la forcella anteriore ha steli da 43 mm ed escursione da 230 mm, al posteriore il proverbialmente af-

fidabile e robusto "mono" Pro-Link progressivo, la sella è alta 890 mm mentre il motore è protetto dall'ampia piastra in alluminio.

Una moto simile poi, deve avere anche un'estetica fortemente ispirata all'avventura, all'esotico, agli orizzonti da 50 sfumature di giallo del deserto sahariano: stiamo parlando della poderosa (e vistosa) carenatura integrata col serbatoio, dei paramani, della protezione in plastica per il grosso monodisco anteriore da 300 mm che sembra la maschera di Mazinga, il cupolino con parabrezza trasparente che la fa assomigliare un po' a un'altra "mitica" della Dakar, la Cagiva Elefant dello stesso periodo, gli immarcescibili due proiettori tondi (ospitati in un cupolino fortemente allargato, rispetto a quello della NXR, poiché il CdS li prevede di diametro maggiore), spesso protetti dalla griglia parasassi nera. Completano l'opera le decalcomanie della Honda Racing Corporation, coi colori istituzionali bianco, blu e rosso, ben visibili sul serbatoio.

La XRV650 viene svelata al mondo al Salone di Parigi che apre i battenti il 24 ottobre 1987 (ormai la filiale europea delle avventure desertiche) e, la prima serie denominata RD03, che in Italia si vende da maggio '88, rimarrà in listino fino a tutto il 1990.

Nel '90 ecco quella che è considerata la seconda serie del modello, la RD04: il propulsore ha cilindrata di 742 cm³ e architettura completamente rivista. Inoltre l'alimentazione è affidata ai nuovi carburatori da 36,5 mm, in grado di erogare 5 CV più della RD03 (62 totali). Ne giova l'elasticità di marcia e la prontezza ai bassi regimi.

A livello telaistico appaiono dei rinforzi nella zona del canotto, il secondo disco alla ruota anteriore (scompare "il fodero") con la carenatura più protettiva che si accompagna a un cupolino più grande: tutti elementi che aumentano la vocazione stradale del mezzo che, intanto, per potenza e segmento di mercato, va a posizionarsi come modello più esclusivo rispetto alla Transalp. Quelli che rimangono sono invece i colori HRC su fianchetti leggermente rivisti. ➤



A primo impatto colpisce la poderosa carenatura integrata col serbatoio e l'originale protezione in plastica per il grosso monodisco anteriore da 300 mm che sembra la maschera di Mazinga. I due proiettori tondi, rispetto a quelli della NXR, sono di diametro maggiore, come impone il CdS. A destra, in alto, una 1 serie con griglia sui fari e protezione tubolare per la carena, entrambe disponibili a richiesta. Il telaio è in tubi d'acciaio a sezione quadrata, la forcella anteriore ha steli da 43 mm ed escursione da 230 mm, il motore è protetto dall'ampia piastra in alluminio. Sotto, a sinistra, il freno posteriore a disco ha diametro di 240 mm, il molleggio è affidato al proverbialmente affidabile e robusto "mono" Pro-Link progressivo. A destra, la strumentazione completa e ben leggibile.





La sella è alta 890 mm. Completano l'opera del design imponente e vistoso, le decalcomanie della Honda Racing Corporation, coi colori istituzionali bianco, blu e rosso, ben visibili sul serbatoio.

Sotto, nel '90 ecco quella che è considerata la seconda serie del modello, la RD04: motore di 742 cm³, 62 CV, architettura inedita. Appare il secondo disco anteriore (ma scompare il "fodero"), il cupolino è più grande, rimangono i colori HRC su fianchetti rivisti. In basso, la RD07 ha il telaio perimetrale, nuovi carburatori a valvola piatta invece che a depressione, cassa filtro sotto il serbatoio, corsa della sospensione posteriore aumentata grazie a leveraggi ridisegnati e tripmaster.

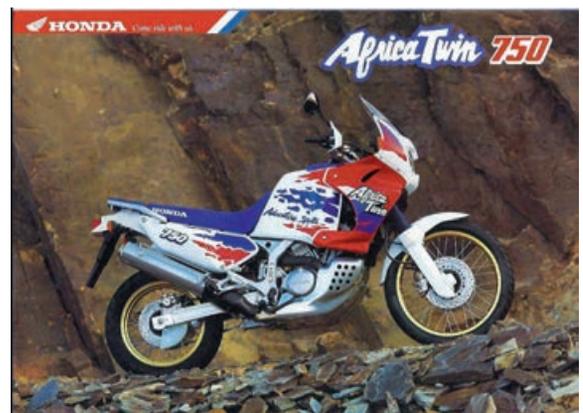
Nel 1993 ecco la seconda evoluzione del modello, che porta nuovamente a modifiche strutturali. La RD07 infatti, ha inedito telaio perimetrale, nuovi carburatori a valvola piatta invece che a depressione, cassa filtro spostata da sotto la sella a sotto il serbatoio, corsa della sospensione posteriore aumentata grazie a leveraggi ridisegnati. Per gli irriducibili dei "rally" invece, la moto è equipaggiata con un buon tripmaster.

Nel 1996 infine, il design viene rivisto con la RD07/A: la carenatura è più aerodinamica e fasciante, il serbatoio è ridisegnato così come la grafica che prevede nuovi colori mentre il terminale è più stradale (e silenzioso). La RD07/A rimane in listino fino al 2003.

Da questo momento in poi, il mercato delle Enduro richiede altre moto, molto più adatte alla guida su asfalto e sempre meno caratterizzate dagli esotismi dakariani. Per esempio, per rimanere in Honda, la best seller rimane la Transalp mentre la nuova ammiraglia con motore da 1 litro è la Varadero. Anche la concorrenza si è adeguata e, tra le moto più vendute, ci sono le nuove BMW GS con motori a 4 valvole per cilindro, mentre in Italia spopola la versatile Aprila Pegaso. Una moto, l'Aprilia Twin, che ha di fatto creato un settore, quello delle enduro ottime sia su strada sia fuori - che oggi chiameremo Adventure Sport - in grado di divertire anche i più "trasgressivi" che non trovavano nella Transalp quel quid di avventura e dinamismo che la nostra protagonista è in grado di regalare.

LE AFRICA TWIN MODERNE

Non c'è quindi più posto per la XRV Africa Twin, almeno fino a metà anni '2010, quando un rinvigorismento del mercato torna ad apprezzare la diversificazione dei segmenti e, di conseguenza, delle gamme. Nel 2015 il terreno è fertile per la nuova CRF 1000L Africa Twin. Si tratta di una moto a suo agio in ogni situazione, una Adventure a 360°, adatta a qualsiasi condizione di marcia e di terreno. Inutile dire che il punto di riferimento è la progenitrice ➤



Nel 1996 il design viene rivisto con la RD07/A: la carenatura è più aerodinamica e fasciante, il serbatoio è ridisegnato così come la grafica con nuovi colori, il terminale è più stradale (e silenziato).



del 1988 ma la meccanica è ora, molto diversa: la moto è mossa da un bicilindrico parallelo frontemarcia compatto e ottimizzato nell'erogazione, di 998 cm³, in grado di erogare 95 CV, dotata di testata Unicam, piuttosto sopraelevato da terra, rispetto alle concorrenti, per tornare a superare ostacoli impegnativi e fuoristrada notevoli. Dove invece nonna e nipote aderiscono, è nella leggerezza - la CRF pesa come la XRV nonostante una cilindrata

Nel 2018 ecco la CRF1000L Africa Twin "Adventure Sports" che celebra i 30 anni della XRV originaria, con grafiche dedicate e serbatoio da 24 litri. Piuttosto sopraelevato da terra, rispetto alle concorrenti, per tornare a superare ostacoli impegnativi e fuoristrada notevoli.



maggiore del 25% e una potenza raddoppiata - nella maneggevolezza, nella snellezza - i cerchi sono di nuovo da 21" avanti e da 18" dietro - e nel design ardito e "avventuroso" (stupenda la strumentazione verticale che riprende le "torrette" delle moto da Dakar). Rinnovate le colorazioni originali e, a richiesta, sono ottenibili anche i cerchi color oro e gli pneumatici tassellati. La CRF gode dell'innovativo HSTC (Honda Selectable Torque Control) che per-

LA FABBRICA DI ATESSA, LA "HONDA ITALIANA"

La Honda Italia Industriale di Atezza, poco più di 10.300 abitanti nell'entroterra chietino, in Abruzzo, è una delle 35 fabbriche che il colosso giapponese ha in 21 paesi nel mondo. È stata fondata nel 1971 e, da più di 50 anni, sforna la maggior parte delle moto e degli scooter destinati al mercato europeo. Allora, quella di Honda, fu una scelta dettata anche dal passato motoristico italiano importante, considerato fra i più ricchi e variegati in campo motociclistico, con vicende prima artigianali poi industriali di primordine, in grado di influenzare il settore, sia in ambito stradale che in quello sportivo e competitivo, per decenni.

Oggi la fabbrica di Atezza, ha dietro di sé un'esperienza sul campo enorme, fatta da una miriade di prototipi, 40 tipi di moto e 30 modelli di scooter. Ne ha fatta quindi di strada, dai primi CB125E! Solo per citare alcuni altri modelli, dopo di loro (all'epoca la fabbrica si chiamava ancora I.A.P. e si occupava solo dell'assemblaggio, poi, dal 1976, lo stabilimento sarebbe passato alla produzione vera e propria) sono venute la celebre NS125F (col logo "Made in Atezza") che ha riscritto i canoni del segmento 125 e dominato le gare "Sport Production", la Hornet 600, una delle "naked" più apprezzate e diffuse al mondo, la prima di grossa cilindrata prodotta fuori dal Giappone e l'azzeccatissimo scooter SH prodotto dal 1996 in quasi due milioni di esemplari, come quello che vi abbiamo raccontato qualche pagina indietro.



Le moto provenienti dal Museo Honda di Atezza esposte nello stand della Casa ad ASI Motoshow 2024 sul Circuito di Varano.

Oggi ad Atezza (che ha una superficie produttiva, raddoppiata nel 1996, di 140.000 m² e occupa 1000 addetti) si completano 600 scooter al giorno (uno ogni minuto e mezzo) e lo stabilimento - che consta comunque di un ampio indotto in zona - è in grado di fondere l'alluminio, assemblare i motori, saldare i telai e verniciare/rifinire una moto da zero.

C'è anche un Museo che custodisce un esemplare per ogni Honda prodotta in Italia e dal quale sono provenuti gli splendidi esemplari esposti allo stand della Casa ad ASI Motoshow 2024, tenutosi da pochi mesi all'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari.

La felice liaison tra il marchio della "H" e l'Italia, ha portato anche alla nascita dell'unico Centro di Ricerca & Sviluppo della Casa Giapponese in Europa, che sorge a Roma, dove vengono concepiti, studiati, calcolati e disegnati modelli che poi vengono prodotti in tutto il mondo.



mette di settare il mezzo su 4 livelli di controllo, di modo da adattare la guida al fondo stradale.

La moto è un successo. Nel 2018 arriva infatti la “Adventure Sports”, per celebrare i primi 30 anni della XRV originaria, con grafiche dedicate e l’evocativo (e capiente!) serbatoio da 24 litri. Inoltre: HSTC selezionabile in sette modalità, altezza ed escursione sospensione maggiorate di 20 mm, sella rialzata di 50 mm, manubrio di 32,5 mm, parabrezza di 80 mm, sovrastrutture più protettive, tubolari antiurto, pedane, supporti e paracoppa più ampi e robusti.

L’anno successivo è disponibile anche con motore di 1084 cm³ per 102 CV (CRF1100L).

Arriviamo a oggi, con la presentazione dell’Africa Twin 2024, disegnata in Italia (da Maurizio Carbonara), col solo motore da 1,1 litri ma coppia maggiorata del 7% (112 Nm invece di 105) e un’estetica completamente rinnovata, con carena e cupolino ridisegnati e dal design più morbido e raccordato, che riprende i profili morbidi e armonici della prima serie, mentre fianchetti e sella sono più moderni e profilati.

L’Africa Twin 2024 è disponibile fin dal lancio in versione L e Adventure. La prima può avere le sospensioni elettroniche Showa EERA, la seconda il cerchio anteriore da 19”, sospensioni EERA di serie, sella con superficie di seduta aumentata dell’8% e la livrea della progenitrice coi raggi ruota oro.

UN’AFRICA TWIN TRA GLI ORSI MARSICANI

Torniamo ora alla protagonista del nostro servizio, una XRV650 del 1989 molto particolare, poiché, come suggerisce in prima istanza la targa della provincia di Chieti, è una moto “nata e cresciuta” in Abruzzo. Il suo primo proprietario infatti, è stato proprio “Honda Italia Industriale”, come si può anche facilmente scoprire consultando il libretto di circolazione, che aveva la sua sede nello storico stabilimento di Atessa (ne parliamo nel riquadro). “Da ragazzo ero ossessionato dall’Africa Twin e non mi perdeva nemmeno un’edizione della Parigi-Dakar” ci ha confidato l’attuale proprietario, il collezionista toscano Gabriele Rizzo. “Quindi, quando ho potuto esaudire il mio sogno di possedere una prima serie, ne ho cercata una che non fosse solo originalissima (come la Targa Oro ASI certifica, ndr) ma anche con una storia un po’ particolare. E quale poteva essere più particolare di quella che ha vissuto questo esemplare, che porta ancora con orgoglio la sua targa originaria Chieti? Non sono riuscito a risalire all’utilizzo dell’esemplare in origine, probabilmente come veicolo da esposizione nei concessionari o per il parco stampa. Sta di fatto che l’ intestazione a Honda Italia la rende assolutamente unica”.

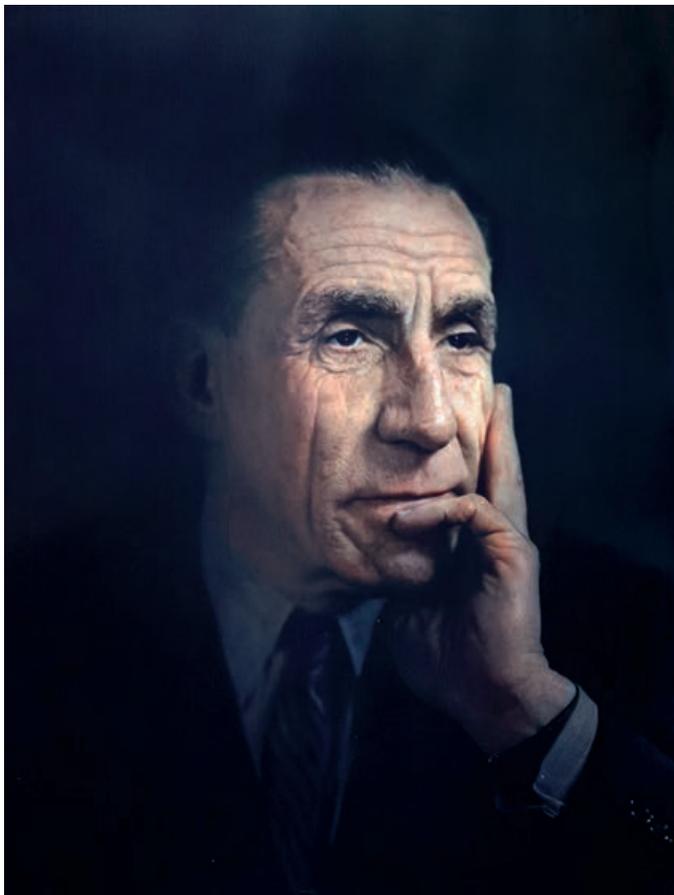


La CRF1100L Africa Twin appena presentata, in versione “Adventure Sport” con i colori dell’originaria.



Come testimoniano i documenti originali e la targa, la XRV 650 Africa Twin del nostro servizio, è una moto “nata e cresciuta” in Abruzzo: il suo primo proprietario, infatti è stato “Honda Italia Industriale”.





La tragica e ingloriosa conclusione della vita di LOUIS RENAULT

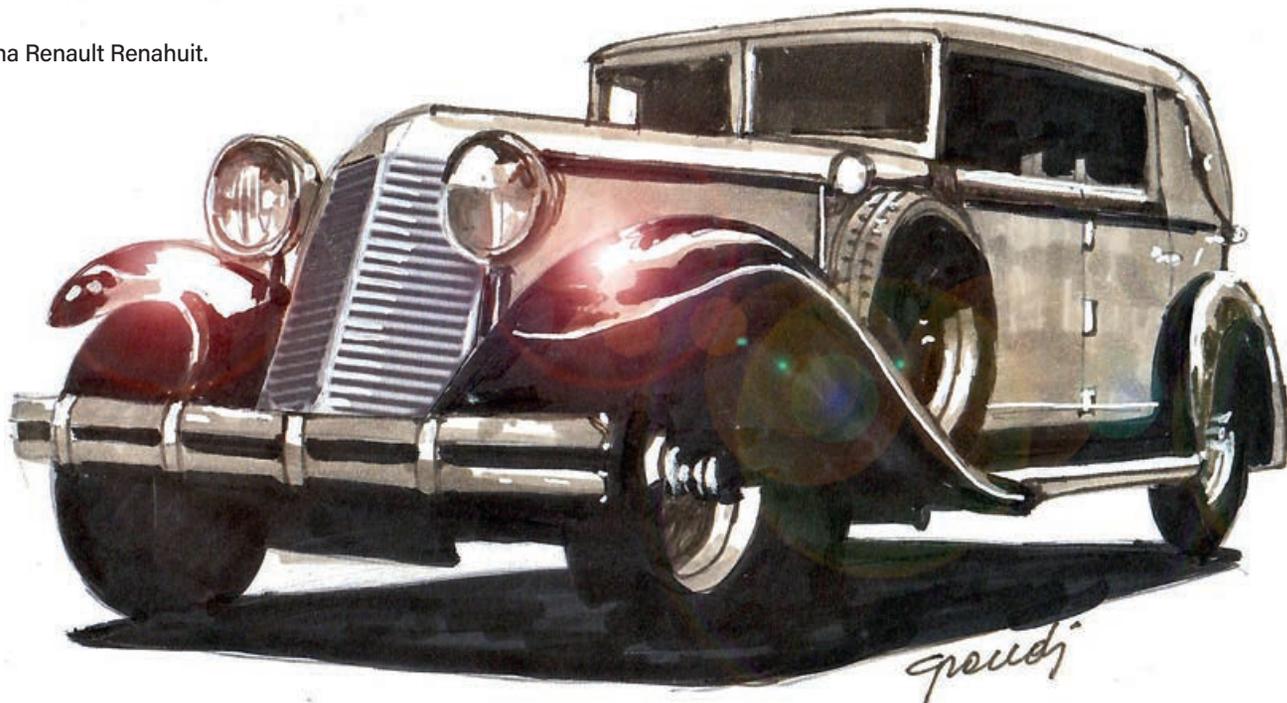
LOUIS RENAULT, RAGGIUNTO NEGLI ANNI TRENTA L'APICE DEL SUO SUCCESSO, NON POTÉ EVITARE L'IMPASSE POLITICO-GESTIONALE CHE LO VEDRÀ VITTIMA DEL GOVERNO PROVVISORIO E GLI IMPEDIRÀ DI PARTECIPARE ALLA RIPRESA DELLA SUA AZIENDA E DELLA NAZIONE.

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

La Francia, uscita vittoriosa dalla Prima guerra mondiale grazie alle sue epiche battaglie finali, si trovò a fronteggiare una disastrosa situazione economica. Le casse dello Stato erano allo stremo, né si poteva contare sul pagamento dei danni di guerra da parte della Repubblica di Weimar, povera miliardaria di una moneta super inflazionata. Si dovette pertanto ricorrere ad una tassazione del 50%, passata ben presto all'80%, sui profitti delle commesse di guerra, retroattiva dal 1° agosto 1914 e prolungata sino al 30 giugno 1920. Una vera stangata sui pur lauti guadagni che si abbatteva soprattutto

sull'industria dell'automobile, condizionando la ripresa del settore. Tutti furono fortemente penalizzati, salvo Louis Renault che riuscì a tagliare drasticamente le richieste dello Stato, grazie a una più puntuale contabilità industriale che riduceva gli utili tassabili, tenendo conto anche degli investimenti: durante la guerra, Renault aveva quadruplicato gli impianti di produzione. La riconversione alla produzione civile beneficiò inoltre dell'aura e dell'influenza politica del *Patron*, ritrovatosi in una posizione di forza che gli permetterà di perseguire i suoi primari obiettivi: integrazione e diversificazione. Egli riuscì ad affrancare le sue fabbriche dall'ap-

Una Renault Renahuit.



provigionamento dell'acciaio e di molti accessori, acquisendo acciaierie, aziende idroelettriche, di motori d'avviamento, di cuscinetti a sfera e di strumenti di misurazione. Sul piano commerciale furono triplicate le agenzie metropolitane e incrementate quelle all'estero. Sostenuta fu la produzione dei nuovi veicoli commerciali, industriali e militari, dei taxi, degli autobus, dei motori aeronautici, ed i progetti di veloci trattori diesel per le ferrovie. In generale, il vantaggio della Renault fu quello di produrre, grazie alla raggiunta autarchia, a costi ridotti un buon prodotto appetibile non solo alla clientela privata, ma anche alle grandi imprese. Frattanto, mentre la Renault si avviava a diventare le *monolitiche* dell'industria francese, nel 1919 André Citroën, ex compagno di Louis al liceo Condorcet, lanciava sul mercato la Type A, un grande successo che raggiunse la produzione giornaliera di cento unità, pur non preoccupò affatto Renault che, conoscendo la debolezza finanziaria di Citroën, ne preconizzò un rapido fallimento. Fu un grave errore di valutazione: per ben quindici anni dovette arginare la concorrenza della Casa del Double Chevron, replicando le sue originali iniziative di marketing, salvo quella inimitabile dell'illuminazione della Torre Eiffel. Venne tuttavia il momento in cui Citroën compì un decisivo passo falso: superare la grandeur del nuovo stabilimento di Billancourt, dotando Quai de Javel di un colosso il cui costo portò, il 28 febbraio del 1934, il brillante ma ingenuo Citroën alla sua capitolazione ed alla sua successiva rapida morte.

Nell'estate del 1919 Renault, navigando con la sua goletta Chryseis II al largo della costa della Normandia, s'imbatté nell'arcipelago delle Chausey, composto, in bassa marea, da 52 isole. La più grande, l'île di Chausey non era fornita di acqua corrente né di elettricità e i suoi pochi abitanti erano per lo più pescatori. Renault se ne innamorò e acquistò lì una tenuta con forte medievale che ristrutturò come suo buon ritiro e utilizzò anche come laboratorio per le sue invenzioni, come il giradischi automatico. Gli piaceva mischiarsi alla gente dell'isola e non si tirava indietro se c'era da riparare un motore di un'imbarcazione: questo lo fece ben volere.

Nell'aprile del 1922, a conferma dei più vasti orizzonti industriali e commerciali dell'azienda, la vecchia società Renault venne sciol-

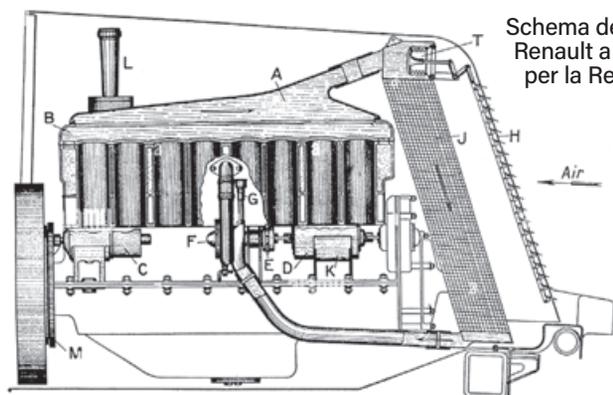
ta con la costituzione della SAUR (Société Anonyme des Usines Renault). Nel 1925 la losanga fu adottata come logo della marca. Per sua moglie che non amava Chausey, fece realizzare, nella Penisola di Giens, coste della Provenza, una proprietà ancor più lussureggiante, Escampobar.

Non devono stupire le costose realizzazioni immobiliari di Renault giacché, oltre ai lauti dividendi delle sue aziende, di cui possedeva il 96,8% delle azioni, poteva contare sul rendimento degli enormi cespiti ereditati dalla famiglia e sui proventi di ben 758 brevetti. Nel 1928, la visita delle più importanti realtà automobilistiche statunitensi, lo portò alla realizzazione dello stabilimento sull'isola di Seguin, dotato di catena di montaggio, equipaggiamenti moderni, trasporti interni sospesi, una galleria di 120 presse, gestione automatizzata della fonderia, collegamento per l'imbarco diretto delle vetture sui vagoni ferroviari.

Verso la fine del 1932, mentre i lavori erano in corso, Renault invitò Citroën a visitare i nuovi impianti, percorrendoli in auto, data la loro vastità. Per Citroën fu uno shock. L'8 ottobre dello stesso anno, in occasione del Salone dell'Auto, Renault, per celebrare il suo successo, esprime nel motto *Renault: l'automobile de France*, diede una serata di Gala alla quale parteciparono le più importanti cariche politiche e il Gotha dell'industria francese e si esibirono cantanti, musicisti e ballerini dell'Opera.

Quell'evento ed altre ostentazioni esagerate segnarono per Renault l'apice del successo, ma con un risvolto negativo per la sua immagine pubblica, contribuendo ad accrescere l'ambizione dei sindacati alla nazionalizzazione della sua impresa.

All'inizio del 1935, una scure si era abbattuta sulla vita di Renault. Dopo un consulto medico avvenuto a fronte di frequenti coliche renali e intestinali, scoprì di avere una malattia degenerativa e incurabile al cervello, che in pochi anni gli avrebbe impedito la normale vita quotidiana. Louis fu costretto a ridurre la sua presenza negli stabilimenti ed a nominare amministratore delegato il nipote François Lehideux e addetto alla direzione René de Peyrecave. La collaborazione con Lehideux fra alti e bassi, causati dalle interferenze di Christiane - che, alleatasi con Peyrecave, cercava di metterlo in cattiva luce - durò sino alle sue dimissioni nell'ottobre 1940. I due si separarono. ➤



Schema del nuovo motore Renault a otto cilindri per la Reinastella.



Una Renault Reinastella.

Una Renault Suprastella a passo lungo.

Una Renault Reinasport.



Nel 1936 Renault fu elevato alla dignità della Gran Croce della Legion d'Onore. I gravissimi scioperi del 1936 e l'occupazione della fabbrica, sostenuta dall'accesso al potere del Fronte Popolare, alimentarono le non nascoste simpatie di Renault verso il nazismo, testimoniate dal cordiale incontro con Hitler al Salone dell'Auto di Berlino del 1935, quando fu ritratto mentre si interessava alle caratteristiche della Opel Olympia; nel 1938, dopo l'annessione dell'Austria, sempre durante il Salone dell'auto, mentre si intratteneva con il Führer, ebbe l'ingenuità di chiedergli se non ritenesse opportuno avviare con la Francia una alleanza commerciale. In effetti, le aperture verso la Germania, espresse da Renault, non costituivano un'adesione all'ideologia nazista, ma solo l'apprezzamento, e forse l'invidia, per un sistema che stava consentendo, nell'assenza di scioperi e disordini sociali, un rapido e brillante sviluppo dell'economia.

Nel marzo del 1939 la guerra divenne inevitabile; il 10 maggio 1940 la Germania attaccò la Francia e solo pochi giorni dopo fu evidente che l'armata francese veniva costretta al ripiegamento e la Nazione occupata dall'esercito tedesco.

Renault fu convocato dal Presidente del Consiglio Reynaud e dal Maresciallo Pétain perché, in luce dei rapporti cordiali con Roosevelt, si recasse negli USA per ottenere urgentemente la costruzione in serie dei carri d'assalto francesi. La missione fallì e Renault, dopo l'armistizio firmato da Pétain il 17 giugno, poté

rientrare in Francia solo il 3 luglio ma venne fermato da Peyrecave, che gli sconsigliò caldamente di recarsi a Parigi, dove tutte le sue dimore erano occupate dagli invasori. Riuscì a tornare a Billancourt il 23 luglio ma venne accolto dai tedeschi, fiduciosi di potere finalmente trattare con *le Grand Patron*. Egli, tuttavia, riuscì ad evitarli sino al 31 luglio, quando il Generale Zuckertort, emissario diretto di Berlino per la Francia, gli comunicò che, se non avesse accettato di mettersi a loro disposizione, Billancourt sarebbe stata privata di rifornimenti.

A questo punto ciò che accadde rimane controverso: Renault affermò di non avere firmato nulla, ma i tedeschi dichiararono che aveva accettato e firmato il verbale d'intesa. Domenica 4 agosto Lehideux venne convocato dallo Stato Maggiore tedesco che, data lettura dell'accordo firmato da Renault, gli intimò di dargli immediato corso. Renault, sentitosi tradito dal nipote, cercò di rovesciare la situazione ricorrendo a Pétain, che lo ricevette il 3 settembre. L'incontro si chiuse con un accordo che obbligò Renault a dimettersi dalla carica di Presidente e a delegare pieni poteri ad un comitato di tre membri, composto da Peyrecave, Guillemon e Rochefort, con l'intesa che la sua composizione poteva essere modificata, su richiesta di Renault, con l'inserimento di suo figlio al raggiungimento della maggiore età. Una sera del marzo 1942 Billancourt venne bombardata dagli alleati provocando, oltre gli ingenti danni, 500 morti e 1200 fe-

LE EREDI DELLA 40 CV

Il modello di punta della Renault, la 40 CV, una fra le automobili più esclusive nel mercato europeo, a metà degli anni '20 denunciava la sua età. Fu quindi deciso di sviluppare per i nuovi modelli un nuovo motore a otto cilindri in linea, garante di un confort di marcia superiore e ben percepibile anche all'esterno dalla notevole lunghezza del cofano e dal tipico brontolio da grande felino.

Non si conosce il motivo per il quale il blocco del nuovo motore, dopo un primo tentativo di realizzarlo in un sol pezzo, fu progettato secondo una configurazione assolutamente originale, che prevedeva tre blocchi, uno da quattro cilindri, in posizione centrale, e due da due, alle estremità. Con l'occasione, la Renault abbandonò la tradizione del radiatore posto dietro al motore, in favore della disposizione anteriore; probabilmente, non sussistevano più i vantaggi iniziali riguardanti il raffreddamento, in quanto tutti i motori erano ora dotati di pompe di circolazione per l'acqua. Come innovazione qualificante fu introdotto anche un termostato per regolare la circolazione dell'acqua e per comandare la persiana del radiatore, in modo da accelerare il riscaldamento del motore e da non raffreddarlo eccessivamente nel clima invernale.

La nuova automobile fu presentata al salone di Parigi del 1928 e rimase in produzione per circa dieci anni, durante i quali ricevette anche importanti modifiche. Si abbandonò l'aridità dei numeri e delle lettere di identificazione precedentemente usate, per assumere nomi di fantasia, composti secondo criteri di difficile interpretazione. Il primo nome, impiegato solo fino all'anno seguente la presentazione, fu Renahuit, volendo probabilmente indicarla come la prima Renault a otto cilindri; successivamente fu mutato in Reinastella, in cui il suffisso "stella" la qualificava come auto di gran lusso, insieme alle sorelle minori Monastella, Vivastella e Nervastella. Una stella cometa stilizzata posta sull'estremità anteriore del cofano permetteva di riconoscere queste automobili.

La Renault, pur continuando a fornire il solo autotelaio, poteva

anche vendere automobili complete con carrozzeria Limousine a sette posti e Berlina a cinque posti; il passo fu ridotto a 3.710 mm dai 3.800 della 40 CV; le carrozzerie furono invece allargate di 15 cm. Il telaio era derivato da quello delle ultime 40 CV, le NM, con avantreno a balestre semiellittiche e retrotreno a balestre cantilever, con aggiunta di una balestra stabilizzante trasversale con ammortizzatori idraulici a doppio effetto. Gli pneumatici a bassa pressione erano 7,00x18", più consoni alla massa (2.700 kg per la berlina).

Il nuovo motore a otto cilindri in linea, con valvole laterali, aveva una cubatura di 7.125 cm³, con un albero a gomiti montato su nove supporti di banco; erogava circa 115 CV, un valore un po' al di sotto della media, ma che privilegiava la coppia, l'elasticità e l'affidabilità. La potenza era comunque sufficiente per spingere la vettura a 125 km/h.

La prima serie della Reinastella fu posta in vendita a 180.000 Franchi per la Berlina e 130.000 Franchi per il telaio nudo.

Al Salone di Parigi del 1930, il frontale fu mutato radicalmente con una nuova griglia di scuola americana, il cambio era a 4 marce, il motore monoblocco, il peso inferiore di 100 kg, che scenderanno ancora col modello sportivo del 1931.

Pur apprezzata per il lusso non ostentato dai massimi esponenti politici e dai capitani d'industria, la sua potenziale clientela fu falciata dalla crisi del '29. Così, nel 1932, fu sostituita dalla più piccola Reinaspot: telaio della Nervastella ma motore potenziato a 130 CV per 140 km/h.

Nel 1938 fu annunciata l'intenzione di produrre la Suprastella. Il motore aveva ancora otto cilindri ma con cubatura ridotta a 5.448 cm³, in grado di fornire 110 CV a 3.200 giri/min. Erano disponibili due telai con passo di 3.209 mm, e di 3.720 mm. Esternamente, la Suprastella appariva con una forma più moderna, simile a quella delle auto aerodinamiche di scuola francese del tempo, con frontali sparti vento e fanali incassati. La produzione procedette a singhiozzo fino al 1942 con soli 56 esemplari, concludendo la presenza della Renault nel settore del lusso.

riti. Ne seguì uno scambio di sterili accuse fra Vichy, che definì assassini gli alleati, e questi ultimi che dichiararono Billancourt obiettivo militare in quanto collaborante con il nemico. Le officine vennero ripristinate anche dopo i bombardamenti del 4 aprile, del 3 e 15 settembre 1943. Contrariamente alla Peugeot ed alla Citroën, che organizzavano il sabotaggio dei loro impianti e collaboravano con i partigiani, Renault puntualmente li ricostruiva per servire il nemico, anche se con prodotti volutamente di pessima qualità. Egli sperava che la presenza di Jean Louis a Londra fosse interpretata dal Generale De Gaulle come un segnale di apertura. Nonostante tutto, Renault credeva ancora nel futuro di Billancourt e lo dimostrò con la realizzazione del progetto 4 CV.

Nella primavera del 1944, l'intera Francia tratteneva il fiato in at-

tesa dell'imminente sbarco che l'avrebbe liberata dagli invasori. Renault, ammalato ed emarginato dagli alleati, da De Gaulle e dai partigiani, sapeva che per lui si avvicinava la resa dei conti. Il 26 agosto De Gaulle fece il suo ingresso trionfale a Parigi. Dopo una breve fuga tra Le Mans e la Normandia, fu arrestato il 23 settembre e inviato al carcere di Fresnes dove fu internato presso l'infermeria in una cella individuale. Le cure furono superficiali e approssimative e la sua salute, già compromessa, peggiorò notevolmente. Il 3 ottobre Christiane era stata finalmente ammessa a visitare Louis e, malgrado la presenza di due guardiani, riuscì a interloquire con il marito assicurandogli la prossima liberazione. Louis, con un filo di voce, chiese: *Quando?* e Christiane rispose: *fra tre o quattro giorni*, ma Louis concluse: *è troppo tardi, mi avranno già ucciso... essi vengono di notte...* ➤



Sopra, la piccola Renault NN del 1925. Sotto, a sinistra, la Renault Juvaquatre a due porte. A destra, la Renault Dauphinoise degli anni '50.



Su questa accusa di Renault si fecero diverse interpretazioni: Renault disse la verità o, a causa dei trambusti, sotto effetto di allucinazioni, pensava che le guardie infierissero su di lui mentre, in effetti, colpivano altri detenuti. A tale riguardo le testimonianze furono contraddittorie e non verificabili. Ci fu chi testimoniò di avere visto Renault privo di conoscenza con la testa bendata, ma precisò di non essere sicuro della sua identità.

Il 17 ottobre Renault entrò in coma. Il 21 ottobre, uscito dal coma per pochi minuti, scambiò qualche parola con Christiane e Jean

Louis. Nel pomeriggio del 23 riuscì a mormorare: l'usine. Fu la sua ultima parola. Spirò l'indomani, martedì 24 ottobre, alle 6.45. L'autopsia decretò che morì per complicazioni cardiovascolari.

Christiane, Jean Louis, Peyrecave ed altri amici credevano fermamente che Louis fosse stato assassinato, un assassinio brutale e premeditato. Il 20 gennaio 1956, Christiane depositò presso il Tribunale una denuncia contro ignoti per l'omicidio di suo marito, costituendosi parte civile. A supporto della denuncia, esibì la consulenza del Dott. Truchot il cui referto, sulla base di alcune

LE UTILITARIE

Alcuni sostengono che Louis Renault non amasse le utilitarie, ritenendo che le automobili dovessero essere una prerogativa dei ceti agiati: la Type NN del 1925, dotata di un piccolo motore a quattro cilindri da 950 cm³, fu prodotta solo per quattro anni, pur avendo raggiunto il non disprezzabile traguardo di circa 150.000 auto vendute.

Per contrastare la Peugeot 201 e la Simca 6CV, gemella della "Balilla", ma soprattutto per emulare la Opel Kadett con carrozzeria in lamiera stampata integrata col telaio, nel 1938 presentò la Juvaquatre, quasi una replica della tedesca, nel telaio, nelle sospensioni e nello stile. A metà strada fra quello tradizionale e quello a ponton, personalizzato, nei due casi, anche dai fari annegati nei fianchi del cofano. La Juvaquatre era dotata di un robusto motore a quattro cilindri da 1.003 cm³ (alesaggio 58 mm, corsa 95 mm), a valvole laterali, con 23 CV (5 CV fiscali) che le permettevano di raggiungere 100 km/h, grazie al peso contenuto in 750 Kg. Il prezzo della versione d'attacco era 16.500 Franchi, un sesto circa rispetto a quello della Suprastella. L'accoglienza iniziale fu tiepida ma il mercato iniziò ad apprezzarla quando fu affiancata dalla versione a quattro porte, prodotta fino al 1960 con più di 250.000 unità. Col nome di Dauphinoise, affiancò per quattordici anni anche la nuova 4 CV, costituendosi quale alternativa per capacità di carico superiore e modulabile. Al progetto di quella che sarebbe stata la nuova 4 CV lavorarono l'immane Charles-Edmond Serre e Fernand Picard, un giovane ingegnere, che lo svilupparono in gran segreto, inizialmente addirittura all'insaputa di Renault, pensando ad un'auto capace di supportare la rinascita del paese; fu anche un gesto di ribellione nei confronti dei nazisti, che costringevano l'industria francese a lavorare solo per il loro esercito. Lo schema scelto fu quello di una due volumi a scocca integrale con motore e trazione sull'asse posteriore che, alla luce delle tecnologie esistenti a quel tempo, si era dimostrato, con il progetto della KdF, il futuro Maggiolino, la soluzione più razionale per un'utilitaria. Il nome 4 CV faceva intendere che la si volesse ancor più economica della Juvaquatre, con un motore nell'intorno dei 750 cm³, dotato di quattro cilindri e valvole in testa.

A dicembre del 1942, nonostante un intenso bombardamento alleato avvenuto pochi mesi prima, era già pronto il primo prototipo, a grandi linee coerente con l'automobile poi commercializzata ma con dimensioni più contenute ed un'estetica simile a quella del Maggiolino; il motore aveva 737 cm³ di cilindrata.

Dopo la nazionalizzazione, la direzione della Renault fu favorevole alla prosecuzione del progetto giacché il governo provvisorio intendeva concentrare la produzione automobilistica sulle utilitarie. La 4 CV fu presentata con l'aspetto definitivo, al Salone del 1946 per saggiare la reazione del pubblico, che ravvisò subito in questa nuova automobile il mezzo di trasporto utilitario che tutti attendevano. La prima 4 CV uscì da Billancourt nell'agosto del 1947. Caratterizzata da una linea demi-ponton molto piacevole, d'ispirazione americana, raggiungeva anche un cx di tutto

rispetto di 0,38; la calandra a cui il pubblico era abituato era accennata da una serie di baffi orizzontali. Le superfici vetrate non erano molto ampie ma gli spessi montanti davano alla carrozzeria un aspetto robusto. La coda sfuggente era caratterizzata da un piccolo lunotto, con alettature di raffreddamento sul cofano, e dalle prese d'aria sull'attacco dei parafranghi.

L'abitacolo era essenziale; fra i comandi si notava per la prima volta una leva alla sinistra del volante per il controllo delle luci, dei segnalatori di direzione e dell'avvisatore acustico, che diventò in seguito una caratteristica comune in tutte le auto francesi. Il motore - 55 mm di alesaggio e 80 di corsa, a quattro cilindri e tre supporti di banco, aveva una cubatura di 760 cm³ - posteriore, posto in posizione longitudinale, era raffreddato ad acqua con il radiatore sul fianco sinistro e il tappo di rabbocco all'esterno; le sospensioni erano tutte indipendenti, quelle anteriori a quadrilateri articolati, quelle posteriori a bracci oscillanti trasversali; gli pneumatici acquistavano un proporzionamento moderno, equivalente al 135/15", montati su cerchi fissati direttamente sui tamburi dei freni, che fungevano così anche da mozzo. Il cambio aveva tre velocità e retromarcia. Furono rese disponibili diverse versioni, con potenza di 17, 21 e 26 CV, ottenuta variando essenzialmente il rapporto di compressione, rispettivamente fissato a 6,7, 7,25 e 7,75; esisteva anche una versione Sport da 35 CV, ottenuta col rapporto di compressione più elevato, un carburatore a doppio corpo e un albero a gomiti in acciaio stampato. Furono costruite diverse carrozzerie con pesi complessivi variabili da 560 a 600 Kg: la berlina chiusa, la berlina a tetto apribile e la berlina commerciale con le porte posteriori furgonate.

L'inflazione fece aumentare il prezzo rispetto ai valori d'anteguerra, ma rimase contenuto; variava da 172.000 Franchi, della versione normale, a 472.000, della Berlina Sport Decappottabile Lusso. Per confronto, in quegli anni, il prezzo della nostra FIAT 500 B, al cambio ufficiale, sarebbe ammontato a 335.000 Franchi.

Nonostante la scocca integrale, non mancarono carrozzerie speciali anche molto diverse da quelle di serie, fra le quali segnaliamo per la loro originalità la Spider Vutotal di Labourdette così battezzata per l'insolito parabrezza panoramico ad angolo, e la Jolly, costruita da Ghia, una delle prime spiaggine.

La 4 CV si fece anche notare in campo sportivo, con risultati non trascurabili per la sua categoria a Le Mans ed al Rally di Montecarlo. Partecipò anche alle Mille Miglia, guidata da un giovane Jean Rédélé, futuro fondatore della Alpine. Tuttavia, la 4 CV era penalizzata dalla sua cilindrata di 751 cm³ che la posizionava in una categoria aperta anche alle 1100. Per questo motivo, già nel 1950 il motore venne ridotto a 747 cm³, per rientrare nella categoria inferiore e poter così avere alcune carte in più da giocare. La Renault 4 CV fu costruita, oltre che a Billancourt, in Spagna, Belgio, Romania, Australia e Giappone. Dal 1947 al 1961 uscirono dagli stabilimenti circa 1.100.000 automobili, qualificandola come la prima auto francese a superare il traguardo del milione.

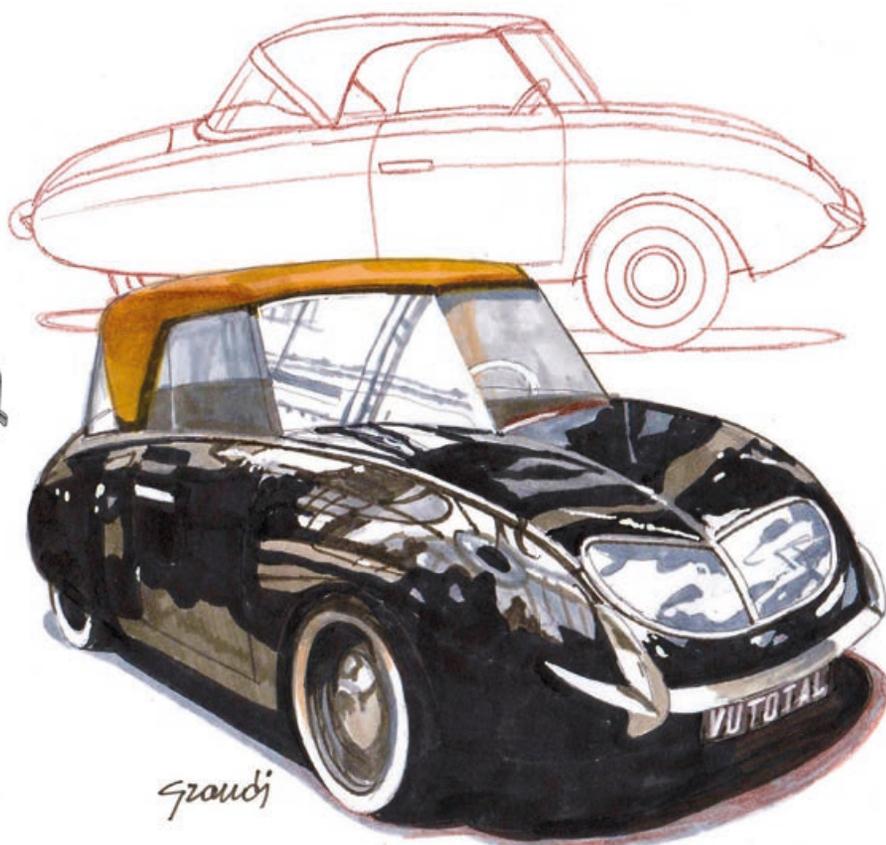
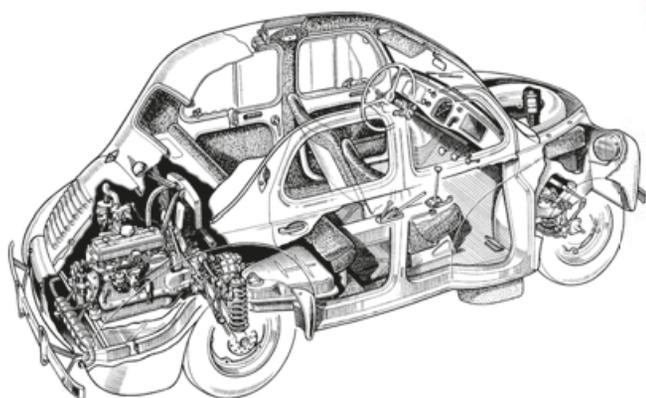


Sopra, a sinistra, il primo prototipo di Renault 4 CV.

A destra, la Renault 4 CV definitiva.

Sotto, trasparenza di una Renault 4 CV.

A destra, una Renault 4 CV Vutotal carrozzata da Labourdette.



lastre eseguite dal Dott. Raulot, secondo Christiane, avrebbe evidenziato la frattura netta della prima vertebra cervicale; ma una nuova autopsia, eseguita il 10 febbraio, stabilì che cranio e cervicali erano intatti. Interrogato, il Dott. Truchot affermò di non avere mai diagnosticato la frattura della cervicale, ma solo uno spostamento. La denuncia venne quindi rigettata con un'ordinanza del 6 febbraio 1957, confermata con un supplemento d'indagini il 15 dicembre 1957.

Per volere di De Gaulle, il 16 gennaio 1945 la SAUR fu sciolta e ristrutturata in RNUR (Régie Nationale des Usines Renault), affidata alla Presidenza di Lefauchoux. La Regie aggredì il patrimonio personale di Renault, in primis, chiedendo il sequestro dell'ingente capitale investito in USA, ma ottenne il diniego dell'Autorità Giudiziaria per il mancato risarcimento alla confisca dell'azienda, fatto inammissibile per la legge americana.

La morte rapida di Renault, qualunque sia stata la causa, fu la

diretta conseguenza della sua carcerazione precipitosa ed ingiustificata. L'intera vicenda non poteva quindi, moralmente e giuridicamente, concludersi con l'archiviazione dell'episodio di un uomo condannato senza giudizio e privato dei suoi beni senza indennizzo. Dieci anni più tardi, il 26 luglio 1967, una legge speciale introdusse il diritto di indennizzo per gli eredi Renault. Era una legge mal concepita, quindi senza seguito sino al 14 dicembre 2011, quando otto nipoti, figli di Jean Louis, chiesero al Tribunale di Parigi una compensazione per la confisca illegale e senza precedenti dell'azienda del nonno. Il 12 gennaio 2012 i giudici ricusarono la richiesta, ma gli eredi annunziarono il ricorso alla Giustizia Amministrativa e proclamarono che, in caso di insuccesso, si sarebbero appellati alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo. Helen Renault Dingly, una degli otto nipoti, intervistata ha dichiarato: *"nessuno ha mai potuto affermare che mio nonno fece di più di ciò cui era obbligato in favore dei nazisti"*. ■

SPORTIVETTA DI PLASTICA

NEL 1963 L'AUTOBIANCHI STELLINA SPERIMENTA LA VETRORESINA IN UNA PICCOLA SERIE DI SPIDER CON MECCANICA FIAT 600 D. LA PRODUZIONE CESSA NEL 1965 AL RAGGIUNGIMENTO DEI 500 ESEMPLARI PROGRAMMATI. INIZIA ALLORA LA PREPOTENTE AFFERMAZIONE DELLA VETRORESINA NELLE AUTO DA CORSA.

di Elvio Deganello - ha collaborato Luigi Viceconte Vice Presidente Commissione Tecnica Auto ASI



L 30 ottobre 1963 al 45° Salone Internazionale dell'Automobile di Torino l'Autobianchi presenta a sorpresa la Stellina, una piccola spider con la meccanica della Fiat 600 D e la carrozzeria di plastica, più precisamente di resina poliestere rinforzata con fibre di vetro, più brevemente vetroresina. All'estero la vetroresina è nota con l'acronimo GRP (glass reinforced plastic) e ha una certa diffusione nella costruzione di piccole serie di carrozzerie per automobili. Per esempio, dal 1953 la Chevrolet la impiega con successo nella Corvette, la cui produzione annua tocca i 20.000 esemplari, un'inezia per gli americani. L'esempio tecnicamente più interessante è quello dell'inglese Lotus Elite, presentata nel 1957 e ancora in produzione nel 1963. Qui la carrozzeria è addirittura

portante, in altre parole svolge le funzioni strutturali che nelle auto convenzionali sono svolte dal telaio o dalla scocca metallica. A dire il vero, la carrozzeria della Lotus Elite è irrobustita con inserti metallici annegati nella vetroresina nei punti cruciali, come gli attacchi delle sospensioni e il curvano (la traversa che unisce le due fiancate anteriori sotto il parabrezza). Adottano soluzioni simili anche le Alpine A 106 e A108 nelle quali gli specialisti francesi Chappe & Gessalin colano la vetroresina sul pianale metallico della Renault 4CV con un sistema che consente di formare un corpo unico con buone doti di resistenza. Gli esempi citati riguardano due Case importanti, ma non bisogna dimenticare che moltissimi piccoli artigiani-costruttori inglesi e americani impiegano la vetroresina perché non han-

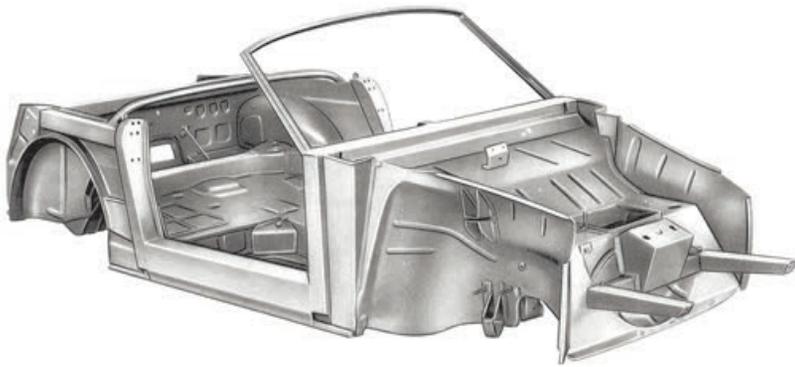


no a disposizione i bravi batti-lamiera che in Italia costituiscono una risorsa fondamentale per i carrozzieri e i piccoli costruttori. Conoscendo bene questa situazione, i tecnici italiani dell'auto ignorano deliberatamente la vetroresina, ma c'è anche chi va contro corrente.

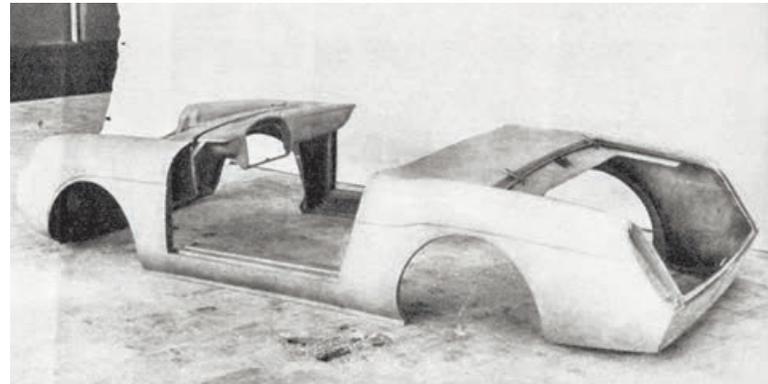
LUIGI FABIO RAPI

Il più importante sperimentatore italiano nelle costruzioni automobilistiche con la vetroresina è l'ing. Luigi Fabio Rapi, che nel 1954 quando è responsabile della Sezione Carrozzerie Speciali della Fiat, fa carrozzare di plastica la Fiat 8V telaio # 106.000101. Purtroppo la scarsa dimestichezza degli operatori con le resine e con i catalizzatori fa salire i tempi di polimerizzazione (induri-

mento) a un livello incompatibile con i processi industriali. Tanto basta perché la Fiat ponga termine alla sperimentazione. All'inizio degli anni Sessanta l'ing. Rapi diventa responsabile delle carrozzerie dell'Autobianchi. Intanto in Italia si è diffuso l'impiego della vetroresina in vari settori, in particolare nelle imbarcazioni, che sono soggette a notevoli sollecitazioni meccaniche e di conseguenza richiedono coefficienti di sicurezza elevati. I tecnici, grazie anche alle maggiori conoscenze in materia, sono ora meno scettici sulle potenzialità della plastica nelle automobili e presso l'Autobianchi l'ing. Luigi Fabio Rapi trova una nuova disponibilità alla sperimentazione della vetroresina. Arriviamo dunque alla Stellina che, come accennato, adotta la meccanica della Fiat 600 D. ➤



La struttura portante della Stellina deriva da quella della Fiat 600 D privata di molti elementi. La robustezza della scocca compromessa dall'eliminazione del tetto e di altre parti è ristabilita mediante la saldatura di elementi di lamiera scatolata nelle zone più sollecitate.



Il corpo principale della carrozzeria in vetroresina dell'Autobianchi Stellina. Gli altri elementi di vetroresina sono la plancia, i cofani, le porte e i loro accessori. Il peso complessivo dell'insieme è pari a 30 chili.



Il carrellino con le materie prime e le attrezzature necessarie per la riparazione della carrozzeria della Stellina. Progettato dall'ing. Luigi Fabio Rapi insieme con la vettura, era fornito alla rete di assistenza Autobianchi unitamente a un dettagliato manuale di istruzioni.



Il prototipo della Stellina visto di tre quarti anteriore. Si notano le cornici metalliche nelle cupolette dei fari, i lampeggiatori sporgenti dalla carrozzeria e il parabrezza senza la cornice superiore. Tutti questi particolari saranno modificati nella versione definitiva.

A destra, il prototipo della Stellina visto di tre quarti posteriore. Sul cofano motore non ci sono le prese d'aria con un indubbio vantaggio estetico, ma con un risultato prevedibilmente problematico per il corretto raffreddamento del motore.

Sotto, a sinistra, la Stellina nella configurazione in cui è esposta al 45° Salone Internazionale dell'Automobile di Torino. Ora i lampeggiatori sono inseriti nei retrovisivi esterni, una trovata geniale che quaranta anni dopo avrà ampia applicazione, ma al momento passa del tutto inosservata. A destra, la versione ormai definitiva esposta a Ginevra nel marzo del 1964.

I lampeggiatori sono incassati sotto e hanno le guarnizioni di gomma, il parabrezza ha la cornice anche nella parte superiore e il cofano motore ha le prese d'aria.



La scocca di serie è privata del tetto ed è ridotta all'osso, ma ritrova la necessaria rigidità grazie ad alcuni elementi di lamiera saldati nei punti strategici. La struttura portante così ottenuta segue una propria numerazione che è preceduta dal prefisso 100DB (nella Fiat 600 D il prefisso del numero di telaio è 100D). Il motore è quello della 600 D con la cilindrata di 767 cm³ e 29 CV, cambia solo la forma del filtro dell'aria in ragione del cofano più basso. La trasmissione non subisce variazioni, mentre i freni hanno la pedaliera arretrata e lo sterzo ha il piantone più inclinato. Infine le sospensioni restano invariate perché la massa del veicolo non si scosta troppo da quella della 600 D.

RIVESTIMENTO

La parte più nuova della Stellina è la carrozzeria che non ha compiti strutturali, ma ha la sola funzione di rivestimento. Il peso complessivo delle "stampate" di vetroresina del corpo centrale,

delle porte, dei cofani e della plancia è di soli 30 chili, ma la piccola spider della Autobianchi pesa circa 60 chili più della 600 D in ragione dell'irrobustimento del pianale e delle maggiori dimensioni (è 37,5 centimetri più lunga e 5 centimetri più larga della Fiat 600). La cappotta è come quella delle classiche spider inglesi: per aprirla bisogna togliere la tela impermeabile, rimuovere gli archetti di sostegno e riporre il tutto in una sacca che poi si fissa con apposite cinghiette nel vano motore fra il fascione della struttura metallica e il pannello finale della carrozzeria di plastica. Un aspetto interessante della progettazione è che l'ing. Rapi prevede fin dall'inizio che gli addetti alla rete di assistenza Autobianchi e i carrozzieri avranno difficoltà a lavorare con il nuovo materiale, perciò progetta un carrellino con tutto il necessario per riparare la vetroresina, compreso un dettagliato manuale delle istruzioni. I primi prototipi della Stellina hanno le cornici metalliche attorno alle cupolette dei fari, i lampeggiatori che sporgono dalla carrozzeria, il telaio del parabrezza senza



La Stellina II serie con capote chiusa. Per aprirla, bisogna smontare la tela e gli archetti e disporli nello spazio tra il vano motore e il pannello finale della carrozzeria di plastica. Sotto, la Stellina I Serie telaio # 110DB*000094 restaurata. Nel mercato dei ricambi d'epoca è facile trovare le parti meccaniche derivate dalla Fiat 600 D, è invece difficile trovare i particolari specifici della Stellina. I copri cerchi lenticolari sono addirittura introvabili. La coda della # 110DB*000094 restaurata. La riparazione della vetroresina oggi non pone problemi, basta rivolgersi a uno specialista nella riparazione di barche, ma applicandosi un po' si riesce a provvedere anche da soli.



la squadra superiore e non hanno le prese d'aria sul cofano motore, il più recente ha anche i lampeggiatori laterali inglobati nei retrovisori esterni.

DEBUTTO A GINEVRA

La Stellina nella veste definitiva è esposta al 34° Salone internazionale dell'Automobile di Ginevra il 12 marzo 1964. Nell'occasione non ci sono più i lampeggiatori laterali negli specchi, una trovata geniale che quaranta anni dopo avrà ampia applicazione, ma al momento passa del tutto inosservata. I lampeggiatori anteriori ora sono incassati in cupolette di plexiglas sotto quelle dei fari, che a loro volta hanno le cornici di plastica nera invece di metallo. Le altre differenze rispetto ai prototipi sono nel telaio del parabrezza sviluppato anche nella parte superiore e nel cofano motore che ha le prese d'aria. Le vendite sono piuttosto contenute e confermano le attese della Casa che ha scelto la vetroresina proprio perché è

vantaggiosa per le piccole serie. La diffusione della Stellina è limitata anche dal prezzo di 980.000 Lire e dall'impreparazione della rete di vendita nel trattare un prodotto così diverso dal consueto. Dopo i primi 342 esemplari, l'Autobianchi apporta alcune modifiche alla piccola spider. La più importante è la maggiorazione della cilindrata a 791,8 cm³ mediante l'aumento dell'alesaggio da 62 mm a 63 mm. Aumenta pure il rapporto di compressione (da 7,6:1 a 8,8:1), ma la potenza massima resta in pratica invariata (29,8 CV invece di 29 CV). Proporzionalmente aumenta di più la coppia motrice, che sale da 5,05 mgk a 5,5 mgk con un apprezzabile beneficio per la ripresa e la dolcezza di marcia. Dal punto di vista estetico le novità sono i copri ruota della Autobianchi Bianchina Panoramica al posto di quelli lenticolari e l'aggiunta della scritta 800 sul cofano motore. Quasi contemporaneamente la Casa inserisce fra gli optional il tetto rigido, ovviamente di plastica, che migliora la fruibilità della vettura nella cattiva stagione. ➤



I primi anni '60 sono il periodo di diffusione dei più moderni e abbordabili motoscafi in vetroresina, invece che nell'impegnativo fasciame... non è un caso che quest'auto ne replichi lo stile, soprattutto nella vista dello specchio di coda. A destra, il motore della Stellina I Serie telaio #100DB*000201 è identico a quello della Fiat 600 D, cambia solo il filtro dell'aria, che è abbassato per permettere la chiusura del cofano. Il motore della Stellina II Serie con cilindrata portata a 791,8 cm³ mediante l'aumento dell'alesaggio da 62 a 63 mm. Aumenta pure il rapporto di compressione (da 7,6:1 a 8,8:1), la potenza massima resta in pratica invariata (29,8 CV invece di 29 CV).



Da sinistra, lo sportello, nella paratia interna dietro i sedili, per accedere al motorino di avviamento. Le manovre di alloggiamento della struttura della capote nell'apposito vano posteriore alla base del motore.

La Stellina I Serie telaio # 100DB*000291 colore celeste 14 TA con il tetto rigido di vetroresina. All'epoca era offerto come optional nel solo colore nero al prezzo di 65.000 lire.



COLORI E MATERIALI

CARROZZERIA	CODICE AUTOBIANCHI	SELLERIA*
Rosso vivo	115 F	Teak o Nero
Bianco ghiaccio	182	Teak o Nero
Celeste	14 TA	Teak
Verde metallizzato	23 NI	Teak

* Finta pelle traforata per parte centrale dei sedili e dei pannelli, il resto finta pelle liscia - **Rivestimento passaruota anteriore:** moquette bouclé nera o marrone - **Rivestimento passaruota posteriore:** finta pelle colore selleria - **Tappeti:** moquette bouclé nera o marrone orlata di finta pelle nera o marrone - **Rivestimento tunnel:** moquette bouclé nera o marrone orlata di finta pelle nera o marrone - **Scocca:** rosso-mattone opaco - **Plancia:** colore carrozzeria con parte superiore nero opaco - **Telaio capote:** nero raggrinzante - **Capote:** nero - **Cerchi:** argento 602F



La Stellina II Serie telaio # 100DB/1*000364 di tre quarti anteriore. Gli pneumatici con il fianco bianco erano un optional che costava 6.400 lire, poco meno del tonneau cover che comportava un supplemento di 7.000 Lire. La novità della II Serie rispetto alla prima è il logo 800 applicato sulla coda. La potenza del motore 800 resta in pratica invariata (29,8 CV invece di 29 CV), ma l'aumento della coppia motrice migliora la dolcezza di marcia.

Il posto di guida della Stellina. Il volante nero è quello della 600 T, la versione da lavoro della popolare utilitaria. La strumentazione Veglia è simile a quella di alcune Alfa Romeo, ma con una diversa scala del tachimetro. La pedaliera è specifica del modello. Il vano anteriore della Stellina II Serie telaio # 100DB-1*000364 è quasi interamente occupato dalla ruota di scorta e dal serbatoio. Per i bagagli c'è davvero poco spazio.



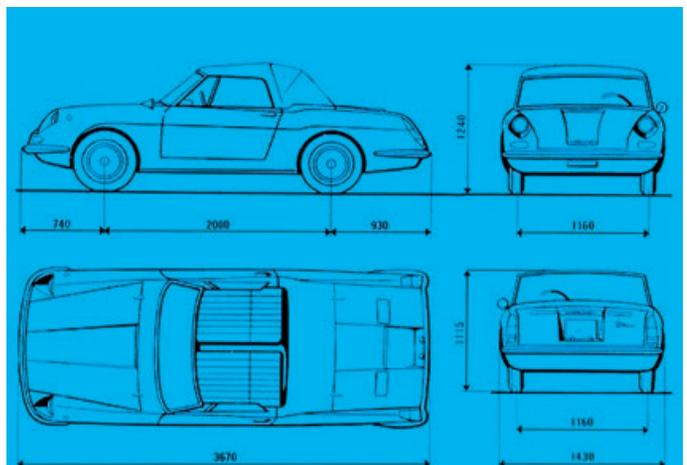
Le modifiche si accompagnano a un leggero aumento del prezzo di listino, che sale da 980.000 Lire a 993.000 Lire. Gli optional, oltre al tetto rigido che costa 65.000 Lire, sono il tonneau cover (7.000 lire) e gli pneumatici con fianchi bianchi (6.500 Lire).

500 + 2

La costruzione della Stellina cessa quando la produzione raggiunge i 500 esemplari, che sono il limite fissato in sede di progetto. Volendo essere pignoli, si potrebbero comprendere nel conteggio anche i due prototipi così il totale salirebbe a 502 esemplari. In ogni modo la sperimentazione non va oltre l'obiettivo prefissato anche perché la carrozzeria Bertone mette in produzione per conto della Fiat la 850 Spider che offre prestazioni superiori con costi inferiori considerando che i forti investimenti necessari per gli stampi delle lamiere sono ripartiti su un numero molto elevato di esemplari (in tutto saranno 130.829). La storia delle carrozzerie di plastica nelle auto italiane potrebbe finire qui, ma non è così: dalla seconda metà degli anni Sessanta le carrozzerie di vetroresina si affermano prepotentemente nel mondo delle competizioni perché sono leggere, facili da lavorare ed economicamente vantaggiose per i piccoli quantitativi, come sono appunto quelli delle macchine da competizione. L'eccezione in questo caso è rappresentata dalla Ferrari 308 GTB che è una vera e propria auto di serie, non un'auto da corsa, ma dal debutto nel 1975 fino al giugno 1977 indossa per 808 esemplari la carrozzeria di vetroresina, poi sostituita da una di metallo con un aggravio di peso di 60 chili. Tale circostanza fa pensare che la Ferrari inizialmente fos-

se orientata a una produzione limitata, per la quale la scocca di plastica aveva costi unitari inferiori, e che sia poi stata travolta dal successo del modello, che ha imposto numeri di produzione realizzabili più vantaggiosamente con il metallo. ■

Si ringrazia per la collaborazione il Registro Autobianchi nelle persone del suo presidente Marco Lerda e di Laura Lodi, proprietaria della Stellina II serie rossa.



Le dimensioni della Stellina riportate nell'ultima pagina della brochure di vendita del 1964. Rispetto alla Fiat 600 D è più lunga di 37,5 centimetri, più larga di 5 centimetri e più bassa di 16,5 centimetri (di 29 centimetri con la cappotta abbassata). Restano invariate le misure del passo e delle carreggiate.



A sinistra, uno dei fotogrammi del film "Don Donald" in cui compare la 313 ancora monocolora
Sopra, la mitica 313 come la conosciamo tutti con i simpaticissimi Qui, Quo e Qua.

BUON COMPLEANNO 313!

LA MITICA VETTURA DEL SIMPATICISSIMO PERSONAGGIO DI WALT DISNEY, PAOLINO PAPERINO O "DONALD DUCK" PER DIRLO ALL'AMERICANA, LA FIDA 313, COMPIE 90 ANNI. RIMASTA NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI DI FUMETTI, QUESTA PICCOLA VETTURA HA UNA STORIA MOLTO PARTICOLARE, RIPERCORRIAMOLA INSIEME.

di Matteo Comoglio



Una tavola in cui si comprende bene l'amore di Paperino per la sua vettuetta.

La storia della piccola utilitaria di Paperino, affonda le sue radici addirittura negli anni '30, pochi anni dopo la comparsa del personaggio Disney sugli schermi e sui fumetti. "Donald Duck", nasce infatti nel 1934, molto diverso da come lo conosciamo oggi, almeno nel suo disegno, ma anche nel suo carattere. Resta però sempre, oggi come allora, un simpatico e sfortunato guastafeste ma sempre di animo buono e pronto ad imbarcarsi in qualche nuova avventura. La prima comparsa della vettura di Paperino avviene in una prima versione priva di targa nel cortometraggio animato "Paperino innamorato" del 1937; la versione definitiva con la targa esordisce nella striscia a fumetti pubblicata sui quotidiani negli USA il 9 agosto 1939, scritta da Bob Karp e disegnata da Al Taliaferro. È una piccola utilitaria di colore rosso e blu, targata 313 a due posti; il bagagliaio, nonostante le ridotte dimensioni, viene impiegato per trasportare tutti e tre Qui, Quo e Qua, i nipoti di Paperino, quando il posto accanto al guidatore viene occupato solitamente da Paperina o zio Paperone, o più occasionalmente da altri personaggi. Viene rappresentata con la carrozzeria di colore rosso con parafanghi blu, con il radiatore e i cerchi delle ruote gialli, oppure con colori invertiti, a seconda del disegnatore. Il modello è quello della Belchfire Runabout, immaginario produttore di automobili e la macchina è stata costruita nel 1934. Ha un motore bicilindrico Mixwell del 1920 a raffreddamento ad acqua (non è raro che al protagonista si guasti il radiatore) dotata di trazione anteriore, un cambio a 4 marce, una carrozzeria decappottabile

Dodge del 1922, dei semiassi Paclac e ruote di falciatrice. Ma Paperino come ne entrò in possesso? È stato durante una trasferta nella terra del Messico che il giovanissimo papero si disse che le ragazze si conquistano su quattro ruote, piuttosto che su quattro zampe, e decise quindi di procedere verso il baratto con il suo asinello. Da allora Paperino non si è mai più separato dal suo amato catorcio che avrà anche una funzione umoristica, dal momento che si romperà spesso e avrà costante bisogno di riparazioni. Queste ultime però diventeranno molto problematiche nelle storie dagli anni '70 in poi dal momento che i pezzi di ricambio sono introvabili, poichè la 313 è una vera auto d'epoca. Con la nascita del personaggio di Paperinik, identità segreta di Paperino, anche la 313 si adeguerà, finendo sotto le mani di Archimede Pitagorico che la modificherà più volte, dapprima sviluppando le idee del diario di Fantomius, poi aggiungendovi ogni sorta di trucchi e marchingegni di sua invenzione. La 313 diventa così in grado di spruzzare olio a terra e rilasciare gas starnutifero e il suo motore diventa silenziosissimo. Grazie a ulteriori modifiche (sempre apportate da Archimede) la 313

è anche in grado di volare e di "nuotare" sulla superficie dell'acqua, diventando così una sorta di versione "disneyana" della Batmobile. Spesso ci si riferisce a lei come alla 313-X: infatti Archimede le ha montato una targa mobile, che si trasforma da "313" a "X" e poi grazie ad una speciale sostanza può cambiare colore da rossa e blu a nera. Inutile dire che nel corso degli anni molti lettori si sono affezionati a questo simpatico macchinino, al punto tale che nel 1995 lo sceneggiatore Fabio Michelini decide di trasformarla in un vero e proprio personaggio. Nella storia "Paperino e il segreto della 313" Michelini ne ripercorre le origini, raccontando di come quella volta in Messico Paperino si fosse imbattuto in uno sciamano in grado di infondere nel

motore della 313 una piccolissima scintilla di vita e, molto probabilmente, è questo il motivo per cui nel corso degli anni tra l'auto e il proprietario si andò sviluppando un affetto così grande. La 313 resterà quindi nel cuore di noi appassionati di auto e di fumetti, che si sia bambini o adulti, saremo sempre affezionati a quelle sue forme e quei colori, immaginandola scattante e roboante per le strade di Paperopoli. ■



COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

"Da 50 anni proteggiamo le nostre passioni"
1973 - 2024

50
ANNIVERSARY
CONFEZIONI ANDREA GROUP

Teli sartoriali su misura per la tua auto e moto, coprisedili, coprivolanti e autoshoes antiovalizzanti. La qualità e affidabilità dei nostri prodotti ci garantisce di poter collaborare e fornire le più importanti case automobilistiche del mondo. Dall'estetica alla protezione, personalizza ora il tuo telo su misura sul nostro sito o inviaci una mail per scoprire le innumerevoli possibilità di configurazione!

CARATTERISTICHE

- Antistatico • Elasticizzato
- Interno felpato • Traspirante
- Lavabile nella comune lavatrice domestica
- Ampia gamma di colori
- Personalizzabile con il proprio logo
- Ingombri ridotti
- Piping in contrasto • Borsa inclusa

Per ogni ulteriore informazione non esitate a contattare il servizio clienti.

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

I go-kart, costruiti dagli anni '50 ai primi anni 2000, hanno girato sulla Pista Azzurra di Jesolo, tempio italiano della specialità, suddivisi in cinque batterie rispettando i criteri delle Classi CIK per epoca e cilindrata.



TANTE STELLE ALL'ASI GO-KART SHOW!

PATRESE, GABBIANI, PANTANO E ALTRE STELLE DELLA F1 HANNO ACCOLTO I 300 KARTI DI ASI GO-KART SHOW SULLA PISTA AZZURRA DI JESOLO, TEMPIO ITALIANO DELLA SPECIALITÀ.

L'11ª edizione di ASI Go-Kart Show va in archivio dopo tre giornate di festa e infinita passione per un piccolo mezzo che da oltre sessant'anni rappresenta il primo approccio allo sport motoristico su quattro ruote oltre che una insostituibile fucina di talenti e di campioni del volante. Tre giornate, dal 17 al 19 maggio, vissute a pieni giri alla Pista Azzurra di Jesolo, vero tempio del karting italiano. Insieme agli oltre 250 partecipanti provenienti da 16 nazioni con quasi 300 kart storici, la Commissione ASI Kart ha fatto gli onori di casa accogliendo anche i grandi nomi della specialità per onorare la tradizionale "Coppa dei Campioni" (disputata per la prima volta a Jesolo nel 1972) e per festeggiare i 60 anni della Pista Azzurra.

L'abbraccio degli appassionati ha quindi accolto Riccardo Patrese (nel cinquantesimo della vittoria del titolo mondiale), Beppe Gabbiani, Giorgio Pantano, l'olandese campione del mondo 1980 Peter De Bruijn, il giovane iridato Lorenzo Trevisanutto, e poi Roberto Farneti, Mauro Villa, Francesco Orlando, Geppi Proni, Albino Parolin: piloti, tecnici e team manager che hanno scritto pagine importanti nel karting mondiale.

Guest star di ASI Go-Kart Show 2024 è stato senza dubbio Riccardo Patrese, pilota italiano protagonista in Formula 1 dal 1977 al 1993 con 256 presenze nei Gran Premi di Campionato del Mondo. Ha sfiorato il titolo iridato nel 1992 con la Williams, ha conquistato 37

podi e 6 vittorie. Dal 1979 al 1985 ha corso anche con la Lancia nel Mondiale Sport Prototipi (secondo nel campionato 1982) e, andando indietro nel tempo, troviamo il nome di Patrese negli albi d'oro dei Campionati Italiano ed Europeo di Formula 3 (1976) e del Campionato Italiano di Formula 2 (1977). La sua scalata nel motorsport mondiale è comunque iniziata dai go-kart: dopo la prima stagione affrontata nel 1970, Patrese si laurea Campione Italiano di categoria nel 1972, Campione Europeo a squadre nel 1973 e Campione del Mondo nel 1974.

"Ho consumato l'asfalto qui a Jesolo - ha ricordato Patrese - prima muovendo i primi passi con un Italkart Komet comprato da mio fratello, poi correndo come giovane pilota. La mia passione è nata qui e credo che il karting rappresenti ancora la vera essenza del motorsport, sia a livello tecnico, sia a livello di guida. Il kart insegna moltissimo, è la base fondamentale sulla quale si deve iniziare. Basti pensare che un campione come Max Verstappen è passato direttamente dai kart alla Formula 1 trovandosi perfettamente a suo agio."

"Sulla Pista Azzurra ho corso due Coppe dei Campioni - ha evidenziato Beppe Gabbiani - ed è un tracciato bello e impegnativo, con l'ultimo curvone che poteva fare la differenza per chi riusciva a tenere giù il piede. Ho fatto il giro del paddock sperando di ritro-



I kart più anziani (qui sopra) destano sempre ammirazione e curiosità. Ma è su quelli più moderni (a sinistra, in alto) che ci si può scatenare. A sinistra, il premio "Best of Show" è stato assegnato al Dap Silver Carrera 100 cm³ del 1976 portato da Simone Aprile.

vare un kart BM che utilizzai all'epoca: mi è rimasto nel cuore e mi piacerebbe riaverlo come ricordo, magari da utilizzare al prossimo ASI Go-Kart Show!"

"Sono sceso in pista e mi sono trovato subito a mio agio - ha commentato Giorgio Pantano, due titoli mondiali in kart e pilota Jordan in Formula 1 - perché dopo essere stato qui nel 2023 come spettatore mi ero ripromesso di tornare come partecipante. L'atmosfera è meravigliosa, ci sono tantissimi kart di ogni epoca, persone da tutta Europa che vengono a Jesolo per condividere la stessa passione e divertirsi."

L'evento organizzato dalla Commissione Kart dell'Automotoclub Storico Italiano è in assoluto il più importante e partecipato a livello internazionale, con team e piloti che animano la pista veneta (già teatro di gare titolate anche a livello mondiale) con kart costruiti dagli anni '50 ai primi anni 2000, suddivisi in cinque batterie rispettando i criteri delle Classi CIK per epoca e cilindrata.

La Commissione ASI presieduta da Beppe Soverini - e composta da Maurizio Iori, Bruno Lunedei, Claudio Melandri e Geppi Proni - ha valutato quelli più significativi assegnando il premio "Best of Show" al Dap Silver Carrera 100 cm³ del 1976 portato da Simone Aprile. ■

Foto di gruppo sotto l'arrivo dello storico nastro d'asfalto veneto dove si sono plasmate generazioni di piloti.



EXPO MOTORI CLASSICI A DUE E QUATTRO RUOTE

MOTORI CAPITALE

ROMA

21-22 SETTEMBRE 2024

FIERA DI ROMA



AUTO E MOTO D'EPOCA

CARROZZE, BICI E MEZZI MILITARI

MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO D'EPOCA

COMMERCianti E RESTAURATORI

CLUB E TEAM STORICI

RADUNI MONOMARCA

YOUNGTIMER

MOSTRA SCAMBIO

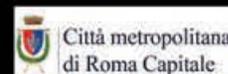
ASTA DI AUTO E MOTO STORICHE

SFILATE, RIEVOCAZIONI E MOSTRE A TEMA

MEMORABILIA E MODELLISMO

ART & CRAFT

www.motoricapitale.it



EXPO MOTORI CLASSICI A DUE E QUATTRO RUOTE

MOTORI CAPITALE

ROMA

FIERA DI ROMA



VIENI A SCOPRIRE



FONDAZIONE
NICOLA BULGARI

MUSEO
NAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE

TUTTE LE REALTÀ ACI



MUG
MUSEO GIANNINI

LATINA

MUSEI E FONDAZIONI



AREA BIMBI



PASSIONE ROSSA



VILLAGGIO ASI

MARCHI STORICI, RADUNI E TANTO ALTRO

SEGUICI SUI CANALI SOCIAL PER NON PERDERE TUTTE LE NOVITÀ,
LE ANTICIPAZIONI E LE CURIOSITÀ SU MOTORI CAPITALE 2024!

SAB 21 SETTEMBRE 9:00 - 20:00

DOM 22 SETTEMBRE 9:00 - 19:00



Motori Capitale



@motoricapitale



Suggestiva panoramica su alcune delle vetture partecipanti al Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

A VILLA D'ESTE L'ALFA ROMEO VINCE IL TROFEO BMW GROUP

Il premio ASI al prototipo Pininfarina Dino Aerodinamica Berlinetta

Nello spettacolare contesto di Villa d'Este, a Cernobbio, grande partecipazione straniera con automobili molto interessanti.

Best of Show una rara Alfa Romeo 8C 2300 cabriolet carrozzata da Figoni.

di Roberto Valentini



Pubblico e giuria ad ammirare i modelli esposti.

Nei concorsi internazionali la tendenza è quella di presentare vetture con restauri maniacali, con carrozzerie e interni impeccabili, che sembrano nuovi. La giuria del Concorso Internazionale di Villa d'Este ha però voluto premiare un grande lavoro di conservazione, eleggendo Best of Show l'Alfa Romeo 8C 2300, con carrozzeria spider di Figoni degli anni '30, di proprietà di HM Collection (Belgio). Si tratta di un modello non molto comune (dovrebbero essere 10 gli esemplari costruiti), nella sua livrea originale blu Francia, che ha impressionato per il suo stato di conservazione.

Eccezionale il colpo d'occhio sulle vetture esposte nella suggestiva cornice del parco di Villa d'Este. Il percorso espositivo parte dalle automobili degli anni Venti. La più anziana partecipante al concorso era una Rolls-Royce Silver Ghost di 110 anni. Poi l'Alfa Romeo RL Sport del 1922, seguita dalla Diatto 20S Torpedo, presentata da Corrado Lopresto. Molto impressionanti le dimensioni delle Rolls-Royce, raggruppate in una apposita categoria, poi un crescendo di modelli frutto della fantasia e della creatività dei più grandi carrozzieri del mondo con, naturalmente, in prima file le creazioni "Made in Italy" confrontate con quelle espresse dagli stilisti stranieri, in particolare francesi e inglesi. Sempre



molto apprezzate le interpretazioni di Pininfarina, Bertone, Frua, Vignale, Scaglietti, Touring Superleggera, Zagato, Ghia, per citarne alcuni. La sfilata ha rappresentato 100 anni di stile, permettendo agli spettatori di valutare i cambiamenti e le novità che si sono susseguite in questo ampio lasso di tempo. Mettendo vicine, per esempio, l'Isotta Fraschini Tipo 8 Roadster del 1927 e la Lamborghini Diablo del 1999 si nota la notevole "evoluzione della specie" nell'ambito di vetture sportive della stessa categoria.

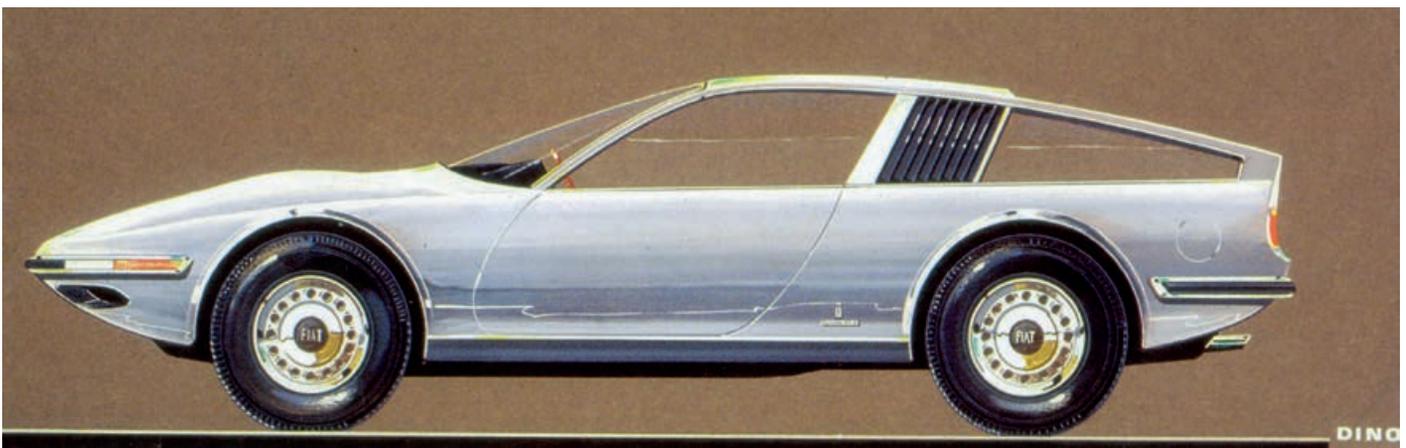
Ma a Villa d'Este c'è sempre un occhio puntato sul futuro, con una sezione dedicata ai prototipi. In questo caso la giuria ha voluto assegnare il Design Award all'Alfa Romeo 33 Stradale, realizzata nel 2023.

IL PREMIO ASI L'UNICA FIAT DINO AERODINAMICA PININFARINA

Il premio ASI, dedicato alla vettura meglio conservata del dopoguerra, è stato assegnato alla Fiat Dino Aerodinamica, rivisitazione in chiave "berlinetta" della sportiva che al tempo era nel listino Fiat in due versioni: coupé e spider. La vettura, presentata dall'americano Lee Hower, è stata nella Collezione Pininfarina sino al 1990. Interessante la sua storia, che rappresenta un po' l'inizio dell'attività di Paolo Martin presso la Pininfarina. Martin venne infatti assunto da Franco Martinengo alla fine del 1966 e iniziò subito a lavorare sulla Ferrari Berlinetta Competizione e sulla versione coupé della Fiat Dino Spider. Oltre a una rielaborazione sulla base della linea originale della spider, Martin si cimentò su un disegno completamente nuovo, partendo unicamente dalla meccanica. L'idea era quella di realizzare una giardinetta due + due con un ampio bagagliaio, decisamente sportiva. ➤



Premiazione con spettacolo pirotecnico per la best of show: l'Alfa Romeo 8C 2300 Spider carrozzata Figoni.
A destra, Enrico Fumia consegna il premio ASI allo statunitense Lee Hower, proprietario dell'unica Fiat Dino Aerodinamica Pininfarina.
Sotto, lo studio di linea della Dino Aerodinamica, disegnata da Paolo Martin.





Il frontale della Dino Aerodinamica. Molto particolare la carrozzeria posteriore, con una soluzione inedita che rende questa sportiva quasi una shooting break. La linea filante del prototipo disegnato da Paolo Martin.



Come sua abitudine, costruì prima un modello in legno in scala 1/10, poi il prototipo che venne presentato al Motor Show di Parigi nel 1967 in livrea bianca. Le linee del prototipo rendevano omaggio alla ricerca aerodinamica portata avanti dal designer automobilistico e aerodinamico tedesco Wunibald Kamm. La straordinaria carrozzeria "Kammtail" è stata progettata per ragioni aerodinamiche con un ampio parabrezza verticale e somigliava molto a uno shooting brake. Il design fu rivisto per il Motor Show di Ginevra nel 1968 e dotato di un profilo posteriore molto più snello combinato con un grembiule anteriore in stile, con spettaco-

lari coperture dei fari retrattili. Il concept ora era verniciato "Rosso Dino" e aveva cerchi color perla, insieme a prese d'aria laterali sul montante B. Questo studio è rimasto nella collezione Pininfarina fino al 1990 e fino ad oggi l'auto è rimasta esattamente come presentata al Salone di Ginevra del 1968, con meno di 6.000 chilometri registrati sul contachilometri. A consegnare il premio ASI, insieme al presidente Alberto Scuro, era presente il designer Enrico Fumia, componente della Commissione Case Costruttrici e Design dell'Automotoclub Storico Italiano. Fumia ha iniziato la sua carriera di designer alla Pininfarina proprio nel 1976. ■

LA CITROËN CAMARGUE OMAGGIA GANDINI

Anche quest'anno a Villa Erba uno dei prototipi della Collezione ASI Bertone ha dato spettacolo, grazie alla collaborazione con il Veteran Car Club Como, che ha curato l'esposizione di questo modello che faceva parte di una tematica dedicata al designer Marcello Gandini.



TUTTI I PREMI

Trofeo BMW Group

Best of Show della giuria

Alfa Romeo 8C 2300, Spider, Figoni, 1932, HM Collection, Belgium

Concorso d'Eleganza Design Award per Concept Cars & Prototipi

Referendum pubblico

Stellantis Europe S.p.A. 33 Stradale, Alfa Romeo 2-seater Coupé "Fuoriserie", Centro Stile Alfa Romeo, 2023

Vincitori di classe

CLASSE A: l'alba dell'era delle performance

Bentley 4 ½ Litre Blower, Two Seater Drophead Coupé, Gurney Nutting, 1930, The Lee Collection, United States.

CLASSE B: Modellati dal vento; l'evoluzione dell'aerodinamica

Cadillac V16, Coupé, Fleetwood, 1934, Donald Ghareeb, United States.

CLASSE C: La miglior auto al mondo per 120 anni: Rolls-Royce celebra uno storico compleanno

Rolls-Royce 40/50 HP Phantom II Continental, Fixed Head Coupé, Freestone & Webb, 1933, Lord Bamford, United Kingdom.

CLASSE D: "Più veloce! La corsa alla potenza su strada

Ferrari 335 S, Spider, Scaglietti, 1957, Brian Ross, United States.

CLASSE E: Il meglio di "Italian Grace and Pace": 110 anni Maserati

Maserati A6G/54, Berlinetta, Zagato, 1956, Roberto Quiroz, Mexico.

CLASSE F: Gentleman Drivers: stile per pochi fortunati

Ferrari 275 GTS, Spider, Pininfarina, 1966, Christopher Stahl, Germany.

CLASSE G: Time Capsules: automobili che il mondo ha dimenticato

Alfa Romeo 8C 2300, Spider, Figoni, 1932, Private Collection, Belgium.

CLASSE H: voglia di velocità: le supercar star della generazione video

McLaren F1, Coupé, McLaren, 1995, Tony Vassilopoulos, United Kingdom

46^a

edizione

FIERA NAZIONALE

MOSTRA SCAMBIO



POLO FIERISTICO SORA



16-17 NOVEMBRE 2024

● **Auto e Moto d'Epoca** ●

● **Ricambi** ● **Raduni** ●

BIGLIETTI

PREVENDITA € 7,00
BOTTEGHINO € 10,00

**PARCHEGGIO
GRATUITO**

INFO ESPOSITORI:
0776.813179 - info@fieradisora.it
INFO VISITATORI:
www.mostrascambiosora.it



Fiera
di Sora



I vincitori della 1000 Miglia 2024, Vesco-Salvinelli su Alfa Romeo 6C 1750 Spider Zagato del 1929 all'arrivo a Brescia.

ANCORA UN'ALFA ROMEO ALLA 1000 MIGLIA

Quarto successo consecutivo di Andrea Vesco e Fabio Salvinelli
su un'Alfa Romeo 6C 1750 Spider Zagato del 1929.

Al via 421 equipaggi che hanno affrontato 5 tappe, con la novità di Torino.

di Roberto Valentini

È incredibile come la storia delle competizioni automobilistiche di un tempo si intrecci con le rievocazioni delle stesse grandi manifestazioni. Stabilendo il record di quattro successi consecutivi, Andrea Vesco e Fabio Salvinelli su un'Alfa Romeo 6C 1750 Spider Zagato del 1929, si sono aggiudicati l'edizione 2024 della 1000 Miglia, che ha visto al via 421 equipaggi, che hanno affrontato, per la prima volta, un percorso suddiviso in cinque tappe, con la novità dell'arrivo della prima giornata a Torino. Nella capitale italiana dell'automobile sono stati accolti dal sindaco, Stefano Lo

Russo e da Piergiorgio Re, presidente dell'Automobile Club Torino, che ha curato la cerimonia svolta nella centralissima Piazza San Carlo, alla quale hanno assistito anche il presidente della FIVA, Tiddo Bresters (con il past president, Patrick Rollet) e il presidente dell'ASI, Alberto Scuro. A Torino la 1000 Miglia competitiva era transitata nel 1947 e nel 1948.

Da Torino i partecipanti si sono diretti a Genova e quindi a Viareggio, dove si è conclusa la seconda giornata, piuttosto impegnativo con un percorso caratterizzato, soprattutto nella prima parte,

nella da molte salite e discese su strade tortuose. Molto suggestivo, come sempre, l'arrivo a Roma della terza tappa, prima di risalire verso il nord con arrivo della quarta frazione a San Lazzaro di Savena, prima dell'ultima fatica per raggiungere Brescia, con il consueto spettacolare passaggio a Ferrara. Un percorso in senso antiorario, come nelle prime edizioni di velocità, giudicato molto duro dai partecipanti.

La sua formula di regolarità classica con coefficienti favorevoli per le auto più anziane ha premiato i più coraggiosi, al volante di vetture anteguerra, che hanno affrontato, quasi sempre con la vettura scoperta, il percorso a tratti flagellato da intensi scrosci di pioggia.

Come sempre la carovana della 1000 Miglia ha regalato un grande spettacolo e, soprattutto, ha fatto conoscere ai tanti spettatori lungo il percorso, l'evoluzione tecnica e stilistica delle auto negli anni in cui la corsa rappresentava una sfida per piloti, costruttori e preparatori. Accanto a vetture sport realizzate artigianalmente si sono viste anche le berline e le sportive di grande serie, all'epoca molto numerose. ■

NICOLA LARINI DEBUTTO CON L'ALFA ROMEO

È stato uno dei piloti Alfa Romeo più vincenti. Nicola Larini, campione DTM con la 155 GTA e grande protagonista dei campionati Turismo internazionali, ha affrontato la 1000 Miglia al volante dell'Alfa Romeo 1900 Sport Spider del 1954 del Museo Alfa Romeo di Arese, insieme al suo amico Luca Ciucci, appassionato regolarista. A parte alcuni problemi patiti nel corso della prima tappa, per il resto la sua gara è filata liscia e lo ha entusiasmato: *“Tappe di guida fino a 15 ore, code e caos nelle città, pioggia, nebbia, strade bianche, qualche inconveniente tecnico risolto grazie all'efficiente assistenza tecnica Alfa, ma...posso però dire che è stata un'esperienza unica”*.



Suggestivo il passaggio intorno al Colosseo, a Roma.
La Fiat 1100 B di un equipaggio olandese.



La novità dell'edizione di quest'anno è stata l'arrivo a Torino nella centralissima Piazza San Carlo a cura dell'AC Torino.
La Bugatti T37 del 1927 di Paglione-De Angelis.

Grande fascino del percorso nelle campagne del centro Italia.
Un'Alfa Romeo 6C 2500 SS precede una Lancia Aprilia.





Il mossiere Umberto Voltolin da il via alla De Dion Bouton Vis à Vis del 1900 degli svizzeri Hasler/Hasler.



La Benz Velo del 1896 (la vettura più vecchia, con i suoi 128 anni sulle ruote) dei tedeschi Schmidt/Bader. Sotto, il triciclo Singer dotato di motore inserito nella ruota anteriore condotto da Silvia Bogoni.



La Fiat 12-16 HP del 1902 che fu di Ignazio Florio guidata da Davide Lorenzone, conservatore della Collezione del Museo Internazionale dell'Automobile di Torino-MAUTO.



LE ARZILLE ULTRACENTENARIE riunite dal CVAE Giannino Marzotto

La Rievocazione della Prova Resistenza Veicoli Automobili Province Venete è l'unica manifestazione in Italia e una tra le poche al mondo per veicoli costruiti fino al 1905.

Amicizia, "allegria confusione" e passione per rivivere l'alba dell'automobilismo.

Alle soglie del XX secolo, in un fervore di continue innovazioni tecniche, anche in un territorio prettamente agricolo come il Veneto si cominciavano a vedere i nuovi veicoli a motore, a breve destinati a soppiantare gli obsoleti veicoli a trazione animale.

Erano appannaggio di nobili e ricchi possidenti, che spesso si riunivano nelle Ville per dar sfoggio a tali novità meccaniche e per divertirsi in sfide cavalleresche. Ben presto nasce l'esigenza di costituirsi in gruppo associativo e viene fondato nel gennaio 1899 il Club Automobilisti Veneti. Appare da subito inusitato limitare ai parchi delle ville private l'utilizzo di questi "mostri meccanici", capaci di raggiungere le folli velocità

di 30 km/h come citano le cronache dell'epoca, e così il neonato Club decide di organizzare una vera e propria gara di velocità su un circuito stradale che, con partenza e arrivo a Padova, attraversava anche le province di Vicenza e Treviso.

L'evento denominato Prova Resistenza Veicoli Automobili Province Venete intendeva dimostrare al pubblico la validità tecnica di questi nuovi mezzi di trasporto e l'efficienza della rete viaria veneta. Vi prendono parte i più noti chauffeurs provenienti da tutta Italia e tra tutti primeggia uno scatenato e giovanissimo Ettore Bugatti, che sembra volare sul suo specialissimo triciclo bimotores Prinetti Stucchi,

completando i 172 km del percorso alla strepitosa media di 44 km/h. Di un evento tanto importante per il territorio Veneto non poteva certo dimenticarsene il Circolo Veneto Automoto d'Epoca "G. Marzotto" che ne organizza una rievocazione con il sostegno continuativo e discreto della Intercom. La manifestazione, giunta ormai alla quinta edizione, quest'anno il 18 e 19 maggio, viene riservata a veicoli anteriori al 1905 (categoria ancetres della FIVA) per una rappresentazione più consona all'evento originario e risulta così l'unica manifestazione italiana con tali caratteristiche estreme e una delle pochissime ad oggi organizzate nel Vecchio Continente. Effettivamente l'atmosfera che si respira nelle fasi che precedono la partenza, situata come di consueto innanzi al Museo dell'Automobile Luigi Bonfanti di Romano d'Ezzelino, è decisamente inconsueta e trasporta partecipanti e pubblico in un vero e proprio salto nel tempo. Ciò che domina è un'allegria confusione, con tanti amici provenienti da tutta Europa che si ritrovano per una nuova sfida a bordo di veicoli che hanno oltre 120 anni e che li porterà a Bassano del Grappa dopo ben 85 km attraverso piacevoli e pianeggianti stradine secondarie. Dopo le complesse fasi di avvio dei motori a vapore e quelle più semplici di quelli a benzina, allo sbandierare del mossiere Umberto Voltolin, si parte per il tour.

Incredibile il parterre dei veicoli che rappresentano degnamente l'alba dell'automobile, iniziando con la magnifica Benz Velo del 1896 del tedesco Christoph Schmidt subito seguita da un bellissimo quadriciclo Automoto del 1898. E poi via via una Locomobile a vapore del 1900 che avanza spettrale immersa in una nuvola, seguita da una Renault da corsa del 1900 e via via tutti gli altri con splendidi veicoli alcuni con marche ancora ben note come Peugeot, Oldsmobile, De Dion Bouton, Isotta Fraschini altre meno conosciute come Leon Buat, Covert, Aster. Sicuramente degni di nota per la loro bellezza e per l'ardire dei loro piloti impegnati continuamente tra manettini e colpi di pedale, il triciclo Singer dotato di motore inserito nella ruota anteriore e magistralmente condotto da Silvia Bogoni così come le tre motociclette Minerva e Peugeot del 1903 e J Quentin del 1904.

Una partecipazione di rilievo poi quella del MAUTO presente ufficialmente con una bellissima Fiat 12-16 HP del 1902, oggetto di un pregevole restauro conservativo e originariamente appartenuta a Ignazio Florio. Con tale vettura il Museo di Torino celebra degnamente i 125 anni della Fiat.

Il percorso porta l'allegria carovana alla prima sosta presso la cinquecentesca Villa Albrizzi Marini che accoglie partecipanti e veicoli nel suo sontuoso parco per un meritato ristoro. Si raggiunge poi Loria accolti da un festoso e ammirato pubblico. E dopo un piacevole rinfresco ci si avvia per la tappa più lunga che attraverso Castelfranco Veneto raggiungerà Galliera Veneta dove gli equipaggi avranno il privilegio di poter attraversare lo splendido Parco Imperiale di Villa Cappello, immersi nella natura tra alberi secolari e bellissimi laghetti, lungo piacevoli sentieri sterrati e ponticelli lignei. Sosta pranzo a Cittadella, presso la Birreria ai Giardini.

Non poteva mancare certamente un ulteriore tratto sterrato, perfettamente consono a questi veicoli, per raggiungere la cittadina di Nove per una sosta all'incredibile Mulino Pestasassi perfettamente conservato dai fratelli Stringa e ottimo esempio dell'importante arte della ceramica tipica del luogo. Infine a conclusione della cavalcata il traguardo finale a Bassano del Grappa in una Piazza Libertà gremita di gente che, ammirata, applaude gli equipaggi, sui cui volti appare evidente la soddisfazione di aver concluso positivamente quest'ennesima avventura. A suggellare lo spettacolo dei motori sono pronti gli amici di Serenissima Danze 800 che in costumi dell'epoca si lanciano nei balli tipici di fine ottocento.

Lo storico Ponte di Bassano fa da sfondo alla cena conclusiva e alle premiazioni di tutti i partecipanti con un arrivederci al prossimo anno con un ampio percorso che sarà diviso in due giornate e che dovrebbe vedere finalmente al via anche la Locomobile del Museo Bonfanti con la sua nuova caldaia.



La Covert Type A Touring del 1903 dei tedeschi Presinger/Presinger. Sotto, Rizzi/Rizzi sulla vettura a vapore Holsman 321 del 1904.



Eleganza in piazza della Libertà a Bassano del Grappa, meta del tour di 85 km compiuto dalle ultracentenarie.



Panoramica interna della Collezione Fantini.

Tu chiamale se vuoi, EMOZIONI

LA COLLEZIONE ATTILIO FANTINI DI RASSINA (AREZZO)

Attilio Fantini ha raccolto un'emozionante collezione di auto sportive del Novecento, ricca di vetture protagoniste di importanti competizioni in pista, nei rally e nelle cronoscalate. Negli anni Sessanta le corse in salita conquistarono il grande merito di avvicinare la gente all'automobilismo portando direttamente le "macchine da corsa" vicino alle località di residenza, quando ancora esistevano pochissimi autodromi nel Paese. Organizzare competizioni di velocità su strade pubbliche era decisamente più facile, anche per le ridotte garanzie di sicurezza richieste all'epoca. Nella collezione di Attilio Fantini - che vanta una lunga esperienza come commissario tecnico ASI - situata vicino ad Arezzo, nel cuore dell'Italia, si possono ammirare vetture con un passato storico davvero rilevante. Alcune sono state guidate da personaggi del calibro di Patrese, Bacchelli, Vatanen. La sede è ricca di tutto il fascino del Novecento, essendo stata la distilleria Stock 84, costruita qui per la lavorazione delle uve raccolte in Toscana. All'interno non mancano Ferrari, Alfa, Abarth, Lancia Stratos e 037, Peugeot, Porsche e tante altre, spesso richieste come protagoniste di manifestazioni e mostre storiche. Ci sono anche una Ansaldo del 1921 e una Gilco del 1949. E lui, Attilio, in passato maestro elementare e dunque ben capace di affabulare, è affascinante nel racconto dettagliato della loro storia e delle imprese dei loro piloti che hanno fatto sognare generazioni di ragazzi del Novecento.

RADAR

TIPOLOGIA



INDIRIZZO: Collezione Fantini
viale Europa 3 - 52016 Rassina
(Arezzo)

TEL: +39 3482908768

EMAIL: fantini2@alice.it

Sotto, la bisarca che accompagna
le vetture in giro per eventi.



Il nutrito garage di Fantini.



SPECIALE



CIRCUITO TRICÔLORE 2024



AL CENTRO E NELLE ISOLE

5-7 aprile Valli e Nebbie • 26-28 aprile Gran Premio di Bari • 26-28 aprile Coppa Toscana • 27-28 aprile Il Primavera di Augusto Farneti
9-12 maggio Coppa della Perugina • 13-19 maggio Giro di Sicilia • 24-26 maggio Coppa Gentlemen Sardi • 7-9 giugno Grand Prix Bordino
7-9 giugno Sulle strade della pugliesità DOC • 14-16 giugno Autogirovagando • 15-16 giugno Motociclettando • 27-30 giugno La leggenda di Bassano
29-30 giugno In moto sulle Alpi • 2-7 luglio Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano • 13-14 luglio Concorso d'Eleganza San Pellegrino Terme
23-25 agosto Circuito del Chienti e Potenza • 27-29 settembre Giro della Valle del Liri • 3-6 ottobre Gran Tour dell'Elba



UNA STAGIONE DOLCE E VIVACE

La primavera ha portato ASI Circuito Tricolore nel cuore dell'Italia con la Coppa della Perugina in Umbria, nelle isole, con il Giro di Sicilia e la Coppa Gentleman Sardi. In moto alla scoperta del Gargano con la Pugliesità DOC.

ASI Circuito Tricolore è entrato nel vivo del suo calendario primaverile, nei mesi di maggio e nei primi giorni di giugno, con una serie di appuntamenti che hanno portato i partecipanti a scoprire luoghi incantevoli dell'Italia. Automobili e motociclette sono state le protagoniste di tre manifestazioni avvincenti e ricche di tradizione, come nel caso della Coppa della Perugina, che quest'anno festeggiava i suoi 100 anni, o del Giro di Sicilia, con le sue strade ricche di suggestione. Più

recente, ma con una solida tradizione culturale e turistica, anche la Coppa Gentleman Sardi, che ha proposto la Sardegna più ancestrale e antica. Pugliesità DOC ha vissuto quest'anno un'inedita versione dedicata alle motociclette tra le meraviglie del Gargano.

In ognuna di queste manifestazioni si è vissuta quell'atmosfera unica che solo l'entusiasmo dei Club organizzatori riesce a trasmettere: la voglia di far conoscere il proprio territorio.



La sfilata del sabato pomeriggio in Corso Vannucci a Perugia. In testa l'Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia del 1938 di Bonfanti/Bonfanti.



COPPA DELLA PERUGINA, CENTO DOLCISSIMI ANNI

di Luca Marconetti

La Coppa della Perugina, pur svolgendosi per soli quattro anni, ha saputo entrare nel cuore di una comunità che oggi non manca di celebrarla ogni primavera. Il merito di ciò è del Club Auto Moto Epoca Perugia che ne organizza la rievocazione da 35 anni, nel 2024 - dal 9 al 12 di maggio - impreziosita dal raggiungimento del più importante dei traguardi, un Secolo dalla prima edizione (era il 1924). Il Clou dell'evento è stato sabato pomeriggio, quando corso Vanucci e piazza IV Novembre, nel centro di Perugia, si sono trasformati in passerella per le auto e, novità assoluta, per circa 20 moto anteguerra. La kermesse, ha poi visto la presenza di 62 studenti del Liceo Artistico Bernardino di Betto e una decina di apprendisti delle scuole professionali Salesiani di Don Bosco: i primi hanno realizzato i costumi che si abbinavano alle vetture, i secondi allestendo una vecchia officina, proprio come quella dei Fratelli Chiuiini che sorgeva in piazza IV Novembre e che sarebbe diventata la Concessionaria CDP De Poi, main sponsor dell'evento. Due le sfilate, una presentata dalla giornalista della Gazzetta dello Sport Savina Confaloni e una in notturna, che si è amalgamata con la movida creando uno scenario quanto mai suggestivo.

Ma l'evento è stato anche una galoppata di 400 km per il "Cuore Verde d'Italia", come viene soprannominata l'Umbria. Giovedì 7 maggio partenza dalla concessionaria De Poi di Ellera direzione Campello sul Clitunno attraverso un itinerario che ha toccato Bastia, Assisi, Foligno, Trevi, con soste culinarie d'eccellenza all'oleifi-

Fabio Gregori del Ministero delle Imprese e del Made in Italy presenta il francobollo celebrativo l'evento, raffigurante la prima locandina della manifestazione. Poste Italiane, nel contesto, ha proceduto all'annullo filatelico.

(foto Duomo Classic Car)

cio Marfuga e alla Cantina Caprai di Montefalco. Dopo cena suggestivo passaggio in notturna dal centro storico di Bevagna. Venerdì l'abbraccio di San Gemini e Todi; la sera cena di gala con il saluto di Gino Sirci, presidente *Sir Susa Vim Perugia Volley*, vincitrice, nell'ultima stagione, di ben 4 titoli.



Sabato mattina, nelle trecentesche sale del Municipio, giovani musicisti hanno allietato la sosta a Gubbio. Domenica, dopo la colazione presso la Gioielleria Bartocchini con tanto di session di un maestro orologiaio Eberhard & Co - storico sponsor dell'evento - si è svolta la rievocazione vera e propria, col passaggio presso la celebre curva "Ferro di Cavallo" e arrivo nel piazzale dello stabilimento Nestlé-Perugina.

La parte "agonistica" dell'evento ha visto primeggiare la Fiat 508 C del 1939 degli svizzeri Pastore/Pastore, mentre la prova riservata alle auto ante '49 ha incoronato la Ford Roadster De Luxe del 1931 di Fioravanti/Croce. Agli equipaggi vincitori un cronografo Eberhard & Co. Alla Salmson Val 3 GS del 1927 di Enrico Scotto è andato il premio ASI per la vettura più rappresentativa nel Centenario dell'evento, alla rarissima Fiat Siata 1500 S Coupé di Balsamo/Locatelli il Trofeo Car & Classic, sponsor del Circuito Tricolore.

Tanti gli eventi collaterali per il centenario. Fra gli altri, l'annullo filatelico del francobollo celebrativo raffigurante la prima locandina del '24, compiuto da Fabio Gregori del Ministero delle Imprese e del Made in Italy e, nei locali della concessionaria, la bella esposizione delle opere dell'artista perugino "Mamo" Donnari, in primis la scultura dedicata al Centenario e intitolata Cup Queen.



I ragazzi del Liceo Artistico Bernardino di Betto sulle scalinate della Cattedrale di San Lorenzo, per l'occasione "spalti" dell'arrivo della manifestazione. Indossano abiti coerenti con il periodo delle vetture completamente disegnati e confezionati da loro stessi. Sfila la Fiat 501 S del 1923 di Tucci/Alibrandi. Sotto, la Lancia Lambda del 1924 di Gambardella/Gaimi, che ha effettuato il tour alimentata con il bio-carburante Sustain Classic 80, sponsor del Circuito Tricolore. (foto René Official Photographer).



LA SICILIA DEL “GIRO”: LA MERAVIGLIA E LA STORIA



Labbraccio di Palermo alla partenza, con le auto schierate attorno al maestoso scenario del Teatro Massimo. (foto René Official Photographer)
Sotto, a sinistra, immersi nella cultura siciliana con la Fiat 503 torpedo vincitrice della Coppa Car & Classic.
A destra, molto ammirata la Maserati Merak del 1974.



Cinque giorni e altrettante tappe, mille chilometri, una macchina organizzativa, quella del Veteran Car Club Panormus, ben oliata e organica perché tutto si svolga per il meglio e un'isola, anzi: l'isola con la "I" maiuscola, quella che il mondo ci invidia per storia, cultura, arte, bellezze paesaggistiche e territoriali, la Sicilia. Da Palermo con l'abbraccio della popolazione sempre molto entusiasta di vedere il centro storico letteralmente invaso da un museo viaggiante agli aspri Nebrodi, dalla costa tirrenica alla meraviglia

di Ortigia e poi il rientro a Palermo. Sono questi gli ingredienti che hanno generato la 33^a edizione del Giro di Sicilia: la manifestazione organizzata dal 13 al 19 maggio, rievoca la corsa voluta dai Florio nel 1912, con l'obiettivo di mostrare ai drivers appassionati di motorismo storico, in perfetto sincrono con la mission di ASI Circuito Tricolore, la serie nazionale della quale il Giro di Sicilia fa parte, angoli più o meno nascosti dell'Isola e permettere loro di riempirsi gli occhi delle sue meraviglie, oltre a immergersi nella

vicenda motoristica che, grazie alla famiglia Florio, è sempre stata un volano fondamentale per il suo sviluppo e la diffusione delle sue eccellenze nel mondo.

L'evento quest'anno ha privilegiato la costa tirrenica, toccando anche Agrigento, la Valle dei Templi, Selinunte con il suo Parco Archeologico. Cinque le tappe. La prima, da Casteldaccia a Trabia, la seconda da Cefalù all'Etna, dove i partecipanti hanno potuto ammirare i Crateri Silvestri. Terzo giorno, Siracusa con visita guidata ad Ortigia. E poi ancora Palazzolo Acreide, Caltagirone e tappa al Kartodromo Internazionale di Gela per le prove cronometrate. Quarto giorno da Marina di Butera a Palma di Montechiaro. Passaggio e sosta alla Valle dei Templi per una visita culturale, Agrigento, Porto Empedocle, Scala dei Turchi, Castelvetrano e Selinunte.

Il "Giro" ha sempre una componente di abilità con i cronometri, per mantenere il ritmo della maratona e per divertire gli equipaggi.

Alle premiazioni di Selinunte sono saliti sul podio i vincitori Salvatore Galioto con Pinuccia Paviera (Fiat 1100/103 del 1954), Giansante/Spina al secondo posto (Ermini 1100 Sport del 1946) e Caputo/Giammusso (Porsche 356 del 1962).

All'arrivo finale di Palermo, stanchi ma felici e soddisfatti, si è svolta invece la premiazione "La Sicilia dei Florio", con il trofeo vinto da Gibertini/Sighinolfi. Sul podio, tra i primi venti classificati, anche due equipaggi giapponesi: Sagawa Masahiko/Kato Shunsuke, con una Fiat 124 del 1970, e Yaguchi Kanako/Koshikawa Yahooi, con un'Alfa Romeo Spider 1.6 del 1983. Sono stati premiati come super eroi un gruppo di disabili che, anche in quest'edizione, ha partecipato al "Giro" con una Fiat 600 storica dotata di comandi manuali e messa a disposizione dal Veteran Car Club Panormus. L'ormai immancabile Trofeo Car & Classic è stato assegnato alla Fiat 503 Torpedo del 1927 condotta dai fratelli Antonino e Ones Benintende.

Verso l'Etna con la Porsche 912.



COPPA GENTLEMAN SARDI, LA SARDEGNA DELLE TRADIZIONI MILLENARIE

Per il terzo anno consecutivo, la Coppa Gentleman Sardi - organizzata dall'Associazione Automoto d'Epoca Sardegna e giunta alla sua XVII edizione - si è fregiata di far parte di ASI Circuito Tricolore, che beneficia dei patrocini dei Ministeri della Cultura e dei Trasporti, dell'ANCI, di Città dei Motori, della FIVA e degli Stati Generali del Patrimonio Italiano.

Non poteva, d'altronde, essere diverso, considerando che l'evento, quest'anno il 25 e 26 maggio, porta gli equipaggi, a bordo di modelli che hanno contribuito a rendere grande la storia del motorismo, a scoprire la Sardegna più ancestrale e antica, fuori dai "soliti" itinerari turistici privilegiando invece il territorio che la rende una delle regioni più suggestive e dalla vicenda millenaria esistente in Europa.

Il tutto ha preso il via il sabato, con partenza da Tortolì per la prima tappa ad Arbatax e poi Muravera, con la visita al Museo "Sanna Sulis" dedicato all'imprenditorialità femminile, dove i partecipanti hanno potuto ammirare collezioni di grande valore culturale e sociale. Questo luogo emblematico ha offerto un viaggio nel tempo, attraverso esposizioni che raccontano le tradizioni della regione

declinate al femminile. Successivamente, a Olia Speciosa, gli equipaggi hanno affrontato alcune prove di precisione che hanno offerto un divertente momento di competizione, con gli equipaggi in gara per ottenere i migliori tempi, concentrati a dimostrare la loro abilità e precisione alla guida.

La Coppa Gentlemen Sardi si è conclusa invece il giorno dopo a Cagliari, con una giornata che ha regalato ai partecipanti e al pubblico momenti di grande emozione e spettacolo. Gli equipaggi hanno affrontato l'ultima tappa del viaggio, concludendo un evento che resterà a lungo nei cuori di tutti.

La classifica ha incoronato Alessio Bellisai, navigato da Riccardo De Martis su Triumph TR3A (1960), al secondo posto Alessio Allena e Roberto Campus su Lancia Beta Trevi (1984) e al terzo gradino del podio Alessandro Virzi con Valentino Poddi su Volkswagen Maggiolino 1200 (1964).

Il Trofeo Car & Classic - partner di ASI Circuito Tricolore insieme ad Europe Assistance Italia, Per Te Assicurazioni, Glasurit, Mafra, Sustain Classic Fuels e Moto.it - è stato assegnato alla Ford Model A del 1930 di Davide Bertola e Ilaria Picchetti.



Nella campagna del Sud della Sardegna le auto in sosta. In prima fila una Bentley. A destra, al via della prima tappa della Coppa Gentlemen Sardi.



SULLE STRADE DELLA PUGLIESITÀ DOC IN MOTO ALLA SCOPERTA DEL GARGANO

Per la prima volta il Club Aste e Bilancieri di Bitonto ha dedicato la sua manifestazione di punta alle motociclette, organizzando, dal 7 al 9 giugno, il giro motociclistico del Gargano, al quale hanno preso parte una cinquantina di motociclette.

Sin dall'inizio, con il ritrovo nello straordinario museo dei Vigili del Fuoco e Croce Rossa Italiana a Manfredonia, si è avuta la sensazione che si sarebbe trattato di un evento da ricordare. Qui gli equipaggi erano attesi per il benvenuto e una conferenza di presentazione insieme alle Autorità Comunali, dal Presidente dell'ASI Alberto Scuro, da Felice Graziani ideatore del Circuito Tricolore, insieme al Presidente del Club organizzatore e consigliere federale, Leonardo Greco.

Subito dopo visita dell'intero Museo, con una guida d'eccezione, Michele Guerra, appassionato fondatore e raccogliitore di tutti i reperti e le testimonianze storiche, dalla nascita dei primi singoli Corpi e Volontari della Croce Rossa ed "attraverso" i Borboni, i Pontifici ed i Savoia a quando diventarono poi, unificati, il Corpo Nazionale dei VV.FF. e della Croce Rossa Italiana.

Nel primo pomeriggio tutti in sella alla volta di Vieste e dopo aver percorso parte della costiera, per l'esposizione delle moto sul Belvedere centrale della spiaggia cittadina e presentazione al pubblico dei modelli presenti.

Il sabato è stato dedicato alla visita della Foresta Umbra, nel cuore del Parco Nazionale del Gargano e del suo Museo naturalistico. Nel pomeriggio tappa nel centro città di Peschici, accompagnati fino in piazza Municipio dalla Polizia Locale dove ad attendere i centauri vi era l'Assessore al Turismo Francesco D'arenzo. La manifestazione era inserita nel Calendario Eventi del Comune di Peschici.

La domenica partenza per Peschici attraverso la panoramica strada dei Trabucchi con meta il "Trabucco di Mimi", dove tutti i partecipanti hanno seguito con grande curiosità una breve ma molto interessante "presentazione storica" sull'epoca, le origini e l'evoluzione dei Trabucchi fino ai giorni nostri.

Tra i partner presenti meritano una citazione il Pastificio Divella, l'azienda Kimia, e la Royal Enfield che, attraverso il concessionario di zona, ha concesso l'utilizzo dei suoi nuovi modelli dando vita al "1° Tributo Royal Enfield". Il Presidente del Club, Leonardo Greco, ha sottolineato che, grazie alla preziosa collaborazione con la Casa Motociclistica, in futuro potranno essere ospitati nuovi appassionati, introducendoli al mondo ASI. Particolarmente nutrito e variegato il "parco" moto, tra cui molta curiosità ed interesse ha suscitato una originalissima, con gli inevitabili segni del tempo che ne aumentavano il "fascino", Indian 1000 Bicilindrica da 22hp del 1912. Altrettanto degne di nota tra le altre, una Ganna Sport ed una Itala con motore Rudge Python monocilindrico 500 del 1933; ed ancora una bellissima BSA Slopper del 1930 ed una Royal Enfield 1200 del '32. Ancora da citare almeno una magnifica MAS 127 di 175 ed una Sumbeam Bicilindrica del 1932.

Assegnato il premio Car end Classic alla Itala Super 500 del 1934 di Dante Petrucci, presidente del Registro Rudge, con sede in Fossombrone.

Anche per questa edizione "Aste e Bilancieri" ha consegnato a tutti i partecipanti un gadget finale rigorosamente simbolo della Pugliesità. Un ulivo, bonsai in ciotola di terracotta decorata a mano. Il suo acquisto ha contribuito sostenendo un'iniziativa Sociale di una Associazione di ragazzi veramente "speciali".



Gruppo di motociclisti pronti ad affrontare la seconda giornata con il giro nel Gargano.

A destra, sopra, motociclette esposte a Pugnochiuso per "sulle strade della Pugliesità DOC". Sotto, tra le motociclette partecipanti anche una Indian del 1912.

LA SECONDA STELLA ALPINA TARGATA ASI È AI NASTRI DI PARTENZA

Il mondo delle "classiche" è in pieno fermento per la 39^a Rievocazione Storica della Stella Alpina, manifestazione rilanciata e organizzata dall'Automotoclub Storico Italiano in programma dal 6 all'8 settembre nell'incomparabile scenario delle Dolomiti.

L'evento, di carattere turistico-culturale con prove di abilità inserite in un affascinante percorso che vuole rendere omaggio agli antichi fasti di una corsa entrata nella leggenda sui tornanti del Trentino per unire la cultura del motorismo alle tradizioni e alle bellezze naturalistiche del territorio. Venerdì 6 settembre sono previste le verifiche e gli accrediti all'Aeroporto "G. Caproni" di Trento. Poi, da Piazza Fiera, la partenza della prima vettura con i passaggi in Val di Cembra, Val di Fiemme e Val di Fassa per raggiungere Canazei. Sabato 7 settembre, da Canazei, si percorreranno i passi dolomitici resi noti dalla storica Stella Alpina e dalle imprese ciclistiche: il Passo Fedaia, il Colle di Santa Lucia, il Passo Staulanza e Forcella Cibiana. Alle 11.00 passaggio a Cortina d'Ampezzo per poi affrontare il Passo Falzarego e il Passo Valparola. Sosta pranzo ad Armentarola (Alta Val Badia), quindi di nuovo in viaggio verso il Passo delle Erbe, la Val Gardena e il Passo Sella per rientrare a Canazei. Da qui si riparte domenica 8 settembre per ripercorrere la Val di Fassa, la Val di Fiemme e la Val di Cembra, raggiungere Pergine Valsugana per una sosta e quindi viaggiare in direzione Trento. Le premiazioni e il pranzo finale sono attesi a Villa Madruzzo.

La 39^a Rievocazione Storica della Stella Alpina può contare sul supporto di partner come Banca Galileo, Banca Patrimoni Sella & C., Eberhard, Ferrari Trento, Tassoni, Per Te Assicurazioni, Mafra e Confezioni Andrea Group, e dei patrocini di Trentino Marketing e della FIVA.

www.stellaalpinastorica.it



*Una
storia
lunga
90 anni*

*Esperienza
Competenza
Professionalità*



MUSSO

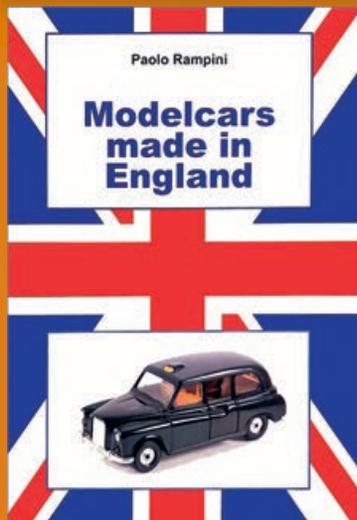


GOMME

 **351 9464999**

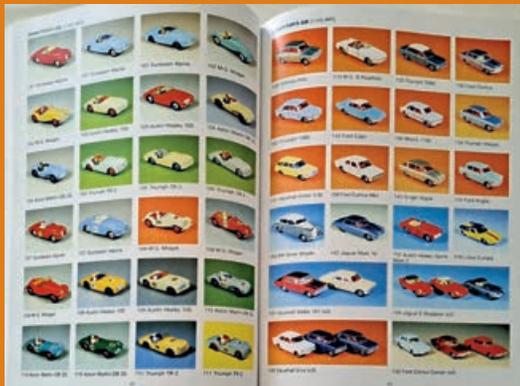
WWW.MUSSOGOMME.IT

Corso Giulio Cesare 117, Torino - Tel. +39 011 852019 - info@mussogomme.it



ENGLAND MODELS

Il panorama automobilistico inglese è sempre stato enormemente variegato ed eterogeneo e questo, ha portato anche a una vasta riproduzione modellistica, di tutti i tipi e le scale. L'esperto Paolo Rampini, si addentra quindi in questo settore e realizza questa nuova opera dove ha inserito le foto delle



riproduzioni in scala di automodelli inglesi dalle origini al 1980. I marchi britannici presenti sono ben 41, dai più diffusi e internazionali ai più rari e artigianali, e raffigurati ci sono tutti modelli della collezione dell'autore. Il libro è acquistabile presso i negozi specializzati L'Aquilone di Torino, Gilena Motorbooks, Toptoys di Roma.

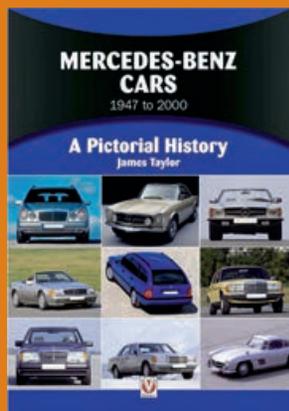
"Modelcars made in England" di Paolo Rampini, Società Editrice Il Cammello, testo in italiano, foto a colori, 160 pagine

MERCEDES-BENZ, UNA STORIA PER IMMAGINI

Questa ultima opera della serie "Pictorial History" dell'editore inglese Veloce Publishing, fornisce specifiche complete per tutti i modelli Mercedes-Benz dal 1947 al 2000. Un libro di riferimento essenziale e una guida all'autenticità per tutti gli appassionati di Stella a Tre punte. A partire dai modelli prebellici rilanciati nel 1947, Mercedes-Benz suddivide le gamme di modelli in diversi tipi: berline, modelli di lusso, coupé, roadster e così via, e le esamina in ordine cronologico, fino al 2000, anno in cui il marchio intraprende un percorso aziendale diverso.

Con descrizioni modello per modello e informazioni tecniche dettagliate, questo libro sarà una grande risorsa per tutti gli appassionati di Mercedes-Benz: contiene oltre 200 fotografie e approfondisce la storia e le specifiche di quasi 40 diverse gamme di modelli, spiegandone le origini, delineandone i cambiamenti di produzione e fornendo dati di produzione per singoli modelli, compresi i numeri di telaio per l'identificazione e appurarne l'originalità. Inoltre informazioni sul design, lo sviluppo, colori e tappezzerie disponibili.

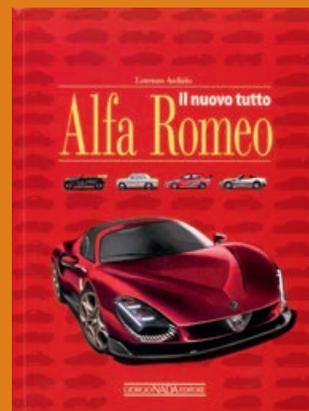
"Mercedes-Benz Cars 1947 to 2000. A pictorial History" di James Taylor, Veloce Publishing, testo in inglese, foto b/n e colori, 220 pagine, 20 \$ www.veloce.co.uk/store



È DI NUOVO "TUTTO ALFA"

Alfa Romeo è sempre uno dei marchi più apprezzati al Mondo ecco perché, una guida come "Tutto Alfa Romeo" di Lorenzo Ardizio - curatore del Museo Alfa Romeo La Macchina del Tempo di Arese e responsabile del Centro Documentazione della Casa, quindi massimo studioso e profondo conoscitore del Biscione - è utile per sapersi orientare fra le miriadi di modelli che questo ha prodotto in più di cento anni di storia. Le due edizioni precedenti sono andate a ruba ed ecco che questa terza si aggiorna con le ultime vetture prodotte: Giulia, Stelvio, Tonale e 33 Stradale, oltre ai modelli da F1. Nuovi tasselli che non potevano mancare nell'autentica "galleria virtuale" che consta ormai in 300 modelli, ciascuno corredato da un'immagine, un disegno del designer Michele Leonello, una descrizione sintetica e le caratteristiche tecniche. Un volume imprescindibile nella biblioteca di un appassionato di auto.

"Il Nuovo Tutto Alfa Romeo" di Lorenzo Ardizio, Giorgio Nada Editore, Testi in Italiano, foto b/n e a colori, disegni a colori, 620 pagine, 25,00 €

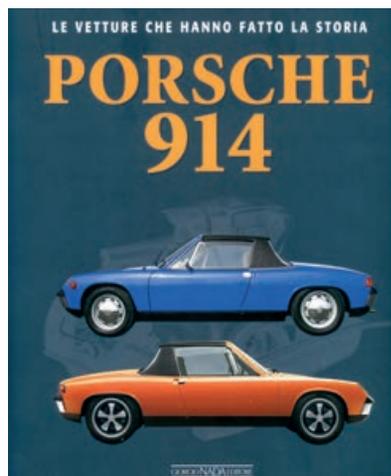


IL RISCATTO DELLA 914

Spesso snobbata dai puristi Porsche che la riteneva figlia di un dio minore, poco avvicinata dai clienti Volkswagen che avevano troppo timore d'osare, la storia della 914 è in realtà una vicenda coraggiosa e dai contorni avvincenti, che nasce dalla voglia di produrre una sportiva di razza ma accessibile a una vasta fascia di clientela, con costi di gestione ridotti ma fonte di grandi soddisfazioni alla guida. L'impegno di Porsche e Volkswagen, porta quindi a un progetto ambizioso, che si estrinseca in una linea fuori dal tempo, con una meccanica - motore posteriore centrale - raffinata e fortemente voluta da Ferdinand Porsche. Piaceva molto Oltreoceano, corse con buoni risultati e, soprattutto, seppe aprire un segmento di nicchia ma che entusiasma ancora oggi.

La nuova fatica di Giancarlo Catarsi per Nada, ci racconta bene i retroscena ma è anche un'utile guida per mettere ordine tra i modelli della complessa gamma 914, per permettere, grazie anche a schede tecniche e tabelle optional, colori e tappezzerie, una veloce e precisa identificazione, compresa quella delle tante versioni speciali, e procedere al corretto ricondizionamento di un esemplare.

"Porsche 914. Le Vetture che hanno fatto la Storia" di Giancarlo Catarsi, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 120 pagine, 35,00 €



ASI MILISHOW 2024, VENTO DI LIBERTÀ SULLA LINEA GOTICA

Torna nel 2024 anche ASI MiliShow, l'evento organizzato dalla Commissione Veicoli Militari di ASI. Quest'anno l'evento - sabato 7 e domenica 8 settembre - si terrà nella zona di Pistoia e vedrà la collaborazione di numerosi enti locali. La partenza è alle 10.00 per la visita al Monumento Votivo Brasiliano. Successivamente la Colonna di mezzi militari si dirigerà alla Fortezza Santa Barbara di Pistoia, per la visita. Da lì spostamento verso la Caserma "A. Marini", sede del 183° Reggimento Paracadutisti Nembo per il pranzo. Alle 15.00 partenza in direzione del Centro Storico della città dell'Alta Toscana, dove i mezzi sosterranno e visita alla mostra "Lungo i Sentieri della Linea Gotica: Storie e Resti di Vite". Alle 15.30, breve spostamento verso il Deposito Rotabili Storici FS, una delle strutture più importanti per il materiale rotabile delle nostre ferrovie. Qui, alle 20.00, si terrà la cena. Domenica il tour porterà verso la frazione Collina di Pistoia e il suo Passo, crocevia e luogo teatro di scontri sulla Linea Gotica. Alle 12.30 rientro verso Pistoia per sostare nuovamente nel centro storico, dove si terrà il pranzo conclusivo. Tutte le informazioni al sito www.asifed.it



Pesaro 2024
Capitale italiana
della cultura



14 - 15 SETTEMBRE COPPA GARISENDA 5° EDIZIONE

da Ravenna città patrimonio mondiale dell'umanità
a Pesaro Capitale Italiana della Cultura 2024:

«se si sogna da soli è solo un sogno, se si sogna insieme è la realtà che comincia.»

Sarà un evento indimenticabile, venite a scoprirlo con noi.

è una collaborazione:

Bologna Autostoriche e ASP Dorino Serafini di Pesaro.



Bologna Auto Storiche
info: 328.7517112 -
E-mail: bolognautostoriche@libero.it
www.bolognautostoriche.it





€ 55

FELPA FULL ZIP

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



€ 68

GIUBBOTTO LEGGERO

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



€ 48

FELPA CON CAPPUCCIO A CONTRASTO

Felpe 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.



€ 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



€ 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



€ 120

K-WAY X ASI

L'iconica giacca corta Claude di K-Way in edizione limitata realizzata per ASI. Il punto di forza di questo modello unisex è il volume ridotto che occupa una volta ripiegato in una delle tasche. Perfetta da portare sempre con sé e pensata per affrontare con leggerezza piogge o vento improvvisi. Taglie dalla XS alla 3XL, colori rosso e blu royal



€ 28

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

Linea Martini Racing

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



HOODIE BIG STRIPES

€ 92

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



€ 98

FELPA FULL ZIP

Felpe 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.


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

MOD. HONK-SUR-HONK

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


MOD. 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.


**€ 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


MOD. PEGASO € 125

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


**€ 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*

MOD. CANNES € 115

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


**€ 95
MOD. CORFÙ**

Cassa acciaio
Diam. 36 mm
Bracciale maglia
Milano rosé.


**€ 125
MOD. CAPRI**

Cassa acciaio
Diam. 34 mm
Bracciale Jubilee.


**MOD. € 75
PLAIN UNISEX**

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


OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180

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

PORTACHIAVI

MODELLO BADGE € 12

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


MODELLO SPORT € 8

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


MODELLO SILVER € 8

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


MODELLO 3D € 8

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

€ 72 TELO COPRIKART

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



ZAINO PORTA PC € 68

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

€ 68/€ 78

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

Copre l'abitacolo sia con la 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



TELO COPRIMOTO DA INTERNO

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

Da € 58 a € 105

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.



TELO COPRIAUTO DA INTERNO

Da € 85 a € 195

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.



€ 25

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

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



GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28

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



€ 30 / 35

CAR BADGE PER RADIATORE

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

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80



€ 15

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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



PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA € 4

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



SPILLA/PIN DA GIACCA € 4

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



ZAINO MULTITASCHE € 28

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



€ 12

SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE

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



€ 14

BRACCIALE SALVAVITA AIDME

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

Più info su www.aidmenfc.it



MODULO D'ORDINE 07-08/2024

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

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

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

AUTO E DISEGNO PASSIONE E DESTINO € 46	<input type="checkbox"/>	CARLO UBBIALI € 20	<input type="checkbox"/>	LE MOTO DELLA BIANCHI € 33	<input type="checkbox"/>
GIORGIO PIANTA Una vita per le corse € 29	<input type="checkbox"/>	C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI € 60	<input type="checkbox"/>	LE NOSTRE INDIAN € 27	<input type="checkbox"/>
VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER € 12	<input type="checkbox"/>	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15 € 19	<input type="checkbox"/>	LMX Sirex - Sportiva d'autore € 42	<input type="checkbox"/>
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER € 17	<input type="checkbox"/>	COPPA DELLA PERUGINA € 21	<input type="checkbox"/>	MARTIN'S CARS € 23	<input type="checkbox"/>
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone € 21	<input type="checkbox"/>	CORSE RUVIDE € 21	<input type="checkbox"/>	MARTIN'S BIKES € 25	<input type="checkbox"/>
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO € 27	<input type="checkbox"/>	DONNE DA FORMULA UNO € 21	<input type="checkbox"/>	MASERATI L'ERA BITURBO € 120	<input type="checkbox"/>
IL PARADIGMA SCAGLIONE € 21	<input type="checkbox"/>	ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda € 15	<input type="checkbox"/>	MICROMOTORI ITALIANI € 24	<input type="checkbox"/>
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI € 22	<input type="checkbox"/>	ERMINI € 33	<input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet € 9	<input type="checkbox"/>
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI € 99	<input type="checkbox"/>	FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO € 19	<input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 € 9	<input type="checkbox"/>
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse € 33	<input type="checkbox"/>	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante € 17	<input type="checkbox"/>	MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4 € 9	<input type="checkbox"/>
Giuseppe Campari - EL NEGHER € 24	<input type="checkbox"/>	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA € 21	<input type="checkbox"/>	NANNI GALLI Professione Pilota € 19	<input type="checkbox"/>
LOUIS CHIRON € 41	<input type="checkbox"/>	FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione) € 40	<input type="checkbox"/>	NEFTALI OLLEARO € 19	<input type="checkbox"/>
"Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI € 79	<input type="checkbox"/>	FIAT ABARTH OT 1300 € 30	<input type="checkbox"/>	PATRIARCA un uomo un'epoca una storia € 21	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO € 27	<input type="checkbox"/>	FIAT PANDA L'intramontabile € 40	<input type="checkbox"/>	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo € 25	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO € 22	<input type="checkbox"/>	FIAT RITMO - La Rivoluzionaria € 40	<input type="checkbox"/>	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER € 26	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO € 27	<input type="checkbox"/>	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione € 17	<input type="checkbox"/>	PORTFOLIO MICHELOTTI € 48	<input type="checkbox"/>
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO € 27	<input type="checkbox"/>	GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera € 55	<input type="checkbox"/>	POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI € 33	<input type="checkbox"/>
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc € 27	<input type="checkbox"/>	GRAN PREMIO DI BARI 1947-1956 € 16	<input type="checkbox"/>	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO € 35	<input type="checkbox"/>
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI € 99	<input type="checkbox"/>	IL GIOVANE GIORGETTO € 24	<input type="checkbox"/>	ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni € 34	<input type="checkbox"/>
LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA € 109	<input type="checkbox"/>	IL RITORNO DELLA F.A.T.A. € 20	<input type="checkbox"/>	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo € 21	<input type="checkbox"/>
Solo Vol.1 € 49	<input type="checkbox"/>	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017 € 40	<input type="checkbox"/>	THE BERTONE COLLECTION € 70	<input type="checkbox"/>
Solo Vol.2 € 45	<input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia € 24	<input type="checkbox"/>	TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd € 39	<input type="checkbox"/>
Solo Raccoglitore € 15	<input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive € 21	<input type="checkbox"/>	TROFEI A112 Abarth 70 HP - Fiat Uno - Fiat Cinquecento € 40	<input type="checkbox"/>
1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA € 28	<input type="checkbox"/>	LA COLLINA DEGLI AUDACI € 27	<input type="checkbox"/>	UN GIORNO VINCEREMO € 20	<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"/>	UNO PER TANTI - VALERIO RIVA € 48	<input type="checkbox"/>
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente € 33	<input type="checkbox"/>	LA MOTO MAS € 38	<input type="checkbox"/>	VALENTINO ROSSI. L'importante è divertirsi! € 19	<input type="checkbox"/>
ABARTH SIMCA 1600 FIAT ABARTH OT 1600 € 40	<input type="checkbox"/>	LANCIA RALLY GR. B 037 € 95	<input type="checkbox"/>	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO € 29	<input type="checkbox"/>
ALFA ROMEO 155 - 156 € 54	<input type="checkbox"/>	LA PIU VELOCE € 21	<input type="checkbox"/>	VITA DI UN GATTOPARDO DA CORSA € 35	<input type="checkbox"/>
ALFA ROMEO GTA € 23	<input type="checkbox"/>	LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA € 24	<input type="checkbox"/>	VOLANTI&TORNANTI € 26	<input type="checkbox"/>
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto € 22	<input type="checkbox"/>	LASSÙ CON LE AQUILE € 18	<input type="checkbox"/>	WOOLER € 18	<input type="checkbox"/>
BMW R90S € 17	<input type="checkbox"/>	LA STRADA DEI MUSEI € 30	<input type="checkbox"/>	ZAGATO E SPADA DESIGNER € 25	<input type="checkbox"/>
CANI NERI CANDIDE GARDENIE € 15	<input type="checkbox"/>				

ASISHOP

T-SHIRT BIG STRIPES € 42	<input type="checkbox"/>	ZAINO PORTA PC Nero Rosso/Nero Blu/Nero € 68	<input type="checkbox"/>	OROLOGI da donna	
<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 Argento/Blu € 72	<input type="checkbox"/>	Capri € 125	Cannes € 115
POLO REPLICA € 72	<input type="checkbox"/>			Corfù € 95	
<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				GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero	
HOODIE BIG STRIPES € 92	<input type="checkbox"/>	K-WAY Rosso Blu Royal € 120	<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"/> 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"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL		GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone Marrone Nero	
FELPA FULL ZIP € 98	<input type="checkbox"/>	T SHIRT UNISEX COTONE BIO € 18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL (solo marroni)	€ 25
<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	
SNEAKER S-POLE € 98	<input type="checkbox"/>	POLO UNISEX PIQUET BIO € 28	<input type="checkbox"/>	Regular mt 2x1,40 € 68,00	grande 2,50x1,40 € 78
<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 <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco		COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15	
WINDSTOPPER S M L XL XXL € 60	<input type="checkbox"/>	FELPA FULL ZIP Bianco 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"/> 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		TELO COPRIAUTO mod. Base	mod. ELITE
FIELD JACKET S M L XL XXL € 190	<input type="checkbox"/>	GIUBBOTTO LEGGERO € 68	<input type="checkbox"/>	Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon)	Rosso Blu scuro
<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	€ 115
GILET REPLICA S M L XL XXL € 92	<input type="checkbox"/>	GIACCA A VENTO LEGGERA UNISEX € 34	<input type="checkbox"/>	2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120	€ 155
<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	€ 175
OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 80	<input type="checkbox"/>	FELPA CON CAPPUCIO Bianco Blu € 48	<input type="checkbox"/>	4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150	€ 195
CAPPELLINO BERRETTO POMPON € 32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		TELO coprimoto da interno	Con baule post.
CAPPELLINO BASEBALL ASI € 12	<input type="checkbox"/>	CRAVATTA IN SETA € 38	<input type="checkbox"/>	Lungh. x Alt. al Manubrio Rosso Nero	
<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Blu Navy		HONK-SUR-HONK Bordeaux Giallo oro		A) cm 160x125 € 58	
PORTACHIAVI		RALLYMENTAL Verde/Blu Grigio/Nero		B) cm 190x130 € 68	
Mod. 3D € 8	<input type="checkbox"/>	OIL-OVER Blu scuro Celeste		C) cm 210x135 € 78	€ 85
Mod. Silver € 8	<input type="checkbox"/>	OROLOGIO mod. PLAIN unisex € 75	<input type="checkbox"/>	D) cm 230x150 € 88	€ 95
Mod. Sport € 8	<input type="checkbox"/>	CRONOGRAFI		E) cm 270x155 € 98	€ 105
Mod. Badge € 12	<input type="checkbox"/>	Mod. Pegaso € 125	Mod. Charley € 220	CAR BADGE PER RADIATORE	
<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Ocra		Mod. Steel € 185	Mod. GP € 115	Grande (90x80) € 35,00	Piccolo (65x58) € 30
SPILLA/PIN DA GIACCA € 4	<input type="checkbox"/>	OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180		ZAINO MULTITASCHE € 28	
<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso				SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12	
BRACCIALE SALVAVITA AIDme Blu Azzurro € 14	<input type="checkbox"/>				
PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4	<input type="checkbox"/>				

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono 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.

Potete effettuare il pagamento (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 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 verificate 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 italiana. Specialisti Lancia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

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

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

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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

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

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



Navaline sport
guarnizioni speciali

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

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



frenatutto
franchitto

Autofficina e Laboratorio ~ Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE
REVISIONE SERVOFRENI
RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO

Kit Freno a Disco Topolino
KIT POMPA MINISERVO

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

AUTOBIANCHI A12
FERRARI 250
MINI 3 CILINDRI~COOPER
MINI 90~A TAMBURI
ALFA ROMEO GIULIETTA

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






RESTAURO AUTO EPOCA

POWERED BY **AutoService D'ANDREA**



AUTOSERVICE D'ANDREA - POTENZA

Tel. +39 0971 59050 | Cell&WhatsApp 329 102 2518

Tullo Pezzo IL TUO PARTNER SERVICE AUTORIZZATO BMW CLASSIC.

Assistenza, Vendita di Ricambi, Restauro e supporto Certificazione ASI per la tua Auto d'Epoca BMW.



Via Einstein, 19 - San Giorgio Bigarello (MN) - 0376 374000
www.tullopezzo.it



Porsche 356



Offriamo:

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

Porsche 356 Service, 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

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...

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

zatori.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 sospensioni: autovetture, motocicli, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

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

5. ASSICURAZIONI

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

6. AUTOFFICINE

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

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

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

Autofficina Candini - MO - Tel. 059 828280 - Fax 059 820653. Dal 1957 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 Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenz. carburatori e mecc. auto d'epoca. Vasto assortimento carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

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

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - 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; specializzati in Mini Cooper.

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

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.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroen classiche: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

7. AUTOMODELLI

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



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

"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"



SPECIALE SIERRA COSWORTH

**KIT TURBO SI300
PRESTAZIONI SUPER!**

**REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)**



RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

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

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...

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

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, modelli a valvole e a 6 volt, tutte funzionanti.

9. BROKERAGGIO

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

10. CAPOTE

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - 335 215386 - Fax 0472 200523 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Numerosi ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356. **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 Autotappezzeria - 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.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it.** Ricostruzione e manutenzione carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'epoca. **British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it.** Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio messa a punto e restauro carburatori S.U.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg. **GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giacog@gmail.com.** Hobbista scambista dispone di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi special.

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.

igne Eliseo - TV - Tel. 339 7492374 - igne.igne@libero.it. Ampia disponibilità di cerchi e ruote per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '90.

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920

Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it

info@cicognaniguarnizioni.it



Guarnizioni e tappeti in gomma



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



...fatti da noi con passione...

Made in Italy

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

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

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

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

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 italiane. Specialisti Lancia.

Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166- cell 345 5994265 - ornella-mesina@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., compo-

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

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

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli. **ELVEZIO ESPOSITO TAPPEZZERIA AUTO D'EPOCA E MODERNE - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com.** Disponiamo di guarnizioni di carrozzeria, fanaleria varia, fregi, ghiere faro e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

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

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

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi. **Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com** - Disponibilità ricambi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin 1934-1959.

dal 1945

M.A.R.A.

di Poledro Fabio

**SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA
CARROZZERIA E PARTI MOTORE**

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

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



**SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI MG TA-TF, MGA, MGB**



E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-523630

INFO@GMAJAG.NET

WWW.GMAJAG.COM

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIEN. ESTERA
ORIG. SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it

TEL. 02 96320107

Tutto Lambretta

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

Lambretta

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

www.tuttolambretta.it
info@tuttolambretta.it | giancarlovallo@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

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.** Abbiamo 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.

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. Gomme, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per Alfa Romeo dal 1950 in poi. **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.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accesso-

ri 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 - giancarlovallo@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.

16. CROMATURE

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

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

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

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

sta ha a cuscinetti per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70 - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993.

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

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

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

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorib@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. Frazioni sinterizzate. Officina riparazioni. Esperienza ultratrentennale.

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

Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - 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.

AIRCOOLED

RICAMBI E ACCESSORI PER PORSCHE 356

T. 0472 200606
www.aircooled.it

RICAMBI ORIGINALI E DI ALTA QUALITÀ PER VOLKSWAGEN - ACCESSORI
Competenza professionale ultra trentennale nel restauro di Maggiolini e Bus

Maggiolino Garage

di Vincenzo Muzzio - Via Muzio Scevola, 8 - 20134 Milano
Tel. Ufficio 02 3655 5801 - Vincenzo +39 335 5746583 - maggiolinogarage@gmail.com

f.lli **rossi** PNEUMATICI

dal 1944

...la sicurezza di una scelta

via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09

info@fratellirossipneumatici.com

www.fratellirossipneumatici.com

www.facebook.com/flirossityre

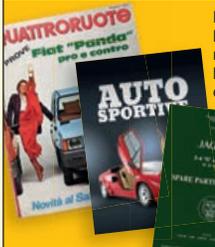


flirossipneumaticisrl



Pneumatici per auto da collezione

NELLO D'ADDIO HOBBISTA - SCAMBISTA



Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliant, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc..., per automobili e motocicli d'epoca dagli anni '20 in poi.



inoltre dispongo di una rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

Per informazioni e contatti: 338 4494807 - nellodaddio@libero.it

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", 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 autovetture sia a tamburo che a disco, si eseguono tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponibilità di impianto frenante completo per Topolino A, B, C, dal '36 al '55: pompe, cilindretti, tubi, ecc.
Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

di impianto frenante completo per Topolino A, B, C, dal '36 al '55: pompe, cilindretti, tubi, ecc.
Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

20. FRIZIONI TRASMISSIONI

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

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-blocanti, semiassi, ecc... Il tutto anche su misura o disegno.

Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico o problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.
Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia gamma di dischi frizione, spingidisci, 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.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca 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.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e iscrizioni 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 - Revisori veicoli ante anni '60.

23. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

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

Gli splendidi restauri della

Carrozzeria "2000"
Autofficina



Via delle Confina di
Fucecchio, 4 - 56029
Santa Croce sull'Arno (PI)

Tel. 0571 30597

335 7125791

info@carrozzeria-2000.it-www.carrozzeria-2000.it



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



E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630

INFO@GMAJAG.NET

WWW.GMAJAG.COM



Dinopoint

www.dinopoint.it

RICAMBI ORIGINALI
VENDITA E ASSISTENZA AUTO

335.7496901 - info@dinopoint.it

SPECIALIZZATI IN
AUTO CON MOTORE
DINO V6



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

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

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

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

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, galleggiamenti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

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

trici 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, fanalini, 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 fanalini, fanalini, frecce, devioluci, etc. per vetture Lancia d'epoca.

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclomotori

ecc... Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, massima garanzia, consulenza gratuita.

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

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Ci occupiamo degli impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B e Balilla, inoltre disponiamo di una vasta gamma di ricambi vari per Fiat Topolino.

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&AMIANI - BO - Tel. e fax : 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauri, riparazioni di iniezioni K e KE jetronic.

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

25. INTERNI AUTO

BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai,

vipla, e altro materiale : cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli.

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

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali. Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di pannelliera, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per vari modelli di Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.



elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. 0984 36074 - cell. 340 5274950

www.elvezio.com
info@elvezio.com

SEGUI I NOSTRI STATI SU WHATSAPP PER RESTARE AGGIORNATO



Alfa Romeo Giulietta Spider

Siamo anche su






Targhe Storiche

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca
Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE

RICAMBI FRIZIONE

CINGHIE DISTRIBUZIONE

RICAMBI FRENI

RICAMBI TELAIO

POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO - FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI



SPEDIZIONI
IN TUTTA
EUROPA

SPORT CARS
AND
CLASSIC

INOSTRI 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

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....

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

26. KIT DI ELABORAZIONE

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

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.

tuttolambretta.it. Disponiamo di kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al gran turismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti piu' esigenti.

27. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Disponiamo di un'ampia gamma di ricambi di carrozzeria originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi. **Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it.** Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

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

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it.

Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Prevediamo gratuiti in tutta Italia. **Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422.** Restauro di autovetture d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL. **Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669.** Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Disponiamo 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.ilsorpassoricambi.com. Ampia dispo-

ribilità 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. Ricambi di carrozzeria per vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc.

GABRI-FALCO - FR - 347 6405809 - Whats-app: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista, dispone di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

28. MAGNETI

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

29. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

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

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.

INSERTI IN MOGANO PER CRUSCOTTI ALFA ROMEO

by Virgino Brambilla



distribuito da

AUTORICAMBI D'EPOCA srls



Centro Lariano Fuoristrada di Spinardi Cesare



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

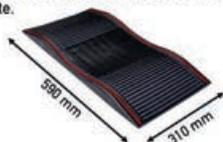


Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. - Fax 031.933.663

www.centrolarianofuoristrada.it - cdfs@spinardi@gmail.com

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 ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA
Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482860121 • 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



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 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 depliant, per autovetture e motociclette d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre dispone di una rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

30. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigor@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. MODELLISMO, COLLEZIONI

COLLECTION ISLAND - CESENATICO (FC) - Paolo 347 9182443 - paolo.castorri@gmail.com - collectionisland@collectionisland.com. Kinder, modellismo e accessori per collezionismo, acquisto collezioni in genere, contattatemi!

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 repli che 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 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 - Testate, alberi, pistoni, bronzine, valvole, pulegge, ventole, termostati, pompe, guarnizioni motore, manicoti, filtri, cuscinetti, collettori, tubazioni e silenziatori di scarico, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica di ogni autovettura, disponibilità di numerosi 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.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

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

Ampia disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni 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.

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. Oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

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

disponibilità di parti meccaniche di tutte le 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.

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.

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

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.

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

1951
ORAM
SOSPENSIONI Snc

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

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)



RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670

PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

Virginio Brambilla

dal 1960

**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it

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

M&C
INJECTION SPECIALIST
revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com
V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792

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

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.

Elveizo Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elveizo.com - www.elveizo.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. 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.

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, tap-

petini, 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. Ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

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

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com. Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici MICHELIN per autovetture da collezione - Rivenditori autorizzati di altre case quali: PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata sui pneumatici per vetture dal 1900 agli anni 2000.

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassicstire.com - italianclassicstire@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.

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 605 6388 - 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.

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 prenotazione

ni 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 Zartini (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 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.

35. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02

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.labantieamanti.it - info@labantieamanti.it

Auto service Classic RESTAURO AUTO EPOCA
POWERED BY AutoService D'ANDREA

AUTOSERVICE D'ANDREA - POTENZA
Tel. +39 0971 59050 | Cell&WhatsApp 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

Il Lamierista
di Trevisi

Restauratori Automobili d'Epoca

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

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 773501 | trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it



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

37. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 620817 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruiamo radiatori in vari metalli quali rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Inoltre rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione dei lavori svolti.
Dal 1950 Fabbrica Radiatori Masolini F.R.A.M. Corse - VR - Tel. 0442 640655 640223 - Fax 0442 640223 - info@masolini-radiatori.com - www.masoliniradiatori.com - www.framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panelati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

38. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettua riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

39. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qua-

lunque 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. **Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com.** Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazioni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70. **Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617.** Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese. **Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it.** Si effettua il restauro, la manutenzione e messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923. **Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391.** Restauro integrale di auto classiche 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 "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia. **Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422.** Restauriamo auto d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL. **Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - cifsipinardi@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. **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. **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 - morollirebecca36@gmail.com.** Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper. **Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - 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.

SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO

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

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
 Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Cel. 347 6572323 - Tel. 051 872617

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

Ricambi ed accessori per:

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

INTENDA 35 Anni 1994-2024 intenda.it

Made in Italy

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 Francodi FRANCO RODIGHIERO
36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052*Elettrauto d'Altri Tempi....*www.rossoclassic.it**SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI**
RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8

TEL: 0382-523630

E MOLTO ALTRO...
INFO@GMAJAG.NETWWW.GMAJAG.COM**Metodo
Tradizionale
Altissima
Professionalità****Da oltre 50 anni
il riferimento per il trattamento galvanico delle superfici,
sia per il restauro di auto e moto e per l'industria.****Restauro
cromature
di auto e moto
d'epoca
con riporto
di rame
a spessore**Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25 - www.galvanicapartenopea.com - info@galvanicapartenopea.com**Il Lamierista di Trevisi - MO - Tel. Fax:
059 254457 - cell.: 347 7735011 - trevisi-fabrizio@gmail.com - www.illamierista.it.**

Ricostruzioni componenti per auto classiche, sportive e speciali in ferro, alluminio, rame e ottone Battitura parti scocca su manichino - Riproduzioni su disegno o campione - Accurate esecuzioni artigianali di classica scuola modenese.

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.**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.** Restauro completo della meccanica e della carrozzeria di auto-

vetture classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture gran turismo d'epoca e attuali.

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

- Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

40. 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.**41. RIVISTE, LIBRI****Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorici@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....**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** - Libreriainternazionale dedicata al mondo dei motori; disponiamo di libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it**Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it.** Hobbista-scambista dispone 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.**42. SALDATURE****Cofer. 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.**C.R.S. Centro Restauri Storici**
F.lli Tramontana

Esperienza Pluritrentennale

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



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

R.C. snc di Renato Cicia & C.

da sempre articoli creati esclusivamente su misura

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
p.c. ro-diasnc@legaimail.it - info@ro-diaa.com - www.ro-diaa.com**VESPATRONIC per VESPA**

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

**Lambretta.it**Elaborazioni,
Cilindri in Alluminio-Nicasil**MONZA - SUPERMONZA****IMOLA - SUPERIMOLA****MUGELLO 186 - 200 - 225****Bicilindrico****TARGA TWIN 250****Monocilindrico****MISANO 186 - 200 - 225****VARITRONIC per Lambretta**

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





WaterM
Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione
www.waterrm.it info@waterrm.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.



43. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Disponiamo di numerose decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

44. SELLERIA, TESSUTI

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Effettuiamo il rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale. Esecuzione professionale del lavoro, con la massima attenzione rivolta ai dettagli.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com - Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Inoltre disponiamo di un Kit Autoshoes per prevenire l'ovallizzazione dei pneumatici.

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, Balilla, 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 autovettura d'epoca e attuale, rispettando l'originalità del materiale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Effettuiamo anche il rivestimento di volanti in pelle.

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

45. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 716-9186 - 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 le parabole dei fari di autovetture/motocicli con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

46. 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.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.motortransfers.it - Disponiamo di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

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

47. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

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

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

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

48. 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.

49. TURBOCOMPRESSORI

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

50. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@fmatino.eu - dessy@fmatino.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.

51. 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 - Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.

Bergia Paolo
Restauro Auto d'Epoca

Officina specializzata **Alfa Romeo**

Via Bignone, 85
Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (TO)
Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it
www.alfabergia.com

The **COVENTRY** Garage

RESTAURO
AUTO STORICHE
di tutte le marche
Specialisti Jaguar XK • E

SEMPRE DISPONIBILI PROGETTI DI RESTAURO XK IN VENDITA

Via Pioppone, 10 - Nogara - VERONA
Tel. 348 3527366 - Fax 0442 50619 - www.thecoventrygarage.it

AUTOFFICINA FERRARESE SRL
P.I. Nazario Ferrarese

Restauro auto storiche • Riparazioni
Auto e veicoli Speciali • Autronica

Via Darsena, 40 Ferrara - Tel. 0532.761420 - Fax 0532.763576
www.ferrarese-group.it

REVISIONI: Via Mascagni, 13 FE - Tel. 0532.977657

MAGNETISTA PER HOBBY
CONSULENZA TECNICA GRATUITA

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

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 PER TUTTO AGOSTO - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

SUPERPREZZO **SILVAUTO** **SUPERCONDIZIONI**



ABARTH FIAT 1000 TC (1963), TARGHE (VI 12...) E DOCUMENTI ORIGINALI - CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE - ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FIGHE D'IDENTITA'.

ORIGINALITÀ COMPONENTI MECCANICI

€ 56.500

SUPERPREZZO **SILVAUTO** **ECCELSE CONDIZIONI**



FIAT 600 DERIVATA ABARTH 1000, 06/1962, - ISCRITTA ASI E ISCRITTA E OMOLOGATA REGISTRIO FIAT ITALIANO - disponibile certificato di origine FIAT CLASSICHE ed estratto cronologico dove indicato: "FABBRICA: FIAT 600 - TIPO ABARTH 1000".

ECCELSA € 46.500

ECCEZIONALE **SILVAUTO** **RARISSIMA**



ABARTH SIMCA 1300 TIPO 230 CARROZZERIA BECCARIS, 04/1963, Targhe (PA 23...) di periodo, EX ADA PACE con cui partecipò alla TARGA FLORIO, ORIGINALE IN TUTTO E PER TUTTO, ANCORA CORRISPONDENTE ED ORIGINALE ALLA PRODUZIONE DA NUOVA - vettura di elevatissimo prestigio.

RARISSIMA € 315.000

RARISSIMA **SILVAUTO** **MANICALE**



ALFA ROMEO 1900 C SPRINT COUPE' PININFARINA, 10/1953, Targhe (FI 27...) e documenti originali del periodo - facilmente ed assolutamente iscrivibile 1000 MIGLIA per grado di rarità.

ECCELSA - PERFETTA TRATTATIVA RISERVATA € 39.800

RARA **SILVAUTO** **SUPERPREZZO**



ALFA ROMEO 1900 SUPER, 09/1955, Targhe (VC...) e documenti originali dell'epoca, ITALIANA DA SEMPRE - Iscritta asi con C.R.S. ELEGGIBILE 1000 MIGLIA.

IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE € 39.800

SUPERPREZZO **SILVAUTO** **ECCELSA**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 TIPO 750D PASSO CORTO, 01/1957, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI - TESTA STRETTA POMPA IN TESTA E CAMBIO 4 MARCE WARNER BORG. CARATTERISTICHE DELLA PRIMA SERIE - vettura d'epoca restaurata maniacalmente.

SICURA RIVALUTAZIONE € 66.500

RARA **SILVAUTO** **SUPERPREZZO**



ALFA ROMEO ALFETTA 1800 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 01/1973, Targhe (RA 19...) ORIGINALI DELL'EPOCA - OTTIMO STATO DI CONSERVAZIONE - presenti tutte le caratteristiche della produzione prima serie.

SUPERCONDIZIONI € 24.500

CONSERVATA **SILVAUTO** **ECCELSA**



ALFA ROMEO 2000 TIPO 105.12, 05/1973, Targhe (TO H6...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI CON C.R.S. SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO € 20.500

CONSERVATO **SILVAUTO** **SICURA RIVALUTAZIONE**



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE TIPO 105.12, 12/1972, Targhe (MT 045...) originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI SUPERPREZZO € 47.500

SUPERPREZZO **SILVAUTO** **SUPERCONDIZIONI**



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1300 TIPO 115.09 "UNIFICATA", 06/1973, Targhe (PZ 07...) originali dell'epoca - doppie chiavi - perfettamente funzionante.

€ 19.800

CONSERVATO **SILVAUTO** **SUPERPREZZO**



ALFA ROMEO SPIDER "DUETTO" 1300 JUNIOR "OSSO DI SEPIA" TIPO 105.91, 08/1969, ISCRITTA ASI - SUPERCONDIZIONI.

DA VEDERE E PROVARE € 44.500

ECCELSA **SILVAUTO** **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 € 49.500

DA VETRINA **SILVAUTO** **ECCELSA**



ALFA ROMEO ES30 SZ, 01/1992, NUMERO 647 DI 1036 PRODOTTE - vettura dotata di carpetto in pelle beige originale A.R. SZ completa di tutta la manualistica originale.

ORIGINALISSIMA € 87.500

ECCELSA **SILVAUTO** **RARISSIMA**



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

SOLAMENTE 16.761KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA € 125.000

RARISSIMA **SILVAUTO** **CONSERVATO**



ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 01/1995, NUMERO 105 DI 278 PRODOTTE - vernice giallo ginestra con interni in tutta pelle connolly nera - SICURA RIVALUTAZIONE.

SUPERPREZZO € 82.500

RARISSIMA **SILVAUTO** **ECCELSA INSTANT CLASSIC**



ALFA ROMEO 8C SPIDER 450 CV, 04/2010, SOLAMENTE 1.250KM DA NUOVA - uno di soli 329 esemplari - VETTURA IN PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI.

NUOVA - DA VETRINA € 325.000

PARI AL NUOVO **SILVAUTO** **PERFETTE CONDIZIONI**



ALFA ROMEO 4C SPIDER 1.750CC TBI 240 CV, 01/2017, ITALIANA DA SEMPRE - SOLAMENTE 7.135KM - vettura in perfette e maniacali condizioni.

INSTANT CLASSIC DI SICURA ED EVIDENTE RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA € 91.500

RARISSIMA **SILVAUTO** **IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE**



ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6 BI-TURBO 540CV, 2024, NUOVA DI FABBRICA - DA TARGARE - iva esposta 100% - DA TARGARE - NR. 53 DI SOLI 500 ESEMPLARI - SOLAMENTE 20KM - completa di tutta la dotazione e il corredo da gara Alpinestars.

GARANZIA DELLA CASA MADRE € 265.000

ECCELSA **SILVAUTO** **SUPERPREZZO**



BMW 850i E31, 08/1991, targhe (AD...) e documenti di periodo - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - YOUNGTIMER DI SICURA ED EVIDENTE RIVALUTAZIONE - A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO.

SUPERCONDIZIONI € 25.000

SUPERCONDIZIONI **SILVAUTO** **SICURA RIVALUTAZIONE**



BMW SERIE 1 M COUPE' 3.0 340 CV, 05/2012, SOLO 6.309 ESEMPLARI PRODOTTI - disponibile carpetto originale BMW completa di libretto uso e manutenzione, libretto service con cronologia tagliandi in rete BMW.

PERFETTA ECCELSA E PRONTA ALL'USO € 55.500

SUPERCONDIZIONI **SILVAUTO** **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 MANIACALE € 33.500

RARISSIMA **SILVAUTO** **ECCEZIONALE**



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929.

ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI € 790.000

RARISSIMA **SILVAUTO** **SUPERPREZZO**



FERRARI 208 GTS TURBO 218CV, 01/1985, Targhe (VA 93...) e documenti di periodo - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - ultimo tagliando eseguito a febbraio 2023 con cinghia di distribuzione e cinghia servizi.

ECCEZIONALE VETTURA € 82.500

RARISSIMA **SILVAUTO** **CONSERVATO**



FIAT 500 A TOPOLINO SPIDER "FUORISERIE" BALESTRA CORTA CARROZZERIA LOTTI, 01/1936, VETTURA MOLTO RARA - esemplare trasformato dalla carrozzeria "LOTTI" di Firenze, TARGA FIRENZE.

RARISSIMO RITROVAMENTO ITALIANO € 16.500

RARISSIMA **SILVAUTO** **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

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 50 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO E VISIONE 360° DEGLI INTERNI

SIAMO APERTI TUTTO IL MESE DI AGOSTO!!!



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

I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



FIAT 1100/103 TV TRASFORMABILE 1ªSERIE, 07/1955, 1ªserie prodotta in soli 455 esemplari dal reparto "CARROZZERIE SPECIALI" - ISCRIBIBILE 1000 MIGLIA - Restauro maniacale.

UNICA NEL SUO GENERE

€ 57.500



FIAT 500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 03/1954, Targhe (AT 013...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 10.500



FIAT 850 S COUPE' GIANNINI 2+2, 05/1966, Targhe (PG 10...) e documenti originali dell'epoca - disponibile estratto cronologico attestante l'originalita' e la veridicita' della vettura.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 27.900



FIAT 500 L (110 F), 09/1972, Targhe (TO 67...) e documenti originali dell'epoca - UN SOLO PRECEDENTE PROPRIETARIO UTILIZZATORE DAL 1972 AL 1992, DAL 1992 AD OGGI NELLA COLLEZIONE PRIVATA DI UN NOTO COLLEZIONISTA TORINESE - Stupendo colore: Giallo positano.

ECCELSA

€ 9.800



FIAT 600 D 767CC SPIDER VIGNALE 2+2 CON HARD TOP, 10/1965, Targhe (Roma 87...) e documenti originali dell'epoca.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - MANIACALE

€ 28.900



FIAT 1500 S OSA CABRIOLET TIPO 118 S, 11/1961, Targhe (TV 05...) originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE - TARGHE (TV 05...) ORIGINALI DELL'EPOCA

€ 32.500



FIAT DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC, 01/1972, TARGHE (PE 27...) - iscritta e omologata ASI targa oro ai massimi livelli.

SICURA RIVALUTAZIONE ITALIANA DA SEMPRE

€ 52.500



FIAT COUPE' 2.0 20V 154CV, 01/1999, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - Youngtimer di sicura rivalutazione a livello storico e collezionistico.

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 10.100



JAGUAR MK II 3.8 + OVERDRIVE ALLESTIMENTO "HEADENGINE STRAIGHTPORT", 01/1961, ISCRITTA ASI - cruscotto in radica di noce perfetto come nuovo.

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 38.500



JBA FALCON SPORT 2000CC MOTORIZZATA FORD "MORGAN PROTOTIPO LE MANS", 06/1984.

ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - SICURA RIVALUTAZIONE

€ 29.800



LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP580 - 4 6.2L V12 CAMBIO MANUALE, 10/2001, disponibile carpetta orig. Lamborghini completa di libretto di garanzia e manut., tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale - SOLAMENTE 58.330KM.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE SUPERPREZZO

€ 275.000



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER GUIDA SINISTRA, 07/1955, disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione ancora corrispondente da nuova.

STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO - RESTAURO MANIACALE

€ 895.000



LANCIA BETA 1600 SPIDER TIPO 828 BS0, 02/1977, Targhe (BG 44...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA).

UNICA ED INTROVAIBILE NELLE CONDIZIONI IN CUI SI PRESENTA

€ 26.000



LANCIA FULVIA COUPE' 1600 HF TIPO 818.740, 01/1971, Targhe (PG 63...) e documenti di periodo - disponibile Passaporto tecnico CSAI.

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 45.000



LANCIA FULVIA COUPE' RALLYE 1.6 HF TIPO 818.540 "FANALONE" GR. 3, 06/1970, Targhe (PI 14...) e documenti originali dell'epoca - SOLAMENTE DUE PROPRIETARI.

VETTURA ITALIANA DA SEMPRE RARISSIMO ESEMPLARE

€ 93.500



LANCIA FULVIA COUPE' 1.3 S SPORT ZAGATO TIPO 818.650, 07/1972, Targhe (NA 79...) e documenti originali dell'epoca.

MECCANICA FUNZIONANTE SUPERCONDIZIONI

€ 25.900



LANCIA GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC2, 08/1981, TARGHE (CT 55...) ORIGINALI DELL'EPOCA.

SUPERCONDIZIONI

€ 13.500



LANCIA STRATOS HF STRADALE, 01/1976, CERTIFICATA LANCIA CLASSICHE - RESTAURO TOTALE - PERFETTA E TOTALMENTE CORRISPONDENTE: Sedili AVANA, Moquette SERENO 15, Carrozzeria BLU 2.466.190 - PRODOTTE SOLAMENTE 492 UNITA'.

UNA RARITA' DA NON PERdersi!!!!

TRATTATIVA RISERVATA

€ 29.500



LANCIA THEMA 8.32 "FERRARI" 215CV 1ª SERIE, 06/1987, TARGHE (RI 13...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - VETTURA RARA.

CONDIZIONI MANIACALI

€ 29.500



MG MGA 1600, 03/1960, Targhe (FI 24...) e documenti originali dell'epoca.

LIBRETTO A PAGINE - ISCRITTA ASI ITALIANA DA SEMPRE, RARISSIMO PER UN'AUTO INGLESE

€ 37.500



PORSCHE 911 991 TARGA 4 3.0 370CV PDK, 08/2017, IVA ESPOSTA 100% INCLUSA NEL PREZZO - UNICOPROPRIOETARIO - SOLAMENTE 11.301 KM - ultimo tagliando eseguito in rete ufficiale Porsche in data 26/03/2024 a 11.178KM.

STUPENDA

€ 138.500



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 velocita' massima di 135km/h.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 95.000



TRIUMPH GT6 MK I "REPLICA SIMO LAMPINEN RALLY MONTECARLO", 05/1967, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 33.500



TOYOTA CELICA 2.0 4WD 204 CV ALL-TRAC, 10/1991, Targhe (TO 07) originali dell'epoca - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - autovettura storica in perfetto stato di conservazione.

SUPERCONDIZIONI - PERFETTA

€ 39.900



VOLVO 144 S DE LUXE, 04/1971, Targhe (VR 27...) e documenti originali dell'epoca - UNICOPROPRIOETARIO DAL 1971 AD OGGI - CONSERVATO MANIACALE.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 15.000

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 PER TUTTO AGOSTO - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

Grimaldi Classic Cars

Inquadra il QR code



Accesso diretto
al nostro sito

Grimaldi Auto S.p.A.

Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787

Contattaci: +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541

p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it

**COMPRIAMO
LA TUA AUTO, CHIAMACI !!**



**TRIUMPH TR3 A, BIANCA, FA-
VOLOSA, ASI ORO, CAPOTE E
FINESTRINI ASPORTABILI.
TARGHE MILANO
ANNO 1960**



FERRARI F430 SPIDER, *SOLO
13.000 KM DA NUOVA***, ITA-
LIANA DA SEMPRE, GRIGIO SIL-
VERSTONE MET. CON INTERNI
BORDEAUX SCURI. TARGHE ORIGI-
NALI.
IMMATRICOLATA 2007**



**ALFA ROMEO GTV SPIDER 2.0 150CV
SERIE 916, ***ITALIANA DA SEMPRE***,
TARGHE D'ORIGINE, INTERNI IN PELLE,
TUTTA ORIGINALE, ASI TARGA ORO.
TARGA AN.364..
DICEMBRE 1996!**



**ABARTH 124 SPIDER 1.800, CERTIFICA-
TA, Italiana da sempre, AZZURRA - NERA.
TARGA CN.36.. ANNO 1975**



**ALFA ROMEO BRERA 2.4, ★ SOLO 8.100
KM DA NUOVA ★ ITALIANA DA SEMPRE.
ANNO 2006
UNICO PROPRIETARIO**



**ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, Italia-
na da sempre, completamente matching
numbers. ORIGINALE AL 100%.
TARGA RA.181.. MARZO 1963**



**ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEP-
PIA 1.3, ***RESTAURATO***, ITALIANO DA
SEMPRE, TARGA VARESE, VERDE.
TARGA VA.497..
ANNO 1968**



**ALFA ROMEO GT 1.300, ITALIANA DA
SEMPRE, ROSSA.
TARGA ASTI
APRILE 1974!**



FIAT 600 MULTIPLA, *RESTAURATA***,
targhe nere, bicolore d'origine.
TARGHE CZ.57.... ANNO 1964!
ITALIANA DA SEMPRE**



**BMW 2000 CS COUPÈ SPORT,
120CV, ★ ITALIANA DA SEMPRE ★ interni
originali, matching, 4 vetri elettrici, interni
di nascita originali.
ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO**



**TOYOTA RAV 4 PRIMISSIMA SERIE,
2.000cc, 4x4, benzina 3 porte, solo 65.000
km da nuova, targhe d'origine, TRAZIONE
INTEGRALE E DOPPIO TETTO APRIBILE.
TARGHE AR.025... ANNO 1997
UNICOPROPIETARIO**



**ALFA ROMEO 166 2.0 V6 TURBO, 205CV,
INTERNI E MOTORE STREPITOSI.
IMMATRICOLATA 1999!**



**ALFA ROMEO GT 1.300 UNIFICATA,
ITALIANA DA SEMPRE, COLORE ARGENTO.
TARGA PC...
1975!**



**ALFA ROMEO GIULIA 1.300 4 MARCE,
1ª SERIE, ANNO 1964, RESTAURO TOTALE.
COLORE VERDE.
TARGHE VE.2279..**



**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 - UNICOPROPIETARIO**



FRANCIS LOMBARDI MY CAR, *RE-
STAUURATA dal nostro Reparto Classic
VITE per VITE, MOTORE DA RODARE,
targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1969!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



**ALFA ROMEO DUETTO 1.600 CARBURA-
TORI, 4ª SERIE con SERVOSTERZO, interni
BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE
TARGA PS.405..
APRILE 1991!**



**BMW Z3 ROADSTER 1.8, ITALIANA
DA SEMPRE, targhe bianche di prima
immatricolazione, frangivento, clima full
optionals. SOLO 94.000 KM.
ANNO 1998**



**JAGUAR MK2 3.8, ★ ITALIANA DA
SEMPRE CON TARGHE VARESE NERE ★,
RESTAURATA DA NOI COMPLETAMENTE!
TARGA VA.312.. ANNO 1963
STRABILIANTE!**



**MERCEDES SL 350, CAMBIO MANUALE,
ORO METALLIZZATO, Ligure da Sempre.
TARGA GE.A60..
ITALIANA DA SEMPRE**



FERRARI TESTAROSSA, *MONO SPEC-
CHIO E MONODADO***, ITALIANA DA
SEMPRE, TAGLIANDO con frizione e cin-
ghe 2023. CONDIZIONI TOP!
IMMATRICOLATA 1986**



**LANCIA FLAMINIA TOURING 2.8 GTL
3C, ***CONDIZIONI MERAVIGLIOSE***.
TARGA MI.200....
NOVEMBRE 1965**



FIAT PANDA 1.100 cc 54cv, *UNICO
PROPRIETARIO***, SOLO 18.000 KM DA
NUOVA.
ANNO 2002!
ITALIANA DA SEMPRE**



**LANCIA THEMA FERRARI 8.32, NERO
METALLIZZATO, 205 CV, INTERNI IN PELLE.
GENNAIO 1990!**



**PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO,
"SOLO 39.012 KM DA NUOVA", LIBRETTO
SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, PELLE
CHIARA.
CERTIFICATA 111 CONTROLLI PORSCHE
ANNO 2001!**



**BMW Z3 ROADSTER 2.8, 192cv,
ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di
prima immatricolazione, interni e capote
beige, full optionals. SOLO 85.000 KM.
ANNO 1997**



ALFA ROMEO GT 3.200 CC, *SERIE
937***240 CAVALLI*** - SOLO 83.000 KM
DA NUOVA.
TARGA DS.9....
ANNO 2004!**

Siamo alla ricerca di PORSCHE 911 3.2, PAGAMENTO IMMEDIATO !!!



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1959 ABARTH 750 ZAGATO
DOUBLE BUBBLE € 108.000



1963 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER
TOTALMETE RESTAURATA BLUE ISEO



1991 ALFA ROMEO 2000 SPIDER S4
€ 26.800



1980 ALFA ROMEO 2000 SPIDER
VELOCE € 26.800



1961 ALFA ROMEO TOURING
€ 89.800



1970 ALFA ROMEO GT 1750
€ 59.800



ECCEZIONALE 1972 ALPINE RENAULT
A 110 1600 VB (S) € 149.800



1958 ASTON MARTIN DB MKIII
APPENA RESTAURATA € 278.000



1958 AUSTIN HEALEY 100-6
€ 49.800



1993 BENTLEY BROOKLANDS
€ 29.800



2008 BENTLEY CONTINENTAL GT
SPEED 6.0 W12 € 68.000



1964 FORD SHELBY COBRA DAYTONA
REPLICA 400HP € 76.800



1969 JAGUAR E TYPE ROADSTER 4.2
S2 5 MARCE € 119.800



1958 JAGUAR XK 150
DROP HEAD COUPE € 69.800



RARA 1970 LANCIA FULVIA COUPE
RALLY HF 1600 FANALONE STRADALE
1 DI 1258 € 99.800



1967 MASERATI QUATTROPORTE S1
TOTALMENTE ORIGINALE € 79.800



1968 MERCEDES 250 SL AUTOMATIC
TOTALMETE RESTAURATO



1962 MERCEDES 190 SL
TOTALMENTE RESTAURATO O KM



1978 MERCEDES BENZ 450 SL
ORIGINALE ITALIANA 4 POSTI € 39.800



1951 MG TD MIDGET TOTALMENTE
RESTAURATO € 43.800



1963 MGB ROADSTER
"PULL HANDLE" € 28.800



1934 MG PA MIDGET
€ 43.800



1975 MORGAN PLUS 8 RHD
€ 34.800



1977 MORGAN 4/4 2 SEATER LHD
€ 39.800



1955 TRIUMPH TR2 - OVERDRIVE
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 59.800

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



www.venostagarage.com

GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER

NOVITA'!!! FINANZIAMO LA TUA AUTO D'EPOCA



BMW 320i cabrio, anno 1988, omologato ASI targa oro, perfetto.

€ 18.800



BMW 850i, cambio manuale, italiana, Km 93.000.

€ 38.000



Morris 850, anno 1963, completamente restaurata, accensione a pavimento targhe originali.

€ 14.500



Citroen 2CV modello jeans, anno 1986, autovettura bellissima.

€ 10.300



Ferrari 308 gt4, anno 1977, service book, pochi esemplari costruiti.

€ 79.800



Rover mini cooper, anno 1996, restauro conservativo, pochi km.

€ 12.800



Range Rover Classic 3.5, anno 1979, suffix F, allestimento interno B. Koelliker, restauro completo.

€ 53.000



Range Rover Classic 3.5 V8 anno 1985 color sabbia completamente restaurato.

€ 42.500



Porsche 997 carrera 2S cabrio, 81.000 km, prima vernice, service book, cambio manuale.

€ 67.000



Porsche 997 carrera 4 cabrio, 113.000 km, cambio manuale, service book.

€ 57.000



Porsche 911 3.200 Cabriolet G50, anno 1987, omologata ASI, climatizzatore, matching number e color.

€ 84.000



Porsche 914 2.0, anno 1973, auto Italiana, targhe nere, mantenuta scrupolosamente negli anni, munching Numbers e colors.

€ 34.900



Triumph TR4 Sport, anno 62 completamente restaurata esposta al salone di Torino e pubblicata sul libro di Michelotti world.

€ 42.000



Saab 900 turbo, anno 1996, blu capote blu, pochi km.

€ 10.900



Alfa Romeo 716 spider 3.0 12 v, prima serie, allestimento lusso interno Momo, ASI.

€ 18.800



Mercedes slk evo, bellissima, cambio manuale.

€ 7.800



Mercedes R 107 300 SL, anno 1989, ASI, solo 105.000 km, con hard top.

€ 52.000



Fiat Dino 2.400, anno 1971, conservata, unico proprietario, unica in queste condizioni!!!

€ 58.000



Volkswagen Maggiolone 1303 cabrio, anno 1975, stupendo.

€ 18.800



Lancia Fulvia Montecarlo, anno 1975, colore raro, nessun lavoro da fare, omologata asi.

€ 26.500

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - info@venostagarage.it

EVER GREEN CARS

**SI RICEVE SU
APPUNTAMENTO**

**www.evergreencars.it
info@evergreencars.it**

SAREMO PRESENTI ALLE SEGUENTI FIERE:

**VIA EMILIA CLASSIC - PIACENZA
21/22 SETTEMBRE 2024**

**AUTOMOTOD'EPOCA - BOLOGNA
24/27 OTTOBRE 2024**

**MILANO AUTOCLASSICA - MILANO RHO
15/17 NOVEMBRE 2024**



LANCIA B20, anno 1958, stupenda auto da concorso.



LANCIA B 24, auto importante, restauro totale con garanzia.



PORSCHE 911 2.0 E, anno 1969, restauro professionale, auto perfetta.



PORSCHE 356 C, anno 1964, restauro magistrale, interni Cartier misto velluto, targhe e documenti originali, rarissimo.



PORSCHE 911 2.2 T, anno 1970, ASI targa oro, perfetta.



PORSCHE 911 2.4 E, anno 1972, in fase di montaggio, restauro magistrale.



PORSCHE 911 2.4 S, anno 1972, restauro super professionale, colore melanzana.



PORSCHE 356 AT2, restauro totale, anno 1958, nero, int. beige.



PORSCHE 930 TURBO, anno 1977, vettura rarissima, motore originale.



ALFA ROMEO GIULIA, restauro totale, bianca, interni rossi, auto bellissima.



JAGUAR PRIMA SERIE 3.8 cc, anno 1963, omologata ASI targa oro.



LAMBORGHINI URRACO, aria condizionata auto perfetta.



FIAT MONVISO COUPE', anno 1948, 2 posti, ASI targa oro, elegibile 1000 miglia, targhe e doc. originali.



BALILLA TORPEDO, anno 1933, conservata, targhe originali.



MASSIMA CURA NEI DETTAGLI DEL RESTAURO



È POSSIBILE ANCHE IL CONTO VENDITA



MASERATI MERAK 200 GT

SI ESEGUONO RESTAURI PROFESSIONALI



FIAT 1500 L '65 TARGA ORO



LANCIA APPIA 1ªSERIE



BIANCHINA GIARDINETTA '65



MG MAGNETTE '55



RENAULT 5 TL '81



FIAT COUPE 2.0 IE 20 V ASI



FORD A TWO DOOR HARD-TOP '32



CHEVROLET CAMARO 3.8 2+2



VOLKSWAGEN GOL CABRIO 1.6 '98



JEEP CJ5 '68 ASI



LANBORGHINI URRACO P 250 '73



FERRARI MONDIAL CABRIO 3.4 T



LANCIA FULVIA 1.3 S '74



LANCIA FULVIA ZAGATO 1.3 '72



FIAT 1200 TV TARGA ORO '58



MERCEDES 350 SL '74 ASI



MERCEDES 560 SL AMERICA '86



MERCEDES 560 SEC



ALFA ROMEO ALFETTA 1.8 TARGA ORO



ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEPIA



FORMULA MARCH 3



LANCIA THEMA FERRARI 8.32 '87



BENTLEY TURBO R ASI



BENTLEY S 1 '58



JAGUAR MK IX '58



AUDI 80 2.0 E '92 ASI



AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA TARGA ORO



FIAT 124 '70



CHEVROLET BLAZER TRAILER TL



INNOCENTI MINI 90 '88



PONTIAC TRANS-SPORT 2.3 16V '93 ASI



MERCEDES 300-320-500 SL



SIDECAR DNEPER /BMW



FANTIC MOTOR TRIAL 247



MOTO GUZZI ZIGOLO 110 + MOTOM 48

AUTOSTORICHE.NET



VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi - www.autostoriche.net / info@autostoriche.net - tel. 335 7496890 - 388 1183001



ALFA ROMEO 4C SPIDER, full Carbon, preparazione Romeo Ferraris, 23000 km, perfetta. **Prezzo in sede**



ALFA ROMEO 2000 TOURING, anno 1962, in ottime condizioni con Hard Top. **Prezzo trattabile**



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3, anno 1959, hard top. **Prezzo interessante**



AUSTIN MINI COOPER S 1275, anno 1969. **Prezzo in sede**



BENTLEY AZURE, anno 1999, perfetta, completa di tutti i suoi documenti. **Prezzo in sede**



BMW 320 CABRIOLET, condizioni favolose, interni pelle blu capitana blu. **Traffate in sede**



BMW ISETTA 300, tetto apribile, autovettura restaurata anni fa, molto bella. **Prezzo su richiesta**



BMW M5 E28, anno 1988, ex USA, autovettura bellissima e rarissima. **Traffate riservate**



BMW Z8 anno 2002, perfetta, un pò di km di storia, ma ora motore di km 24000. **Prezzo trattabile**



CITROËN DS 23 IE PALLAS, 1974, cambio semiautomatico e aria condizionata, interni in pelle.



CITROËN DS 23 IE PALLAS, cambio semi automatico, interni pelle, RESTAURO TOTALE COME NUOVA. **Prezzo in sede**



FIAT 124 SPIDER 1400 cc, anno 1968. **Prezzo trattabile**



FIAT 514 SPIDER, anno 1932, restauro professionale, bellissima.



FIAT 850 TC ABARTH REPLICA, documenti francesi, bellissima. **Prezzo interessante**



FIAT 1100 TV 103, preparazione speciale, bellissima. **Prezzo dopo visione**



FIAT BALILLA COPPA D'ORO, 1932. **Prezzo dopo visione**



FIAT CAMPAGNOLA AR 76, anno 1985, 5 marce a benzina, 22000 km, bellissima. **Prezzo in sede**



FORD MUSTANG 4.4 CC modello 260, automatico, 1965, restauro totale, splendida. **Traffate in sede**



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, bellissima. **Traffate riservate**



LOTUS ELAN S3 anno 1966, autovettura interessante, molto in ordine. **Traffate riservate**



LOTUS ELISE 135 SPORT 1800 cc. Anno 2001, Serie limitata, guida a destra. **Traffate in sede**



MERCEDES BENZ 250 SE CABRIOLET, 1968, ASI, cambio automatico. **Traffate in sede**



MERCEDES BENZ 250 SE, 1967, AUTO CONSERVATA, BELLISSIMA. **Prezzo interessante**



MERCEDES BENZ 500 SEL, 1985, unico proprietario tutti i documenti, book service, km 85000, interni velluto TV e VHS dell'epoca. **€ 23.000**



MG TC, anno 1947, targata ROMA. **Prezzo dopo visione**



LAND ROVER DEFENDER 75° ANNIVERSARIO 110, plugin benzina, 396 cv, 20000 km, anno nov 2023, **Traffate in sede**



RANGE ROVER 3.9, 3 porte, benzina, anno 1992. **Prezzo interessante**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALINO, 1955, completamente nuova, "Favolosa". **Prezzo dopo visione**

NERVESAUTO

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

www.nervesauto.com



Alfa Romeo 75, anno 1993, carrozzeria grigio metallizzato, interni in stoffa grigi, motore da 1750cc. Vettura in ottimo stato e targata italiana



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider, 1964, rossa, selleria in pelle nera, moquette rossa e capote in canvas nera, 1570cc. Restauro completo, auto targata e con CRS



Alfa Romeo Spider Veloce 2.0, 1979, conservata, scocca avorio e interni color cuoio, 2+2, motore 2000cc ad iniezione, con documenti italiani e CRS. Spider 1750 veloce disponibile



Fiat 124 stile abarth, anno 1968, 1400cc, provvista di sedili anatomici e rollbar. La vettura è dotata dei suoi documenti. Altro 124 spider 1400cc in lavorazione



Jaguar XJ-S convertibile, 1990, scocca verde inglese, interni beige, capote nuova, motore V12 a 3 carburatori da 5345cc. Auto sana e marciante, provvista di CRS



Maserati 222, 1989, 2 porte, carrozzeria verde scuro metallizzato e interni in stoffa grigi, motore V6 da 1996cc. Ottime condizioni generali, 4 gomme nuove, con documenti italiani e CRS



Mercedes 450 SL, 1973, rossa con interni in pelle color biscotto, con hard-top, motore da 4520cc, iscritta ASI, riverniciata a nuovo, attualmente in lavorazione



MG BGT, personalizzato Sebring, 1977, grigio met., interni verdi, tetto apribile, motore 1798cc, carburatore Weber, ricca di optional. Restaurata del tutto, targata, con CRS e documenti



MGA Roadster 1500, 1957, scocca color Iris Blue, interni neri con piping azzurro, guida italiana, 1500cc. Auto restaurata dal precedente proprietario, con doc., CRS, iscrivibile alla Mille Miglia



MGB Spider, 1974, verniciata a nuovo, bianca, interni neri, 1800cc, guida a sinistra, con over-drive, ventola supplementare e radiatore olio; possiede tutti i suoi documenti e CRS



Morris Minor 4 porte, anno 1958, carrozzeria nera, interni rossi, motore da 948cc. La vettura si trova in buone condizioni ed è targata italiana



Triumph Roadster, 1948, eccellenti condizioni estetiche e meccaniche, nera con interni rossi, modello 4 posti, 1800cc, targhe italiane, con ASI



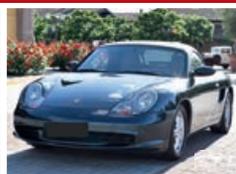
FAVA NICOLA
INTERMEDIARIO AUTO CLASSICHE
E SPORTIVE DA COLLEZIONE

Tel: 328 3553543

WWW.VINTAGECARITALIA.IT



Porsche 911 SC 3.0
Anno 1982



Porsche Boxster 2.7
Anno 2004



Porsche 996 Turbo Cabrio - Anno 2004



Porsche 997 Turbo
Anno 2007



Porsche 964 Carrera 2
Anno 1992



Porsche 356 C
Anno 1965



Maserati Merak SS
Anno 1976



Fiat Dino 2400 Coupe
Anno 1971



Fiat 850 Grand Prix Francis Lombardi - Anno 1971



Cisitalia Abarth GT Spider - Anno 1964



Fiat Abarth OT 1300 Periscopio - Anno 1965



Fiat Abarth 750 GT Zagato Double Bubble - Anno 1959



BMW M3 (E30)
Anno 1986



BMW 2002 TII
Anno 1972



Alfa Romeo Giulia 2600 Sprint - Anno 1963



Alfa Romeo 2000 GT
Anno 1971



Alfa Romeo Giulia Sprint GT - Anno 1964



Alfa Romeo GT Junior 1300 - Anno 1967



Alfa Romeo Giulietta Sprint - Anno 1961



Mercedes-Benz 280SL (R107) - Anno 1985



Mercedes-Benz 190SL
Anno 1959



Lancia Delta Integrale 16v Evo1 - Anno 1992



Ferrari 360 Spider
Anno 2002



Ferrari Dino 308 GT4
Anno 1976

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

Contatti: ubaldo 335 7557136

e-mail: ubo52@libero.it



ALFA ROMEO 1900 cc, anno 1957. Questa vettura ha partecipato a gare di regolarità Silverflag ed è stata protagonista nel film Nero Fiorentino. € 38.000



LANCIA FLAMINIA TOURING 2500 cc 3 C, anno 1962, vettura risultata prima classificata nella sua categoria nel campionato regolarità 2023. € 82.900



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 cc, anno 1964. come nuova restauro completo. ha partecipato a gare di regolarità e alla Silverflag. € 64.900



FIAT 110 DERBY BERTONE, anno 1950, solamente 2 esemplari esistenti, uno bianco e uno nero. Pubblicata sulla rivista Ruote d'Epoca 09/2023, ed unica auto esposta nello stand aci a Piacenza nel 2022. € 60.000



LANCIA FLAVIA ZAGATO 1800 cc CARBURATORI, anno 1965, livrea corsa. Ha partecipato a gare di regolarità e alla Silverflag. € 65.000



LOTUS ELISE S1 MMC, anno 1998, gialla, 116.000 km, italiana da sempre, originale, guida a sinistra, vettura in ottime condizioni. € 44.900



LOTUS ELISE S1 MMC, anno 1997, colore nero, 54.000 km, originale, guida a sinistra, vettura in ottime condizioni. € 44.900

CAPO SANTA CHIARA - AUTO D'EPOCA

STEFANO: +39 335 398710 - pescheriestefanoecsr@gmail.com



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1300, TOTALMENTE PRIMA VERNICE, SUPER CONSERVATA.



BMW Z1, 1990, UNIPROPRITARIO, KM 14900. ISCRITTA ASI € 55000



CROSLY HOT SHOT SUPER SPORT, 1950, OMOLOGATA ASI, BARCHETTA ORIGINALE.



FIAT 500 A DEL 1939, CABRIOLET, CARROZZERIA NEGRO TORINO, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 500 C, 1949, FORESTALE CON RIMORCHIO, RESTAURO MANIACALE DOTAZIONI DA CAMPO ORIGINALI.



FIAT 500 C AUTOCARRO CON RIMORCHIO DEDICATO, TARGHE DOC. ORIGINALI, DOPPIO CARBURATORE. € 23500



FIAT 850 BERLINETTA RACER BERTONE, 1969, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 1500 6 CILINDRI DEL '37, CONSERVATA, MOTORE RIFATTO NUOVO. € 25000



FIAT 1600 OSCA, 1962, SUPER RESTAURO CON HARD TOP.



LANCIA APPIA TERZA SERIE, 1961, VETTURA BELLISSIMA. € 6500



PORSCHE GT4 CLUB SPORT DEL 2015, 36000 KM € 95600



MOTO BIANCHI 500 DEL '34, TARGHE DOCUMENTI ORIGINALI.

ALTAIREGO®

dal 2009 set cuscini per pneumatici
Piatto del pneumatico? MAI PIÙ!

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO

AUTO

MOTO

VARIE

CERCO

AUTO

ABARTH

750 ZAGATO DOUBLE BUBBLE, 1959, totalmente restaurata, certificata ASI. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 108.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



ALFA ROMEO

147 GTA, 2004, meravigliosa, solo 2 proprietari, 500 km dalla revisione totale della meccanica e della carrozzeria, condizioni pari al nuovo. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



2000 SPIDER VELOCE, 1980, nera interno rosso, perfetta, appena tagliandata, freni nuovi, batteria nuova, retrotreno nuovo, capote nuova e molti altri lavori appena eseguiti e documentati, pronta per l'uso. Molte foto e descrizione dettagliate su www.cristianoluzzago.it. € 26.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



2600 SPRINT II* SERIE, 1966, uniproprietario, documenti di origine in regola, interni conservati, meccanica perfetta, tutti i particolari in ottimo stato,

carrozzeria riverniciata anni fa. € 47.000. Tel. 360 933010. silvestro@motortransfers.it.



6C 1750 S3 CONVERTIBILE PININ FARINA, 1930, restauro totale corredato di tutta la documentazione fotografica e di tutta la storia originale, zero km, vincitrice di concorsi. Visibile a Brescia. € 245.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



75 1.6 I.E. TIPO 162B2D, 12/1991, Targhe (MI 3V...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - Superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 10.000. Tel. 348 5503882.



75 1600 CC, 1989, bellissima, a carburatori, colore argento metallizzato, prima targa VI..., sempre in box, non presenta ruggine, interni perfetti, solo Km 22.000. € 6.000. Tel. 339 5053146. claudiorandon5@gmail.com.

75 2.0 TWIN SPARK, 1990, vettura uniproprietario, colore blu, prima vernice con pochissimi chilometri percorsi. € 19.000. Tel. 388 4991920.



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. € 40.000. Tel. 388 8549744 - 0583 494952. avvocatoalbertodelcarlo@gmail.com.



DUETTO QUARTA SERIE 2.0, 1991, non catalizzato, vettura in perfetto stato, pochissimi chilometri percorsi, colore rosso winner, dotata anche di tettuccio rigido in tinta con la carrozzeria. € 30.000. Tel. 388 4991920.



GIULIA 1300 SUPER, 1971, colore bleu francia, interni bordeaux, condizioni ottime, unico proprietario, conservata, gomme e freni nuovi, invio foto ed ulteriori informazioni solo ad interessati. € 18.300. Tel. 334 7877808. 1941945@tiscali.it.

GIULIA GT 1300, 1967, da concorso, accessoriata, con 4 gomme originali, modello Scalino, volante originale, no perditempo. € 39.000 tratt. Tel. 335 5604632.



GIULIETTA 1.6 116.50B, 03/1985, targhe (MI 68...x) originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 11.700. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.6 116.50B, 08/1983, targhe (PR 40...) originali dell'epoca, disponibile libretto originale - ITALIANA DA SEMPRE. € 12.800. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, 05/1979, targhe (PC 23...) e documenti originali dell'epoca - fondi e lamierati intonsi - da vetrina - perfettamente funzionante - PRONTA ALL'USO. € 13.800. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.8, 1979, omologata ASI, uniproprietario, autovettura in ottime condizioni, sempre rimessa in garage, colore verde oliva 235. Prezzo dopo contatto. Tel. 320 1144202 - 349 1218131.

GIULIETTA 1300 TI, 1958, prima serie, colore giallo cina, appartenuta ad un ex dirigente Alfa Romeo, vettura selezionata per le riprese del film su Enzo Ferrari, in perfette condizioni, da museo, qualsiasi verifica. € 32.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

GIULIETTA SPIDER 1300 CC, 1961, autovettura di colore celeste con documenti svizzeri e Italiani, restauro completo di carrozzeria, meccanica ed interni, pari al nuovo, visionabile in provincia di Ancona. Prezzo da concordare. Tel. 339 6316170. inga.esp78@libero.it.

GIULIETTA SPRINT, 1956, colore rosso, restauro totale, motore veloce, pronta per omologazione ASI. Tel. 338 9369456. angelodragoni43@gmail.com.

GIULIETTA SPRINT, 1957, omologata ASI, prima serie, restaurata recentemente, documenti in regola, revisionata, allestimento veloce. Prezzo interessante ma adeguato alla vettura. Tel. 340 8038056.



italcerchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente possiamo eseguire il restauro del mozzo, la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.



039 5320813



Fax 039 5320812



info@rimsandrims.com

www.rimsandrims.com





CAORLE



PALAEXPOMAR

28 - 29 SETTEMBRE 2024

26^a AUTOMOTOSTORICA

MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE



Esposizione auto e moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia
ed eventi concomitanti!



SABATO **DOMENICA**
09.00 - 18.30 09.00 - 17.30

**Vuoi vendere
la tua auto?**

all'aperto è

GRATIS!

Solo su prenotazione
fino ad esaurimento spazi

INFORMAZIONI / PRENOTAZIONI

348 4154649
333 6538139

info@mmsdepoca.it
www.mmsdepoca.it

INTENDA®

35 Anni
1994-2024

Centina Intenda: Resistente, Pratica, Accessibile.



Scopri tutti
i prodotti
sul sito
intenda.it

SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO



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



www.saurosquerzanti.it

info@saurosquerzanti.it

Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Cell. 347 6572323 - Tel. 051 872617

GIULIETTA SPYDER, 1961, omologata ASI targa oro con CRS, colore bianco, interni rossi, hard top bianco, matricola PiniFarina, capote nuova, tonneau cover rosso, unico proprietario dal 1969, sempre in garage, supercondizioni, altre foto a richiesta. € 89.000 tratt. Tel. +39 5329180. nicolacassano7@gmail.com.



tilizzo. € 23.500. Tel. 371 6886199. info.ar.duetto@gmail.com.



SPIDER 1.6 DUETTO TIPO 115.35, 05/1989, "AERODINAMICA", targhe (CO A1.....) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - perfette condizioni - VETTURA D' EPOCA IN SUPERCONDIZIONI. € 17.500. Tel. 348 5503882.



SPIDER 2.0 TWIN SPARK 16V (916), 1995, omologata ASI targa oro, colore nero, italiana da sempre, vettura in perfette condizioni, da concorso, revisionata al 100%, qualsiasi verifica. € 14.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

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". € 10.500. Tel. 348 5503882.



SPYDER 1300 JUNIOR, 1973, omologata ASI, autovettura perfettamente restaurata con pezzi documentati Alfa compresa la nuova capote, colore argento, extra cerchi Cromodora dell'epoca, sempre in garage riscaldato. € 24.000. Tel. 348 2720959. afredomatiroli@me.com.



GT 1300 JUNIOR SCALINO, 1969, omologata ASI targa oro, unico proprietario dal 1973, mai incidentata, completamente originale, autovettura tenuta sempre in garage, targhe, libretto e manuali originali, tagliandata e revisionata regolarmente, solo se veramente interessati. Contatti anche su WhatsApp. € 52.000. Tel. +39 348 3702234. luigi.vidotto43@gmail.com.



GT 1750, autovettura in perfette condizioni, collettori e marmite in acciaio come la GTA, gomme nuove, con tutta la documentazione dei lavori eseguiti. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. +39-328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



GTV 2000, 1982, omologata ASI, seconda serie, colore argento, conservata in perfette condizioni, eccelsa, autovettura tutta originale, pronta all'uso, qualsiasi verifica. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

SPIDER 1.3 JUNIOR, 1971, omologata ASI con CRS, Duetto coda tronca, autovettura con meccanica perfetta, carrozzeria in ottime condizioni, interni completamente rifatti, visibile a Bologna. Per info



5^a Mostra scambio auto-moto-bici d'epoca



CITTÀ DI SASSUOLO

**sabato 7 settembre 2024 e
domenica 8 settembre 2024**

Presso Circolo Alpini di San Michele
Via Vallurbana - Sassuolo

ORARIO VISITATORI

sabato dalle 08.30 alle 18.00
domenica dalle 08.30 alle 14.00
Ingresso 5,00 €



Sez. S.Michele

All'interno
servizio
Bar/Ristorante

Per informazioni e prenotazioni spazi espositivi
mostrascambiomodena@libero.it
329 86.32.271 Angelo



**MANUTENZIONE E RIPARAZIONE ELETTRODOMESTICI
INSTALLAZIONE ANTENNE
CONDIZIONATORI**

A&C di Bertacchini Aldo e Claudio snc
Via Ancora, 248 - 41049 Sassuolo (Mo) • Tel. e Fax 0536 807090 • E-mail: aldoeclaudio@libero.it

IL LAMIERISTA

DI FABRIZIO TREVISI



Restauro scocca Lancia Aurelia B20



Restauro scocca Maserati Mistral



Ricostruzione musetto Alfa Romeo 2500

**Ricostruzioni componenti
per auto classiche,
sportive e speciali in ferro,
alluminio, rame e ottone**

**Battitura parti scocca
su manichino**

**Riproduzioni su
disegno o campione**

**Accurate esecuzioni
artigianali di classica
scuola modenese**



Costruzione in alluminio parafranco
posteriore Lancia Aprilia cabriolet



Costruzione fodero portiera in alluminio



Lavorazioni di lastratura su auto americana
anni '50



Costruzione manichino per rifacimento in
alluminio parte anteriore Mercedes 300 SL
Roadster



Ricostruzione cupolino
posteriore auto Formula 3



Lavorazioni di lastratura
e ramatura



Costruzione cantonale paraurti anteriore
Mercedes 300 SL ali di gabbiano in ottone
pronto per essere ramato e cromato



Ricostruzione in ottone sede
fanali per Lancia Aprilia



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



Alfa Romeo Giulietta 1.3 TI, anno 1961, 104.000 km, interni e componenti originali.



Alfa Romeo 147 GTA 3.2, 2003, 147.000 km, impianto Bose, tagliandi eseguiti in A.R.



Citroen Dyane 6, anno 02/1984, interni originali in ottimo stato conservativo.



Porsche 911 GT2 RS, 01/2018, circa km 850, vettura pari al nuovo mai utilizzata in pista.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000 km, n°393 di 500.



Mini Moke2 Cagiva Portugal, anno 09/1991, auto pari al nuovo, km 1552, conservata.



Fiat 1100D Special 103G, 08/1962, omologata ASI nell'anno 1998, appartenuta a collezione privata fino ad oggi.



Austin Mini Moke, 06/1988, 13.571 km, cambio manuale, alimentazione benzina, 39 Cv.



Maserati Merak 2000GT AM122, 04/1978, KM 54000, solo 2 proprietari, ultimo dal 2004 ad oggi.



Toyota MR2, 05/2002, vettura praticamente pari a nuovo, solo km 11961.



Zagato Milanina Z11, anno 1989, autovettura molto rara.

Via Atellana, 34/A - 80022 Arzano (NA) - Tel. +39 081 5732538
www.contangelomotori.it

LIBRERIA DEI MOTORI

Libri nuovi e usati



Via Liguria, 34/22
 20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243
info@maggiemaggi.com



AUDI

GT COUPE' 1.8i, 1986, vettura in perfetto stato, colore grigio con pochissimi chilometri percorsi, solo 51.000. € 20.000. Tel. 388 4991920.



QUATTRO, 1981, omologata ASI targa oro, completamente originale, Km 81.500. € 75.000. Tel. 348 5216677. bo.fu.59@gmail.com.

TT COUPE', 2001, omologata ASI, colore grigio metallizzato, auto in ottime condizioni, Km 79.000, motore 1.800 cc, 180 cv, alimentazione a benzina. € 9.000. Tel. 338 6480532. n.polly@libero.it.



TT ROADSTER, 2000, omologata ASI, 225 cv, cabrio, autovettura perfetta in tutto, appena tagliandata. € 19.100. Tel. 335 455579. renato.beltrami@itasy-stem.com.



AUSTIN

LONDON TAXI CAB, 1989, taxi inglese, vettura in ottimo stato generale, alimentazione ecodiesel, 3.000 cc, targa EU, cambio automatico, colore blu notte.... da privato, per mancanza di spazio. Invio foto su richiesta. € 3.450. Tel. 335 5605994. fedafalco24@gmail.com.

AUSTIN HEALEY

3000 J7, 1964, autovettura bicolore verde/crema, in perfette condizioni e bellissima. € 70.000. Tel. 06 3213942. francesco.zadotti@studiodzadottiassociati.it.



3000 MKI, 1959, 2 posti, carrozzeria bicolore rossa e bianca, interni rossi, motore da 2912cc, in ottime condizioni, con documenti italiani e iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BN 1/6 3.000 CC 6 CILINDRI, 1959, restaurata totalmente con ricambi originali, iscritta FIVA, ottime condizioni generali, colore rosso, ruote a raggi, soft top nuovo + hard top (rarrissimo), targa EE, inoltre vari ricambi, foto su richiesta, info solo via e-mail. Da privato. € 54.000. Tel. 335 5605994. fedafalco24@gmail.com.

AUTOBIANCHI

BIANCHINA CABRIOLET, 1965, pochi Km in perfetto condizioni di meccanica e carrozzeria. € 26.800. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



BIANCHINA TRASFORMABILE, 1961, vettura pari al nuovo, da collezione, accessoriata, completamente originale. Visibile a Genova. Valuto anche permuta a cifra superiore, no perditempo. € 19.000. Tel. 335 5604632.



ERACLE

art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
 Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it



DAL 1961 ABBIAMO A CUORE I VOSTRI RADIATORI E LA VOSTRA PASSIONE



RIGENERAZIONE

- Radiatori
- Serbatoi
- Intercooler

CONSTRUZIONE

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



OFFICIAL PARTNER



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

BMW

2600 (502 V8), 1962, omologata ASI targa oro, bicolore beige/azzurro, ottimo restauro, ha partecipato a raduni ASI, perfetta, conservata sempre in garage. € 39.000. Tel. 335 6630501. vittorio.benussi@yahoo.it



700, 1962, 2 porte, targhe originali italiane, vettura da restauro, mancano i documenti. € 1.900. Tel. 339 4997040.

ISETTA 300, 1958, omologata ASI targa oro, autovettura totalmente restaurata in perfette condizioni, pronta all'uso, tagliando appena eseguito, disponibile per qualsiasi verifica. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

Z 3 2.8 ROSDSTER, 1999, omologata ASI con CRS, prima serie, colore verde, conservata con hard top, interni in pelle beige, doppio treno di gomme, capote elettrica, sedili elettrici. € 25.500. Tel. 335 6484152. stradellafurio@virgilio.it.



Z3 1900 CC 140 CV, 1997, perfetta e sempre "cocolata", Km 140.000, tenuta sempre in garage, pronta per emozionare. € 13.000. Tel. 335 6066011. fam_macchi@alice.it.



CHEVROLET

CORVETTE C1, 1954, eleggibile 1000 miglia, completamente tagliandata, stesso proprietario da 30 anni. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



CORVETTE C4, 1990, autovettura in ottime condizioni, 66500 km, provvista di cambio automatico, motore 5657 cc., alimentazione a benzina. Visibile a Bologna. € 24.000. Tel. 347 4607365. marzia.studio@alice.it.



CORVETTE C5 5.7 V8, Iscritta ASI-CRS, Km 139.000, usufruisce di agevolazioni fiscali, dispone di doppio tettuccio asportabile: panoramico e in tinta. Auto sana e in buone condizioni generali. € 32.000. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com.

CITROEN

2 CV SPECIAL, 1985, omologata ASI, bicolore. Autovettura in ottime condizioni di motore, telaio e verniciatura, revisione fino al 2025. € 15.000. Tel. 347 8555638. alfonso.capozzi@gmail.com.



ACADIANE, 1984, autovettura in perfette condizioni, gomme nuove, tappezzeria nuova, revisionata. € 10.000. Tel. 049 9903680. ferramenta@ritmoservice.com.



DS CABRIO, 1973, 5 posti, carrozzeria color rubino, interni panna, condizioni immacolate, 2000cc,

targata italiana e iscritta ASI. E' stata usata per le riprese del film "L'immensità" con Penelope Cruz. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MEHARI, 1983, perfette condizioni, revisionata, sempre tenuta in garage. € 15.000. Tel. 049 9903680. ferramenta@ritmoservice.com.



FERRARI

328 GTB, 1988, omologata ASI targa oro, ultima vera Ferrari costruita a mano, auto potente, colore rosso, interni neri, perfetta, km 46.000, tagliandata. € 200.000. Tel. 333 6019432.

328 GTS, 1988, omologata ASI targa oro, colore rosso e interni in pelle bianca, moquette marrone, tagliandata Km 63.000, targhe con provincia BS...., da privato. Veramente stupenda e perfetta. Da vetrina. Prezzo dopo visione. Tel. 348 8122938.

348 TS PRIMA SERIE, 1991, conservata, prima vernice Rosso Corsa, Book Service Ferrari completo, nuovo tagliando al momento dell'acquisto, percorso 62000 Km, certificata ASI. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



360 MODENA SPIDER F1, 2004, colore rosso, interni in pelle nera, griglia posteriore nera escudetti originali, tagliando in officina Ferrari Ineco in corso, timbri e fattura su libro garanzia, Km 48.710, vernice come uno specchio, meccanica impeccabile, pari al nuovo. € 120.000. Tel. 348 3122938.

456 GT, 1993, veicolo in perfetto ordine, gomme nuove, colore grigio antracite, interni Cartier. € 80.000. Tel. 06 3213942. francesco.zadotti@studiozadottieassociati.it.



512 TR, 1993, omologata ASI, colore rosso, interni biscotto, tenuta maniacalmente, gommata, revisionata, pari al nuovo, Km 58.000, no curiosi e per tempo, vettura perfetta in tutto. € 225.000. Tel. 339 4775549.

DINO 208 GT4, 1977, omologata ASI in propieta da 35 anni - in ottimo stato sia carrozzeria che meccanica - vendo per risoluzione del collezionista. € 80.000. Tel. 0473 292388.



GTB TURBO, 1988, autovettura in ottimo stato, manutenzione effettuata sempre in officina Ferrari, interni in pelle color cuoio. € 96.000. Tel. 335 5610615. lfranzelli@libero.it.



TESTAROSSA, 1990, colore giallo Modena, vettura in condizioni perfette, sempre tenuta in garage, tagliandata Ferrari, provvista di telo copriauto, mai incidenti. € 170.000. Tel. 049 9903680. ferramenta@ritmoservice.com.



GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- **RAMATURA A SPESSORE**
- **NICHELATURA**
- **CROMATURA**
- **NICHELATURA OPACA**

- **PULITURA - SABBIATURA**
LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



**INOLTRE EFFETTIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO**

Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)
tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

70 di oltre 500 Radiatori per molti classici diversi



Triumph Spitfire Mk 3/4 1500

Alluminio	493009	390,-
Standard	11896	248,-



Triumph TR4A in ritardo

Alluminio	327490	390,-
Standard	301702	328,-



Jaguar E-Type 3.8 Serie 1

Alluminio	213467	390,-
scanalato	505578	1.498,-



Jaguar E-Type 5.3 V12 Serie 3

Alluminio	323436	498,-
-----------	--------	--------------



Mini 1.3 del 1997

Alluminio	479136	248,-
Standard	326566	148,-



Triumph Stag Mk1 e Mk2

Alluminio	494343	390,-
Standard	355131	480,-



Triumph TR5/250 e TR6

Alluminio	337769	390,-
Standard	315405	328,-



Jaguar E-Type 3.8 Serie 1

Allum. lucido	505051	980,-
Allum. nero	505111	980,-



Jaguar E-Type V12 S3 automatico

Alluminio	549849	498,-
-----------	--------	--------------



Mini: tutti al 1997

Alluminio	479135	198,-
-----------	--------	--------------



Triumph TR2 a TR4A

Alluminio	327489	390,-
Standard	19226	468,-



Triumph TR6 Carburatore

Alluminio	293882	390,-
Standard	315407	348,-



Jaguar E-Type 4.2 S1 manuale

Alluminio	297879	390,-
Standard	210604	680,-



Jaguar MK II

Alluminio	24232	390,-
Standard	336930	580,-



Mini: tutti 850 - 1100 ccm

Standard	1172	138,-
----------	------	--------------



Triumph TR2 a TR4A

Standard	2439	468,-
----------	------	--------------



Jaguar: DV8 manuale

Alluminio	505176	680,-
Standard	210870	480,-



Jaguar E-Type 4.2 S1 manuale

Allum. lucido	505052	980,-
Allum. nero	505112	980,-



Jaguar XK 120

Alluminio	349102	390,-
-----------	--------	--------------



Mini: tutti 1275 ccm

Standard	304860	128,-
----------	--------	--------------



Triumph TR4A

Alluminio	327491	390,-
Standard	2431	428,-



Jaguar DV8 automatico

Alluminio	505175	890,-
-----------	--------	--------------



Jaguar E-Type 4.2 Serie 1.5 + 2

Alluminio	287484	390,-
-----------	--------	--------------



Jaguar XK150, XK150S

Alluminio	348497	390,-
-----------	--------	--------------



Morris Minor Serie II, III e V

Alluminio	547111	398,-
Standard	301366	198,-

*Azione valida fino al 30.09.2024

Limora.com • Linea fissa Italia: +39 011 074 42 55 • mobile: +39 348 397 2810



MGA 1500, 1600, 1622, De Luxe

Alluminio	297653	390,-
Standard	21720	298,-



MGC

Alluminio	220289	348,-
Standard	6350	298,-



Land Rover Defender 300Tdi

Standard	359328	298,-
----------	--------	--------------

Restiamo freschi anche in estate.

300 pagine:

www.Limora.com/cool-it



MGB 11/67 a 6/76

Alluminio	19004	390,-
Standard	4334	248,-



Sprite/Midget 948, 1098, 1275

Alluminio	493081	390,-
Standard	746	248,-



Land Rover Discovery I 300Tdi

Standard	358529	128,-
----------	--------	--------------



MGB da 6/76

Alluminio	309942	390,-
Standard	4458	248,-



Sprite/Midget 1275 in ritardo

Alluminio	13327	380,-
Standard	4237	148,-



Land Rover Discovery 3,5 + 3,9

Standard	25613	298,-
----------	-------	--------------

Limora a Torino
Via Giordano Bruno 164

+39 011 074 42 55
+39 348 397 28 10
+39 340 531 82 17
www.Limora.com
Italia@Limora.com



Fabio Zabatta



Andrea Camardella



MGB bis 11/67

Alluminio	322918	390,-
Standard	748	298,-



Land Rover Serie III

Allum. nero	506565	289,-
Standard	364446	248,-



Land Rover L322 4,4 V8 Efi + 4,2

Alluminio	494475	198,-
-----------	--------	--------------



Austin Healey BN1 e BN2

Alluminio	326845	598,-
Standard	326838	480,-



Volvo manuale

Standard	488141	298,-
----------	--------	--------------



MGB V8

Alluminio	24235	398,-
Standard	4291	228,-



Land Rover Discovery 200 Tdi

Alluminio	358528	198,-
-----------	--------	--------------



In omaggio con ogni ordine di radiatori: una limonata a scelta



Austin Healey BN4 a BJ8

Alluminio	205366	390,-
Standard	205367	468,-



Volvo con motore B16

Standard	488143	291,-
----------	--------	--------------

*Azione valida fino al 30.09.2024

Limora.com • Linea fissa Italia: +39 011 074 42 55 • mobile: +39 348 397 2810

15° MOSTRA scambio

dedicata a Dino Cordaro



ASSOCIAZIONE
Amici della Paraplegia



federata dal 2000



21 - 22 Settembre 2024

📍 LARIOFIERE
Erba (Co)

LAGO DI COMO
ITALIA

- Auto • Moto • Mezzi da lavoro • Editoria
- Ricambi e accessori • Modellismo
- Automobilismo • Club e Registri

Hobbismo e Vintage

IL RICAVATO DELLA MANIFESTAZIONE È A FAVORE
DELLA RICERCA SULLE LESIONI DEL MIDOLLO SPINALE

25° di fondazione



60 Anni

Autobianchi Stellina e Primula

INGRESSO € 8.00

*Fino a 12 anni ingresso gratuito

SEGUICI SU
facebook
associazioneamicidellaparaplegia-onlus

SERVIZIO BAR - RISTORANTE

Servizio di Vigilanza durante
gli orari di chiusura

SPAZI ESPOSITIVI MQ 4x4

INFOLINE

Carlo: 340 8927229 Franco: 371 1360629
Angelo: 328 9860757 Titti: 338 3950810

info@comitatoparaplegia.com
www.amicidellaparaplegia.com

ORARI VISITATORI

Sabato 21.09 : dalle 9.00 alle 18.30
Domenica 22.09 : dalle 9.00 alle 18.00

ORARI 19.09 e 20.09 : dalle 8.00 alle 19.00
ESPOSITORI 21.09 e 22.09 : dalle 7.00 alle 8.30

dona il 5x1000 agli AMICI della Paraplegia scrivi cod.fiscale 04388860969 nel mod 730/740/Cud

Programma 21 - 22 SETTEMBRE

Con il Patrocinio



TRIBUTO ALLA FIAT 600 E DERIVATE aspettando...



70 ANNI NEL 2025



Sfilata di abiti vintage dal 1955 al 1969



ENTE FIERA DI ERBA, Via Resegone, Erba (Como) Italy
Tel: +39 031 6371

PER INFO:
info@comitatoparaplegia.com
Angelo 328 9860757

info@clubnazionalefiat600.it
Adriano 347 4164677

Amanti della Fiat 600 di Rovereto
dott.andreavergari@gmail.com
Andrea 393 9106080

carugati2003@libero.it
Carlo 338 8890387

Garage_storico@gmail.com
Titti 338 3950810

DOMENICA 22 SETTEMBRE

PASSEGGIATA d'autunno

Auto, Moto, Vespe d'Epoca e Youngtimer

ADERENDO ALLA GIORNATA NAZIONALE
DEL VEICOLO STORICO

4° MEMORIAL ANGELO BERETTA



PROGRAMMA

- ORE 8.30: Ritrovo presso parcheggio Lario Fiere di Erba
accoglienza, iscrizioni, consegna gadget
- ORE 10.00: partenza con foto ricordo per singolo partecipante
durante il percorso sarà offerto un aperitivo
- Dalle ore 13.00 possibilità di pranzare presso il
bar/ristorante all'interno della fiera o in ristoranti limitrofi
- Ore 15.00: consegna foto ricordo e a seguire le premiazioni:
- 1) Al Club più numeroso sia di auto che di moto
 - 2) alla macchina e alla moto che arriva da più lontano
 - 3) al club delle auto e delle moto che arrivano dall'estero
 - 4) al conducente sia dell'auto sia della moto più anziano
 - 5) al conducente sia dell'auto sia della moto più giovane
 - 6) all'auto e alla moto che si è iscritta per prima al raduno
 - 7) all'auto e alla moto che si è iscritta per ultima al raduno
 - 8) all'auto e alla moto più datata
- La manifestazione può accogliere il numero massimo di
300 Auto d'Epoca, Youngtimer, Moto e Vespe storiche

ISCRIZIONE

€ 15,00
per ogni auto e moto
compreso conducente

€ 5,00
quota aggiuntiva per
ogni passeggero a bordo

NUOVA SEZIONE PRIVATI CON AUTO E MOTO IN VENDITA

[associazioneamicidellaparaplegia-onlus](http://www.associazioneamicidellaparaplegia-onlus)

NEWS

Per ogni partecipante alla
"PASSEGGIATA D'AUTUNNO"

OFFERTA SPECIALE € 5,00 CAD. UNO

Ritirare il tagliando al momento dell'iscrizione
ed esibirlo alle casse fiera,
per ritirare il biglietto d'ingresso

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



TESTAROSSA, 1991, omologata ASI - in proprietà da 27 anni, manutenzione effettuata sempre in officina Ferrari. € 130.000. Tel. 0473 292388.



FIAT

500 F "ABARTHIZZATA", 1968, autovettura completamente restaurata pedaliera, strumenti, cambio sincronizzato, ecc..., colore bianco, interni rossi in alcantara, perfetta. € 10.350. Tel. 348 2441875. aureliofimiani54@gmail.com.

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 695, 12/1966, tetto apribile, targhe (TO 84...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - divertimento alla guida assicurato - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 15.000. Tel. 348 5503882.



124 SPIDER, 1983, modello Pininfarina Europa, nera con interni beige, 2000cc ad iniezione, in ottime condizioni generali e meccanica rivista. Con documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



126 A1 MADE BY FSM, 04/1983, autovettura italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 4.500. Tel. 348 5503882.



127 MIDIMAX1 MORETTI SPIAGGINA, in perfette condizioni totalmente originale con capote invernale, vettura rarissima. € 17.500. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



130 COUPE, 1973, omologata ASI targa oro, bianca, cambio automatico, interni in pelle nera, tagliandata con cinghia di distribuzione, Km 48.000, pronta all'uso, nessun lavoro da fare, valuto permuta con auto di mio gradimento. € 18.700 tratt. Tel. 348 4000997. roberto.tampieri@gmail.com.



1300 BERLINA, 1968, autovettura demolita con visura PRA, motore bloccato, possesso ancora la targa originale PD9... € 600 tratt. Tel. 347 1496142. mangasfp@alice.it.

1400 B BERLINA, 1956, omologata ASI targa oro, bicolore, restaurata totalmente, bellissima, targhe nere, documenti originali. € 25.500. Tel. 333 7133468. renzidoctor@gmail.com.



500 F, 1970, omologata ASI, completamente restaurata, interni, motore e frizione nuovi, montato motore 650 cc con cambio sincronizzato, perfetta. € 8.500. Tel. 335 5737912. orazio@hotmail.com.



500 F MORETTI, 1968, omologata ASI targa oro, unico proprietario, restauro totale, targhe e libretto originali, supercondizioni, autovettura molto rara, colore blu turchese. € 35.000. Tel. 347 0683482. salamonemassimo3@gmail.com.

500 GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, autovettura pari al nuovo, 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, 1970, color crema, bellissima, conservata, targa originale (Lu), sedili integri, motore revisionato, vernice bella, sempre stata nella stessa famiglia fino a 1 anno fa'. € 4.200. Tel. 333 9813848. fabbarso16@gmail.com.

500 L (110 F), 09/1972, targhe (TO G7...) e documenti originali dell'epoca - autovettura italiana da sempre - SUPERCONDIZIONI. € 9.800. Tel. 348 5503882.



500 L "ABARTHIZZATA", 01/1969, targhe (AN 11...) originali dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 12.500. Tel. 348 5503882.

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



850 COUPE, 1968, ASI con CRS, 11° serie, doppie chiavi, colore bianco, restaurata e revisionata, con regolari doc. e targa originale. € 6.500. Tel. 335 5315434.

BALILLA 508, 1933, omologata ASI targa oro, 3 marce, autovettura perfettamente funzionante. € 25.000. Tel. 338 1620775. clabi2970@gmail.com.



500 R, 1973, omologata ASI con CRS, replica Abarth 695 SS, tetto apribile, targhe VA 46..., freni anteriori a disco, revisionata, colore bianco, interni neri, documenti originali dell'epoca, sempre in garage, supercondizioni, volante Nardi. € 16.000. Tel. 349 5329180. nicolacassano7@gmail.com.



COUPE, 1996, ASI con CRS, colore grigio steel, pelle nera, full optional, motore e distribuzione ok, non fumatore, sempre in garage, a malincuore per scarso utilizzo. € 5.400. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

COUPE 2.0 20V 154CV, 01/1999, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - Youngtimer di sicura rivalutazione a livello storico e collezionistico - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 10.100. Tel. 348 5503882.



500 TILLY SPIAGGINA, 1974, vettura rarissima - carrozzeria Balbi. € 18.500. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



521 C, 1929, omologata ASI targa oro, colore delle carrozzerie verde/nero, interno e motore in ottime condizioni, auto perfettamente funzionante e sempre tenuta al coperto. Tel. 340 8239113. floamafil@gmail.com.



OSI 1200 CC S - COUPE, 1965, ASI targa oro, col. argento met., interni rossi, restauro totale, vettura molto rara, una delle 70 costruite, ruote a raggi Borrani più originali, una piccola "Ferrari", per veri intenditori, prezzo impegnativo. Vis. a Gambettola. Tel. 337 607308.

PANDA 4X4, 1984, raro modello prodotto tra il 1984 e settembre 1985, colore rosso, originale, completa. € 8.000. Tel. 348 2542750. giovannadecaneva@libero.it.



Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive



Sangalli
GUARNIZIONI
1943



www.sangalliguarnizioni.com



info@sangalliguarnizioni.com

Sangalli Guarnizioni s.a.s. - Via Matteotti 128 - 20041 Agrate Brianza (Mi) - Tel 039/6056388 - Fax 039/6056389

IN PRIMO PIANO



FERRARI 365 GT2+2

Auto del 1970. Completamente restaurata, motore 5000 km fatto da Sergio Rossi di Torino.

€ 200.000

Valuto eventuale permuta.

Info e WhatsApp:
335 6056897



TOPOLINO, 1954, bellissima autovettura con tetto apribile, visibile a Bergamo. Tel. 335 7086760. reggianaugusto@gmail.com.

UNO 45 SL FIRE 1.0, 1986, omologata ASI, benzina, 3 porte, 5 marce, Km 185.000, unico proprietario, azzurro metallizzato, interni/esterni in buone condizioni, meccanica completamente funzionante, tutta originale, rifatta guarnizione testa, visionabile a Bologna. € 1.500. Tel. 348 2505087. luca.gualandi@alice.it.

UNO SELECTA 5 PORTE, 12/1988, Targhe (VI 74...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - dotata di CAMBIO AUTOMATICO A VARIAZIONE CONTINUA CVT - Superprezzo. € 3.000. Tel. 348 5503882.



ZERO TORPEDO, 1913, totalmente originale anche per quanto concerne la documentazione - TRATTATIVA RISERVATA. Tel. 366 478882. 1311cesarin@gmail.com.



FORD

FIESTA 1.25 ZETEC, ASI, benzina, ottime condizioni, km.151.000, conservata, grigio met., cv 75, 175 km/h, immobilizer + 2° antifurto, scad. revisione 10/2024, manutenzione maniacale, batteria sostituita a gennaio 2021, sostituzione olio motore a km 137.000. € 3.500. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

FIESTA 900 L MKI, 05/1977, Targhe (PI 25...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - disponibile foglio complementare annullato a valore storico - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 6.000. Tel. 348 5503882.



SIERRA XR4 T 2.8, 1983, omologata ASI targa oro A2, auto in perfette condizioni, motore 2.800 cc, 6 cilindri a V e differenziale autobloccante, il vano motore è stato bruciato dall'impianto elettrico, ma il motore è integro con Km 105.000, alimentazione a benzina. € 3.500. Tel. 340 8593690 - 010 803859.



GIANNINI

500 D TV, 1965, omologata ASI targa oro, portiere controvento, vettura in perfette condizioni e pronta all'uso, disponibile per qualsiasi verifica. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

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.



JAGUAR

3.4 MKI, 1957, colore nero, interni grigi, restauro conservativo, motore revisionato, guida a sinistra, condizioni eccezionali, invio foto ed ulteriori informazioni solo ad interessati. € 49.000. Tel. 334 7877808. 1941945@tiscali.it.

MK II 3.8, 1963, omologata ASI con CRS, vettura italiana da sempre, colore opalescent dark green, interni Cartier, in perfetto stato conservativo sia di meccanica che di carrozzeria ed interni. € 50.000. Tel. 331 7516717. tampieri.max@gmail.com.



MK2 3.800, 1963, colore bianco, interno in pelle rossa, aria condizionata, servosterzo, impianto a gas appena installato per circolare nei centri storici, gomme con fascia bianca nuove. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



MK2 3.800, 1966, omologata ASI, restaurata fine anni '90, colore verde inglese, dal restauro percorsi circa Km 5.000, auto sana ed in ordine, comoda e veloce. € 33.000. Tel. 368 272843.



XJ6 (XJ 40) 3.6, 1988, omologata ASI, autovettura ottima sia di carrozzeria che di motore, T.A., A.C., interni in pelle, automatica, guida a sinistra, accessoriata, assicurazione ridotta, no bollo, celeste met., km 138.000, da privato. Invio foto su richiesta. € 7.800. Tel. 335 5605994. fedelfalco24@gmail.com.

XJ6 4.2, 1982, omologata ASI targa oro, colore grigio metallizzato, cambio automatico, full optional, Km 93.000, perfetta di carrozzeria e meccanica. € 10.500. Tel. 335 6517323. robertofili54@gmail.com.

XK 140 COUPE, 1956, totalmente restaurato di carrozzeria e meccanica, interni originali perfetti, importazione primi anni '70 con targhe italiane nere. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XK 140 ROADSTER, 1955, iscritta ASI targa oro, eleggibile mille miglia, guida a sinistra, restaurata qualche anno fa, perfettamente funzionante, solo se realmente interessati. € 115.000 tratt. Tel. 329 3626997.



XK8/XKR (X100), 09/1997, convertibile, alimentazione a benzina, 3 porte, Km 110.000, splendidamente conservata, colore blu, interni in pelle beige. € 22.000. Tel. 335 6198379. gennaro.matacena@virgilio.it.



LANCIA

APPIA IV SERIE, restauro iniziato, carrozzeria verniciata, motore rifatto, smontata, con documenti per passaggio. Valida anche singoli pezzi di ricambio. Tel. 338 2168492.

APPIA SPORT GT ZAGATO PASSO CORTO, 1962, 1 di 200 PRODOTTE, omologata ASI, perfetta in ogni dettaglio. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



AUGUSTA, 1934, omologata ASI con CRS sul libretto, autovettura in ottimo stato, immatricolata nel 1953, interni perfetti, targa originale, 2 proprietari. € 40.000 tratt. Tel. 335 5481093. daniela.eraldo50@gmail.com.



AURELIA B20 IV^SERIE, 1955, omologata ASI e Lancia, restauro totale, motore nuovo, carrozzeria perfetta, interni nuovi, colore amaranto. Trattativa riservata. Tel. grilli.armando@alice.it.

AURELIA B24S, 1957, restauro totale di meccanica e carrozzeria, interni nuovi. Trattativa riservata. Tel. grilli.armando@alice.it.

BETA HPE 2000, 1978, omologata ASI targa oro A2, restaurata totalmente nel 1995, vettura in ottime condizioni, sempre in box, uniproprietario, targa nera, gomme nuove. € 15.800. Tel. 333 2665047. remo@moresi.it.



BETA TREVI 1600 CC, 1980, berlina, colore blu, alimentazione benzina /metano, certificata auto storica dal 2003, revisione 2023. Usata poco, in buone condizioni. € 8.900. Tel. 338 2006716 - 331 3439456.

DELTA 1.300 CC 1^SERIE, 1984, con C.R.S., colore grigio scuro, solo Km 40.000, con libretto tagliandi, conservata, perfetta di interni, carrozzeria e meccanica, batteria, cerchi in lega, gomme ed altro nuovi, revisione ottobre 2025, targhe originali, tagliandata, plastiche orig. € 3.900 tratt. Tel. 320 1169319.

DELTA HF INTEGRALE 8V, 1988, rossa, ottime condizioni, tutta originale, ultima revisione 2023. € 37.000. Tel. 340 0576928. andrearizzini.restauro@gmail.com.

FLAMINIA BERLINA 2.8, 1963, vettura totalmente conservata, rivisto freni ed imbottitura sedili, motore perfetto, nel complesso l'auto è in ottime condizioni. Trattativa riservata. Tel. grilli.armando@alice.it.

FULVIA COUPE 1.3 RALLYE, 1969, prima serie a leva lunga, 4 marce, nella rara colorazione Rosa Mirabello in condizioni eccellenti, regolarmente iscritta e omologata ASI targa Oro. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



FULVIA COUPE 1.6 HF, 1972, omologata ASI targa oro, versione lusso, colore rosso corsa, modello 818740, perfetta, prime targhe nere, no curiosi, solo interessati. € 54.000. Tel. 327 1570654. lacignarella@gmail.com.

FULVIA COUPE HF 1600 CC (FANALONA), 1970, omologata ASI targa oro, autovettura perfetta, colore rosso, sempre stradale, mantenuta sempre scrupolosamente. Prezzo impegnativo. Tel. 346 6215965. danielerizzini@gmail.com.

www.asimarket.it

— 21-22 SETTEMBRE 2024 —

AUTO E MOTO D'EPOCA

Autosaloni - ricambi e accessori

Tutto il mondo delle auto e moto d'epoca



INGRESSO ESPOSITORI GIOVEDÌ 19 ORE 10.00 - 18.00
INGRESSO ESPOSITORI VENERDÌ 20 ORE 8.30 - 17.30
INGRESSO AL PUBBLICO SABATO 21 E DOMENICA 22 ORE 9.00 - 17:30

PER INFO: MAURIZIO DAGOSTINO Tel. 3294686277 e-mail: mauriziodagostino@yahoo.it

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA PIACENZA EXPO
Tel. 0523 602711 e-mail: ufficio.commerciale@piacenzaexpo.it

Ferrari Vignale 340 Mexico
Dipinto di
Giuliana Vignale

Giuliana Vignale 2015

PRIVATO VENDE: OPEL ASTRA CABRIO 1.8 anno 2008, benzina, Kw 103, CV 140, Km 145.000 REALI, accessoriata (sensori di parcheggio, aria condizionata, specchietti retrovisori elettrici, capote elettrica, sedili riscaldati, ecc..), interno pelle nera, 4 posti a sedere, gommata nuova, tassa pagata e revisionata, assolutamente in perfetto stato di conservazione. TRATTATIVE RISERVATE.

348 6066976 - project.morisco@gmail.com



FULVIA SPORT ZAGATO, 1969, totalmente restaurata, documentato i lavori svolti, motore parzialmente elaborato Campoli, a corredo tutti i componenti originali. € 35.000. Tel. 348 2542750. giovannadecaneva@libero.it.



MASERATI

BITURBO 420, 01/1985, targhe (TP 37..) e doc. di periodo - italiana da sempre - ASI targa oro ai massimi livelli - SUPERPREZZO. € 12.800. Tel. 348 5503882.



MERAK 3000, 1973, ASI, RARO COLORE BIANCO, INTERNO IN PELLE NERA, appena tagliandata, batteria nuova, perfetta di tutto, molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Vis. a Brescia. € 59.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MISTRAL 3.700 CC, 1968, originale italiana, con abbinamento colori e numeri di motore e telaio corrispondenti alle specifiche di origine. È dotata della targa con provincia nera dell'epoca, carta di circolazione originale verde, omologata ASI targa oro. Visibile a Brescia. € 159.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



MERCEDES

190 D 2.5 TURBO, 1988, argento met., cambio manuale 5M+RM, testata-cusc. differenz.-fasce elast.-friz. nuovi orig. Esterno sano un poco da curare, interno ok. Visibile presso Alba CN. € 6.000 tratt. Tel. 0185939353-3453359515 (sms qual. Spento). dondero.maurizio@libero.it.

190 E 1981CC, 1988, colore antracite metallizzato, condizionatore, km 88 mila originali. € 4.000 + pass. (€ 300). Tel. 0185939353-3453359515 (sms qual. Spento). dondero.maurizio@libero.it.

200 CE 16 V, 1993, omologata ASI targa oro + CRS + ADS, colore argento metallizzato, cambio meccanico, impianto a gas, ricondizionata pari all'origine, perfetta. Qualsiasi prova, solo se veramente interessati. Quotazioni RuoteClassiche A+. Tel. ... faubem@gmail.com.

200 T (SERIE TRANSPORTER FAMILIARE), 1986, bianco, 109 cv, carburatore elettronico Pierburg a pressione costante, 200mila km, impianto gpl, consumi molto contenuti. Un motore ed un cambio efficienti ed altri ricambi di scorta inclusi. Visibile a Torino. € 2.500. Tel. 0185939353-3453359515 (sms qual. Spento). dondero.maurizio@libero.it.

300 SL 24V, 1991, omologata ASI targa Oro + CRS + ADS, esente tassa di proprietà, colore nero metallizzato, cambio meccanico, hard top, full optional, lavafari, Km 180.000, gomme nuove, vettura perfetta, uso quotidiano, no curiosi, solo se interessati, quotazioni RuoteClassiche A+. Tel. ... faubem@gmail.com.

300 SL 24V (129), 1991, omologata ASI, bianca, interni in pelle nera, full optional dell'epoca con hard top in tinta, ottima meccanica e carrozzeria, cambio automatico, revisionata regolarmente, Km 132.000, appartenuta a noto cantante, no curiosi, prov. di Cremona. € 19.500. Tel. 333 9565552.

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. Condizioni impeccabili. Visibile a Brescia. € 39.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



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 e foto dettagliate su www.cristianoluzzago.it.

it. € 129.000 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



CLK 200 ELEGANCE, 06/1999, UNICOPROPRIETARIO - SOLAMENTE 51.364KM - disponibile tessera di garanzia attestante l'originalità della vettura ancora corrispondente alla produzione da nuova - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 7.900. Tel. 348 5503882.



PONTON 219, 1957, iscritta ASI, omologata 6 posti, 5 porte, carrozzeria berlina limousine luxury class, unico proprietario negli ultimi 50 anni. € 25.000. Tel. 329 2174068. emazzaglia@yahoo.com.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. 110. Tel. 338 3498505.



SLK 230 KOMPRESSOR R170, 08/1999, autovettura con cambio automatico, SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO - SICURA RIVALUTAZIONE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



MG

A 1600 CC, 1960, omologata ASI targa oro, rossa, accessoriata, 4 cerchi a raggi nuovi con gomme chiodate, targhe nere, visibile a Genova. Valuto seria permuta, no perditempo. Cedo per doppia auto. € 35.000. Tel. 335 5604632.



B ROADSTER, 1967, tinta primrose yellow, guida a sinistra, italiana da sempre, meccanica pienamente efficiente, carrozzeria conservata in ottime condizioni, completa di ogni finitura, foto disponibili a richiesta. € 19.000. Tel. 339 4859947. alfiomonstra@gmail.com.

B TOURER, 02/1977, iscritta ASI e iscritta registro italiano MG - conservato - SUPERPREZZO. € 19.800. Tel. 348 5503882.



TA 2 SEATER, 1938, vettura rara, colore rosso, interno nero, ottime condizioni di conservazione, da immatricolare. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



Mostra
Scambio

AUTO MOTO CICLO d'epoca

Ricambi



12-13
OTTOBRE
2024



Cesena Fiera

auto • moto • bici • go kart • ricambi

www.mostrescambio-cesena.it

MATTEO
347 1844267

PINO
338 5944590

ANDREA
333 1001072

APERTI ANCHE AD AGOSTO IN PRIMO PIANO APERTI ANCHE AD AGOSTO



RARISSIMA

MANIACALE

FERRARI 250 GT BERLINETTA LUSSO, 09/1963
CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE - 1 di soli 350 esemplari realizzati - **SOLAMENTE 2.095KM DA FINE RESTAURO - AUTO IMMACOLATA - INTONSA TRATTATIVA RISERVATA**



ECCELSA

CONSERVATA

FERRARI 308 GTB VETRORESINA CARTER SECCO TIPO F 106 AB, 06/1976 Targhe (MIY 09..) e doc. di periodo - ASI TARGA ORO - disp. fattura attestante ultimo tagliando completo eseguito a 52.240KM in data 19/05/2023 per oltre euro 14.500,00 - **RARISSIMA € 165.000**



RARISSIMA

ECCELSA

FERRARI F40, 03/1989 - solo 31.359 km originali e certificati - certificata ferrari classiche - ultimo tagliando eseguito in data 05/2024 - condizioni da concorso - disponibile carpetta originale in pelle completa di tutta la manualistica originale - introvabile nelle condizioni in cui si presenta. **AUTO IMMACOLATA - INTONSA TRATTATIVA RISERVATA**

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!
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 50 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO E VISIONE 360° DEGLI INTERNI

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00 (ANCHE TUTTO AGOSTO)
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

TD, 1950, guida a dx., completamente restaurata, disponibili le foto del restauro, unico proprietario da 45 anni. € 30.000. Tel. 329 2174068. emazzaglia@yahoo.com.



TD, 1953, ASI targa oro, ottimo stato, pezzi originali, tagliandi documentati, interni in pelle bordeaux. Km 21.000, 57 cv, usata solo per raduni. vis. a Trento. € 36.000. Tel. 335 1013258. lorenzo.arnaldi@gmail.com.



TF 1250 CC, 1955, vettura perfettamente funzionante, conservata, revisionata fino al settembre 2025, libretto a pagine, pronta per il passaggio. € 28.500. Tel. 333 1266314. franco.marini59@gmail.com.



MORGAN

PLUS 8 3500 CC, 1979, super accessoriata, solo 30.000 km orig., tagliandata recentemente, corredata di C.R.S. ASI. Vis. a Brescia. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzagio.it. € 28.500. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



MORRIS

MINOR 1000 TRAVELLER, 1965, scocca color verde foglia, interni verdi, marciante, guida a destra. Provvista di documenti italiani. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PORSCHE

356 BT5 COUPÉ, 1960, certificata ASI, motore 1.6 da 60 cv, ultima monogriglia, telaio n° 114279, motore n° 604545 (matching numbers), colore red signal, interni neri, tutto in ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria. Invio foto su WhatsApp. € 75.000. Tel. 346 0973659. mauro.melosi48@gmail.com.

RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Spot, 748cc, restauro totale, carrozzeria bicolore rosso bordeaux-avorio, interni nuovi rossi e motore da 748cc. Con documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CLIO RT 1.2, 1991, omologata ASI, chiusura centralizzata, colore rosso, antifurto originale di casa Renault, veicolo tutto originale, sempre tenuta in box. € 2.600. Tel. 347 7981306. natale.marino47@libero.it.

ROLLS ROYCE

20 - 25 WINDOVER, 1936, vettura in buone condizioni, colore bordeaux e nero, funzionante. Meno di 20 esemplari costruiti. Solo per veri appassionati. € 90.000. Tel. 329 7460041.

SILVER CLOUD, 1960, omologata ASI targa oro, bicolore, aria condizionata, in perfette condizioni, prezzo interessante, per inutilizzo. Valuto permuta. Tel. 338 9369456.

SILVER CLOUD III, 1963, ottima vettura, utilizzabile anche per lunghi percorsi, bicolore beige/panna, attualmente in piccolo museo in provincia di Torino, valutazione RuoteClassiche. Tel. 371 4208418. claudio.agnese@gmx.com.

SILVER SHADOW I, 1975, freni cambiati di recente, guida a dx, cambio automatico, ottime condizioni generali riportate all'epoca, mantenuta molto bene in garage, test periodici dimostrabili, adatta anche per matrimoni, colore azzurro carabico. € 22.000. Tel. 339 7017476. vittorio.benussi@yahoo.it.

ROVER

216 COUPÉ, 1994, km.67000, ASI ORO conservata, blu Tahiti met., mot. HONDA cv122, 200 km/h, 2 antifurti, scad. rev. 9/2025. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni e acqua, filtro olio e benzina, olio motore, liq. raffreddam., cinghia/cusc.distribuzione, gomme, batteria. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

P6 3500S, 1973, motore V8, color senape, interni beige in ottime condizioni, cielo compreso, motore V8. Vettura in ordine, completa e provvista di documenti italiani. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



SAAB

900 CABRIOLET TURBO SE, 09/1994, targhe (AA.....) originali dell'epoca - veicolo di interesse storico e collezionistico iscritto al n. xxxxxx del registro ASI - CONSERVATA. € 11.900. Tel. 348 5503882.



900 T, 1986, autovettura in perfette condizioni come in origine, grigio chiaro metal, unico proprietario, mai subito incidenti, 3 porte, tettuccio apribile elettrico, impianto GPL, km 170.000 e mai utilizzato, sempre tenuta in box. € 12.000. Tel. .. antonylion47@gmail.com.

SIMCA

1000, 06/1969, targhe (RE 28...) originali dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. - vero conservato - Superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 6.000. Tel. 348 5503882.



TRIUMPH

SPITFIRE 1500 CC, 1978, colore rosso, interni neri, 1500cc, guida a sinistra, targata italiana con documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1958, totalmente restaurato, colore primrose yellow, interno in pelle nera, omologata ASI targa oro, accessoriata con OVERDRIVE, RUOTE A RAGGI CROMATE, VOLANTE MOTO LITA, RADIATORE OLIO E MOLTI ALTRI. MOLTE FOTO DETTAGLiate SUL SITO www.cristianoluzzagio.it. € 39.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



APERTI ANCHE AD AGOSTO IN PRIMO PIANO APERTI ANCHE AD AGOSTO



PERFETTA

SICURA RIVALUTAZIONE

ALFA ROMEO 4C COUPÉ LIMITED EDITION 1.750CC TBI 240 CV, 06/2017, LIMITED EDITION PRODOTTA IN SOLI 50 ESEMPLARI - disponibile certificato di produzione rilasciato da FCA - ULTIMO TAGLIANDO ESEGUITO IN DATA 14/06/2024 A 13.859KM **RARISSIMA € 80.500**



RARISSIMA

SICURA RIVALUTAZIONE

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 04/2009 - SOLAMENTE 4.828KM - UNO DI SOLI 500 ESEMPLARI - PARI AL NUOVO - CONDIZIONI MANIACALI - DA VETRINA € 365.000



RARISSIMA

IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE

ALFA ROMEO GIULIA GTM 2.9 V6 BI-TURBO 540CV, 2024 - nuova di fabbrica - da targare - iva esposta 100% - da targare - nr. 53 di soli 500 esemplari - solamente 20km - completa di tutta la dotazione e il corredo da gara Alpinestars - **GARANZIA DELLA CASA MADRE € 270.000**

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!
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 50 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO E VISIONE 360° DEGLI INTERNI

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00 (ANCHE TUTTO AGOSTO)
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE ESPOSITIVE E MOSTRESCAMBIO

ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - Telefono/Fax: 0141 993766 - 339 1135501 370 3103102 - salvatore.manno48@gmail.com info@ruotedepoca.it - **45° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 30 NOVEMBRE - 1 DICEMBRE 2024** - PIAZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti.

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 www.arezoclassicmotors.it - info@arezoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 11/12 GENNAIO 2025** - Esposizione di auto e moto d'epoca, ricambi ed accessori, modellismo. AREZZO FIERE E CONGRESSI - 21.000 mq coperti - Orari per il pubblico: sabato 8.30 - 19.00 - domenica 8.30 - 18.00. Ingresso: € 12,00

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337 645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464. **MOSTRASCAMBIO AUTO E MOTO D'EPOCA: MAGGIO 2025** Ricambi ed accessori originali d'epoca e modellismo - Umbria Fiere - Sup. espositiva: 6.000 mq coperta ed oltre 15.000 metri quadri in aree esterne - Orari per il pubblico: 8.00 - 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00. Ingresso € 10

CAORLE - VE - MMS D'EPOCA - per informazioni: 349 0745028 - 348 4154649 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 26° Mostroscambio Internazionale: 28/29 SETTEMBRE 2024** - Presso Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/vendita anche tra privati.

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 349 0745028 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: 18/19 GENNAIO 2025** - presso Area Exp. Via Oberdan. E' obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostroscambiorimini@gmail.com - **53° MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 1/2 FEBBRAIO 2025** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 mt. dal casello Cesena Nord della A14.

CESENA - AUTUMN EDITION - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostroscambiorimini@gmail.com - **MOSTRASCAMBIO CAR AND BIKE COLLECTOR: 12/13 OTTOBRE 2024** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 mt. dal casello Cesena Nord della A14.

CREMONA - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO, CICLI D'EPOCA RICAMBI E AUTOMOBILIA: 7 DICEMBRE 2024** - Fiera di Cremona.

FERRARA - EXPO QUARTIERE FIERISTICO - REMOTO: - www.remoto.show. **MOSTRA MERCATO MOTO E CICLI CLASSICI: 8 DICEMBRE 2024** - Evento dedicato esclusivamente alle due ruote, moto e cicli classici - Ingresso € 15. Ridotto € 12. Orari: 8.30 - 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **46° MOSTRASCAMBIO: 13/15 SETTEMBRE 2024** - 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.

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 8/9/10 NOVEMBRE 2024** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubblico: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PARMA - Bea s.r.l. - Tel. +39 393 0519712 - +39 0521 996326 - www.automotoretro.it - amr@fiereparma.it - **AUTOMOTORETRO' IL COLLEZIONISMO DEI MOTORI - SALONE INTERNAZIONALE: 8/9 MARZO 2025** - Fiere di Parma.

PIACENZA - Piacenza Expo - Via Tirotti 11 Piacenza. Segreteria: 329 4686277 - mail: mauriziodagostino@yahoo.it - **VIA EMILIA CLASSIC: 21/22 SETTEMBRE 2024** - Auto e Moto Classiche Sportive e Speciali, ricambi, accessori, automobili, riviste, libri, ecc..

PORDENONE - Pordenone Fiere - tel. 0434/232111 - info@fierapordenone.it - Fiera di Pordenone - **ALTO ADRIATICO MOTORI D'EPOCA: APRILE 2025** - Manifestazione dedicata ai motori d'epoca: auto, moto, imbarcazioni, aerei e molto altro. In contemporanea con Radioamatore Tech Expo, Fotomercato, Nordest Collezione - Uniform Expo.

REGGIO EMILIA A GONZAGA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le h. 19.00) - Fax 0522 930428 - mostroscambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: APRILE 2025** - 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 - **39° MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: 12/13 OTTOBRE 2024.**

ROMA - QUARTIERE FIERISTICO FIERA DI ROMA - Tel. 366 8973105 - info@motoricapitale.it - www.motoricapitale.it - **MOTORI CAPITALI - EXPO MOTORI CLASSICI A 2 E 4 RUOTE: 21/22 SETTEMBRE 2024.** Manifestazione dedicata al motorismo storico. Esposizioni, vendita, asta, dimostrazioni dal vivo, design, ricambi, modellismo e tanto altro, sfilate auto e moto, raduni di marca, kind garden - Biglietto 12 euro - Parcheggio 5 euro. Aperto ad appassionati e famiglie, convenzioni alberghiere e pacchetti turistici per chi vuole visitare Roma.

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 /851499 - www.mostroscambio.net - info@mostroscambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 23/24 NOVEMBRE 2024** - presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10.

SORA (FR) - FIERE DI SORA - MOSTRASCAMBIO - AUTO E MOTO D'EPOCA - RICAMBI - RADUNI - 47° EDIZIONE: 16/17 NOVEMBRE 2024 - biglietti : prevendita 7 euro ; bottiglietta 10 euro - parcheggio gratuito - info espositori : 0776 813179 ; info @fieredisora.it - info visitatori : www.mostroscambiosora.it

TREVISO - TV - SPORT SHOW - Ippodromo Sant'Artemio di Treviso - Tel. 392 2628221 Alberto - mostroscambio.tv@gmail.com - **16° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, CICLI, RICAMBISTICA, AUTOMOBILIA: APRILE 2025.** Evento imperdibile per gli amanti dei motori. Per gli spazi è necessaria prenotazione. Gli orari per il pubblico sono dalle ore 09:00 alle ore 18:00

TR4, 1965, overdrive, accensione elettronica, gommata all'80%, carrozzeria perfetta, interni come nuovi, conservata, no ruggine, ottima meccanica, indicata per uso quotidiano e/o lunghi viaggi, autovettura da concorso. € 43.500. Tel. +39 349 5229843.



TR4, 1965, totalmente restaurata e super accessoriata, perfetta di carrozzeria e meccanica, interni in pelle, ruote raggi cromate. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO. Visibile a Brescia. € 35.800. Tel. 328-2454909 - www.cristianoluzzagato.it. info@cristianoluzzagato.it.



TVR

CHIMAERA 400 HC, 1996, iscritta ASI con CRS, spider inglese, rarissima in Italia, colore verde scuro, interni magnolia, molto bella, motore V8 4000 cc, velocissima, da sempre italiana, introvabile, per scarso utilizzo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIOLET, 1980, colore grigio metallizzato, cambio a 5 marce, iniezione meccanica, impianto

a metano, cerchi in lega, effettuato tagliando completo e sostituito il bombolone di alimentazione, autovettura in buonissimo stato. € 6.000. Tel. .. bgc48lo@gmail.com.



GOLF III CABRIO 1.6i, 1995, colore blu metallizzato, interni in stoffa grigi, capote elettrica, aria condizionata, 1595cc, con impianto GPL. Auto in ottime condizioni generali, provvista di documenti italiani. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MAGGIOLINO, 1949, rarissimo Brezel Kafer, conservato, funzionante, tutto originale con interni originali (soltanto rettificata e pistoni nuovi). Documenti tedeschi originali e targhe originali. Non si accettano permuta. € 75.000. Tel. 348 352 7978. ferruccio.camerleng@virgilio.it.



MAGGIOLINO, 1973, omologato ASI, versione cabrio, autovettura in buono stato. € 10.000. Tel. 335 7698141. nevio.canali@gmail.com.



MAGGIOLINO 1200 CC, 1962, molto bella, colore turchese, proprietario da 21 anni, tenuta sempre in box, sanissima, perfettamente marciante, carrozzeria e meccanica ottime, per scarso utilizzo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

MAGGIOLONE CABRIO 1600 S, 1978, colore nero, capote panna, interni panna, condizioni ottime, invio foto ed ulteriori informazioni solo ad interessati. € 17.500. Tel. 334 7877808. 1941945@tiscali.it.

PESCACCIA TYPE 181, 1970, appena riverniciata con fondi nuovi, prima serie, 4 ruote motrici, perfetta, chilometri originali, capote nuova del 2023, auto in eccellenti condizioni, da uso quotidiano. € 20.000. Tel. 338 7901191. lorenzocappelli.ib@gmail.com.



VOLVO

1800 ES, 1972, omologata ASI targa oro, di mia proprietà da oltre 50 anni, forse unica in Italia, sempre in garage, meccanica perfetta, leggeri graffi di carrozzeria, causa inutilizzo. € 49.900. Tel. 339 2266136. mario.a.gasbarri@gmail.com.



ALTRE MARCHE

DKW F 12, 1965, omologata ASI targa oro, motore a due tempi, perfetta, mai restaurata, secondo proprietario, libretto a pagine, prima targa. € 13.000. Tel. 335 6468789.



DUNE BUGGY PUMA, 1975, motore Porsche, gomme nuove, revisionata, interni nuovi. € 20.000. Tel. 049 9903680. ferramenta@ritmoservice.com.



ERMOLLI FORMULA 3, 1977, telaio n° 002, motore Toyota 2000 (Alloni), 205 CV, mai incidentata, funzionante, cambio a 5 marce, documento come SuperFord 2000, dichiarazione Ermolli della trasformazione, completa anche di carrello per il trasporto. Visibile in Romagna. Prezzo da definire. Tel. 349 5842859.

www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO



MERCEDES-BENZ SL 280

Quest'auto possiede scocca color grigio scuro metallizzato, hard-top dello stesso colore, capote in tela nera e interni in pelle nera; è presente anche la panchetta posteriore imbottita e dotata di cinture di sicurezza. I sedili sono regolabili elettricamente, è presente il roll-bar ad estrazione automatica, l'ABS, il servosterzo e il climatizzatore automatico. Il motore, un 6 cilindri in linea da 2799cc e 193 CV, è abbinato a un cambio manuale a 5 rapporti. La vettura è in ottime condizioni generali, è targata e iscritta ASI. 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 (Olivotto Gastone)

info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

FORMULA JUNIOR FIAT OSCA, 1959, iscritta ASI e FIVA, conservata e perfettamente funzionante, costruita da Faccioli Aldo (BO), 2 carburatori Weber doppio corpo, 4 freni a tamburo, motore Fiat 1100. € 55.000. Tel. 339 4070270.

MINI COOPER, 2004, 1.6, alimentazione a benzina, 116 CV, con C.R.S., Km 145.000, tenuta da amatore, compresi 4 cerchi in lega originali a stella. € 6.900 tratt. Tel. 338 5460970. n.mistrorigo@gmail.com.



MINI COOPER S, 2003, preparata Works, grigio antracite metallizzato, interni in pelle neri e blu, 1600cc, con presa d'aria frontale sul cofano. Con documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



NSU PRINZ III (30), 1961, targhe (PG 46...) e documenti originali dell'epoca - disponibile per qualsiasi prova - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 12.500. Tel. 348 5503882.



TRABANT 601 L, 08/1984, cambio al volante - sicura rivalutazione a livello storico e collezionistico - SUPERPREZZO. € 5.500. Tel. 348 5503882.



AGRICOLL

AMA PRESSA MOD. 243, 1985, pressa raccogliatrice fieno e paglia, modello da montagna larghezza 1,82 mt., tutto in buonissime condizioni originali, funzionante per raccogliere e condizionare in balle il materiale, utilizzabile anche con trattorino da 20 cv, per cessata attività. € 1.300. Tel. 347 4286328.

BCS RANGHINATORE MINI A TRAINO, 1985, mette in andana fieno e paglia per successiva raccolta con pressa a rotoballe, predisposto anche come voltafie-

no trainabile anche da motofalciatrice, ottimo stato, originale, larghezza lavoro 1,80 mt., attrezzato per terreni in pendenza. € 450. Tel. 347 4286328.

FIAT 300 2 R.M., 1974, ore di lavoro 3.900, gommati, luci, frecce, girofaro, arco di protezione con tettuccio, tenuto molto bene, sollevamento 3° punto tenuto molto bene, tutto ben funzionante. Visibile in provincia di Cremona. € 4.000. Tel. 333 9565552.

SAME SAMETTO HP 21, 1960, funzionante, ben conservato, gommato a nuovo, sempre al coperto, con documenti, ideale per collezionisti. € 2.000. Tel. 043873449.

FUORISTRADA

SUZUKI SANTANA SAMURAI SJ 413, 1990, grigio scuro metallizzato, Km 75.000, 5 marce, 5 ruote di ricambio con accessori originali, paracolpi anteriore, kit protezione fanaleria, radio Blaupunkt con mangiacassette dell'epoca, cinghia di distribuzione sostituita da 1000 km. Vis. a Foggia. € 10.000. Tel. 338 2168492.

INDUSTRIALI E MILITARI

AUTOCARRO CENTINATO SAURER 2 DM, 1969, in perfetto stato, come nuovo, targato con documenti regolari italiani, trazione 4x4 con verricello, ex militare, pronto per raduni, da vedere. Prezzo a richiesta. € 18.000. Tel. 348 5637820.

OM LEONCINO, 1963, militare, 4x4, ridotte, bloccaggio differenziale, perfettamente funzionante, circolante, revisione 2025, immatricolato civile nel 1981. € 15.000. Tel. 329 0637765. giankite@gmail.com.



MOTO

500 MACH III H1E, 1974, perfettamente funzionante, revisionati carburatori, targa, documenti e colore originali, revisionata, pronta per il passaggio. € 9.500. Tel. 338 6887383. burlandoagostino@libero.it.



AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomisrandino@libero.it.

BENELLI 220 SPORT, 1935, dispongo di due modelli, uno restaurato con omologazione ASI, documenti, fun-

zionante, l'altra completa ma solo con il cronologio, messa bene, ma da restauro. Possibilità di spedizione. Tel. 334 1364324.

BMW R 1100 RS, 1996, revisionata, storica FMI, Km 70.000, doppio tris borse/bauletto, w.p. posteriore. € 4.500. Tel. 335 6791042. dario.miniotti@tim.it.



BMW R 100 RS, 1980, omologata ASI, revisione ok, restaurata, Km 48.000, batteria, gomme, freni ed ammortizzatori nuovi più vari altri ricambi. € 7.000. Tel. 335 6791042. dario.miniotti@tim.it.



BMW R 75 - 5, 1970, tutta originale con chiavi, lucchetto, borse, manuale d'uso, set attrezzi, perfettamente funzionante, colore nero con fianchetti americana, Km 67.000, terzo proprietario dal 1998. € 8.800. Tel. 347 2432177. tocci.francesco@libero.it.



BMW R12, 1938, omologata ASI, restaurata recentemente, documenti regolari, disponibile anche un carrozino Steib da abbinare alla moto. Prezzo adeguato. Tel. 340 8038056.



HONDA CB 350 FOUR, 1974, colore rosso, originale, conservata, salvo gli scarichi, con CRS, libretto a circolazione a pagine, manuale d'istruzioni d'uso, Km 11.600, serbatoio rivestito, pronta all'uso, per inutilizzo. € 3.500. Tel. 347 9621191. giancarloannisa@libero.it.

HONDA CB 400 FOUR SUPER SPORT, 01/1976, splendido esemplare - da vetrina - supercondizioni - SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



HONDA CB 500 FOUR, 1971, dispongo di un motociclo restaurato interamente e maniacalmente, perfetta, più un modello K3 completa ma smontata per ricambi, per motivi di salute. € 6.500. Tel. 335 6648434. pm.saccani@gmail.com.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI targa oro, OTTIMO STATO, Km 29.200, scad. revisione 10/2024, 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.

INNOCENTI LAMBRETTA "C", 1951, con targa originale a 4 numeri, libretto e visura del PRA (radiata), prima vernice ed eseguito un restauro conservativo, funzionante. Su richiesta invio foto e video. € 3.490. Tel. 349 6844119.

INNOCENTI LAMBRETTA 150 D, 1955, stupenda, da collezione, accuratamente restaurata nel 2018 e reimmatricolata, targa originale, omologata FMI, perfettamente funzionante ma non revisionata perché dopo il restauro non è mai stata utilizzata, documentazione a partire dall'origine. € 5.200. Tel. 349 8093296. donatella.minucci59@gmail.com.



INNOCENTI LAMBRETTA 150 LI I' SERIE, 1956, "ELABORATA", targhe (CO 064...) e documenti originali dell'epoca - omologata FMI (federazione motociclistica italiana) - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 7.700. Tel. 348 5503882.



INNOCENTI LAMBRETTA LI II' SERIE, 1961, carrozzeria e meccanica perfetta, targa originale, catalogo originale, manuale d'officina, libretto utente, gomme nuove. Foto a richiesta. € 3.000. Tel. 335 1332846. brunoalpin@hotmail.com.

ISO DIVA 150 F, 1960, ultimo modello di scooter costruito dalla ISO di Bresso, completo di motore libero, prima vernice, da restaurare, con targa originale, radiata, inoltre possiedo una ruota Iso motocarro anni '50. € 1.100. Tel. 347 4286328.

ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, con targa To... e documenti originali, conservata. In più a parte possengo anche un motore Isomoto funzionante con svariati ricambi quali ruote, manubri, corone, ecc... Tel. 333 8758147.

ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, rivernicato 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.

ITOM TOURIST 48 CC A RULLO, '40/'50, motore ausiliario da riavviare, non bloccato, montato su bici Legnano tipo donna, freni a bacchetta stessa epoca, bellissima sella tipo Brooks. € 450. Tel. 347 4286328.

www.asimarket.it

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



KTM 250 CC, raffreddamento ad acqua, senza documenti, per pezzi di ricambio, più Cagiva Ala blu 250 cc con libretto e foglio complementare. Il motore gira ma è ferma da tanto tempo. Prezzi ed ulteriori info dopo contatto. Tel. 347 9440642.

MALAGUTI AS4, 1976, rarissimo motociclo, da controllare e fare piccoli lavoretti nella parte meccanica. € 2.500. Tel. 347 855638. alfonso.capozzi@gmail.com.



MAS 175, 1930, omologata ASI, motociclo tenuta molto bene, originale, funzionante e con documenti. Possibilità di spedire. Tel. 334 1364324.

MOTO GUZZI 1000 SP II, 1985, carenatura monoblocco, borse rigide laterali e bauletto, ruote da 16" anteriore e 18" posteriore, Km 62.000, revisione 01-07-2023, assicurazione e bollo in regola. € 4.000. Tel. 389 0475919. m.dimuro52@gmail.com.

MOTO GUZZI FALCONE 500, primi anni 50, restaurata, meccanicamente a posto, 500cc, targata, provvista di documenti in regola e revisione. Tel. 0422 779222 di pomeriggio. 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MOTO GUZZI GALLETTO 160 CC, 1952, colore giallo, documenti pronti per il passaggio di proprietà, restauro non recente, completo di vari accessori, invio foto su richiesta. € 2.900. Tel. 349 6844119.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale e completo in ogni suo particolare. € 22.500. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO MORINI CORSARINO, 1966, Restauro totale anni fa però poco usato, certificato per ciclomotore originale di 1966, libretto e targa di 2022, il prezzo include vecchi pezzi di ricambi usati (motore, catena, serbatoio, e altri pezzi). € 3.500. Tel. 338 7128101. wassardElea@gmail.com.



NORTON MANX 350 CC, 1954, motocicletta perfetta in tutto, cambio a 4 e 5 marce. € 40.000. Tel. 06 3213942. francesco.zadotti@studiozadottiassociati.it.



OMER MOTOCARRO, 1960, rimesso a nuovo, veicolo in buonissime condizioni. € 1.700. Tel. 333 4380311.



PIAGGIO APE 150, 1959, perfetta, documenti regolari. € 14.000. Tel. 335 6468789.



PIAGGIO VESPA "FARO BASSO", 1949, mai restaurata, più altra del 1956, inoltre posseggo un MV Agusta 150 GT del 1960 e vari motocicli fermi

agli anni '60/'70 circa. Valuto offerte. Tel. 338 9369456.

SERTUM VARI MODELLI, dispongo di un 250 del '37, restaurata, targa + visura, ricambi vari per Sertum, 150 e 125 restaurate, inoltre un Benelli Letizia, documenti ok, Mosquito con libretto e tanto altro per chiusura attività. Tel. 328 7894109.

TRIUMPH TRIDENT 1150V, 1973, omologata ASI con CRS, motore revisionato, ruote nuove, accensione elettronica, originale, condizioni ottime, 5 marce, freno a disco, la serie migliore. € 8.600. Tel. 368 7283966.

YAMAHA FZR 1000 GENESIS EX UP 1ªSERIE, 02/1990, Targhe (MI 77...) originali - ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - meccanica perfettamente funzionante e pronta all'uso. € 6.200. Tel. 348 5503882.



VARIE

8 VOLUMI AUTODATA, dati cinghie e catene distribuzione. € 240. Tel. 346 3045499.

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. marcopirovano66@gmail.com.

CARBURATORI VARI, per motociclette anni '50, vari marchi quali: Dell'Orto MA16 - MA16B - MA18B - MA18B5 - ME18B8 - TA18E - UA19S - UB20BS - SI 20/17C - VHB22BS - MB24A. Tel. 349 6844119.

MOTOCICLI VARI SERTUM - ISO - MOTO GUZZI, Sertum 250 bicilindrico con doc. del '38, un 250 VL del '49, documenti ok, conservata, Iso 125 con ruote da 10", restaurato con marmitte piatte, forcella, guarnizioni testa in rame, mozzi, forcella post., telaio e ricambi per Guzzino, invio foto. Tel. 328 7894109.

PER ABARTH 850 - 1000 GIULIETTA E VARI, dispongo di un carburatore Weber 36DCD7 in buonissime condizioni. € 400. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '62-'65, dispongo di un tettuccio rigido completo, restaurato e verniciato a nuovo colore rosso Alfa. € 1.500. Tel. 339 4997040.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT / VELOCE, dispongo di accessori vari, tutti originali, stufa riscaldamento, specchietto retrovisore, interruttori, maniglie, vetri portiere, ecc... Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, dispongo di selleria anteriore e posteriore, vari alzavetro, conta chilometri, posacenere, più altre munierie. Inoltre per A.R GT dispongo di una proboscide e per una Giulia bollino oro completo di carburatore. Prezzi a richiesta. Posso inviare foto. Tel. 339 7180206.

PER ALFA ROMEO TUTTI I MODELLI, dispongo di 4 cerchi Junior Zagato e GTA 1300 stradale più 4 cerchi Millerighe, vari cerchi in metallo Giulietta e Giulia spider, inoltre per Alfa 75 differenziali, e 4 cerchi BWA in lega. Tel. 338 9369456.

PER CAMION POMPIERI PRIMI '900, dispongo di una scala da usare per implementare gli accessori di un eventuale camion dei pompieri, come da titolo dei primi del 1900, dimensioni per ritiro mt. 4,75 x 1,75. Al miglior offerente. Primo contatto SMS. Tel. 345 1572411. canto.m@libero.it.



PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia.donato@hotmail.com.

PER FIAT 1500 CC 6 CILINDRI, 1937, dispongo di un motore completamente revisionato, cambio, radiatore rimesso a nuovo, scatola guida ed una serie di ricambi anche di carrozzeria, tutto in ottime condizioni. Tel. 333 6271252.

PER FIAT 501 - 502 - 503, dispongo di motori integri per suddetti veicoli, inoltre posseggo vario materiale per Fiat Balilla e cilindri nuovi per Topolino. Prezzi da concordare dopo visione. Tel. 335 6457372.

TINY CARS

AUTOMOBILINE! MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)
☎ 02 31 38 30

CLICCA SU
www.tinycars.it

**SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI**

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste

BRESCIA - Tel. 339 6145628 **Info: amerigoric@libero.it**

PER FIAT DINO 2000 CC, 1968, dispongo di un motore e relativo cambio. Tel. 335 5739923 ore 19/20.

PER FIAT DINO 2400 COUPE, 1972, dispongo di 4 cerchi con gomme buone marca Pirelli, 2 P6 225/60/15/95, 2 205/60/15/91, inoltre fanalini posteriori, plastiche, candele e calotta, 4 cerchi Cromodora e altre munierie. Prezzi a richiesta. Tel. 339 7180206.

PER GIULIA 1ªSERIE, dispongo di un volante in legno perfetto con mozzo € 250, mascherina nuova € 200, fanalini posteriori in coppia € 150, carburatore Dell'Orto 40 nuovi € 500, inoltre per Fiat 126 dispongo di un convogliatore per il riscaldamento in ottimo stato € 70. Tel. 320 1169319.

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. annigg@yahoo.it.

PER LANCIA APPIA IIIªSERIE, dispongo di quattro sportelli, cofani anteriori e posteriori e vetri anteriori e posteriori. Non spedisco. € 1.000. Tel. 338 2168492.

PER LANCIA APRILIA, anni '40, dispongo di 5 cerchiolini Fergat. € 700. Tel. 335 6536984. tiz.maschi@gmail.com.

PER LANCIA ARDEA IV SERIE, 1951, dispongo di un motore 1.000 cc e cambio a 5 marce. € 1.600. Tel. 335 6536984. tiz.maschi@gmail.com.

PER LANCIA AURELIA B21, '50 - '51, dispongo di un cric restaurato, pompa olio motore usata, una serie di ferodi (B10) nuovi, un manometro olio usato, un interruttore frecce nuovo ed un paraurti di alluminio.... Prezzi da concordare. Tel. 349 7121451. bobmaz@libero.it.

PER LANCIA DELTA I E TURBO, dispongo di un motore tipo 831B3000. € 500. Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FULVIA COUPE, dispongo di un monoblocco in ghisa diametro 77 mai rettificato per 1300 cc, coppe olio, ponte posteriore 82021, scatola filtro aria, radiatore acqua, alzavetri e altro... Tel. 346 3045499.

PER PIAGGIO VESPA 125 PRIMAVERA, dispongo di una scocca - telaio nudo, da sabbare più un motore per Vespa VB1, 3 marce, 150 cc del 1957, bici Legnano da 26" all terrain poco usata, come nuova, infine un motore con cambio per 500 D. Tel. 347 9440642.

PER RENAULT PARISIENNE, '50-'60, dispongo di sedili anteriori e posteriori in plastica intrecciata, in buonissimo stato. € 750. Tel. 335 6651083. centro.santaapollonia@gmail.com.

RICAMBI VARI, dispongo di un cruscotto VDO per 600 e 850 Abarth e Giannini a 5 strumenti, conservato e originale a € 650, carburatore per 850 spider - coupé € 250, volante Abarth 124 spider € 150. Tel. 320 1169319.

SERIE CERCCHI, Polo (lega) 5,5x13+pneum. ok 165/65 R13 €130* Golf2 6J14+2 treni pneum. est./inv. 100% €300* Touran 6J15 €100* Vito (W168) €100* Fulvia 4,5J14 €80 cad.* Polo '85 acciaio (n. 5) €80* A112 El. '74 €100* Y10/ Panda '90 €60* Punto '05 5,5J14 €60* + altri. Tel. 0185939353-3453359515 (sms qual. Spento). dondero.maurizio@libero.it.

CERCO

JAGUAR E TYPE COUPE 1° O 2° SERIE, '68-'71, solo originale o perfettamente restaurata, 2 posti, guida a sx, regolarmente immatricolata in Italia, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. annigg@yahoo.it.

MODELLINI AUTO E TRENNI, Politosy, Mabetoy, Mercury, Spoton, Ediltosy e trenini elettrici Rivarossi, Roco Pocher, locomotive, carri, carrozze, anche intere collezioni. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

PER FIAT 124 SPORT COUPE, 1972, mobiletto porta radio, il prezzo non è un problema. Tel. 320 0460008 - 055 8456728.

PORSCHE 911, 1988, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

TRENNI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politosy, Mercury, Schuco, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosa-la62@libero.it.



SONO DISPONIBILI
I COFANETTI UFFICIALI DE La Manovella
PER RACCOGLIERE E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124



CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

- 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

Abbonato **Socio ASI** tessera ASI n°..... **Non abbonato**

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura).....

Prezzo..... Nome e Cognome Città

TELEFONO (indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione. I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**. E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la 1° 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

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.....

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a tutti i numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

METODI DI PAGAMENTO: • **VERSAMENTO SU C.C.P.** 2265863 INTESTATO A **GRAF ART SRL**

• **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno - € **55,00** - Europa: Abbonamento per un anno - € **120,00**

Usa ed altri continenti € **180** - **Arretrati:** Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € + spedizione

A pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione a info@grafart.it, oppure via fax al n° 011/4556278.



BORMIO, 20 - 21 - 22 SETTEMBRE 2024
MILLE TORNANTI PER MILLE EMOZIONI

SU E GIÙ PER I GRANDI PASSI ALPINI
FRA LOMBARDIA E TRENINO

PERCORSO RISERVATO A TUTTE LE MOTO OMOLOGATE ASI O
IN CORSO DI OMOLOGAZIONE COSTRUITE ENTRO IL 1986

INFO: ANTICHEMOTOBRIANZA@YAHOO.IT
ANGELO: 338 6217027 - LUISA: 333 3132599



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESI CLASSICHE



**RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI
AUSTIN HEALEY - ROLLS ROYCE**

**COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO**

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630
+39 0382 525429**