



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

LANCIA FULVIA COUPÉ 60 ANNI DI ELEGANZA SENZA TEMPO



N. 04 - APRILE 2025 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXXIV - P.I. 12/04/2025

Anniversari:
Antonio
e Alberto Ascari

Aerodinamica:
storia delle moto
da corsa

Ferrari 360 Modena,
aria nuova
a Maranello



TRUST PER COLLEZIONISTI NUOVI

PROTEGGI LA TUA COLLEZIONE CON UN TRUST SU MISURA

Cosa accadrà?
alla tua collezione
dopo di te?

Costruisci una CASSAFORTE
sicura, crea un
trust su misura per te

EMYTRUSTEE è specializzata
nella gestione fiduciaria di patrimoni unici



LA TUA COLLEZIONE
una passione, una storia, un'eredità.
Proteggerla nel tempo è essenziale

Grazie al Trust per auto d'epoca, garantiamo:

- tutela e continuità della tua collezione per le future generazioni
- protezione legale e patrimoniale da rischi fiscali e successori
- gestione professionale per preservare e valorizzare il tuo investimento
- pianificazione personalizzata per garantire un futuro ai tuoi beni

www.trustpercollezionisti.it
by Emy Trustee Srl



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
Pasquale Alfieri

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, Marconetti, Comoglio, Gastaldi,
Piccinini, ActualFoto, Pininfarina

Hanno collaborato
Cristiano Chiavegato, Paolo Conti,
Luca Gastaldi, Maria Laura Luraghi,
Luciano Sadini, Silvia Terraneo

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 - Pigi 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

Distribuzione librerie ed edicole:

IPS Italia Srl - Via Sondrio 1 - 20063 Cernusco sul Naviglio (MI),
Tel. 02.57512612

Pubblicità

- pagine specialistiche e di settore:
Testori 331.6893046 - Fax 02.33570223

- istituzionale ed extrasettore:

ASI Service S.r.l.
Tel. 011.8198130

Cantellinet
PUBBLICITÀ E ADVERTISING

Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

Registrazione Trib. di Torino

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

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

EUROPA segnali di riconciliazione con l'automotive?

Un mensile come La Manovella, pur trattando la storia e la tecnica dei veicoli storici e i personaggi che l'hanno costruita, non può, in periodo di grandi trasformazioni come quello di oggi, non interessarsi dell'attualità. In questi ultimi anni abbiamo vissuto la demonizzazione della mobilità individuale e, di conseguenza di automobili e motociclette, considerate la vera e unica causa di inquinamento ambientale.

E ciò è avvenuto soprattutto a livello europeo, penalizzando - come abbiamo visto - l'industria del nostro continente legata all'automotive. Qualche segnale di ripensamento sta arrivando, ma restano alcuni paletti fissi, difficilmente scavalcabili, come la data del 2035 per la fine dei motori endotermici.

Le regole che si vorrebbero imporre non sono favorevoli nemmeno al motorismo storico che, soprattutto per l'Europa, rappresenta la testimonianza di primato tecnologico e di stile sul resto del mondo. In Europa l'automobile non è solo un mezzo di trasporto, ma espressione di creatività e ingegno. Una considerazione troppo spesso dimenticata dal Parlamento Europeo, tanto che la FIVA (Fédération Internationale Vehicules Anciens) ha deciso di portare direttamente nella sede di Strasburgo (dal 1° al 3 aprile) una mostra che illustra, nazione per nazione, cosa il motorismo ha espresso e rappresentato per la collettività. Lo scopo è quello di sensibilizzare i parlamentari sulla necessità che i veicoli storici possano continuare a raccontare una storia importante per l'umanità e che lo possano fare mantenendo la loro funzionalità.

Tra le proposte più controverse quella relativa al "fine vita" dei veicoli, che verrebbe imposta in base all'età senza tenere conto dell'eventuale storicità del mezzo e della volontà da parte del proprietario di conservarlo per un restauro futuro. In questo caso - come anche in molti altri - la determinazione ad eliminare il motorismo in generale cozza con i capisaldi dell'ambientalismo, tra i quali quello del riuso, che riduce la produzione di rifiuti e l'energia richiesta a ricreare un prodotto. Nel caso specifico, immaginiamo di dover distruggere automobili e motociclette dalle quali si potrebbero ricavare e rigenerare ricambi senza doverli ricostruire. Quanta energia in meno sarebbe necessaria e, soprattutto, quanto materiale nuovo sarebbe necessario... La speranza è che l'Europa comprenda come in questo periodo storico sarebbe necessario ribadire a livello planetario il primato culturale del Continente, dal momento che ancora oggi i nostri veicoli storici rappresentano a livello globale - e ne abbiamo dimostrazione con i successi nei più prestigiosi concorsi internazionali - un esempio di assoluta eccellenza, di connubio tra tecnologia e stile difficilmente eguagliabile.

Roberto Valentini

29^a Vernasca Silver Flag

13-14-15 giugno 2025

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione | *Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars*
Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca

CAMPIONI DEL MONDO!



Comune di Castell'Arquato



Comune di Lugagnano



Comune di Vernasca



Provincia di Piacenza



EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

SALUMIFICIO **La Rocca**
Castell'Arquato

PROGRAMMA **I AUTO**

MA FRA
i cosmetici per la vostra auto

MAN buildings
IMPRESA DI COSTRUZIONI



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'EMILIA



FONDAZIONE
DI PIACENZA
E VIGEVANO

VISIT **EMILIA**
ROMAGNA



MOTOR
VALLEY

www.vernascasilverflag.it

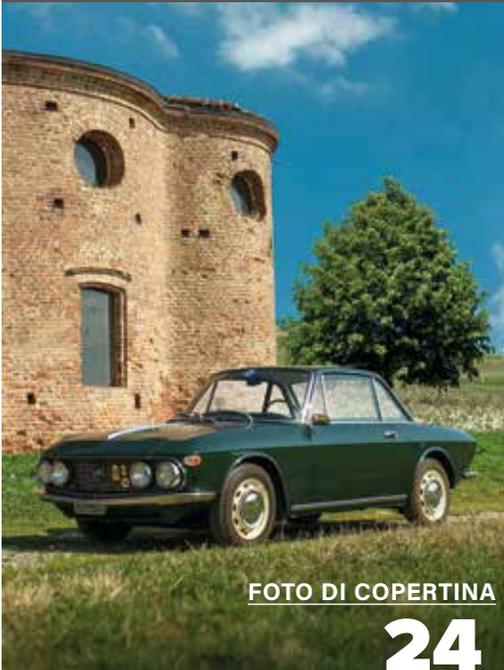


FOTO DI COPERTINA

24



44



58



34



52



68

EDITORIALE di Roberto Valentini Dalle storiche al futuro per la mobilità?	01
LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro La nuova comunicazione ASI tra cultura e innovazione digitale	05
ASI PRIMO PIANO ACI E ASI: incontro cordiale e informale	07
ATTUALITÀ Donne e motori: oltre il pregiudizio di Silvia Terraneo	08
COLLEZIONI & MUSEI La rivista dei musei: si apre il 2025 con il 300° museo!	16
LIFESTYLE	18
COSA SUCCEDERÀ	20
GRANDI EVENTI ASI ASIMOTOSHOW 2025, ultima chiamata!	22
MODERN CLASSIC	26
CLASSIC IN ART	30
IN VIAGGIO Le fonti del Clitunno, tappa per il corpo e lo spirito lungo la Via Flaminia	31

60 ANNI LANCIA FULVIA COUPÉ Casco e rossetto - di Luca Marconetti	34
ANNIVERSARI Ascari, due vite per le corse di Cristiano Chiavegato	44
AERODINAMICA & MOTO Aerodinamica su due ruote di Matteo Comoglio	54
FERRARI 360 MODENA Neoclassicismo modenese di Luca Marconetti	62
TAURUS G27 Da Maranello a Milano - di Paolo Conti	68
GRANDI EVENTI ASI Il Giubileo dello Stelvio: l'ASI organizza un evento unico	74
PERSONAGGI Voisin, legame d'aria - di Luciano Sadini	78
ISOTTA FRASCHINI 5 HP PHAETON SALA Chi ben comincia è a metà dell'opera di Luca Marconetti	84
ASTE & MERCATO Le aste di auto d'epoca: quando nascono, l'andamento, i trend	88

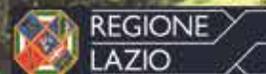
CLASSIC TOYS Riprende Norimberga di Bruno Libero Boracco	90
CLASSIC ENGINES & BICYCLES Lo S.V.A. 9 Della Roma-Tokyo del 1920 rivive grazie all'opera di Hangarfusina	91
GRANDI EVENTI ASI Spring Experience in pista di Roberto Valentini	92
GRANDI EVENTI INTERNAZIONALI The I.C.E. 2025 - di Maria Laura Luraghi	96
GRANDI EVENTI ASI Wild Winter Race - di Roberto Valentini	98
EVENTI E MANIFESTAZIONI Successo fra le nevi d'Abruzzo	102
ASI CIRCUITO TRICOLORE Riparte Circuito Tricolore: l'Italia slow drive	104
CLUB	106
COSA SUCCEDERÀ La Stella Alpina 2025 sarà a impatto zero	107
IN LIBRERIA	108



CON IL PATROCINIO
DEL COMUNE DI
BRACCIANO



Città metropolitana
di Roma Capitale



20-21-22 GIUGNO 2025



7^o British Day



CON IL PATROCINIO

BRACCIANO



British Embassy
Rome

CONCORSO DINAMICO ELEGANZA AUTO INGLESI



Venerdì 20 Giugno

Ore 16,00 accoglienza equipaggi
via San Antonio Bracciano

Sabato 21 Giugno

Ore 09,00 accoglienza in piazza iv Novembre

Domenica 22 Giugno

Ore 10,30 premiazione presso chiosco degli agostiniani



MISS
PIN UP
WW2



INFO: infoclublccb@gmail.com - www.legendaryclassiccarsbracciano.it

06.89 52 91 81 - 335 56 95 326

LA NUOVA COMUNICAZIONE ASI TRA CULTURA E INNOVAZIONE DIGITALE



Cari Amici,

è da tempo che insieme con il Consiglio sto provando a declinare la parola futuro per l'attività della nostra Federazione indagando le strategie per assicurare la continuità di coltivare le passioni che ci uniscono nel tempo, travalicando le generazioni perché la storia di chi ci ha preceduto, la nostra e di quelli che verranno, continui a preservare la cultura del motorismo storico.

Ci siamo chiesti, con una metafora, qual sia lo strumento migliore per il futuro che con un giro di manovella o mezzo giro di chiave nel cruscotto continui a far battere nel tempo il suono rassicurante dell'antico motore delle passioni.

La settimana scorsa ad un evento del Circolo degli Esteri della Farnesina nella conversazione con alcuni ambasciatori che hanno speso la loro vita professionale in giro per il mondo è emerso lo stesso interrogativo di futuro per la continuità del loro sodalizio basato sulla cultura e la storia della diplomazia come elemento di soft power. Comunicare ed informare correttamente i propri valori per garantirsi la propria capacità di contaminare le generazioni più prossime alle nostre e quelle future, così si è detto. In ASI abbiamo scelto quella stessa strada. Questi mesi ed i prossimi sono caratterizzati dalla determinazione di fare uso di una rinnovata comunicazione rivolta all'interno e all'esterno della nostra Federazione, mostrandoci non come un numeroso gruppo di nostalgici che ambiscono ad ottenere un CRS, ma come veri e propri ambasciatori della cultura del motorismo storico nel nostro Paese e nel mondo. Partecipò, dunque, di quanto accade nella nostra società: contribuendo alla cultura della conservazione della storia ma anche al Pil nazionale con l'economia generata dal turismo di segmento, concorrendo alla diffusione del Made in Italy, della parità di genere, della sostenibilità ambientale e delle attività solidali. La nostra informazione, sempre più integrata, professionale e trasparente, sta andando in questa direzione. Una Fondazione per essere più vicini alle Istituzioni con una funzione riconosciuta di utilità sociale, accordi e protocolli d'intesa non più come scatole vuote, ma con finalità riconosciute ed apprezzate dai media. Come nel caso della conservazione e promozione dei veicoli storici della Rai (nei prossimi giorni verranno prese in consegna dal Centro di Produzione Rai di Torino due motociclette che hanno fatto la storia del Giro d'Italia); e come l'adesione con la nostra sede di Villa Rey, all'Associazione delle Dimore Storiche Italiane (ASDI) che potranno diventare destinazioni di tour culturali e turistici con veicoli d'epoca.

Di tutto questo parleremo al Paese attraverso eventi mirati di comunicazione, mentre sempre più vogliamo dialogare con i Club ed i tesserati attraverso la newsletter che avete appena ricevuto, il sito online che avrà la duplice funzione di magazine digitale consultabile da tutti ed innovativa area riservata che consentirà ogni tipo di funzione intranet. E ancora un'App sempre più smart con nuove interazioni digitali come quelle che andranno ad implementare la gestione dei social con il linguaggio ed i format propri di questa comunicazione. La Manovella nella sua versione su carta e in quella digitale si è già arricchita di nuove rubriche fisse che incrociano più passioni e intercettano nuovi bisogni.

È l'informazione di ASI che cambia pelle e strizza l'occhio alla generazione youngtimer.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

Alberto Scuro
Alberto Scuro



ASSOCIAZIONE AUTOMOTO D'EPOCA «SARDEGNA»



XVIII COPPA GENTLEMEN SARDI

16,17 e 18 MAGGIO 2025

MANIFESTAZIONE TURISTICO CULTURALE PER AUTO STORICHE



Per info ed approfondimenti contattare la mail manifestazioni@aaesardegna.org

Convenzione con la compagnia di navigazione **GRIMALDI**
con tariffe agevolate per i provenienti dalla penisola

Possibilità di prelevare e riconsegnare la vettura nella penisola
tramite corriere specializzato



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORATO AL TURISMO, ARTIGIANATO E
COMMERCIO

SARDEGNA

www.sardegnaturismo.it

ACI E ASI: incontro cordiale e informale tra il Commissario Straordinario Del Sette, il Sub-Commissario Tombolato e il Presidente Scuro



Il Commissario Straordinario dell'ACI, Generale Tullio Del Sette (al centro), con il Sub-Commissario Giovanni Battista Tombolato (a sinistra) e il Presidente ASI Alberto Scuro (a destra).

Incontro informale e cordiale, giovedì 20 marzo nella sede nazionale ACI di Roma tra il Commissario Straordinario dell'Automobile Club Italia, Generale Tullio Del Sette, il Sub-Commissario Giovanni Battista Tombolato e il Presidente dell'ASI Alberto Scuro. Da entrambe le parti è stata espressa la volontà di lavorare insieme e di pianificare un nuovo confronto per avviare collaborazioni concrete e costruttive per il settore del motorismo storico.

La nomina del Commissario Straordinario Del Sette si è resa necessaria dopo l'annullamento della quarta elezione di Angelo Sticchi Damiani alla presidenza dell'Ente, avvenuta lo scorso ottobre. Il decreto di nomina, firmato dal ministro per lo Sport, Andrea Abodi, e controfirmato dal sottosegretario, Alfredo Mantovano, assegna a Del Sette "poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione" con l'obiettivo di garantire la continuità dell'Ente fino all'insediamento del nuovo presidente e degli organi collegiali. Tullio Del Sette, nato a Bevagna (Perugia) il 4 maggio 1951, ha iniziato la carriera militare nel 1970 presso l'Accademia Militare di Modena. All'interno dell'Arma dei Carabinieri ha ricoperto vari ruoli fino ad essere nominato, nel dicembre 2014, Comandante Generale.

"Alle origini della Velocità: le auto da Corsa del '900"

UNA NUOVA MOSTRA DI AUTO STORICHE NELLA GALLERIA CARACCIOLO A ROMA

Lo spazio espositivo di ACI e ACI Storico nella Galleria Caracciolo a Roma, aperto lo scorso 27 giugno, si rinnova oggi con cinque auto protagoniste delle competizioni sportive dagli albori fino al 1960, che danno vita alla mostra "Alle origini della velocità". La mostra è stata inaugurata il 13 marzo dal Gen. Tullio Del Sette, Commissario Straordinario dell'Automobile Club d'Italia, insieme al sub-Commissario ACI, Giovanni Battista Tombolato, a Flavio Siniscalchi, Capo del Dipartimento dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e Alfredo Storto, Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La nuova esposizione, fruibile gratuitamente fino alla fine di maggio, testimonia il fascino e l'evoluzione della velocità, ripercorrendo tappe eccezionali del motorismo sportivo della prima metà del XX secolo: la RMC Seabrook 20 HP Roadster del 1911, l'Itala 11 del 1925, la Aston-Martin 1-1/2 Litre International Roadster del 1929, la Cisitalia D48 del 1948, e la Stanguellini Formula Junior del 1960.





DONNE E MOTORI OLTRE IL PREGIUDIZIO

Superare gli stereotipi, accelerare il cambiamento, ispirare il domani

A Roma il primo evento dedicato all'empowerment femminile nel settore automotive: DriveHER Forward.

di Silvia Terraneo

Le donne protagoniste dell'automotive il 28 febbraio nel primo evento dedicato all'empowerment femminile nel settore, un esempio di connessione e collaborazione di grande successo. L'evento è stato promosso dall'associazione Lead'HER Europe, sodalizio nato a Roma per promuovere la parità di genere, l'inclusione e leadership femminile, patrocinato da Regione Lazio e ASI (Automotoclub Storico Italiano) ed è stato ospitato presso la prestigiosa Sala Tevere della Regione Lazio, location del primo "pronti via" dell'associazione Lead'HER Europe. Davvero numeroso il pubblico partecipe e attento, non solo femminile, che ha riempito la sala.

Il convegno è iniziato con i saluti istituzionali dell'On. Luisa Regimenti, assessore della Regione Lazio al personale, polizia locale, enti locali, sicurezza urbana e università, e

di Alberto Scuro, Presidente ASI.

In un momento di grandi e veloci cambiamenti, è sempre più evidente quanto le competenze siano fondamentali per cogliere le opportunità professionali di oggi e di domani, con la necessità di avvicinare e includere il talento femminile.

Competenze e parità di genere rappresentano due fattori chiave nel percorso di trasformazione. Tante le sfide da affrontare per ottenere risultati concreti anche in Italia. Donne e motori è un binomio che rappresenta spesso un pregiudizio ma le professioniste dell'automotive sono capaci di ribaltare la narrazione e aprire nuovi scenari nel settore, e quindi raccontare la parità di genere in ogni loro storia come spunto di riflessione.

A partire dall'Avv. Micheline Lopes, Founder e Presidente dell'Associazione Lead'HER

Europe che ha commentato lo straordinario successo del loro primo evento: "Eventi come DriveHerForward Roma 2025 sono fondamentali per sensibilizzare e costruire una rete di supporto tra uomini e donne che promuovano una visione inclusiva. L'industria automobilistica è storicamente dominata dagli uomini ma questo scenario sta lentamente cambiando grazie a donne che, come quelle coinvolte nel convegno stanno aprendo la strada. Un approccio fondamentale per affrontare la parità di genere è quello di incoraggiare la partecipazione femminile in tutte le fasi, dalla produzione alla leadership. In particolare, è essenziale:

- promuovere una maggiore visibilità per le donne che operano in ruoli tecnici, ingegneristici e leadership, per ispirare le nuove generazioni.
- creare ambienti di lavoro inclusivi che non solo favoriscano l'ingresso delle donne nel settore ma che supportino anche il loro sviluppo professionale
- sostenere politiche aziendali che incoraggino la parità di trattamento, garantendo la parità salariale, l'accesso alle opportunità di carriera e il supporto per una corretta conciliazione tra vita privata e lavoro".

Con DriveHerForward Roma 2025 sono state portate in scena storie di successo, testimonianze, visioni innovative e opportunità concrete per le donne che vogliono fare la differenza nell'industria automobilistica tradizionalmente dominata dagli uomini. Promessa di un futuro in cui le donne siano al volante del cambiamento, pronte a guidare il settore dell'automotive verso un domani dove siano non solo protagoniste ma vere e proprie Lead'HER nel settore.

LE TESTIMONIANZE

Ad aprire il talk una donna che ha saputo farsi spazio con stile autentico, un esempio concreto di leadership che non ha bisogno di etichette, ma di visione e determinazione: **Laura Confalonieri**, Vice-Direttore di Ruoteclassiche e di Quattroruote Fleet&Business e a seguire altrettante donne uniche per il loro percorso **Agnese di Matteo**, vice presidente di Automotoclub Storico Italiano, **Elisabetta Cozzi**, Fondatrice e Presidente del Museo Fratelli Cozzi, **Sara Fruncillo**, Pilota, **Monica Zanetti**, Vice-Presidente e titolare della Scuderia Belle Epoche e primo meccanico carrozzaio donna del team Ferrari, **Maria Paola Stola**, Co-founder Studio Torino Srl e Docente universitario presso IED Istituto Europeo di Designer di Torino, **l'avv. Irma Conti**, Cavaliere della Repubblica per la lotta alla violenza sulla donna, Garante Nazionale delle persone private della loro libertà personale, Presidente dell'Associazione Donne Giuriste Italia e Consigliere dell'Ordine degli Avvocati di Roma. Infine, **Maria Bussolati Bonera**, Direttrice del Museo delle Mille Miglia, presente con un contributo video.

Tutte loro hanno condiviso conoscenze preziose e coinvolgenti oltre un panel contro la violenza sulle donne: un confronto cruciale per sensibilizzare e stimolare il cambiamento culturale che passa dal rispetto in ogni ambito della società.

Il convegno si è concluso con un momento di condivisione e di networking in un contesto stimolante e un arrivederci! Questo viaggio incredibile è solo alla prima "prova speciale", aspettando il prossimo via, accorciando la strada verso l'assoluta parità, ancora lunga, ma non impossibile come meta.

Secondo voi il mondo dei motori è davvero solo "roba da maschi"?

GLI INTERVENTI

Nel suo saluto l'On. Luisa Regimenti, assessore regionale Personale, Polizia locale, Enti locali, Sicurezza urbana, Università:

"La crescente presenza femminile nel settore dell'automobile non solo è un segnale di progresso ma anche un motore di innovazione e crescita. Ho parlato di questo all'evento "DriveHer Forward: Empowering Women in Automotive" organizzato in Regione Lazio da Lead'Her Europe, associazione nata a Roma per promuovere la parità di genere, l'inclusione e la leadership femminile. Le donne, con il loro contributo, la determinazione e la capacità di superare le sfide, possono ridefinire il panorama automobilistico oggi attraversato da una crisi profonda. A pochi giorni dall'8 marzo, la riflessione di oggi sul settore automotive è sicuramente uno stimolo a lavorare affinché quel "tetto di cristallo" che preclude alle donne di scalare i vertici in ambito professionale possa cadere non solo e non tanto per le quote rose, spesso necessarie ma non sempre in grado di favorire il merito, quanto per la competenza e le capacità che le donne riescono ad esprimere ormai in ogni ambito".



Da sinistra: Silvia Terraneo, Giuseppe Dell'Aversano, Agnese Di Matteo, Elisabetta Cozzi, Alberto Scuro, Micheline Lopes, Monica Zanetti, Maria Paola Stola, Laura Confalonieri.



Laura Confalonieri, Vicedirettore di Ruoteclassiche e di Quattroruote Fleet&Business:

"Il cambiamento, anche in un settore a tradizionale prevalenza maschile come l'automotive, è già in atto. Una nuova leva di professioniste preparate e determinate si sta facendo largo. In questo sono state di aiuto le politiche di inclusione e diversità applicate dalle case automobilistiche, che hanno favorito l'ingresso delle donne nei board e nel management a tutti i livelli. Non ho mai amato molto le quote rosa, perché penso che ai posti di rilievo si dovrebbe arrivare per merito e non per legge, ma in questa fase storica sono uno strumento necessario.

E anche le università, che sempre più incentivano la presenza femminile nei corsi di laurea in materie STEM, rivestono un ruolo importante nel creare una nuova classe di professioniste di cui il settore, con le sfide imposte dalla grande transizione in corso, avrà bisogno".

Agnese Di Matteo, vicepresidente dell'Automotoclub storico italiano

“Le automobili dialogano sempre di più con quello che c'è intorno. Servono competenze che non siano solo di tipo tecnico: i percorsi che si studiano oggi non sono solo quelli che fanno gli uomini. Ma anche quelli fatti dalle donne. Non sono solo le competenze scientifiche che servono, ma un approccio sempre più integrato che guardi a tutti gli aspetti della vita quotidiana”.

Elisabetta Cozzi, Fondatrice e Presidente del Museo Fratelli Cozzi:

“Il cambiamento è innanzitutto possibile attraverso la consapevolezza. Attraverso uno sguardo diverso su come le cose sono sempre state. Le cose possono cambiare, ma il cambiamento non passa solo attraverso la protesta o l'indignazione, il cambiamento necessita di azione e di esempi che lo favoriscano.

Agire per il cambiamento è possibile a chiunque, in qualsiasi ruolo si trovi, perché bastano anche piccole cose per poter agire il cambiamento! Come affrontare la parità di genere? Per prima cosa, anche in questo caso, occorre consapevolezza, consapevolezza che la parità di genere non sia un problema delle donne, ma un'occasione di miglioramento per tutti gli esseri umani. È un miglioramento culturale, sociale, etico

ed economico. È proprio a tutti questi livelli che la parità di genere va affrontata. E va affrontata, non contro qualcosa, ma a favore di qualcosa. Con benefici che siano chiari e comprensibili a tutti!”.

Maria Bussolati Bonera, Direttrice del Museo delle Mille Miglia, membro della Commissione Cultura della FIVA:

“Io uso le auto storiche come mezzo per entrare nelle strade nei cuori dei ragazzi, per le varie competizioni per mandare un messaggio importante: bisogna sempre pensare al prossimo e bisogna diffondere cultura dell'automobilismo, le due cose insieme credo abbiamo una valenza importante più che lo sport fine a sé stesso. Attraverso le auto storiche ho raccolto molti soldi da donare all'Istituto Mario Negri e Airc e altre missioni proprio perché con l'auto andavo per strada per diffondere il mio messaggio, altrettanto è importante diffondere la cultura della storia del '900 con le automobili che rappresentano per il futurismo la velocità, l'innovazione e quindi mi metto io per prima per portare per strada questo grande messaggio”.

Maria Paola Stola, Co-founder Studio Torino s.r.l. e Docente universitario presso ED Istituto Europeo di Designer di Torino e relatore universitario dello IAAD:

“Il cambiamento deve avvenire attraverso

la condivisione delle esperienze di donne e uomini nel mondo automotive, a partire dalle scuole, idealmente già dagli asili o almeno dalla scuola primaria. Far sentire raccontare i mestieri da diversi punti di vista potrebbe avvicinare le bambine a lavori che finora hanno visto svolgere principalmente da padri e nonni, rendendole consapevoli che anche loro hanno lo spazio per realizzare le loro passioni e diventare professioniste. Questo le aiuterebbe a crescere senza preconcetti. Sul posto di lavoro, dobbiamo essere le prime a non sentirci diverse, cercando di ottenere pari opportunità per pari lavoro, senza compromessi. Può sembrare una chimera, ma dobbiamo spingere le future generazioni di donne a sognare e a lottare per un posto equo nella società”.

Monica Zanetti, Vicepresidente e titolare della Scuderia Belle Epoque e primo meccanico carrozzeria donna del team Ferrari:

“Il mondo del Motorsport è da sempre associato, quasi automaticamente, alla sfera maschile. Se in passato la presenza femminile in questo settore si basava su numeri talmente bassi da essere considerati irrilevanti, nel corso degli ultimi anni sempre più donne sono riuscite a fare irruzione in questo mondo così ostile nei loro confronti e quindi per me il cambiamento sarà quando vedremo in F1, e in tutte le categorie minori, donne che

Luisa Regimenti, Assessore Regione Lazio Personale, Polizia locale, Enti locali, Sicurezza urbana, Università, ha fatto gli onori di casa.



Maria Paola Stola.



Monica Zanetti, Vicepresidente e titolare della Scuderia Belle Epoque.



Sara Fruncillo.



LEAD'HER EUROPE
DriveHER Forward

Leadership femminile e opportunità nel mondo automotive.

Laura Confalonieri
Vicedirettore di Ruoteclassiche e di Quattroruote Fleet&Business

28 febbraio 2025
Roma - Regione Lazio

LEAD'HER EUROPE
DriveHER Forward

Empowerment e Rispetto
Il coraggio di ridefinire il settore superando gli stereotipi con una mostra fotografica:
Donne e Motori? Gioie e basta!

Elisabetta Cozzi
Fondatrice e Presidente del Museo Fratelli Cozzi

28 febbraio 2025
Roma - Regione Lazio

LEAD'HER EUROPE
DriveHER Forward

Dalla Violenza alla Pari Opportunità: nell'ottica di un vero empowerment femminile della società.

Avv. Irma Conti
Cavaliere della Repubblica per la lotta alla violenza sulla donna

28 febbraio 2025
Regione Lazio
Sala Tevere



Micheline Lopez, al centro, insieme alla moderatrice Silvia Terraneo.



Il saluto del presidente dell'ASI Alberto Scuro. Tra i relatori la vicepresidente Agnese di Matteo.

lavorano sulle vetture di box, nei cambi gomme, e come pilota in F1. Lo stesso in officina. Per fare questo bisogna fare sinergia per apprendere al meglio questi lavori e ambienti. Come? Cominciando dalle formule minori, ci sono meccanici ragazze bravissime, e a forza di vederle e vedere che lavorano bene, anche i dubbi spariscono. La gavetta è l'unica strada per far vedere la bravura, incentivando corsi per la formazione idonei per questi lavori, in modo da essere valutate per il valore del lavoro e trattate con rispetto”

Sara Fruncillo, driver

“In primis dobbiamo essere noi donne le prime a dover affrontare il cambiamento, opponendoci all'oggettificazione della donna se lo vogliamo davvero. Successivamente deve esserci più unione tra le donne, si parla tanto di questo ma di fatto questo non è ancora accaduto, la prima donna che ha fatto realmente qualcosa per le donne è stata l'Avv. Micheline Lopez, che lei crede in tutti questi valori tra le donne. Vedo donne che si fanno la guerra a vicenda non capendo che bisogna lottare per un unico scopo. Siamo unite solo quando succede un femminicidio, uno stupro qualcosa di brutto, ma quando una donna vince raramente vedo il supporto di altre donne vicino a lei. Quindi per me il cambiamento è questo. Più unione tra le donne”.

Irma Conti, Cavaliere della Repubblica per la lotta alla violenza sulle donne, Garante Nazionale delle persone private della loro libertà personale, Presidente dell'Associazione Donne Giuriste Italia e Consigliera dell'Ordine degli Avvocati di Roma:

LeadHer è anche pensata per permettere a ogni donna di liberarsi delle catene invisibili che spesso le tengono prigioniere e il diritto può essere un potente strumento di trasformazione sociale così come evidenzia: “Una buona politica di genere è anche una buona politica economica e sociale. La parità di genere in tutti i settori, automotive compreso, non è una questione delle donne. Ma della società. Le aziende inclusive e con team diversificati anche in chiave di genere registrano il 20% in più di fatturato: la parità è un razzo al Pil, una spinta verso cui dobbiamo tendere. Non stiamo togliendo spazio a nessuno. Lo stiamo riconquistando”.

Avv. Micheline Lopes, Founder e Presidente dell'Associazione Lead'HER:

“La competizione tra donne nel settore automotive è ancora un fenomeno presente, e purtroppo, può rivelarsi controproducente. In alcuni casi, si assiste a dinamiche in cui alcune donne cercano di denigrare i meriti, i valori. Questa rivalità, che spesso viene alimentata da stereotipi e pregiudizi che risalgono a un sistema di pensiero antiqua-

to, non fa altro che minare l'efficacia di una vera collaborazione e solida rete di supporto. Queste dinamiche rischiano di mantenere lo status quo e di rallentare il progresso verso una parità di genere reale e concreta. Pertanto, è cruciale che l'approccio al settore non sia visto come un privilegio esclusivo riservato a pochi, ma come un'opportunità aperta a tutti/e, dove la competizione non sia tra donne e donne, tra donne e uomini, ma contro le barriere culturali, le disuguaglianze e i pregiudizi che ancora oggi limitano l'accesso equo a opportunità di crescita. Il settore automobilistico, come molti altri, ha bisogno di tutte le competenze, esperienze e prospettive diverse che solo un ambiente inclusivo e diversificato può portare. È fondamentale che le decisioni siano prese in ottica di sostenibilità sociale, e non siano guidate da dinamiche di potere o dalla ricerca di vantaggi individuali. Non possiamo permettere che una conversazione sul cambiamento crei ulteriori ostacoli, sia attraverso la difficoltà di dimostrare il proprio valore, ma anche attraverso la presenza di una competizione visibile e invisibile, fatta di pregiudizi e alleanze strategiche, che spesso ostacolano la possibilità di emergere in modo equo. Il focus deve essere sul miglioramento collettivo, dove uomini e donne si integrano per costruire un settore più solido, innovativo e aperto”.

L'EVENTO: DriveHER Forward è stato reso possibile grazie al Patrocinio della Regione Lazio e di ASI (Automotoclub Storico Italiano) oltre agli sponsor e partner che hanno sostenuto l'evento, tra i quali Casale del Giglio, Uashmama, Be Uniform e My Boutonnière.

L'ASSOCIAZIONE: Lead'Her Europe, l'associazione nata a Roma per promuovere la parità di genere, l'inclusione e leadership

femminile, l'Avvocato Micheline Lopes, Founder è il Presidente e Founder dell'Associazione

MISSION: Sostenere l'empowerment femminile delle donne, nella loro diversità, affinché possano esercitare il loro pieno potenziale e i loro diritti.

IL SITO: <https://leadhereurope.it>

EMPOWERMENT FEMMINILE

donne “alla guida” nel turismo dei motori e nelle forze di polizia

Il tema è stato trattato venerdì 7 marzo in WOW-Women Motor Roma 2025, evento al femminile organizzato da ANCI Città dei Motori e Comune di Imola.

La visione e la capacità delle donne “alla guida” di settori economici in grande crescita come il turismo legato ai motori Made in Italy, volano per motorsport e automotive; donne “alla guida” di mezzi performanti e ad alta tecnologia nelle Forze armate e di Polizia, ogni giorno al servizio del Paese e dei cittadini. Sono state le protagoniste di WOW – Women Motor Roma 2025, evento organizzato da Città dei Motori, la rete Anci del motoristico, in collaborazione con il Comune di Imola. L'evento si è svolto presso il Centro Studi Americani di Roma.

Si sono susseguiti gli interventi di Agnese Di Matteo, vicepresidente dell'Automotoclub Storico Italiano, Giuseppina Fusco, vicepresidente ACI e presidente ACI Roma,

Marina Lalli, presidente di Federturismo Confindustria, Letizia Marchetti, consigliere federale della Federazione Motociclistica Italiana, Elena Penazzi, assessore del Comune di Imola e consigliere di Città dei Motori, Alessandra Priante, presidente di ENIT, della senatrice Domenica Spinelli dell'Intergruppo parlamentare “Amici dei Motori”.

Il secondo panel, moderato dalla giornalista Claudia Conte, ha visto protagoniste donne che vestono le divise delle forze armate, con le rappresentanti di Aeronautica Militare, Arma dei Carabinieri, Esercito Italiano, Marina Militare, Guardia di Finanza e Polizia di Stato.

I saluti istituzionali di WOW sono stati affidati a Roberto Sgalla, direttore del Centro



Studi Americani, a Luigi Zironi, sindaco di Maranello e presidente di Città dei Motori, e all'onorevole Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.



La vicepresidente dell'ASI Agnese Di Matteo ha portato alla ribalta la nostra Federazione.





UN PASSO AVANTI INSIEME,
PERCHÉ LA VITA È UN VIAGGIO.

Unipol al tuo fianco, per accompagnarti e proteggerti ogni giorno.

Se siamo leader in Italia è perché ogni giorno siamo al fianco di oltre dieci milioni di clienti per prenderci cura del loro presente e del loro futuro. Creiamo costantemente soluzioni per essere vicini alle esigenze di persone e imprese con idee innovative e servizi altamente tecnologici. E se abbiamo la rete di vendita più diffusa e capillare d'Italia, con 2000 agenzie, è per esserci sempre quando ti serve.

Unipol. Sempre un passo avanti.



Unipol

NASCE LA NEWSLETTER DELL'ASI

Tante iniziative, tanti impegni rendono oggi indispensabile per l'Automotoclub Storico Italiano incrementare l'informazione rivolta ai suoi Club e ai tesserati e questa prima newsletter sarà seguita durante tutto l'anno da altre edizioni che giungeranno sulla vostra mail due volte al mese per informarvi tempestivamente di tutta l'attività della nostra associazione.

Sarà un'integrazione a tutti gli strumenti di comunicazione già esistenti, dalla rivista La Manovella al sito internet istituzionale asifed.it e a quanto nel corso dell'anno si aggiungerà in tema di comunicazione. Iscrivetevi e fate iscrivere i vostri amici e associati.



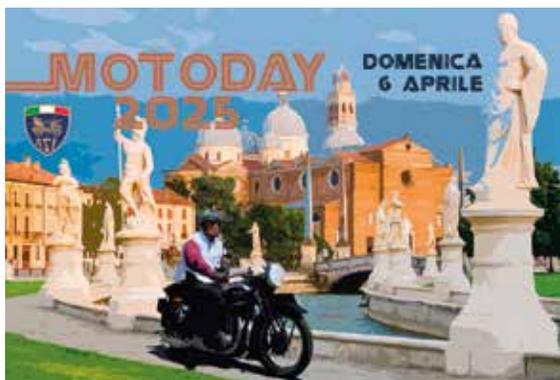
UN SECOLO DI GIUBILEO con le vetture storiche dell'ASI



Il 31 maggio si celebrerà in Piazza San Pietro a Roma, il Giubileo dell'ASI inserito nel programma dei Grandi Eventi del Giubileo 2025. I tesserati che ne faranno richiesta potranno attraversare la Porta Santa ed essere ricevuti in udienza da Papa Francesco. La giornata sarà caratterizzata anche dall'evento "Un secolo di Giubileo con le vetture storiche dell'ASI". Quattordici auto, due coeve per ogni anno in cui si è tenuto il Giubileo dal 1900 al 2000 si muoveranno dal Gianicolo per raggiungere via della Conciliazione e Piazza San Pietro in Vaticano. Le vetture ASI saranno precedute dalla storica auto FIAT 1500 della RAI Radiotelevisione Italiana.

ASI MOTO DAY Il 6 aprile in tutta Italia

La quarta edizione di ASI MotoDay - l'evento diffuso in tutta la Penisola per salutare la nuova stagione radunistica delle due ruote storiche - è in programma domenica 6 aprile 2025 con la partecipazione di tantissimi Club Federati ASI che interpretano il tema delle piazze più belle d'Italia. Un connubio tra moto e bellezze architettoniche che mira a far conoscere a tutti gli appassionati i siti di interesse culturale. I Club organizzano il programma della giornata sul proprio territorio.



ASI GO-KART SHOW A Jesolo dal 16 al 18 maggio

La Pista Azzurra di Jesolo ospita la dodicesima edizione dell'ASI Go-Kart Show in programma dal 16 al 18 maggio con la partecipazione di oltre 250 piloti provenienti da tutta Europa e dagli Stati Uniti per rievocare la celebre "Coppa dei Campioni" insieme ai grandi nomi del karting e del motorsport internazionale. 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 animeranno la pista veneta (già teatro di gare titolate anche a livello mondiale) con decine di go-kart costruiti dagli anni '50 al 2004, suddivisi in cinque batterie rispettando i criteri delle Classi CIK per epoca e cilindrata.



Sarà un susseguirsi di turni in pista, non competitivi ma sicuramente spettacolari e coinvolgenti, con la novità del turno in notturna di venerdì 16, per riscoprire l'intera evoluzione della specialità, nata negli Stati Uniti nella seconda metà degli anni '50 del 1900 e presto approdata in Europa dove ha vissuto il suo massimo sviluppo. L'Italia, in particolare, può contare i principali costruttori che da sempre si contendono il primato mondiale nelle varie categorie. Va sottolineato, inoltre, che i go-kart hanno sfornato i più grandi campioni approdati fino alla massima serie, la Formula 1, rivelandosi quindi la "palestra" perfetta per i piloti professionisti.

ASI PATROCINA “ANANTARA CONCORSO ROMA”

Si svolgerà dal 24 al 27 aprile la prima edizione di Anantara Concorso Roma, che ha lo scopo di celebrare il lusso e il design automobilistico italiano. Organizzato da Anantara Hotels & Resorts e presentato da UBS, con il patrocinio dell'Assessorato allo Sport, Turismo, Moda e Grandi Eventi di Roma Capitale, l'evento proporrà un'ampia selezione di modelli italiani rari e prestigiosi, provenienti da collezioni private di tutto il mondo. Il Concorso riunirà marchi leggendari del Made in Italy, dalle prime automobili pionieristiche alle auto anteguerra e del dopoguerra; dalle auto da corsa delle epoche d'oro delle corse storiche, alle auto sportive e GT degli anni '50 e '60; fino alle prime supercar. Ci saranno modelli e prototipi unici e iconici come Ferrari, Maserati, Bugatti, Alfa Romeo, Lancia, Lamborghini e Pagani: tra le protagoniste della gara, spicca la Ferrari 275 P del 1963, due volte vincitrice a Le Mans. Tra gli animatori di questa prima edizione, Adolfo Orsi, uno dei massimi esperti del settore: *“Questo concorso parte con tutte le migliori prospettive di successo. Abbiamo selezionato automobili eccezionali e la Città di Roma si presta a questo abbinamento”.*



27^a AUTOMOTOSTORICA CAORLE

MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE

27 e 28 SETTEMBRE 2025

esposizione auto e moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia



SABATO
09.00 - 18.30

DOMENICA
08.30 - 17.30

348 4154649
333 6538139

**INFORMAZIONI
PRENOTAZIONI**

info@mmsdepoca.it
www.mmsdepoca.it



LA RIVISTA DEI MUSEI

si apre il 2025 con il 300° museo!

Consegnata a Giorgetto e Fabrizio Giugiaro la targa della 300^a struttura censita dalla Commissione Storia e Musei di ASI.

Con il nuovo anno riprende la pubblicazione de La Rivista dei Musei, il periodico curato dalla Commissione ASI Storia e Musei con lo scopo di raccontare le tante realtà italiane che compongono la rete di collezioni creata dall'Automotoclub Storico Italiano. Sono 300 quelle segnalate sul sito www.asimusei.it: testimone del prestigioso risultato è stata la Collezione Giorgetto e Fabrizio Giugiaro, situata a Moncalieri, a pochi chilometri da Torino, ospitata in un'area dedicata all'interno di

GFG Style, centro stile avanzato fondato dai due designer nel 2015.

I Giugiaro sono stati i protagonisti indiscussi del design industriale, creando oltre 300 modelli iconici che si sono trasformati in più di 60 milioni di vetture circolanti nel mondo per oltre 70 marchi, come Alfa Romeo, Maserati, Volkswagen, Fiat, Hyundai, Bugatti, BMW e molti altri. Per tale ragione le auto che fanno parte della collezione non sono solo degli oggetti, ma dei pezzi di storia che racconta-

no l'evoluzione del design automobilistico decade dopo decade, dal boom economico degli anni Sessanta a oggi. Dall'introduzione di forme più aerodinamiche negli anni '60 (i primi progetti realizzati presso Bertone e Ghia), fino all'adozione di linee più moderne e innovative (con il marchio GFG Style), ogni vettura rispecchia un certo periodo storico, ma ancora di più mostra la propensione a proiettarsi costantemente nel futuro, immaginando, anzi favorendo, l'evoluzione del design.




WORKSHOP

JAGUAR & ASTON

Jaguar-aston.com

Original parts

Unobtainable parts

Classic Racing

Classic Cars Chaser

Servicing

Restorations



Jaguar e-type Low Drag

SPECIAL PROJECTS

Aston Martin DB4 GT Zagato



www.jaguar-aston.com

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

FOLLOW ME ON INSTAGRAM
ferrucciocamerlengo



CARTTIME, CUSTODIRE IL TEMPO

Carttime, marchio italiano specializzato nella produzione di porta orologi e custodie per collezionisti di orologi, inizia a creare e produrre venti anni fa, dalla passione per il collezionismo di orologi che nel tempo si trasforma in una vera e propria realtà produttiva. Nascono collezioni, modelli depositati e brevettati, soluzioni e dettagli unici per custodire e proteggere il maggior numero di orologi nel minor spazio possibile. Con l'attenzione al dettaglio tipica delle antiche produzioni artigianali, Carttime usa speciali materiali e soluzioni tecniche ed estetiche che rendono unico ogni prodotto. Le attuali produzioni constano in custodie dedicate al collezionismo di gemelli, gioielli, penne, monete, accendini e tanto altro. Si usano pelli o legni pregiati dagli intensi e vivaci toni tipici delle vetture Classiche e Sportive, con complementi e finiture in metalli nobili e pietre preziose. Carttime partecipa negli anni alle più prestigiose manifestazioni dedicate al mondo dell'orologeria e dell'automobilismo, ricevendo continui riconoscimenti dalla Stampa specializzata. Le collezioni si possono visionare ed acquistare nelle più importanti e specializzate Gioiellerie ed Orologerie in Italia e nel Mondo.



ANCORA UN GIOIELLO CHE CELEBRA LO SPEEDMASTER DELLO SBARCO SULLA LUNA



Continua l'eclettica collaborazione tra i due colossi dell'orologeria Omega e Swatch. Porta le due iconiche "firme" il MoonSwatch 1965, che celebra il sessantesimo anniversario della qualifica di idoneità di volo nello spazio rilasciata dalla NASA il 1° marzo 1965 al leggendario Omega Speedmaster alla vigilia della partenza dell'Apollo 11 per la Luna. Proprio per quell'epica impresa, la NASA era alla ricerca di uno strumento per contare il tempo

idoneo: dopo averne sottoposti diversi a test rigidissimi è l'unico a superarli brillantemente fu proprio lo Speedmaster Ref. ST105.003. Il nuovo MoonSwatch 1965 riprende il logo Omega originario, le lancette, il carattere delle iscrizioni, la cassa asimmetrica, la scala tachimetrica "punto sopra il 90" e i contatori dello Speedmaster anni '60 ma si presenta moderno e dinamico grazie al cinturino in velcro, al vetro bombato in materiale ecologico biosourced e al quadrante del MoonSwatch Professional lanciato l'anno scorso.

Uno tocco di unicità lo danno invece il 19 - che sostituisce il 10 nel contatore delle ore posto a ore dieci - e il 65 - che sostituisce il 60 nel contatore minuti a ore due - che al buio si illuminano di blu replicando l'anno celebrato. Prezzo 275,00 euro.

LE MACCHINE FOTOGRAFICHE LEICA HANNO CENT'ANNI: L'ICONA CHE HA IMMORTALATO LA STORIA



Nel 1925 il progettista tedesco Oskar Barnack (nell'immagine al banco da lavoro) propone al produttore Ernst Leitz un nuovo innovativo modello di macchina fotografica: leggera, pesa appena 460 grammi, maneggevole e quel formato che aprirà una nuova era della riproduzione d'immagine, 34x46 mm su pellicola da 35 mm: nascerà la prima Leica, presentata alla Fiera di Primavera di Lipsia di esattamente 100 anni fa.

Da quel momento in poi la fotografia si libera delle sovrastrutture di strumenti ingombranti e difficili da usare, pose infinite e quindi l'impossibilità di scattare un'"istantanea", termine anch'esso nato con la Leica I (nell'immagine il modello Anastigmat) del '25 aprendo al fotoreportage, al giornalismo d'inchiesta e al documentario.

La storia del marchio è evoluta diventando sinonimo di qualità ottica e precisione meccanica elevatissime e imitate da tanti e i vari modelli attestarsi quali capolavori di design: nono solo degli strumenti ma anche degli oggetti iconici da sfoggiare. I più grandi fotoreporter della storia, hanno scattato almeno una volta con una Leica, legando indissolubilmente il suo nome all'attualità, alla cultura, alla storia.

Se oggi la fotografia, grazie alle fotocamere integrate negli smartphone, è alla portata di chiunque, lo dobbiamo a questa "macchinetta" rivoluzionaria, la prima vera e propria portatile della storia.

Per festeggiare l'importante compleanno l'azienda organizzerà nel 2025 eventi a Milano, Dubai, New York, Shanghai, Tokyo e ovviamente a Wetzlar, in Germania, suo storico quartier generale. www.leica-camera.com

THE FINEST EXPO



ALTO ADRIATICO MOTORI DEPOCA

5 PADIGLIONI
15.000 MQ

AUTO, MOTO E ALTRI MEZZI CLASSICI,
RICAMBI, ACCESSORI, RADUNI,
CONFERENZE E WORKSHOP

**FIERA DI
PORDENONE**

RASSEGNA MEZZI DI TRASPORTO STORICI E ACCESSORI

25-26-27 APRILE 2025

ACQUISTA **ORA** IL BIGLIETTO ONLINE E **RISPARMIA!**

ORGANIZZATORE

 **Pordenone Fiere**
Exhibitions since 1947

PARTNER



www.motori-epoca.it

IN CONTEMPORANEA CON:
4 EVENTI CON UN UNICO BIGLIETTO



**RADIO
MOTORE**
TECH EXPO

 **fotomercato**
INNOVATIONI FOTOGRAFICHE DIGITALE 2024/2025



A GONZAGA i 70 anni di Autobianchi

Più di 1.000 espositori, 120.000 metri quadrati, una mostra dedicata a una moto cult, i raduni di Vespa e Harley Davidson, promozioni speciali riservate alle donne e un pubblico atteso di oltre 20.000 appassionati da tutta Italia e dall'estero. Sono le cifre della 44^a edizione della Mostra-Scambio CAMER (Club Auto Moto d'Epoca Reggiano), tra i più grandi eventi d'Europa dedicati ad auto e moto storiche, che torna il 4, 5 e 6 aprile 2025 alla Fiera Millenaria di Gonzaga, in provincia di Mantova.

Lo stand ASI è nel Padiglione 0 ed è dedicato ai 70 anni del marchio Autobianchi, quaranta dei quali sostenuto e promosso dall'attività dell'omonimo Registro federato ASI, che ha permesso di esporre le tre piccole, grandi icone della Casa fondata l'11 gennaio del 1955: Bianchina, A112 e Y10 (anche per lei un compleanno importante: 40 anni).



FIVA MOTORCYCLE RALLY 2025 Iscrizioni sold out per l'evento che porta le moto di tutto il mondo in Italia

Quest'anno il Rally Motociclistico FIVA fa tappa in Italia, dove sarà sicuramente un'edizione memorabile, essendo le iscrizioni già tutte esaurite da tempo. Arriveranno infatti da tutto il mondo le moto che parteciperanno alla kermesse, che vedrà l'appuntamento per tutti a Imola mercoledì 21 maggio per visitare la Collezione Battilani e l'Autodromo. Giovedì 22 tappa più guidata verso la Toscana, attraverso il Passo del Sambuca e arrivo a Firenze. Dopo pranzo musci puntati verso Siena, attraverso il Chianti. Venerdì 23, tutti in sella verso la provincia di Pisa per visitare Volterra e lo storico stabilimento Piaggio di Pontedera. Sabato invece è prevista la presenza della colorata carovana a Montecatini Terme e Prato.



PICCOLI E SPINTOSI! Tornano i kart alla pista azzurra di Jesolo con ASI Go Kart Show

La Pista Azzurra di Jesolo ospita la dodicesima edizione dell'ASI Go Kart Show in programma dal 16 al 18 maggio con la partecipazione di oltre 250 piloti provenienti da tutta Europa e dagli Stati Uniti per rievocare la celebre "Coppa dei Campioni" insieme ai grandi nomi del karting e del motorsport internazionale.

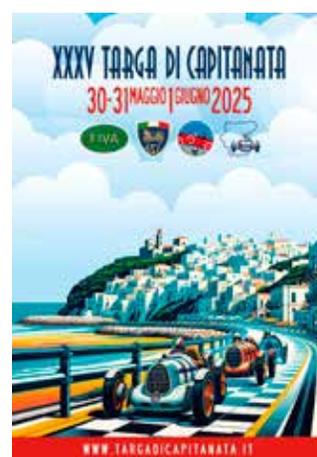


L'evento organizzato dalla Commissione Kart dell'Automotoclub Storico Italiano è in assoluto il più importante e partecipato a livello internazionale, con team e piloti che animeranno la pista veneta (già teatro di gare titolate anche a livello mondiale) con decine di go-kart costruiti dagli anni '50 al 2004, suddivisi in cinque batterie rispettando i criteri delle Classi CIK per epoca e cilindrata.

Sarà un susseguirsi di turni in pista, non competitivi ma sicuramente spettacolari e coinvolgenti, con la novità del turno in notturna di venerdì 16, per riscoprire l'intera evoluzione della specialità, nata negli Stati Uniti nella seconda metà degli anni '50 del 1900 e presto approdata in Europa dove ha vissuto il suo massimo sviluppo. L'Italia, in particolare, può contare i principali costruttori che da sempre si contendono il primato mondiale nelle varie categorie. Va sottolineato, inoltre, che i go-kart hanno sfornato i più grandi campioni approdati fino alla massima serie, la Formula 1, rivelandosi quindi la "palestra" perfetta per i piloti professionisti.

TARGA DI CAPITANATA Appuntamento dal 30 maggio al 1 giugno

Si terrà venerdì 30 maggio, sabato 31 e domenica 1 giugno la XXXV edizione della Targa di Capitanata, organizzata dal club ACS Dauno, l'evento che porta alla scoperta degli angoli più glamour e inaspettati del Gargano e fa della provincia di Foggia il suo quartier generale per tradizione.



Venerdì le auto saranno in esposizione a Foggia fino alle 16.00 da dove partiranno alla volta di Manfredonia, Mattinata e la Baia dei Faraglioni. Sabato la carovana attraverserà Monte Sant'Angelo, la grotta di San Michele Arcangelo per poi immergersi nella Foresta Umbra, e raggiungere Peschici e Vieste. Domenica il gran finale a Pugno Chiuso. info@acsdauno.it



ASSICURIAMO
LA TUA STORIA



Allianz
Next



QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM

PREMI A PARTIRE DA 100€

- Guida libera per i maggiori di 25 anni
- Tutela legale
- Massimale R.C.A. 6.450.000,00 € persone / 1.300.000,00 € cose-animali
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Infortuni conducente 60.000,00 Euro IP 60.000,00 Euro morte
- Incendio primo fuoco 7.000,00 Euro
- Rinuncia alla rivalsa come da condizioni

GARANZIE OPZIONABILI

- AUMENTO MASSIMALE RCA a 20.000.000€ (unico)
- RICORSO TERZI DA INCENDIO
- AUMENTO CAPITALE INFORTUNI CONDUCENTE
- SCACCIA PENSIERI *urto animali selvatici*
- FURTO/INCENDIO PURO

Per Te S.r.l.

Via Lamarmora 39 - 10128 Torino - T: +39 0110883111 - F: +39 0110883110
info@pertesicuro.com - perte@legalmail.it - www.pertesicuro.com
iscrizione al registro degli intermediari Per Te S.r.l. n. A000391451 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Tricomi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000170367 dal 22/04/2007
Tricomi Roberto Numero Iscrizione RUI A000166705 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.ivass.it

PER INFORMAZIONI 011 0883111

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



ASIMOTOSHOW 2025 ULTIMA CHIAMATA!

Sulla pista di lancio il consueto appuntamento dedicato alle due ruote: questa edizione 2025 si preannuncia ricca di eventi e di appuntamenti imperdibili.

La 22ª edizione di ASI MotoShow, l'evento internazionale organizzato dall'Automotoclub Storico Italiano, tornerà in pista dal 9 all'11 maggio all'Autodromo di Varano de' Melegari. ASI MotoShow è ormai un appuntamento imperdibile che trasforma il paddock e la pista dell'autodromo "Riccardo Paletti" in un vero e proprio museo della moto in movimento. Questo evento, che attira appassionati da tutta Europa e anche da oltre oceano, è una festa internazionale, tutta dedicata al mondo delle due ruote.

Sono quasi mille le moto attese in pista, che spaziano dalle origini fino alla fine del secondo millennio: dai motocicli più piccoli e maneggevoli alle potenti moto da competizione, dalle "sottocanna" prebelliche alle esuberanti "125" degli anni '90. Il parco è senza dubbio uno dei più completi e ricchi che si possano vedere, capace di raccontare oltre un secolo di evoluzione delle due ruote. O

gni anno, a fare da cornice alle moto, sono anche i grandi campioni e protagonisti del motociclismo mondiale, che hanno contribuito a creare la passione che oggi unisce milioni di persone.

Per la prima volta, ASI MotoShow 2025 vedrà la partecipazione ufficiale di Honda Italia, che presenterà alcuni dei suoi pezzi storici e rarità da competizione. Tra le iniziative proposte, ci sarà un tour alla scoperta del territorio, test drive con la gamma 2025, parate in pista con le 125 a due tempi degli anni '80 e '90, e una conferenza dedicata alla Honda NR 750 a pistoni ovali.

ASI MOTO SHOW 2025

22ª edizione

La storia della moto in pista

9 - 10 - 11 Maggio
Autodromo di Varano de' Melegari (Parma)

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

GRANDI EVENTI ASI

Confermata anche la presenza del Team "Ducartist", che parteciperà al gran completo. Nella struttura del Team all'interno del Paddock, quest'anno la straordinaria raccolta di moto Ducati rappresenterà l'evoluzione della tecnica dalla Special di Omologazione alla Versione Corsa, passando per la Versione Endurance.

L'edizione 2025 di ASI MotoShow avrà anche uno speciale focus sulle moto in divisa, con una rassegna dedicata ai veicoli che hanno fatto la storia dei Corpi di pronto intervento e sicurezza, come l'Esercito, la Croce Rossa, la Polizia, la Guardia di Finanza, i Carabinieri, la Polizia Municipale e i Vigili del Fuoco.

Inoltre, il pubblico potrà ammirare le legendarie moto degli anni '30 e '40, un periodo che ha visto l'Italia al centro della scena con marchi prestigiosi quali Moto Guzzi, Gilera e Bianchi. Per il marchio Laverda, da sempre ben rappresentato all'ASI MotoShow grazie al Museo Moto Laverda, alla squadra ASI Laverda Corse e al Moto Club Laverda Brenganze, è prevista una retrospettiva sul Campionato Monomarca Formula 500, che tra il 1978 e il 1981 ha animato i circuiti italiani ed europei con la sua inconfondibile e potente "nuvola arancione".

In questa edizione, oltre alla presenza di Honda, ASI MotoShow 2025 sarà una vetrina straordinaria per appassionati, collezionisti e semplici curiosi, con una varietà di eventi che vanno dalle esposizioni storiche a vere e proprie performance su pista. Ogni anno

l'evento cresce, diventando sempre più un punto di riferimento per il mondo della moto, con un focus particolare sul passato e sulla sua evoluzione fino ai giorni nostri, ma anche con uno sguardo attento al futuro e alle nuove generazioni di motociclisti.



35 anni di storia del Team: dai primi anni '70 al 2005. È questa la storia di cosa significhi correre in Formula 1 e farlo per vent'anni, al centro di mille peripezie, ricorrendo a mille artifici.

Schede Tecniche Vetture e Piloti

190 pagine - Prezzo del libro euro 48,00



ABBONAMENTO ANNUO A EPOCAUTO

+ LIBRO GIAN CARLO MINARDI racconta

Tutta la storia della Scuderia di Formula Uno Minardi dalla voce del fondatore Gian Carlo

IN OFFERTA A € 48.00
ANZICHÈ € 83.00

SPESA DI SPEDIZIONE COMPRESA - DISPONIBILITÀ LIMITATA

Abbonati sul sito www.epocaauto.it

oppure Versamento su conto postale 12099487,
Bonifico all'iban IT43 U 07601 13100 0000 1209 9487 intestati a Edizioni C&C Srl - Faenza

CLUB OROBICO



RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

17 MAGGIO 2025

TERME DI TRESCORE BALNEARIO



REGOLARITÀ / TURISMO

UN EVENTO, DUE PROGRAMMI

BERGAMO SAN VIGILIO
13 APRILE 2025

RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ
17 MAGGIO 2025

CONCORSO D'ELEGANZA SAN PELLEGRINO TERME
11-13 LUGLIO 2025



CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA
Info e iscrizioni: www.cluborobico.it | info@cluborobico.it



Banca Patrimoni Sella & c.

terme di trescore



ITALIAN OPTIC

col supporto di



www.silvauto.it



Broker di Assicurazioni

www.bvbroker.com



www.ronzonisrl.it



www.siad.it

AUTO MOTO D'EPOCA



CONCORSO D'ELEGANZA

SAN PELLEGRINO TERME

11-13 LUGLIO 2025



CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA

Info e iscrizioni: www.cluborobico.it | info@cluborobico.it

**ISCRIZIONI
APERTE**

www.cluborobico.it
info@cluborobico.it

**Club Orobico
Auto Moto
d'Epoca**

Via Signorelli, 6
Pedrengo BG
Tel. 035 513082

Banca
Patrimoni
Sella & C.

www.bps.it



www.studiodentisticogambardella.it



www.italianoptic.it



www.mozzarelladiseriate.it



**terme
di trescore**

www.termeditrescore.it



MERCEDES-BENZ CLA

terza generazione,
la più intelligente



Rinnovata la coupè a 4 porte, disponibile in versione elettrica e, a fine anno, mild hybrid.

La nuova CLA offre di più ai clienti in ogni dimensione: maggiore spazio, eleganza, comfort, intelligenza ed efficienza rispetto al modello precedente. Prima vettura ad adottare il Sistema Operativo Mercedes-Benz (MB.OS) sviluppato internamente, è l'auto più intelligente che Mercedes-Benz abbia mai realizzato, il primo modello di una famiglia di veicoli completamente nuova. Si tratta di un supercomputer collegato al Mercedes-Benz Intelligent Cloud. Ciò consente di aggiornare regolarmente le funzioni più importanti del veicolo, inclusi per la prima volta i sistemi di assistenza alla guida. In questo modo CLA rimarrà aggiornata e attuale negli anni a venire.

Il debutto avviene con la versione completamente elettrica, con un'impronta ridotta del 40% sull'intera catena del valore rispetto al modello precedente non elettrifica-

to. Le prime ad arrivare sul mercato sono la CLA 250+ e la CLA 350 4MATIC. Con un'autonomia fino a 792 chilometri WLTP³, la CLA 250+ da 200 kW offre un ampio raggio nella sua categoria. La CLA 350 4MATIC da 260 kW si posiziona come versione prestazionale all'estremità superiore della gamma. L'architettura elettrica a 800 volt, in combinazione con la nuova generazione di batterie (variante top agli ioni di litio con un contenuto di energia utilizzabile di 85 kWh), rende i tempi di ricarica molto vicini a quelli di un tradizionale rifornimento di carburante: La 250+ può essere ricaricata fino a 325 chilometri in dieci minuti, per la 350 4MATIC è possibile effettuare una ricarica rapida in corrente continua fino a 320 kW. Entrambe sono abbinate al cambio a due rapporti. Verso la fine dell'anno seguirà un moderno ibrido (motore termico sovralimentato da

1,5 litri) con tre livelli di potenza, anche con trazione integrale 4MATIC.

Insieme a MB.OS debutta anche la quarta generazione di MBUX, il primo sistema di infotainment per auto a integrare l'intelligenza artificiale di Microsoft e Google (anche per la navigazione, con Maps) e personalizzabile dal Superscreen alimentato da chip all'avanguardia ad alte prestazioni e dalla grafica real time del Unity Game Engine. oppure con l'ormai irrinunciabile comando vocale "Hey Mercedes".

Infine ecco MB.DRIVE, che controlla i numerosi dispositivi di sicurezza e assistenza alla guida che la CLA offre di serie. Fra le novità della nuova CLA il Lane Change Assist, che facilita il cambio di corsia con un semplice clic sulla leva dell'indicatore di direzione. I sistemi di assistenza alla sicurezza possono prevenire una moltitudine di casistiche d'incidente.

APRE ATELIER ALPINE A290

lounge nel cuore di Milano

È stato inaugurato il 18 marzo scorso l'Atelier Alpine A290 Lounge, nella zona più moderna e dinamica della città, alla presenza di Raffaele Fusilli, A.D. di Renault Group Italia e Antonino Labate, VP Sales Marketing & Customer Experience del brand Alpine. Molto più di un semplice Showroom, l'Atelier Alpine A290 Lounge offre ai clienti la possibilità di immergersi nel mondo Alpine grazie a un ambiente caratterizzato da eleganza, raffinatezza, leggerezza e dinamicità con un tocco di Savoir-Faire francese. La nuova city car sportiva A290, che inaugura il Dream Garage 100% elettrico, sarà esposta nel nuovo spazio che ne valorizzerà le linee e i colori. Un'area Lounge sarà poi dedicata a chi vuole vivere un'esperienza di brand

conviviale, condividendo con gli altri le proprie passioni. Un ambiente raffinato e dal carattere sportivo situato in una zona tra le più moderne di questa città che fa della velocità e dello stile una filosofia di vita.



STEPHAN WINKELMANN

riceve da UIGA la Tartaruga d'argento

“La Tartaruga, l'animale più lento, portafortuna del pilota più esplosivo, Tazio Nuvolari, a Stephan Winkelmann, Presidente e Ceo Lamborghini. Visionario e autentico ambasciatore del lusso e della performance, Stephan Winkelmann ha scritto alcune delle pagine più entusiasmanti nella storia di Lamborghini. Questo riconoscimento celebra non solo il manager di talento, ma anche l'uomo che ha reso Lamborghini un'icona contemporanea, destinata a lasciare il segno nella storia dell'automobilismo”. Queste le motivazioni alla consegna del Premio UIGA (Unione Italiana Giornalisti Automotive) al CEO Lamborghini.

Il 2024 si è chiuso con un successo straordinario per Lamborghini, che ha registrato risultati finanziari e commerciali da record. Per la prima volta nella sua storia, la casa di Sant'Agata Bolognese ha superato il traguardo dei 3 miliardi di euro di fatturato, crescendo del 16,2% rispetto all'anno precedente. Anche il margine operativo ha segnato un aumento del 15,5%, raggiungendo gli 835 milioni di euro. Il numero di vetture consegnate ha toccato quota 10.687 unità (+5,7%), nonostante il settore delle auto di lusso abbia subito un calo del 10%.



Bergamo Historic Gran Prix
CIRCUITO DELLE MURA
DOMENICA 25 MAGGIO 2025

Sponsors: GBE, CHIESA IMPIANTI, SORVEGLIANZA ITALIANA, helvetia, CALBER MOTUL, [VITALI], EcoRetras, PANZERI INDUSTRIA CHIMICA, LENA, GARIBOLDI, ABDE, OldCar 24, SARHOLS, kefri, LA RIPA, FIDEURAM, SOLARFAST, LOZZA AUTOMOTIVE, LUZZAGO, Bernaldi, Giallo Corsa, FOTO TAPPETTERIA, Regione Lombardia Sport, L'ECO DI BERGAMO, M.T. STYLE TV, Planet W, Oriocenter.

www.bergamohistoricgranprix.com

L'ALFA ROMEO GTA è la preferita dei lettori di motor Klassik

Quasi 60 anni dopo il suo primo successo in pista, l'Alfa Romeo GTA celebra un'altra vittoria: la coupé iconica, che ad aprile 1965 tagliò per prima il traguardo alla "1000 Chilometri di Monza", è tra i vincitori del "Motor Klassik Awards 2025". I lettori della rinomata rivista di auto d'epoca tedesca, l'hanno scelta per la categoria "Classici Italiani" del concorso. Famosa per la sua carrozzeria in lega leggera, la GTA ha ricevuto il 37,6% dei voti. Nella seconda metà degli anni '60, l'Alfa Romeo GTA dominava la classe 1,6 litri nelle gare turismo. Il pilota ufficiale Andrea de Adamich (Italia) vinse il Campionato Europeo nel 1966 e 1967, mentre Spartaco Dini (Italia) conquistò il titolo nel 1969. Alfa Romeo vinse anche il titolo costruttori in quegli anni.



I MODELLI STORICI BMW sbarcano in rete

Dopo quelli di BMW Motorrad e Mini, ora l'elenco completo dei modelli storici BMW a quattro ruote è consultabile sul sito istituzionale del Marchio bavarese. Sono disponibili 424 modelli BMW. La gamma di prodotti BMW comprende tutti i veicoli di serie dal modello BMW 3/15 HP alla BMW Serie 3 (E46), inclusa la BMW Z4 (E85/E86), comprendendo un arco temporale di 80 anni. Per ogni modello testi brevi e informativi su produzione, varianti di carrozzeria e motori. Questi sono arricchiti con immagini attuali della collezione BMW Group Classic e dell'archivio multimediale storico BMW, per un totale di 524 immagini.

www.bmwgroup-classic.com/en/history/historic-modeloverview-bmw.html



TRIUMPH lancia le sue prime enduro



Triumph Motorcycles presenta TF 250-E e TF 450-E, i primi due modelli della gamma da enduro sviluppati per eccellere nelle competizioni e su qualsiasi tipologia di terreno. Entrambi i modelli condividono un esclusivo telaio a trave centrale in alluminio leggero, progettato per garantire agilità e la massima resistenza. Sono dotati delle più recenti tecnologie off-road e di un pacchetto ergonomico incentrato sul pilota e a uno stile di ispirazione racing. Le grafiche distintive in Triumph Performance Yellow e l'illuminazione LED integrata conferiscono a questi due modelli un look audace e aggressivo. Il motore monocilindrico della TF 450-E raffreddato a liquido eroga una potenza e una coppia impressionanti. Il nuovissimo motore enduro Triumph da 250cc è il più potente della categoria di riferimento e offre una potenza reattiva e un carattere deciso. Le forcelle KYB completamente regolabili presentano molle elicoidali da 48mm e la sospensione posteriore regolabile a 3 vie. Tra le componenti più pregiate di serie c'è l'impianto frenante Galfer con pinze Brembo.

FERRARI Purosangue Novitec esteso, più cattiva con gli scarichi in oro

Dopo le stupefacenti versioni widebody N-Largo per Ferrari, Lamborghini e McLaren, Novitec, azienda tedesca leader nella preparazione e nel tuning di vetture ad altissime prestazioni, presenta ora "Esteso", esclusivamente dedicato al SUV Ferrari Purosangue, conferendole un aspetto davvero unico, regalandole una larghezza maggiorata di 6 cm (2090 mm totali). All'anteriore, i tre spoiler, implementano l'aggressività ma soprattutto migliorano la deportanza. Inoltre, le minigonne laterali, aumentano l'impressione visiva di maggior aderenza alla strada, grazie ovviamente anche all'assetto sportivo abbassato di 25 mm. A questi si possono poi aggiungere ulteriori appendici che migliorano la dinamica del mezzo. I componenti sono disponibili in carbonio con finitura lucida oppure con finitura in plastica colore carrozzeria o a contrasto. Esclusivi i cerchi "king size" 12Jx23" dietro, 9Jx22 davanti. Infine, grazie a nuovi catalizzatori (con terminali di scarico in acciaio inossidabile Iconel usato in F1 ottenibili in 4 diversi disegni e, a richiesta, placcatura in oro), il motore V12 6,5 litri della Purosangue, sprigiona 30 CV in più, per 755 totali.



AL MUSEO ENZO FERRARI di Modena fino al prossimo febbraio la mostra "Supercars"



Il 18 febbraio, in occasione del compleanno del Fondatore, il Museo Enzo Ferrari di Modena ha inaugurato la mostra "Supercars". La mostra offre un percorso interattivo alla scoperta delle più iconiche ed esclusive vetture Ferrari, con accesso all'Archivio del Cavallino Rampante digitalizzato. I visitatori possono esplorare circa 2000 pezzi tra fotografie, video, disegni e documenti. L'esposizione include cinque isole digitali dedicate a modelli indimenticabili della storia Ferrari: GTO, F40, F50, Enzo e LaFerrari. La nuova Supercar F80, lanciata a ottobre 2024, sarà presentata con un racconto dinamico. La mostra sarà visitabile fino al 16 febbraio 2026.

LA CULTURA MOTORISTICA GIAPPONESE al museo Toyota di Aichi

Il Toyota Automobile Museum ospiterà il 35° Classic Car Festival domenica 20 aprile presso l'Expo 2005 Aichi Commemorative Park a Nagakute, Aichi. L'evento celebra la cultura automobilistica con una parata su strada di circa 120 auto d'epoca da Giappone, Stati Uniti ed Europa, guidata da una Toyota 2000GT Roadster, coprirà 14 km dal museo al parco. Ci saranno anche una mostra speciale, corse dimostrative e sessioni fotografiche.

Il tema della mostra è "L'evoluzione della cultura automobilistica giapponese", con veicoli di diverse case automobilistiche giapponesi. L'evento promuove la storia delle auto d'epoca, avvicinando il pubblico alla cultura automobilistica come accade per sport e arte. Quest'anno il festival è anticipato ad aprile per celebrare il 20° anniversario dell'Aichi Expo.



LE BMW ART CAR HANNO 50 ANNI: un tour mondiale per celebrare le “sculture viaggianti”



Le BMW Art Car sono ormai note per la loro unicità e iconicità, vere e proprie opere d'arte su quattro ruote realizzate da alcuni dei più importanti artisti contemporanei al mondo. Nel 2025 l'originale iniziativa che trasforma i modelli della Casa della Doppia Elica in tele bianche disponibili ad artisti - selezionati da giurie composte da direttori di musei internazionali e membri del BMW Design Group - affascinati dalle automobili, trasformando queste in veri e propri "parchi giochi" di arte, design, tecnologia, innovazione, sport motoristici e ingegneria, compie 50 anni. In 10 lustri state 20 le cosiddette "sculture viaggianti" che hanno incarnato l'essenza dell'impegno culturale globale di

BMW: dalla 3.0 CSL del 1975 di Alexander Calder alla BMW M Hybrid V8 del 2024 di Julie Mehretu, passando dalla 320 Gr.5 del 1977 di Roy Lichtenstein, la M1 Gr.1 del 1979 di Andy Warhol, la 535i del 1990 di Matazo Kayama, la M3 GTR del 1992 di Sandro Chia, solo per citarne alcune.

Per festeggiare questo mezzo secolo, il Marchio di Monaco lancia la BMW Art Car World Tour, serie di eventi ed esposizioni che abbraccia i cinque continenti con iniziative molto variegate. Sono interessate tutte le vetture, da Johannesburg (fino ad aprile) a Istanbul (in settembre) passando per Vienna, Hong Kong, Shanghai, Dubai, Zurigo, Taipei fino alla grande mostra al Museo

BMW di Monaco dal 16 giugno al 1 gennaio 2026. Il tutto presso gallerie d'arte, musei, perfino al Salone dell'Auto di Shanghai.

Oltre agli appuntamenti sarà realizzato anche la terza edizione del libro "BMW Art Cars", con interviste agli artisti e saggi su ciascuna vettura, una collezione di capi d'abbigliamento in collaborazione con Puma (che segue quelle del passato con Alexander Calder e Roy Lichtenstein) e due modellini della Hybrid V8 di Julie Mehretu, uno in scala 1:18 già disponibile nei BMW Lifestyle Shop, uno 1:43 che sarà disponibile durante l'anno.

www.bmw.com/en/design/history-of-the-bmw-art-cars

C/ART. L'arte di giocare con l'automobile

Fino al 18 maggio, nella Project Room del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, una mostra intitolata "C/ART - L'Arte di giocare con l'automobile", trasforma l'automobile giocattolo, da sempre ricca di fascino e protagonista dei sogni dei piccini e poi della passione dei grandi tanto quanto le loro versioni "reali", in oggetto in grado di contaminare l'arte e diventarne interessante aspetto da riscoprire e studiare. Della mostra al MauTo se n'è occupato l'artista polacco Robert Kuśmirowski, autore dell'installazione fulcro dell'esposizione curata da Guido Costa e Davide Lorenzone, composta da un'accurata selezione di 200 modellini di tutti i tipi e formati provenienti da collezioni private e musei italiani, in un percorso ricco di suggestioni e spunti che si dipana come una metamorfosi: dal caos originario dell'idea e dell'ardore che caratterizzano l'inizio di una passione, all'ordine maniacale, quasi ossessivo, di una collezione ricca e completa. Fra gli altri pezzi in mostra, la Lucciola di Piero Patria, automobilina mossa da un motore elettrico prodotta a Torino tra il '48 e il '49.

www.museoauto.com



LE FONTI DEL CLITUNNO, tappa per il corpo e lo spirito lungo la Via Flaminia

Lo specchio d'acqua cantato da Plinio il Vecchio e Virgilio, da millenni rigenera i viandanti lungo la famosa strada consolare, stupenda ancora oggi da percorrere a bordo di un'auto o una moto classiche.

Il Parco delle Fonti del Clitunno.



Il nucleo storico di Trevi, uno dei Borghi più Belli d'Italia, fa da sfondo al passaggio della carovana della Coppa della Perugina 2024, organizzata dal CAMEP di Perugia.

L'Umbria, il "Cuore Verde d'Italia", è una delle regioni che più si prestano a una gita in auto classica: dolci declivi, strade poco trafficate lontane dal caos delle grandi città, borghi antichissimi, natura rigogliosa, panorami sempre diversi e mozzafiato chilometro dopo chilometro. Percorrendo una delle più suggestive strade consolari romane, che l'Umbria la fende da parte all'altra per collegare Roma con Rimini, la Via Flaminia, nel tratto compreso tra le provincie di Terni e Perugia, tra Spoleto e Foligno, procedendo dalla Capitale verso nord-est, incontriamo una verdeggiante e morbida valle rigata dal fiume Clitunno, la deliziosa Campello, le sue celebri Fonti e il suggestivo borgo di Trevi.

Campello sul Clitunno, gioiello medievale dove edifici di mattoni senza tempo si confondono in specchi d'acqua cristallina, trasuda contaminazioni Etrusche, Romane e poi la dominazione della Chiesa e del Ducato di Spoleto. Nella parte superiore dell'abitato, Campello Alto, ci si può inerpicare sulle stradine del borgo fortificato fino al Castello del XI Secolo; a Campello Basso si trova invece la meta principale del nostro tour.

Nelle Fonti del Clitunno, contornate da un parco di 10.000 m², il verde abbagliante - o le mille sfumature di rosso autunnale - dei salici e dei pioppi silvestrini, si riflette in un'acqua limpidissima, pura e feconda per le stupende creature che le abitano: cigni, anatre, oche, folaghe e tanti altri animali acquatici, soprattutto uccelli.

Alle stupende piscine naturali che le com-

pongono, l'acqua giunge dalle "polle sorgive", fenditure nelle rocce che ne compongono il greto, a un ritmo di 1500 litri d'acqua al secondo.

Quasi 2 millenni fa le acque del Clitunno erano tanto generose da confluire prima nel Topino, poi nel Chiascio e infine nel Tevere per giungere a Roma, perfino navigandole ma, in seguito al violento terremoto del 440 d.C., molte vene scomparirono e questo non fu più possibile, relegando le acque al con-

***"... la freschezza della
scena riversa il suo
refrigerio nel tuo cuore,
e per un istante
lo purifica dalla polvere"***

Childe Harold's Pilgrimage,
Lord Byron

sumo locale.

Proprio qui, i Romani veneravano Dio Giove Clitumno, personificazione delle acque del fiume che abitava le profondità delle polle. A testimonianza di ciò, a 1,5 km dalle fonti si erge il Tempietto del Clitunno, realizzato nella fase crepuscolare dell'Impero e dell'inizio del Cristianesimo, per questo consacrato a San Salvatore.

La fama delle Fonti rimase costante nei millenni grazie ai componenti di Pli-

nio Il Giovane, Virgilio, Byron e Carducci. L'attuale forma di *hortus conclusus*, le è stata conferita dal Conte Paolo Campello della Spina a metà '800, con l'intenzione di preservare quello che già all'epoca risultava come uno degli angoli più incantati d'Italia.

Oggi il biglietto d'ingresso costa 3 euro e dura tutto il giorno (si può uscire e rientrare dalla zona delimitata), gli over 65 e i membri di gruppi di almeno 15 persone pagano 2 euro, i bambini sotto i 10 anni entrano gratis. Lungo la Via Flaminia un ampio e ben segnalato parcheggio può ospitare la vostra vettura per un'ora o poco più: è sufficiente per ritemperare corpo e spirito visitando il Parco.

Poi su per la panoramissima - e guidatissima! - SP 425 che parte dall'incrocio sulla Flaminia (all'altezza della Farmacia e della Banca di Credito Cooperativo) fino al parcheggio di piazza Garibaldi: da qui ci si può immergere a piedi nella meraviglia del centro storico di Trevi, inserito nel circuito dei Borghi più Belli d'Italia: offre al visitatore scrigni di straordinaria bellezza quali la Chiesa e il Complesso Museale di San Francesco, la Chiesa delle Lacrime dove è conservata una Madonna col Bambino del Perugino, la Pinacoteca che invece ne ospita una di simil soggetto ma realizzata dal Pinturicchio e la rinascimentale piazza Del Comune. Importante è anche la sua produzione di olio d'oliva, che ne fa una delle capitali mondiali del pregiato alimento.

In zona anche Pissignano col suo castello e il rinomato Mercato dell'antiquariato.

LE GUIDE ASI

€ 18 cad.

Audi TT - Fiat Barchetta - Lancia Fulvia Coupé - Porsche 924



NUOVA COLLANA

M. Comoglio - L.Marconetti

Nasce finalmente, a grandissima richiesta, questa nuova collana che raccoglie l'eredità spirituale delle storiche Miniguide, in una versione riveduta e ampliata e con una veste grafica tutta nuova. Questi volumi celebrano l'eccellenza dell'automobilismo storico e ci consente di rivivere la storia di modelli che hanno segnato l'evoluzione della tecnica, del design e della cultura dell'automobile. Una risorsa preziosa per chiunque desideri avvicinarsi al mondo del collezionismo e del restauro: sia che si tratti

di un appassionato che sogna di riportare in vita una vettura storica, sia che si tratti di un collezionista esperto, queste guide rapide ed essenziali offrono gli strumenti per comprendere a fondo le peculiarità e le specificità che fanno di ogni modello un oggetto di culto grazie a una veloce analisi del modello ed a consigli pratici per una buona manutenzione.

A questi primi quattro volumetti ne verranno aggiunti altri periodicamente.

64 pagine, formato 14,8 x 21, broccura, immagini a colori, testi in italiano - **Codici 259 - 260 - 261 - 262**

LANCIA INNOVAZIONE COMUNICAZIONE 1906-1976

€ 48

Roberto Carlorosi

Questa pubblicazione non è, e non vuole essere, la storia della Lancia (autorevoli testi la raccontano già in maniera esaustiva), ma una narrazione che segue il collegamento tra le evoluzioni tracciate da Vincenzo Lancia e le scelte di marketing e comunicazione che tuttora caratterizzano il marchio. Le numerose innovazioni tecniche si sono rivelate come profezie, all'epoca impensabili, per il mondo automobilistico: cultura, raffinatezza, stile sono gli elementi che hanno contribuito a farne un "modus vivendi" oltre ogni tecnica e stilema. Lancia ha rappresentato un'originalità elegante, riservata e mai banale, spesso in anticipo sui tempi e senza allinearsi ai gusti consolidati.

E la comunicazione pubblicitaria andava di pari passo: non occupava le pagine dei giornali, come d'uso tra le altre Case, ma le auto stesse, stando al di fuori dei canoni, erano elementi catalizzatori di attenzione e generatori di comunicazione.

240 pagine, formato 24x33, copertina cartonata, centinaia di foto in b/n e a colori, testi in italiano

Codice 257



NOVITÀ



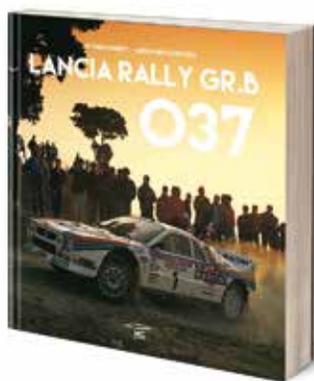
NUVOLARI, LUI

€ 58

Cesare De Agostini

A più di settant'anni dalla scomparsa, Tazio Nuvolari è più che mai una leggenda, un simbolo di talento, coraggio e tenacia, amato e ricordato come il più grande talento dell'epoca d'oro dell'automobilismo sportivo. Storia, aneddoti, testimonianze, sfaccettature inedite: l'uomo, il pilota, le sue macchine, con l'apporto di una ricchissima iconografia – spesso inedita – proveniente da collezioni di tutto il mondo. Particolare rilievo viene dato alla sezione tecnica, dedicata alle moto e alle auto pilotate da Tazio, mostri da dominare, concepiti e costruiti negli anni d'oro della creatività meccanica, veri capolavori di tecnologia.

208 pagine, formato 30x30, copertina cartonata con sovracoperta, centinaia di foto in b/n e a colori, testi in italiano e inglese - **Codice 258**



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 - **Codice 248**

ASI BOOKSHOP - Catalogo completo

Codice	Titolo	Prezzo	Codice	Titolo	Prezzo
259	LE GUIDE ASI - AUDI TT	€ 18	045	ERMINI	€ 33
260	LE GUIDE ASI - FIAT BARCHETTA	€ 18	101	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17
261	LE GUIDE ASI - LANCIA FULVIA	€ 18	076	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21
262	LE GUIDE ASI - PORSCHE 924 - 944	€ 18	225	FIAT 500 - (nuova edizione)	€ 40
257	LANCIA INNOVAZIONE COMUNICAZIONE 1906-1976	€ 48	114	FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40
258	NUVOLARI, LUI	€ 58	235	FIAT RITMO - La Rivoluzionaria	€ 40
004	VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12	094	FIVA - THE FIRST 50 YEARS	€ 29
048	SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17	046	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17
075	STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21	250	GIORGIO PIANTA Una vita per le corse	€ 29
098	CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27	220	GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera	€ 55
091	IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21	051	GRAN PREMIO DI BARI	€ 16
104	TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22	116	IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24
C01	"I Grandi Carrozzi" 6 VOLUMI	€ 99	227	IL PREZZO DELLA VELOCITA'	€ 20
071	RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33	233	IL PRIVATO	€ 20
050	Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24	042	IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20
111	LOUIS CHIRON	€ 41	108	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40
C02	"I piloti di Rino Rao" 3 VOLUMI	€ 79	252	L'AUTO STORICA DAL CUORE ALLA PELLE	€ 38
069	FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27	059	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24
058	FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22	083	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21
088	FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27	066	LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27
087	MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27	103	LA COPPA VINCI	€ 21
099	MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27	238	LA MOTO MAS	€ 38
C03	Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99	248	LANCIA RALLY GR. B 037	€ 95
243	ABARTH SIMCA 1600 FIAT ABARTH OT 1600	€ 40	228	LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI	€ 21
251	ABARTH SIMCA 2000 / FIAT ABARTH 2000	€ 49	095	LA PIÙ VELOCE	€ 21
230	FIAT ABARTH OT 1300	€ 30	034	LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6
C04	Combo MOTORI ABARTH BIALBERO 4 cilindri	€ 99	229	LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA	€ 24
113	Lancia Delta Gr. A Vol 1	€ 49	232	LA STRADA DEI MUSEI	€ 30
118	Lancia Delta Gr. A Vol 2	€ 45	041	LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33
R221	Lancia Delta Gr. A raccoglitore (vuoto)	€ 15	054	LE NOSTRE INDIAN	€ 27
221	LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA	€ 109	236	LMX Sirex - Sportiva d'autore	€ 42
096	MARTIN'S CARS	€ 23	085	NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19
102	MARTIN'S BIKES	€ 25	035	NEFTALI OLLEARO	€ 19
C05	Paolo Martin: pensieri in tre dimensioni	€ 39	253	NUVOLARI IN SELLA	€ 68
223	CANI NERI CANDIDE GARDENIE	€ 15	078	PATRIARCA, un nome, un'epoca, una storia	€ 21
234	LA RUOTA DEL DIAVOLO	€ 18	106	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25
242	LASSÙ CON LE AQUILE	€ 18	043	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26
C06	La saga del Conte Rebus	€ 39	226	PORTFOLIO MICHELOTTI	€ 48
231	1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA	€ 28	092	POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI	€ 33
109	500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 23	044	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35
255	7 VITE COME I GATTI	€ 49	074	QUEL 24 MAGGIO	€ 10
100	ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33	222	ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni	€ 34
244	ALFA ROMEO 155 - 156	€ 54	008	SEMPLICEMENTE UOMO, UMBERTO MASETTI	€ 8
110	ALFA ROMEO GTA	€ 23	081	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21
249	AUTO E DISEGNO PASSIONE E DESTINO	€ 46	105	THE BERTONE COLLECTION	€ 70
068	AUTOMOBILE MARINO	€ 17	117	TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd	€ 39
090	AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO Ed.2023	€ 30	082	TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE DI ROMAGNA	€ 19
084	BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22	245	TROFEI A112 Abarth 70 HP - Fiat Uno - Fiat Cinquecento	€ 40
047	BMW R90S	€ 17	241	UNO PER TANTI - VALERIO RIVA	€ 48
073	CARLO UBBIALI	€ 20	039	VEICOLI STORICI	€ 17
224	C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI	€ 60	077	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29
256	CHITI 100	€ 55	246	VITA DI UN GATTOPARDO DA CORSA	€ 35
070	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19	240	VOLANTI&TORNANTI	€ 26
063	COPPA DELLA PERUGINA	€ 21	072	WOOLER	€ 18
057	CORSE RUVIDE	€ 21	032	ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25
055	DONNE DA FORMULA UNO	€ 21			
097	ERMANNO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15			

Per ordinare i vari volumi, qui sopra vi è l'elenco completo con i relativi codici da inserire nel modulo d'ordine insieme al quantitativo ed al prezzo, alla pagina 100

CASCO e ROSSETTO



La protagonista del nostro servizio è un esemplare I serie del 1966 in livrea Verde Ostenda con cerchi avorio. La foto è stata scattata accanto alla Cappella Mandina di Grugliasco, classico edificio di culto di campagna: in stile barocco, risale al XVII secolo. Qui molti carrozzieri che avevano gli stabilimenti in zona - fra gli altri Vignale, Pinfarina, Bertone - , facevano le foto ai loro modelli appena realizzati.

LANCIA *Gamma*



REALIZZATA PER I GIOVANI RAMPOLLI E PER LE SIGNORE DELLE BORGHESIE EUROPEE,

CON LA SUA LINEA COMPATTA E MODERNA,
LA MECCANICA SEMPLICE E AFFIDABILE E LA PROVERBIALE
TENUTA DI STRADA DELLA TRAZIONE ANTERIORE,
LA FULVIA COUPÉ AVREBBE RIAPERTO ALLA LANCIA
LA SCALATA VERSO L'OLIMPO DELLE COMPETIZIONI.

di Luca Marconetti

Leggenda narra che, tra i corridoi della Lancia a inizio anni '60, ci sia un po' di agitazione, creata non tanto dalla necessità di mantenere alto il blasone proponendo modelli dalla classe, dall'eleganza e dalle qualità eccezionali - quello, d'altronde, è pane quotidiano fra i corridoi di Borgo San Paolo all'epoca - bensì perché le mogli dei dirigenti e quelle dei clienti più affezionati, chiedono a gran voce una vettura ad esse dedicata, che la Flavia coupé è diventata troppo impegnativa, e non parliamo delle grosse Flaminia. Ci vuole qualcosa di più compatto, dinamico, dall'aspetto "elegantemente sportivo" e da produrre in grande serie, non col contagocce e da carrozzieri esterni come le Appia Pininfarina e Zagato.

Gli uomini Lancia torneranno a dormire sonni più tranquilli con lo sviluppo della Fulvia, la nuova berlina per l'agguerrito segmento delle 1100/1300, quando si decide che questa avrà una sua emanazione più mondana e dedicata al *divertissement*, più leggera, più pic-

cola, più brillante e ricercata della normale quattro porte. Ecco perché, per inquadrare la vicenda storica e il contesto tecnico dai quali nasce la Fulvia Coupé, è necessario fare accenno alla Berlina dalla quale deriva, anticipatrice della protagonista del nostro servizio di due anni.

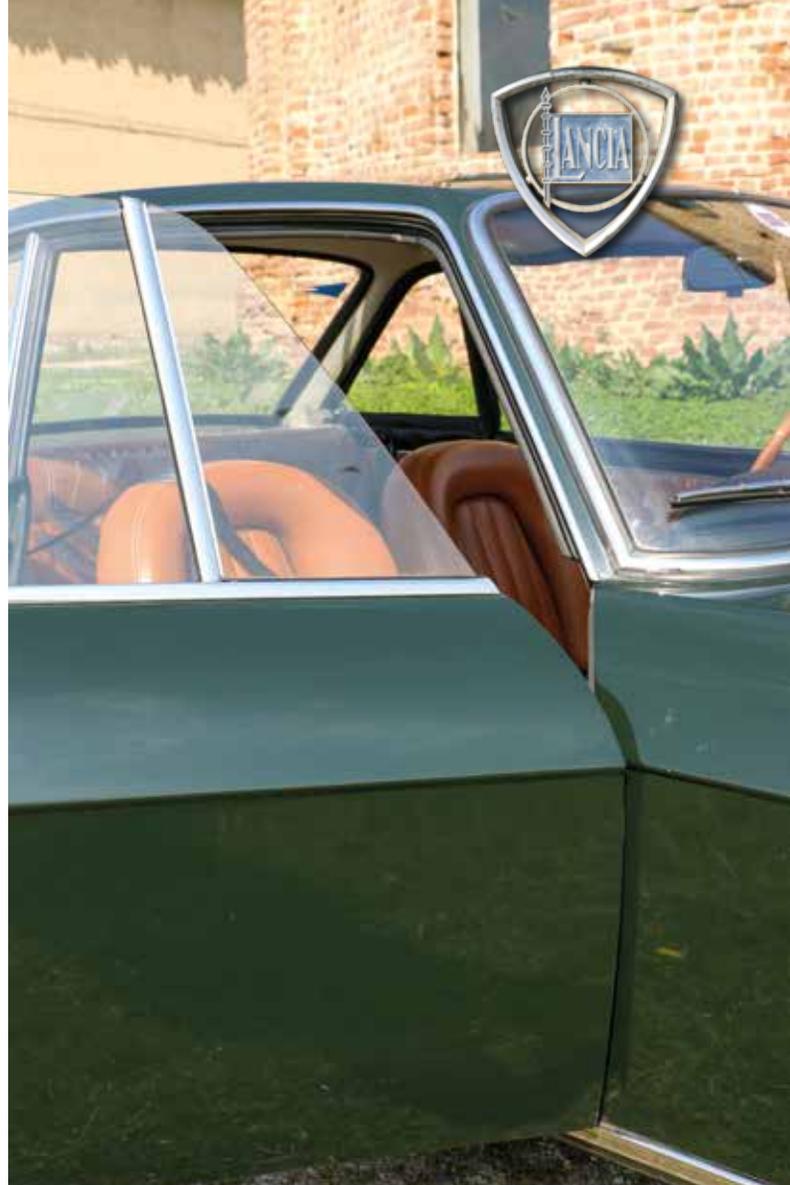
L'EREDE DELLA APPIA E IL "QUATTROVÙ" STRETTO

È il 1960 e nel definire l'erede dell'Appia, si parte da questa per sperimentare soluzioni più o meno avanzate: per esempio, si modifica il motore del modello Sport per capire se può essere valido ma viene presto scartato per impossibilità di successivi sviluppi. Tuttavia, esclusa l'ipotesi di un boxer come quello della grande Flavia da poco sul mercato, si decide di proseguire con l'architettura 4 cilindri a V "stretto" e si usa l'unità di origine Appia per studiarne l'inclinazione giusta e il corretto posizionamento per garantire alimentazione, lubrificazione e raffreddamento idonei.

Alla fine, il team composto da storici e validissimi tecnici Lancia quali Ettore Zaccone Mina, Battista Falchetto e Antonio Fessia, opta per un motore con cilindri disposti sfalsati su una superficie quadrangolare con distribuzione a due alberi in testa collocato inclinato di almeno 40° (saranno poi 45° a sinistra). Le altre caratteristiche sono: cilindrata di 1091 cm³, 58,8 CV di potenza, tre supporti di banco, albero motore corto, testata, coppa olio e scatola dell'albero motore (cosiddetta "bati") in lega leggera, cilindri



La linea compatta ma dall'aspetto sofisticato e prestigioso, è favorita dalla linea di cintura bassa che esalta l'ampia superficie vetrata garantita dal padiglione "a torretta".



La plancia con volante e frontalino in vero legno mogano ha accessori quali accendisigari e cassetto porta guanti con serratura. Il mozzo ha due cerchi concentrici: l'esterno per l'avvisatore acustico, l'interno per il lampeggio diurno. Cielo e coprimontanti sono in ViPla avorio liscia. La selleria e i pannelli sono rivestiti in questo caso in vinilpelle TVE color cuoio ma a richiesta possono essere in panno Lancia o pelle naturale. Raffinata la fattura con cuciture a doppio punto senza cadenini. A terra, la gomma rigata, più consona alla vocazione sportiva del modello. La moquette è a richiesta. Il vetro non ha la cornice e il deflettore è fisso solo sulla Rallye 1,3 S sarà apribile. Commovente il cellophane intonso su pannelli, porta e divano posteriore.

in una raffinata ghisa sferoidale prodotta nelle fonderie Lancia di Bolzano, collettori d'aspirazione in alluminio e di scarico in ghisa. Il tutto sarebbe stato abbinato alla trazione anteriore, come sulla Flavia, su un telaio ausiliario da supporto anche al cambio e all'avantreno (differenziale, sospensioni, ammortizzatori, freni). La linea della berlina risulta moderna, nei suoi volumi squadrati e tagliati di netto ma mai osata o caratterizzata da inutili barocchismi. Elemento maggiormente distintivo è il frontale, con la mascherina a trapezio rovesciato, inserito in una calandra bordata da un profilo cromato e contornato dai 4 proiettori.

CASTAGNERO E "L'AUTO PER LA SIGNORA"

È proprio da questo elemento caratterizzante, che ha reso la Fulvia Berlina diversa dalle sue antenate e originale nel panorama delle concorrenti, che partirà Piero Castagnero per realizzare la Coupé, ripresentandolo in chiave più sportiveggiante e dinamica e raccogliendogli attorno l'intera linea della vettura. Ma non è tutto: Castagnero - padre stilistico, oltre che delle Fulvia già di Appia III serie e poi di Beta Coupé e HPE, classe 1922, a Borgo San Paolo dal 1955 dopo un decennio all'Ufficio Tecnico Carrozzerie Fiat, uomo Lancia nello spirito e nel portamento, sempre composto ed elegante - non

farà mistero, per interpretare lo stile essenziale e compatto che vediamo sul modello, di essersi lasciato ispirare dai motoscafi Riva, soprattutto nei cofani lisci e piatti, nel profilo di coda trapezoidale e incassato nella parte inferiore e nel padiglione "a torretta".

La linea della Coupé quindi, pur mantenendo le classiche caratteristiche Lancia quali eleganza, raffinatezza e sobria distinzione, si discosta da quella della berlina per i suoi modernità e dinamismo, fondamentalmente nati dalla commistione, perfettamente riuscita alla matita di Castagnero, di due mondi a prima vista opposti: le corse e l'universo femminile. L'auto infatti, oltre che risultare la classica variante sportiva, all'epoca pressoché indispensabile per qualsiasi berlina di produzione italiana, presenta contenuti e rifiniture pregiate che donano eleganza e personalizzazioni proprio come piace alle signore, specialmente quelle della buona borghesia, desiderose di distinguersi anche alla guida, alla quale sono sempre più avvezze e appassionate ma senza voler eccedere.

Il prototipo definitivo della Fulvia Coupé - questa, molto semplicemente, la denominazione commerciale intanto scelta - verrà completato a fine 1963 e avrà bisogno di poche modifiche per andare in produzione, così come gli interni, pressoché aderenti alla prima proposta.



LANCIA GINEVRINO PER LA “LEVA LUNGA”

Ma la Fulvia Coupé, più della Berlina, non sarà certo limitata al solo ambito nazionale, poiché presenta doti capaci di intercettare un'ampia clientela in tutta Europa, più giovane e dinamica rispetto a quella tradizionale della Casa torinese anzi, che si avvicina a Lancia proprio grazie a questo modello nuovo e sicuramente più sbarazzino, rispetto alle sorelle maggiori e alla vecchia Appia.

Il contesto giusto è quindi il più mondano dei Saloni dell'Automobile, quello di Ginevra, dove sarà la vedette dell'edizione 1965.

Rispetto alla Berlina 2C del 1964 dalla quale la Fulvia Coupé deriva - a sua volta una profonda revisione di quella del '63, inedita nella monoscocca, nel telaietto ausiliario, nel motore, nel cambio, nella frizione - , il passo si accorcia

da 2480 a 2330 mm mentre il peso in ordine di marcia è contenuto in 950 kg, elementi che, abbinati a un motore identico a quello della 2C ma di maggior cubatura - 1216 cm³, alesaggio e corsa 76x67 mm - e potenza incrementata a 80 CV a 6000

giri/min grazie all'utilizzo di due carburatori doppio corpo Solex C32 PPIH/PHH 1 (motore Tipo 818.130), permettono alla nuova sportiva una velocità massima di 160 km/h e un comportamento brillante ma sempre sicuro e stabile grazie alla trazione anteriore.

Il cambio a 4 marce ha rapporti ravvicinati rispetto alla Berlina 2C e il radiatore dell'acqua è montato più in basso, le ruote sono con cerchi 4,5Jx14 e gomme 145-SR 14.

L'interno, pur riprendendo l'impostazione della Berlina (della quale mantiene i cablaggi), ha finiture di pregio e da vettura di categoria

superiore, come il pannello e il volante in vero legno mogano e i rivestimenti nel proverbialmente pregiato panno Lancia, in robusto TVE (Tessuto Vinilico Elastico, ossia vinilpelle), o, a richiesta, in pelle naturale. Tipica della prima serie sarà la leva del cambio a pavimento, con leveraggio derivato da quello della Flavia Coupé, fortemente incassata sotto la plancia, caratteristica che le varrà il soprannome “Leva Lunga”.

Dietro al volante a due razze si sviluppa un pannello leggermente incassato sotto una palpebra nera con finitura morbida al tatto. La strumentazione si sviluppa “ad arco” attorno al mozzo del volante, con agli estremi tachimetro e contagiri, al centro indicatore

livello carburante, temperatura dell'acqua e manometro olio, sotto una batteria di spie luminose. Alla destra del contagiri, su una mostrina in plastica nera groffata, la pulsantiera, comprendente i due tiranti per le luci e lo spruzzatore parabrezza e tre interruttori, uno disponibili

**Ci vuole qualcosa di più compatto,
dinamico, dall'aspetto “elegantemente”
sportivo e da produrre in grande serie.
La Fulvia avrà la sua emanazione più
mondana e dedicata al *divertissement*.**

uno per la ventilazione abitacolo e uno per attivare i tergicristalli, l'elegante orologio al quarzo e la scritta cromata “Fulvia” in corsivo (o, dove prevista, l'autoradio integrata, come nella protagonista del nostro servizio); sotto il nottolino d'avviamento e l'accendisigari. I sedili, abbinati ai pannelli porta e ai fianchetti al divano posteriore, sono ampi e comodi ma comunque di foggia più sportiva rispetto a quelli della berlina, rifiniti con cuciture a doppio punto senza cadenini. Ben fatto seppur non comodissimo per due adulti, il divano posteriore. Le portiere hanno il deflettore fisso (diventerà apribile

LANCIA Fulvia

La nervatura a diedro che percorre tutta la fiancata rende l'insieme dinamico e moderno, in un gioco di pieni e di vuoti, di linee bombate ma geometriche.

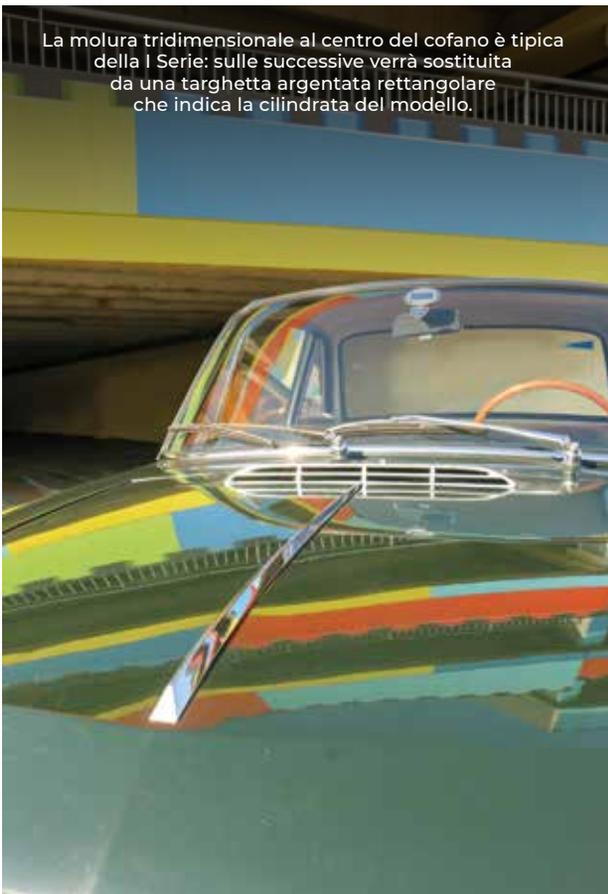
solo nella Rallye 1,3 S). Il pavimento è in gomma rigata ma a pagamento si può avere la moquette bleu, grigia, beige o rossa. il cielo e la cappelleria sono sempre in Vipla liscia avorio o grigio.

Al lancio i clienti possono attingere da una già vasta gamma di 8 colori, i quali diventano ben 21 a partire dal 1968, compresi 9 metallizzati disponibili con sovrapprezzo. Tra il '65 e il '68 i cerchi ruota

possono essere bianchi o avorio, dal '68 anche grigi o in quattro tinte metallizzate abbinare alla carrozzeria.

Gli interni sono ton sur ton o in netto contrasto con l'esterno, a scelta del cliente; il panno Lancia è ordinabile nelle tinte beige, bleu o grigio; il TVE in nero, cuoio o bordeaux; la pelle naturale disponibile nera, bleu, grigia, beige o rossa.

La molura tridimensionale al centro del cofano è tipica della I Serie: sulle successive verrà sostituita da una targhetta argentata rettangolare che indica la cilindrata del modello.



L'esecuzione del frontale della Fulvia Coupé si esprime in una calandra a trapezio rovesciato ripresa dalla Berlina ma in chiave sportiva, sovrastata dal caratteristico cofano "a saponetta".



Per la definizione della linea, il designer consulente Lancia Piero Castagnero, si è lasciato ispirare dai motoscafi Riva, soprattutto nello specchio di "poppa", con il cofano piatto, la codina tronca e incassata, le "pizzicature" verso l'alto dei parafranghi posteriori. I vetri posteriori sono apribili a compasso. Scritte marchio e modello sono entrambe a destra.

Il motore 1216 cm³ che equipaggia la prima Fulvia Coupé: la V tra i cilindri ha un angolo di 12°53'28". Verrà ristretta nei successivi 1,3 e 1,6.

ABBINAMENTI COLORI/INTERNI FULVIA COUPÉ PRIMA SERIE (1965-1970)

[tra parentesi la formula originale e quella Lechler (non presente su alcuni)]

COLORE	INTERNI	RUOTE
Amaranto Montebello (MM 1.346.5689 - 1359)	Panno Lancia Beige o TVE Nero	Bianco
Bianco Saratoga (MM 1.346.1435 IVI 534.040 - 1329)	Panno Lancia Bleu o TVE Nero	Bianco
Bleu Lancia (MM 1.346.7069 - 1332)	Panno Lancia Grigio o TVE Cuoio/TVE Beige/TVE Bordeaux	Grigio
Bleu Mendoza # (MM 1.306.7189 - 1366)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio	Avorio
Giada Bettole (MM 1.346.6632 - 4)	TVE nero	Bianco
Grigio Ascot # (MM 1.346.8004)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio/TVE Bordeaux	Bianco
Grigio Doncaster # (MM 1.346.8129 - 1337)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio/TVE Bordeaux	Avorio
Grigio Tor di Valle (MM 1.346.8138 - 1336)	Panno Lancia Grigio o TVE Bordeaux	Bianco
Grigio Vinovo (MM 1.346.8083 - 1335)	TVE Bordeaux	Bianco
Nero (MM 1.348.9200 - 122)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio	Bianco
Turchese Mereweld # (MM 1.346.7412 - 1340)	TVE cuoio	Avorio
Verde Ostenda (MM 1.346.6200 15)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio	Avorio
Argento Nevada* (DP 847-95991 - 170)	Panno Lancia Blue o TVE nero/TVE Beige	Grigio
Argento Arcoveggio* (DP 847-94009)	TVE Bordeaux	Grigio
Bleu Jamaica* (DP 847-96257 - 63)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio	Bleu Jamaica
Bleu Jamaica Scuro* (GL 94-LAN-203)	Panno Lancia Beige o TVE Cuoio	Bleu Jamaica Scuro
Bronzo Longchamps* (GL 94-LAN-201)	Panno Lancia Beige o TVE Bordeaux	Bianco
Grigio Escoli* (GL 94-LAN-200)	Panno Lancia Beige o TVE Nero	Grigio
Grigio Newmarket* (DP 847-101314)	TVE Bordeaux	Bianco
Rosa Mirabello* (GL 94-LAN-202 DP 847-CF-631 - 83)	TVE Cuoio/TVE Nero	Rosa Mirabello
Rosso La Plata* (GL 94-LAM-204)	Panno Lancia Beige/TVE Nero	Rosso La Plata

Dal 1968

*metallizzati a richiesta con sovrapprezzo, dal 1968

Selleria in pelle a richiesta con sovrapprezzo, colori: nero, marrone, rosso, naturale.

Moquette a richiesta con sovrapprezzo, colori: blu, grigio, beige, rosso.

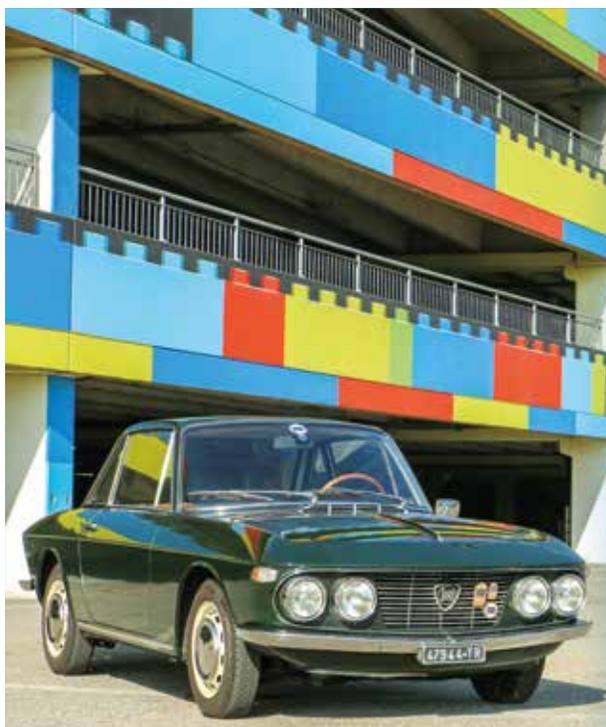
Cielo tetto e cappelliera in ViPla liscia avorio o grigio.

UNO DEI PIÙ GRANDI MURALES IN ITALIA

La riqualificazione di uno scenario urbano passa spesso dalla sua trasformazione in opera d'arte o in oggetto interessato da installazioni e iniziative atte a donargli nuova vita. È quello che è successo nell'anonimo e ormai in stato di degrado, parcheggio multipiano del Centro Commerciale Le Fornaci di Beinasco (TO), il quale ora è ricoperto da un enorme murales, uno dei più grandi in Italia, con i suoi 5.000 m² di superficie e pareti alte fino a 12,65 metri. Si tratta dell'opera Art Site Park, realizzato dagli artisti Francesca Nigra "Nice and the Fox" e Vito Navolio e raffigurante tanti coloratissimi mattoncini Lego in bidimensionalità, su fondo nero. Il soggetto non è casuale: dove oggi sorge il parco commerciale, uno dei più longevi della provincia di Torino, una volta c'erano delle fornaci - da qui anche il suo nome - che producevano mattoni. L'accostamento al celebre gioco di costruzioni, quindi, è venuto da sé.

L'iniziativa è nata dalla collaborazione tra il Centro Commerciale, il Comune di Beinasco, il MAU - Museo di Arte Urbana e l'Accademia delle Belle Arti di Torino. L'opera, inaugurata lo scorso dicembre, è una delle più importanti riqualificazioni urbane avvenute negli ultimi anni: per farla ci sono voluti 10 m² di carta vetrata, 700 litri di vernice e 6 mesi di lavoro.

Ben visibile dalla tangenziale Sud di Torino, è raggiungibile dallo svincolo "Drosso" della stessa e seguendo poi le indicazioni per il CC.



LA PRIMA DI UNA FORTUNATA STIRPE

La Fulvia Coupé prima serie con il motore 1,2 litri originario da 80 CV, come la protagonista del nostro servizio, uno stupendo esemplare Verde Ostenda immatricolato nell'estate del 1966, rimarrà in listino fino al 1969 e ne verranno prodotte 20.463 esemplari, un dato rilevante, per una vettura che si è sempre rivolta a una nicchia di pubblico più esigente e distintiva di quello che cerca un mezzo per una mobilità minima ed essenziale; insomma: oltre che per la signora alla ricerca di eleganza e classe, per il giovane rampante che vuole esser sempre alla moda, oppure un po' l'auto della domenica, con la quale, perché no, correre qualche gara per Gentleman.

Infatti, è proprio la Fulvia Coupé che avrà il compito di riportare il Marchio Lancia alle corse tanto amate da Monsù Vincenzo e abbandonate da suo figlio Gianni ormai da qualche anno. E poco importa che il nuovo esordio di Borgo San Paolo sui campi di gara internazionali sarà un poco promettete 8° posto al Tour de Corse del 1965: con le giuste modifiche e il lancio di modelli ad hoc, i quali portano finalmente fieri la sigla HF come "High Fidelity", Alta Fedeltà, accompagnata dagli elefantini rossi in corsa, motto e simbolo indiscussi della Squadra Corse Lancia, che avrebbe fatto della berlinetta torinese la sua "Davide" in mezzo a tanti "Golia", un'arma infallibile e vincente, brandeggiata con maestria da valenti e moderni cavalieri, come Amilcare Balestrieri, Simo Lampinen, Sandro

Munari: la capostipite di una vicenda trionfale la quale, non solo avrebbe portato Lancia sul tetto del mondo, con le sue eredi Stratòs, 037, S4 e Delta Integrale ma avrebbe fatto scoprire e appassionare gli italiani a uno sport come il rally, scrivendo pagine epiche dell'epopea della specialità.

Della Fulvia che vinse il Montecarlo nel 1972 ne abbiamo parlato su La Manovella di gennaio 2022. Delle altre HF, invece, ve ne parliamo un'altra volta: è una di quelle storie che va gustata con calma, assaggiata con parsimonia, gustando tutti i diversi sapori che ogni morso sprigiona.

Intanto però, potete soddisfare la vostra curiosità leggendo la "Guida ASI" dedicata a tutte le Coupé normali e HF, che chi scrive ha realizzato per la Libreria di ASI e che troverete

presto in libreria e in vendita sui principali siti di e-commerce dedicato (ne saprete di più alla fine di questo articolo).

Per concludere questa nostra breve disamina sulla 1.2 prima serie, la capostipite, possiamo senza ombra di dubbio affermare che quello della Lancia Fulvia Coupé, è un mito ormai inciso nella pietra delle "Tavole della Legge" secondo Lancia. Un modello entrato nell'iconografia classica del Marchio come uno dei più apprezzati, la classica auto d'epoca riconosciuta e ben voluta da tutti, immancabile a eventi e manifestazioni, dove, con il suo design senza tempo e l'eleganza innata, fa sempre la sua splendida figura: non è un caso, infatti, che le sue versatilità e facilità di utilizzo le permettano di attestarsi come uno dei modelli in assoluto preferiti dai regolaristi. ■



LANCIA FULVIA COUPÉ: LA STORIA IN PILLOLE

La gamma della Fulvia, una delle "tre F" della Lancia sotto la gestione Presenti insieme a Flaminia e Flavia, è principalmente composta da 3 modelli corrispondenti ad altrettante carrozzerie: la Berlina, presentata nel 1963, la Coupé e la Sport Zagato, entrambe del 1965.

La Fulvia Coupé è stata costruita fino al 1976 e la sua produzione divisa convenzionalmente in "tre serie". vediamo ora brevemente le tappe che hanno contribuito al suo successo e ne hanno permesso di costruire il mito.



Gennaio 1966 **Coupé HF**: 1216 cm³, 88 CV, portiere e cofani in Peraluman, vetri in plexiglass, rimozione paraurti e cromature, interni semplificati. Colore Rosso Montebello con bande smaltate azzurro/giallo (colori HF e della Città di Torino).

Marzo 1967 Salone di Ginevra - **Rallye 1,3** (sotto), 1298 cm³, 87 CV, motore completamente ridisegnato con V tra i cilindri più stretta (12°45'28"), portiere e cofani in Peraluman (fino a inizio '70), vernice metallizzata a richiesta.



Fulvia Coupé "base": 1231 cm³ (potenza invariata). **Rallye 1,3 HF** (sopra): motore con pistoni speciali, radiatore olio e rapporto di compressione modificato, 101 CV, rispetto alla HF 1,2 ha feritoie sul frontale incorniciate da profili lucidi, coppette ogivali in inox per i fori staffe paraurti (successivamente montati su richiesta degli importatori esteri), baffo in cima al cofano motore al posto della molura.



Novembre 1968 Salone di Torino **Rallye 1,3 S**: rapporto di compressione modificato, 93,2 CV, servofreno, radiatore olio.

Dicembre 1968 **Rallye HF 1,6**: 1584 cm³, 115 CV (variante #1016 con rapporto di compressione modificato, camme più spinte, 132 CV), camber negativo, cerchi in lega Campagnolo o Cromodora da 13", proiettori anteriori di profondità Carello di maggior diametro rispetto a quelli esterni: le varranno il soprannome "Fanalone".



Ottobre-novembre 1970 II serie 1,3 S: 90 CV. **1600 HF "Fanalino"**: 114 CV, disponibile in versione "base" (assenza di paraurti e interni essenziali) e Lusso (a sinistra) stesse dotazioni di 1,3 S). Passaruota allargati neri o verniciati in tinta carrozzeria, fanali di ugual diametro.



1972 **Serie speciale 1,3 S Montecarlo** (a sinistra): cofano nero opaco, targhette specifiche, quattro colori disponibili, fendinebbia di serie, assenza di paraurti, passaruota allargati della 1600.

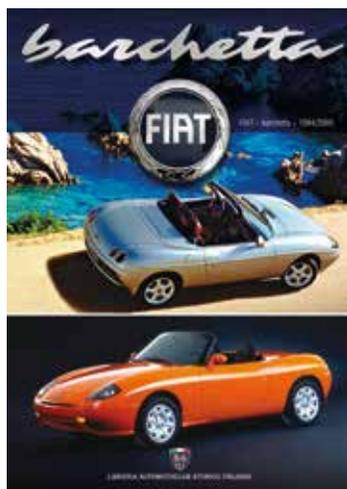
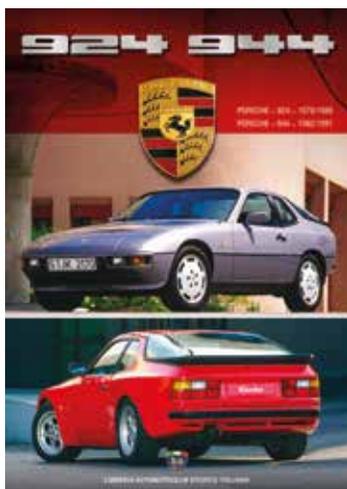
Ottobre 1973 Salone di Londra - **Fulvia "3"** (a destra): stesso motore e allestimento della II serie, mascherina nera, interni con volante in schiumato, sedili con poggiatesta, cinture di sicurezza a tre punti. Ancora disponibile la Montecarlo. Non più disponibile la 1600 HF.



1974 **Serie speciale Fulvia "3" Safari**: cerchi neri, assenza paraurti, interni in tessuto denim.

TORNANO LE “GUIDE ASI”

TRA POCO IN LIBRERIA
LA COLLANA PROPEDEUTICA
AL COLLEZIONISMO DEDICATA
AI MODELLI PIÙ ICONICI
DI TUTTI I TEMPI.



IN LIBRERIA E SU
<https://asiservice.it/asi-shop/libri/>



Tra le iniziative editoriali più apprezzate di ASI, c'è sicuramente quella delle “Guide tecniche all'identificazione” realizzate ormai una decina di anni fa. Oggi la Libreria ASI ha deciso di riprendere quella collana, abbinando alla ricetta originaria - formato A5 quindi ridotto, agile e ben sfogliabile, ideale da tenere anche in garage o in auto, testi sintetici ma ricchi

di informazioni utili - una veste grafica e contenutistica totalmente rinnovata: l'impaginazione è moderna e piacevole, è cresciuto il numero di pagine, ci sono più immagini soprattutto dei dettagli che esemplificano l'evoluzione tecnica e stilistica della vettura trattata, sono state

inserite tabelle, schede tecniche, spaccati e foto per identificare al primo colpo i numeri di telaio, di motore, di trasmissione. Il tutto a un prezzo contenuto. Insomma: le nuove “Guide ASI” sono un vero e proprio strumento propedeutico al collezionismo e alla piccola manutenzione del modello che stiamo per metterci in garage o che li conserviamo da una vita.

Ecco perché abbiamo scelto da una parte di rivedere e arricchire alcuni titoli già presenti - la Lancia Fulvia Coupé è una di quelli - ma

anche di tracciare il profilo di altre automobili che, negli ultimi anni, sono entrate nelle mire e nei cuori dei collezionisti, attingendo anche al numero delle richieste di certificazione giunte alla Commissione Tecnica dai club federati ASI.

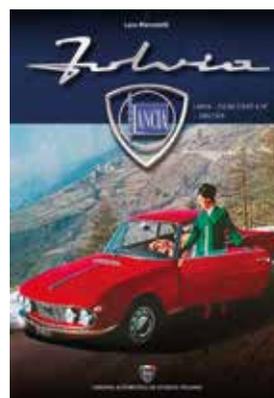
L'obiettivo è quello di far diventare l'opera un'iniziativa periodica: i primi quattro volumi, dedicati a Lancia Fulvia, Fiat Barchetta, Porsche 924/944 e Audi TT, saranno disponibili tra pochissimo in libreria e sui principali canali di vendita online, compresa la pagina ufficiale di Asishop, mentre in autunno arriveranno la riedizione dell'Alfa Giulia GT e quelli su Fiat 127/128, Rover Mini e Mercedes 200-300 E (W123).

“Questa collana è una finestra aperta su epoche in cui l'automobile non era solo un mezzo di trasporto, ma un simbolo di progresso, di innovazione e di passione. Le automobili raccontano storie, e queste storie sono anche la nostra” - dichiara il presidente ASI Alberto Scuro nella sua prefazione, che continua - “Ogni libro di questa serie è un viaggio affascinante attraverso il tempo, un'opportunità unica per riscoprire non solo i dettagli tecnici e le innovazioni che hanno caratterizzato ogni singolo modello, ma anche le storie di coloro che hanno contribuito alla sua creazione.

Il nostro impegno, come Automotoclub Storico Italiano, è di preservare e promuovere la cultura del motorismo storico, affinché anche le generazioni future possano apprezzare e custodire questi veri e propri monumenti di ingegno e stile”.

SI PARTE CON LA FULVIA COUPÉ

Il primo libro che apre - anzi, riapre - la collana “Guide ASI” è la riedizione arricchita e totalmente rivista nella scelta delle immagini, nella redazione dei testi e nell'impaginazione, di quella dedicata alla Lancia Fulvia Coupé che si accinge a compiere le sue prime fantastiche 60 primavere. Oltre alle versioni “normali”, sono qui trattate anche tutte le HF in versione stradale. Accanto al testo analitico e sintetico che ne ripercorre la storia, una tavola cronologica della sua evoluzione motoristica e stilistica, schede tecniche, guida all'identificazione, spaccati, tabelle abbinamenti colori esterni-tappezzerie interne, curiosità; il tutto illustrato da immagini originali dell'epoca ma anche di oggi.



ASCARI

DUE VITE PER LE CORSE

**IL 26 LUGLIO 1925 ANTONIO ASCARI
E IL 25 MAGGIO 1955 SUO FIGLIO ALBERTO,**
AVREBBERO TROVATO LA MORTE IN PISTA.
STORIA AVVENTUROSA E ROMANTICA DI
DUE ASSI DEL VOLANTE STRAPPATI ALLA
VITA TROPPO PRESTO.

di Cristiano Chiavegato - foto Actualfoto Bologna



Il successo di Antonio Ascari nel GP d'Europa del 1925 viene celebrato sulla copertina della Domenica del Corriere.



Alberto Ascari su Ferrari vince il GP di Gran Bretagna e si laurea campione del mondo nel 1953.

Nei prossimi tre mesi il mondo dello sport italiano celebrerà gli anniversari della scomparsa di due leggende del motorsport. Il 26 maggio saranno 70 anni dalla morte nel 1955 di Alberto Ascari e, nello stesso giorno di luglio, un secolo esatto da quella di suo padre Antonio. Entrambi vittime di tragici incidenti stradali in pista, il primo mentre provava una Ferrari a Monza, il secondo durante la disputa del Gran Premio di Francia nel circuito di Montlhéry, al volante dell'Alfa Romeo P2.

Una coppia di piloti che ha fatto la storia. Famiglia di origine veronese trasferita a Milano, Antonio era stato ben presto preso dalla passione delle corse, dopo aver lavorato come operaio e meccanico presso la De Vecchi-Strada che si era trasformata dall'inizio dell'attività nel 1904, come officina di riparazioni e concessionaria di motocicli e auto, in costruttore di veicoli turistici e da corsa, il passaggio al ruolo per arrivare al volante. Anche perché, dopo la vittoria alla Padova-Bovolenta della Tipo 10/12 HP, condotta dal fondatore Giuseppe De Vecchi e dal suo assistente Fumagalli, la vettura venne notata per essere la prima in Italia ad arrivare a 100 chilometri orari. Per diventare successivamente pilota partecipando con la Tipo A 16-20 HP al Criterium di Modena.

Nato il 15 ottobre 1888 in Veneto, a Moratica, nei pressi di Bonferraro, borgo del comune di Sorgà (che si trova a pochissimi chilometri da Castel d'Ario, nel mantovano, dove nel 1892 sarebbe venuto alla luce un certo Tazio Nuvolari), dove la famiglia si occupava di commercio del grano, il

giovane Antonio si era interessato subito di meccanica, smontando parti delle prime macchine agricole. Trasferito con tutta la famiglia a Milano, spinto anche dal fratello Amedeo, uno dei nove figli di Enrico e Angelina fra maschi e femmine, il ragazzo preso sempre di più dalla passione per i motori, decise che il suo futuro sarebbe stato quello di correre con le auto. Dal 1911, lo si incontra impegnato in qualche garetta di regolarità e comunque di livello turistico, in coppia con Gastoldi, ma l'attività sportiva si spegnerà presto con l'avvento della terribile Prima guerra mondiale, durante la quale si occupa anche di riparazione di aeroplani e va in Brasile per un paio di stagioni, per mettere in piedi la gestione di un commercio d'auto finita malamente e con la perdita del fratello Amedeo, falciato da un'epidemia, sembra di febbre gialla.

ANTONIO ASCARI, UNA CARRIERA BREVE MA INTENSA E TRAVAGLIATA

Per rivedere il non più giovanotto ma sempre determinato Antonio, bisognerà attendere il 5 ottobre del '19 quando si presenta al via della sua prima corsa ufficiale, la Parma-Poggio di Berceto. Ascari ha 31 anni e mostra subito un suo stile di guida, usando molto i freni, più delle marce a scalare. È al volante di una Fiat biposto usata (la Tipo Grand Prix S57/14 B), quando regala la vittoria alla Casa torinese - ufficialmente assente alla prova - e anche il record del tracciato. Lascia il secondo posto a Guido Meregalli (Nazzaro) a più di 2 minuti, terzo Antonacci (Aquila). L'Alfa Romeo 40/60 HP di Giuseppe Campari, favorito dai pronostici e grande protagonista delle corse di quell'epoca, è ritirata per il cedimento di una valvola. Ascari rivenderà la sua vettura dopo alcuni mesi al conte toscano Carlo Masetti. In quella mattinata contraddistinta da una pioggia leggera e anche da una media foschia, debutta, ventunenne, quell'uomo che diverrà un mito: Enzo Ferrari, che si piazza 1° assoluto e 4° di categoria con una CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali: aveva rilevato lo stabilimento e i materiali della De Vecchi in difficoltà economiche), cioè la vecchia 15/20 HP. La carriera di Antonio è breve, ma ricca di episodi esaltanti conditi purtroppo anche da molti guai, compreso un brutto incidente. Dopo una vittoria nella Coppa della Consuma, ancora con una Fiat, il pilota veneto diventerà ufficiale Alfa Romeo. Disputa una grande serie di gare, fra le quali alcune 'esperienze' di corse su lunghe distanze in Sud America, ma ha sempre in testa l'idea di imporsi nel classico 'circuit' del Mugello e alla Targa Florio, probabilmente perché si sente più adatto alle corse stradali. Alla mitica

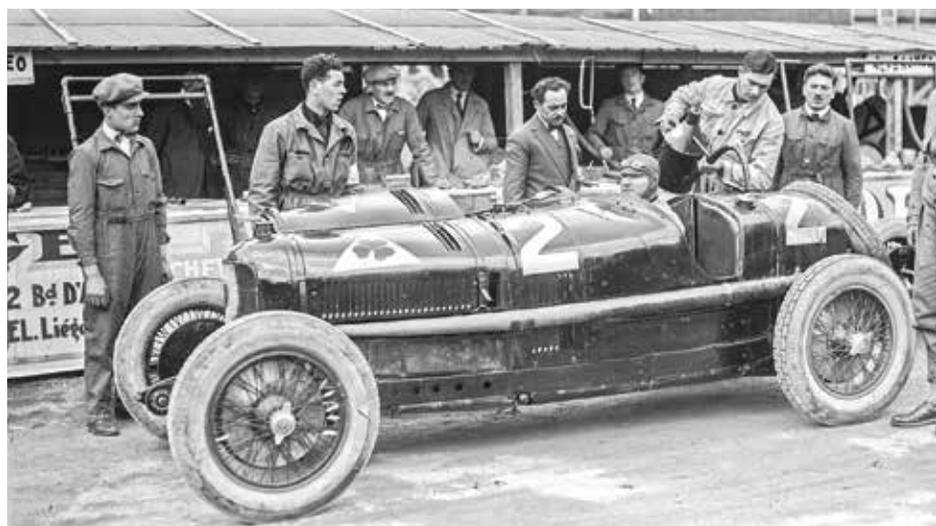
prova siciliana, malgrado ben cinque tentativi, non riuscirà mai a vincere. Anzi, nel primo, tentativo del 1919, gli va malissimo. Trova persino la neve e nel tratto di percorso dopo Polizzi finisce in un fossato (ha ancora la Fiat). Per lui frattura all'osso iliaco destro e contusioni varie. Il fido meccanico Menini riporta una frattura costale e distorsione dello sterno clavicolare destro. Cinquanta giorni di prognosi. Poi sempre solo ritiri, piazzamenti di classe e persino una squalifica, l'ultima volta nel 1924, a quaranta metri dal traguardo quando l'Alfa RSL 3.6 si inchiodò all'improvviso. Il pilota e il meccanico Giulio Ramponi cercarono di spingerla, ma erano in leggera salita. Accorsero anche alcuni altri uomini della squadra, inutilmente. E comunque arrivò la squalifica perché già allora era proibito spostare l'auto a mano.



Antonio Ascari.



Antonio Ascari e l'Alfa Romeo P2, un connubio perfetto.



L'ALFA P2

Soltanto poche soddisfazioni per quell'uomo che avrebbe avuto le qualità per essere uno dei migliori piloti di sempre. A bilancio di una carriera travagliata, il successo nel GP d'Italia a Monza nel '24, il debutto vincente con l'Alfa P2 progettata e realizzata in tempi brevissimi da quel genio che è stato Vittorio Jano, piemontese di origine ungherese (in realtà si chiamava Viktor János) nel circuito di Cremona e il trionfo nel GP del Belgio dell'anno successivo proprio con quella 'rossa' che aveva guidato per primo. Era il 28 giugno. Secondo nelle qualificazioni, Ascari spinse come un dannato sin dall'inizio della corsa che era all'esordio nel campionato, con un tracciato stradale fra le colline delle Ardenne, lungo 14,98 chilometri. Una corsa massacrante: da percorrere 54 giri per un

totale 809 km. Tagliò il traguardo in 6 ore 52' 27" staccando il compagno di squadra Giuseppe Campari di 21'58". Arrivarono solo loro due al traguardo dei 7 che erano riusciti a partire. Ma Ascari non ebbe più modo di ripetere una delle sue imprese. Poco meno di un mese dopo,

che non era mai stata superstiziosa, che era di venerdì 17. Non appariva animato da quel fervore agonistico che mostrava sempre alla vigilia di una corsa. Era forse ancora scosso perché la settimana precedente, durante una serie di prove, il terzo pilota dell'Alfa Romeo, il conte Gastone

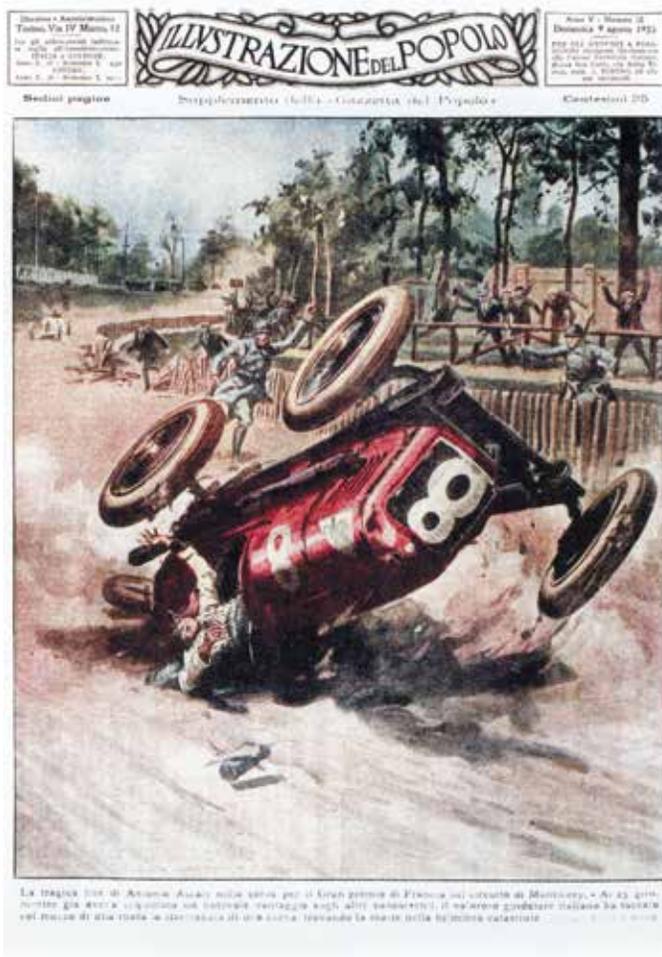
ché la preparazione delle vetture gli sembrava lenta. Inoltre aveva effettuato una ricognizione e non gli piaceva quel circuito, appena inaugurato a sud di Parigi, fra i comuni di Montlhéry e Linas, sviluppato in una parte nell'ovale di alta velocità costruito due anni prima, formando nel complesso un tracciato di 12,5 km molto articolato e complesso pieno di rettilinei e di strane curve che a suo avviso non avevano un criterio; fra l'altro si doveva percorrere in senso antiorario. Una pista artificiale realizzata in parte con cemento e dall'altra asfaltata. Difficile da interpretare. Come se non bastasse erano stati rilevati diversi chiodi e che le palizzate di legno che seguivano da entrambi i lati il percorso erano troppo bassi. In più questa lunga staccionata era sostenuta da molti paletti piantati nel terreno. Non c'era una via di fuga e

**Alla Parma-Poggio di Berceto
esordisce e vince:
ha già 31 anni, Antonio,
e uno stile di guida unico.**

Antonio doveva partire per il Gran Premio di Francia in programma il 26 luglio 1925. Secondo quanto raccontano i familiari, era molto nervoso lasciando a casa la moglie Elisa e il figlioletto Alberto che aveva appena compiuto 7 anni. Fece rilevare, curiosamente per una persona

Brilli Peri, aveva capottato: uno spavento ma nessuna lesione. Vittima di un incidente analogo anche Carlo Sozzi, corridore di riserva della squadra milanese, che aveva riportato una ferita al braccio sinistro. Ascari in albergo si lamentava di non riuscire a dormire bene e borbottava per-

Così viene illustrata la morte di Antonio Ascari sul supplemento della Gazzetta del Popolo del 1925.



Alberto Ascari al GP delle Nazioni 1950 disputato in Svizzera.





Due immagini di Alberto Ascari al GP del Valentino a Torino nel 1952 con la Ferrari.



lo stesso campione italiano chiese di togliere le palizzate, ma non venne accontentato. Da notare che i concorrenti avrebbero dovuto percorrere in quelle condizioni ben 1000 chilometri!

CRONACA DI UN DESTINO ANNUNCIATO

Il destino di Antonio Ascari sembrava segnato e il pilota non ha potuto sfuggire a una tragica fine. Di quella giornata terribile si è scritto molto, ma per essere precisi ho preferito rintracciare negli archivi la cronaca compilata da uno degli inviati dell'epoca che ha raccontato con dovizia di particolari, lo stile e le parole di quegli anni, molta bravura e crudo realismo, l'atmosfera trovata nel circuito, la corsa, il suo funesto epilogo e una presunta allegria di Ascari: <Il cielo, che sino a ieri sera sembrava promettere una magnifica giornata - ha riportato -, si era coperto di una coltre opaca, stillante guazza gelida sulla creta dei piazzali sotto le tribune. Gruppi infreddoliti di migliaia di tifosi improvvisarono piccoli bivacchi intorno a fuochi di stoppie, per scaldare le donne. E parevano falò di cacciatori, in attesa della preda. La preda l'hanno avuta e l'abbiamo data noi, italiani. Ascari, la vittima di questo Gran Premio, era apparso all'alba sulla pista tra i compagni e

i meccanici, animato da allegrezza loquace, che pareva autorizzare ogni più lieto presagio. Battendogli la spalla e additandolo agli astanti, ritto nella sua maglia rossa, a pochi passi da Campari, Brilli Peri aveva esclamato, quasi riassumendo il segreto pensiero di tutti: ecco i due vincitori! La previsione era così legittima, che non sembrò eccessiva a nessuno. Poteva essere diversamente? Chi avrebbe osato disputare la palma ai due invitti giganti della strada? Tipi nuovi, nomi nuovi tra i concorrenti non ce n'erano; rivelazioni non se ne aspettavano. I valori delle macchine d'acciaio e delle macchine di nervi, erano già noti da un pezzo, fissati, certi. In fondo, la corsa non offriva vero interesse, se non per l'assegnazione dei secondi posti; i primi si sapeva già a chi sarebbero toccati. Ascari, col suo solito buon umore spavaldo, aveva detto che correva per offrire una rivincita alle Delage battute dall'Alfa Romeo a Lione l'anno scorso ed a Spa un mese fa. Ma tutti capivano che diceva così, per una sua bonaria malizia, per non darsi delle arie, per non dire, insomma, che avrebbe vinto un'altra volta, e sorridevano guardandolo girare

La carriera di Antonio è breve, intensa e funestata di incidenti, l'ultimo letale.

intorno alla sua macchina, curvarsi, scrutarne con gli occhi vivi e le grosse mani la forma. Tra le 6 e le 8 tutti fecero qualche giro di prova per scaldare i motori, per tastare la pista; ma la sola incognita era forse la pista: tortuosa, resa difficile apposta, si direbbe per un capriccio di costruzione. Essa ha la forma di un cappio lanciato, di un laccio argentino quando si snoda tutto nell'aria per ghermire la testa del cavallo. I due capi della corda lunghi e distesi uno contro l'altro; il nodo raccolto innanzi alle tribune, quasi tondo, formato pressoché interamente di un'impressionante scarpata di cemento, sulla quale le macchine passano oblique, pronte a schizzare fuori dal vertice. In fondo al rettillo di Sant'Eutropio, là dove il secondo capo della corda si allarga brusco a descrivere il nodo, un viraggio terribile. Si tratta quasi di girare intorno alla tenda di un circo. I guidatori dovranno frenare potentemente per superare il mal passo senza pericolo. Perché arzigogolare su di un circuito, dove bisogna correre a 200 Km all'ora? Siamo forse in procinto di mutare la gara di velocità in corsa

agli ostacoli? Alla costruzione della zona di Linas si direbbe abbia presieduto una mentalità da concorso ippico. La mentalità di gente cui la pura e semplice velocità della palla da cannone non procura più emozioni bastevoli. La gara odierna è la prima internazionale combattuta qui. La catastrofe che la funesta è stata totalmente scevra di rapporto con la qualità del percorso? Ma non cerchiamo consolazioni ormai vane in sospetti forse non giusti. Del resto, gli italiani la pista la conoscevano; la provavano da più giorni; sapevano le difficoltà che vi avrebbero incontrate. E qual è il corridore che sedendosi al volante e calandosi la maschera di cuoio sulle orecchie, non accetta, mentalmente, tutti gli imprevisti, chiusi nel grembo del giorno di lucida di follia che si apprestano a vivere? Fecero, dico, qualche giro di prova, il giorno era ormai chiaro, benché sempre oppresso di nuvole. I fuochi impallidivano nella brughiera, sotto i ciuffi di pini. La gradinata ciclopica delle tribune costellatasi lentamente di volti, di abiti chiari, di pagliette. Dirimpetto, dall'altro lato della pista, le tribune rosse e vuote; sopra le bandiere; a fior di terra la lunga tettoia dei rifornimenti coi nomi delle ditte concorrenti scritte in fronte, i camici turchini dei meccanici, le calze rosse delle mogli, delle amiche, delle visitatrici, i tocchi lucidi dei bidoni di essenza; a destra, da una

parte il totalizzatore e la Casina dei telefoni, sulla cui terrazza gli operatori cinematografici spianano in dieci le loro mitragliatrici. Alle 8, puntualmente, la partenza. La fede in una vittoria italiana si confermò subito dal primo giro, sin dall'immediato balzo innanzi del predestinato, che si avventava, pronto in mezzo alla pista, col piede sull'acceleratore, in groppa a una specie di elastica pantera, che tentava di sfuggirgli tra le ginocchia. Sono 122 chilometri di media oraria sin dai primi cinque minuti. Le macchine si distanziano presto. Due delle rosse pigliano la testa: Ascari primo, Campari secondo. Ma non è cosa intesa? Sgranandosi minuto per minuto, lungo il circuito, quanto è lungo, i bolidi formano, poco a poco una collana rombante, le cui perle passano a distanza quasi regolare, talora raggiungendosi, avvicinandosi un attimo sulla scarpata obliqua, donde le più veloci si infilano sul rettillo che lambisce le tribune. Appiè di queste, i palchetti di cemento si popolano anch'essi di ritardatari, di donnine nervose, che chiudono gli occhi con un «oh!» soffocato, quando la freccia rossa o verde rade l'asfalto a tre metri dalla loro, deformandosi al passaggio, come nel campo di un obiettivo fotografico. Ascari e Campari, Campari e Ascari. Al 20° giro i nervi della folla, troppo tesi, danno un primo crollo. L'attenzione si svia; cerca un diversivo. Sul prato una banda militare attacca dei ballabili. Megafoni dall'alto intonano il notiziario spicciolo della corsa: 21° giro, 22° giro. Sul tavolato passano le mannequines delle case di moda, rabbrivendo sotto il vento aguzzo. E Ascari sempre in testa. Il rombo della macchina, monotono, comincia a ricor-

dare il ronzio delle pecchie (api, ndr) nel silenzio profondo della campagna. Per occupare il pubblico delle tribune, una fabbrica di accessori ha piantato ai loro piedi un grande casellario di ottanta liste verticali, una per giro, su cui man mano avanzano appiccicati dalla colla, ad ogni annuncio del megafono, i cartellini coi colori delle case concorrenti ed i numeri dei corridori. Quattro colori: il rosso per l'Alfa-Romeo, il verde per la Sunbeam, l'azzurro della Delage e il giallo Bugatti. Il rosso, naturalmente, è al disopra di tutti. Due lunghe liste di sangue che crescono a goccia a goccia; poi il verde che discende; e, accanto al verde, lottando per farsi strada e salire, l'azzurro della marca preferita francese. Gli amatori si copiano i numeri sul loro foglio di appunti, tanto per fare qualche cosa.

Ed è in quest'atmosfera di serenità grigia che la catastrofe si produce fulminea. Ascari è passato poco fa dinanzi alle tribune; ma ha fatto ai suoi amici un segno lento con la mano, scuotendo l'indice in aria, che pare voglia dir loro: Non va! Non va! Che cosa non va? Nessuno ha capito. Il motore? La testa? Ma non c'è tempo di interrogarsi, di cercare. Ecco, è accaduto qualche cosa. Squilla un telefono. Laggiù! Laggiù! In fondo al rettillo di Sant'Eutropio, prima del viraggio. Chi? Una vettura di ambulanza esce di dietro i capannoni dei rifornimenti. La bandierina bianca palpita col suo rosso, su, in mezzo ai pini. È Campari? Il numero 3! Dunque, Campari. Il megafono echeggia lugubre. Ma ecco il N. 3 passare volando, impassivo-

Ascari vince anche il GP d'Italia nel 1952.



Poca fortuna a Indianapolis con la Ferrari 375 Indy con Ascari costretto al ritiro.

bile. Niente Campari, allora! È uno sbaglio! Uno sbaglio! Nossignori. Il megafono insiste: Ascari! Si è rovesciata l'Alfa di Ascari. Proprio così! Il disastro a avvenuto poco prima del viraggio di Santo Eutropio, ad un chilometro e mezzo dalle tribune nella zona di Linas. Perché? Non lo sa nessuno. la piena corsa, ad una velocità forse di 150 chilometri la macchina si impenna, volteggia su sé stessa, ruzzola all'impazzata sul proprio asse, come una trottola, lungo un centinaio di metri; poi ripiomba, inerte, dritta, sul bel mezzo della pista. Ascari è sotto, sfracellato. I primi accorsi lo levano da una pozza di sangue. Una delle gambe è spaccata in lunghezza; il cranio aperto! Il volto lordo di creta. Un gemito inumano gli sgorga dalla bocca dischiusa. Non vede più; non capisce più. Gli sono intorno gli ignoti, gli italiani anche, poiché, la folla intorno alla pista oggi è composta quasi tutta da italiani. Ma non capiscono nemmeno loro. Non c'è più nulla da fare. Agonizza. Gente col bracciale bianco arriva da ogni parte. Le bandiere si agitano lontano per avvertire i sopraggiungenti all'imbocco del rettillo. Ed il resto lo

indovinate. Arrivo del carré a letto; il trasporto all'ambulanza dell'autodromo; la confusione dei medici davanti al caso disperato; la mancanza di mezzi di operazione. La partenza con l'agonizzante alla ricerca di una clinica giù a Monthlery. Chi ha voglia di narrare tutto? Arresto? La tragedia dura Un'ora. Pochi minuti dopo mezzogiorno la morte è annunciata dal megafono. Sotto la pioggia che comincia ad addensare le sue raffiche sulla campagna nerastra, il pubblico, come in sol uomo, si scopre religiosamente. Campari sentita la morte nell'aria, intuito l'irreparabile, abbandona la corsa. Scende pesantemente di macchina davanti alla tettoia, buttando via con impeto gli occhiali, attraverso cui le lacrime non gli lasciano più vedere nulla. Ormai la corsa non ci interessa più. È una corsa qualunque. Possiamo tornare a Parigi. Anche Ascari non c'è più: come Biagio Nazzaro, come Sbracci, come Evasio Lampiano, come Enrico Giaccone, gli ultimi nostri uomini che hanno pagato colla vita il tributo al progresso di questo ordigno che gli uomini vogliono spingere a sempre più forte velocità! Ed è la stessa bandiera, che ha coperto due volte la sua macchina vittoriosa, che avvolge il suo cadavere. L'Alfa-Romeo dopo la tragedia ha rinunciato alla prova. Così doveva essere. Fu Ascari che a Monza, morto Sivocci, volle il ritiro dalla corsa di tutta l'equipe. I compagni del campione scomparso lui hanno ripetuto il medesimo gesto fraterno. Non si corre cogli occhi in pianto>.

Dalle ricerche e dalle testimonianze raccolte non è mai emersa una verità documentata. Forse fu l'eccessiva velocità con la quale aveva spinto la sua P2, qualcuno disse che dopo aver cambiato le gomme, avendone montate un set di più piccole, riusciva a tenere meno in curva. L'unica cosa certa è che Antonio era finito sulla palizzata e aveva abbattuto molti paletti. L'auto mostrava una botta all'anteriore sinistra, ma non era rotta, tanto è vero che venne poi riportata funzionante ai garages.

ALBERTO ASCARI, IL CAMPIONE DEL MONDO CHE CORREVA PER ONORARE PAPÀ

Ma in questo sport tanto affascinante quanto rischioso, che per fortuna nell'era attuale grazie alla grande attenzione riservata alla sicurezza ha ridotto alla grande la lista degli incidenti luttuosi, ha continuato

Al funerale del padre Alberto giurò che sarebbe diventato Campione del Mondo: promessa mantenuta alla grande.

a mieterne vittime, perché l'imprevedibile è ancora qualcosa che non si riesce evitare. In passato comunque ha colpito senza pietà, senza risparmiare, come si è visto anche negli ultimi anni, famosi campioni e piloti quasi sconosciuti in tutte le categorie. Dalla morte di Antonio Ascari, la lista degli scomparsi è lunghissima e comprende, purtroppo, con una serie di incredibili coincidenze quella del figlio Alberto. Se si guarda ai numeri non ci si può credere: dopo 30 anni dal tragico evento di Monthlery, nello stesso giorno, il 26, di maggio per il padre e di luglio per il suo erede, anche Alberto ha trovato la morte ad attenderlo, in un incidente molto diverso però nello stesso tempo difficile da spiegare. E avevano entrambi 36 anni!

Dicono che ai funerali del padre, il piccolo Alberto avesse giurato che diventando pilota non avrebbe mai gareggiato il giorno 26 ma che sarebbe diventato Campione del Mondo. La seconda promessa è stata mantenuta alla grande. Due titoli iridati di Formula 1 conquistati con la Ferrari nel 1952 e '53 e una serie impressionate di vittorie e record, considerato l'esiguo numero di corse disputate. Sono suoi ancora i primati di giri veloci consecutivi (7), la miglior percentuale di giri consecutivi in una stagione (75%) e 4 *Hat Trick* (pole position, giro veloce e vittoria) uno dietro l'altro. In totale ha disputato solo 33 corse nel Mondiale guidando per Ferrari, dal '1950 al '53. Dal 1954 è passato alla Lancia alternandosi però per i ritardi nella messa a punto nella sua nuova squadra, con Maserati e Ferrari.

Torniamo però all'inizio della vicenda. Alberto non aveva un chiaro ricordo del luttuoso evento che aveva colpito la sua famiglia. La madre, Elisa Marelli, aveva cercato di tenerlo lontano dalle corse e lo aveva spedito in collegio, prima ad Arezzo poi a Macerata. Mostrando un temperamento volitivo, però da quegli istituti era scappato due volte. Così, a 18 anni aveva esordito in moto, vincendo molte competizioni, protagonista anche di 3 incidenti non gravi. Quattro anni dopo era già in auto partecipando a una Mille Miglia con la Ferrari 815, la prima realizzata dal Costruttore modenese. Portando avanti la sua attività di pilota riuscì a diventare l'italiano più vincente di sempre, per la qualità dei risultati, anche in molte categorie diverse dalla Formula 1, dai rally all'endurance. Un vero stacanovista nel mondo dei motori.

Grintoso controsterzo a Monza al GP d'Italia del 1953, nel quale è partito in pole position, ma è costretto al ritiro per uscita di pista quando era al comando. A destra, primo collaudo di Ascari con la Lancia D50 nel 1954.



Alberto Ascari con Nino Farina.



La maggiore qualità e l'approccio alle gare che avevano fatto di Alberto, secondo Enzo Ferrari, uno dei piloti più forti, erano la capacità di partire velocissimo, con manovre anche azzardate e poi mantenere il primo posto sino ad arrivare a vincere.

Il suo 'segreto', lo aveva rivelato lo stesso pilota in una simpatica intervista rilasciata a un noto giornalista nel proprio studio a Milano, in un periodo di sosta dalle corse. *"Alberto Ascari - scrive il reporter - esclama: <Eccolo il vero campione è lui!> E solleva il piede destro un istante, poi lo lascia cadere sulla scarlatta e tenera moquette che fodera il pavimento. Negli occhi del corridore cogliamo un lampo divertito; e sembra un riflesso delle cento coppe argentee che splendono dietro i vetri degli armadi. <Sono per lui>, continua spostando rapidamente l'Indice dai trofei vittoriosi al piede. E per spiegarsi meglio ci racconta un episodio avvenuto nel 1951 a Montecarlo, in occasione del Gran Premio d'Europa. Mancava qualche giro alla fine e Ascari aveva già la vittoria in pugno quando l'acceleratore comincio a scottare. Nei primi istanti sembrò sopportabile, ma il pedale si arroventò al punto da bruciare la suola della scarpa. Sotto la pianta, il dolore si era fatto acutissimo, una puntura acre che saliva fino al cervello. L'impulso istintivo fu di staccare il piede da quel fuoco, di abbandonare l'acceleratore che pungeva contro la carne del campione come un coltello acuminato. Ma si poteva buttar via una vittoria sicura conquistata in quasi tre ore di folle guida? Il piede destro di Ascari non parve di questo avviso. Continuò a premere contro il coltello di fuoco per più di 30 minuti, fino al traguardo. All'infermeria risultò una scottatura di terzo grado, grossa quanto una arancia. <Vede - ci spiega Ascari, sprofondando nel divano di cinz nocciola - la corsa in pista è una lotta contro*

il piede. In curva, il piede è maledettamente tentato di lasciare l'acceleratore, di battere in ritirata come un cattivo soldato davanti al nemico. Invece è proprio il momento di buttarsi avanti, di premere Perché tutti filano sul rettilineo, e vince chi sa correre in curva, senza paura. Ora, se per disgrazia il piede si mette a fare i capricci... >. *E, come per dire che non è il caso suo, si contempla con espressione assolutoria il destro, che riposa dolcemente sulla rossa moquette come un cagnolino accanto al padrone. Davanti a noi, col viso pieno e ottimista che ricorda quello del primo ministro Giuseppe Pella, Ascari è l'ultima persona al mondo disposta a parlar serio dei pericoli che accompagnano la sua professione. Egli cerca di scivolare sull'argomento, ed allude agli incidenti con voce leggera, come si trattasse di passeggiate in carrozza. Eppure il figlio di un campione che perdette la vita in gara è passato attraverso una decina di incidenti dai quali è uscito salvo per miracolo. Il più grave risale al 1949, a Rio de Janeiro, quando il pilota milanese raggiunse la macchina di un avversario, cercando di superarlo. Questi non s'era accorto di nulla fino a quel momento, e udendo il rombo repentino voltò il capo per guardare un istante, e senza accorgersi girò il volante quei pochi millimetri che portarono la sua auto alcuni metri a sinistra. Ascari, con la strada improvvisamente chiusa, montò su una scarpata ripida e la macchina non si capovoltò grazie ad un albero contro cui andò a puntarsi. Ne uscì con una spalla*

fracassata. <Correre in pista è forse meno pericoloso che guidare per le strade>, racconta sempre con tono noncurante. E ci spiega che se in pista bisogna fare attenzione alla propria guida, fuori preoccupa quella degli altri. La difficoltà, secondo lui, consiste nel prevedere i movimenti degli autisti quando sbagliano. <Ed è già difficile - aggiunge con un sorriso che appare sulle sue labbra e sparisce veloce come le macchine da corsa - prevedere i movimenti degli altri quando fanno le cose giuste!>. Insistiamo e un po' alla volta il campione che ci descrive nei particolari i rischi della corsa. Il pericolo è nella distrazione. Un indugio dell'occhio sul cruscotto che segnala, ad esempio, un calo improvviso dell'olio, può riuscire fatale: ci si può trovare senza accorgersi addosso a un concorrente, si può perdere tempo nella curva. Ma il nemico n. 1 del corridore, ci spiega Ascari, è l'olio. Certi motori, al massimo dello sforzo, cominciano a perdere; ed una mac-



Con la squadra Lancia al Rallye di Sestriere del 1954 al volante della Lancia Aurelia.

chia d'olio può far volare un'auto fuori di strada. Nel 1947, a Lione, durante il Gran Premio di Francia, Ascari notò sull'asfalto alcune macchie nere e lucide. <Qualcuno perde>, disse fra sé contrariato. Giro dopo giro notò che l'olio aumentava sul mantello stradale, e allora, tra i denti, masticò: <Ma chi è quel cretino che butta olio come una fontana e non si ritira?>. Era furibondo, perché a tratti gli sembrava di slittare su 'quella morchia viscida, e lanciava in cuor suo parole di fuoco contro l'imprudente che metteva a rischio la vita di tutti. Durante una fermata di rifornimento, stava imprecaando contro lo sconosciuto quando un meccanico gli batté la spalla e gli disse: <Ascari, la sua macchina perde olio>.

Il campione milanese ha l'aria spensierata come accade spesso agli uomini che vivono accanto al pericolo. Il suo volto carnoso e ottimista sembra quello di un tranquillo impiegato, lontano dai rischi e dalle preoccupazioni; nessuna traccia del dieci incidenti che l'hanno risparmiato per miracolo e dell'ombra di Monthléry. Soltanto un momento affiorò nei suoi occhi una preoccupazione. Gli domandammo: <I suoi figlioli (Tonino e Patrizia di 10 e 12 anni) vengono

a vederla correre?>. Serio e secco rispose: <No. Preferisco di no>. Poi, fulmineo come i bolidi delle piste, ritornò sulla sua faccia buonumore. Nessuno più di Ascari ha l'aspetto della

“La corsa in pista è una lotta contro il piede che in curva tenta di battere in ritirata come un cattivo soldato”

Alberto Ascari

persona felice, e forse lo è. Quando glielo abbiamo chiesto ci ha risposto: <Lo sarei se non fosse per... > e ci spiega che il suo tormento si chiama corso Sempione, dove si affacciano le finestre del suo confortevole alloggio. Si tratta di una strada di grande traffico, corsa continuamente da automobili, motociclette, autocarri rombanti. Alla sera comincia il supplizio dello scappamento, e Ascari, l'uomo che deve la sua fortuna al motore a scoppio, non riesce a dormire senza infilarsi negli orecchi due tappi di gomma. <Vede - ci saluta - sarei felice se non fosse per il rumore che fanno le automobili!>.

IL GP DI MONACO E IL ROCAMBOLESCO INCIDENTE

Eppure, con la sua filosofia, con l'attenzione data in pista, dimenticando la promessa aveva pronunciato da bambino, sostenendo che non avrebbe mai corso nel giorno 26, si trovò a guidare una vettura da corsa non per una gara vera e propria ma per una prova, voluta dopo qualche giorno seguente al GP di Monaco, durante il quale era precipitato in mare nel porto con la sua Lancia D50. Come raccontano i testimoni di quel giorno, non si era mai vista una cosa simile a quel Gran Premio, per metà così monotono da annoiare, poi è precipitato tutto a un tratto in una serie di così imprevisi e drammatici colpi di scena da far venire i sudori freddi. Tanto sconcertata ed emozionata era la folla sul circuito (quanti gli italiani venuti da Torino, Milano, Modena e persino da Roma!) che, quando il francese



Sopra, con Gigi Villoresi e Nino Farina in una serata mondana. A destra, Ascari vince la Mille Miglia del 1954 con la Lancia D24.



Maurice Trintignant con la Ferrari 625 F1 ha tagliato vittorioso il traguardo del centesimo giro, non si sono neppure manifestate quelle scene di entusiasmo che solitamente concludono le corse.

I due piloti della Mercedes, Fangio e Moss, avevano iniziato la corsa ad un'andatura pazzesca (così pazzesca da fiaccare poi le macchine e perdere un successo che sembrava scontato); in pochi giri l'argentino aveva dato 5 secondi di distacco all'inglese, ma già una ventina (al decimo passaggio) al gruppetto formato dalle Lancia di Ascari e Castellotti e dalla Maserati di Behra. I cinque migliori uomini delle prove della vigilia erano davanti a tutti ma visibilmente le monoposto italiane non riuscivano a tenere il ritmo imposto dai due piloti della squadra tedesca, che a turno miglioravano il record ufficiale del circuito fino a portarlo al limite di 1'42"4 (media 110,568) per merito di Fangio. A un terzo di corsa, mentre Behra aveva distanziato Ascari (ma Fangio era avanti di oltre mezzo minuto) Castellotti si fermava per 45" ai box per rifornirsi di carburante, essendo partito con il serbatoio pieno solo a metà, onde essere più leggero e nella speranza di poter tentare subito la fuga, come si direbbe in gergo ciclistico. Così cominciava a uscire di scena (non definitivamente, come vedremo) uno dei primi attori. Poco dopo era la volta di Behra a fermarsi quasi due giri onde rimediare a una perdita di lubrificante. E fanno due. Al 50° passaggio, cioè a metà corsa esatta, Fangio non passava più davanti alle tribune: emozione generale, che si placava nell'apprendere che il campione del mondo era fermo lungo il circuito. Alla sua Mercedes, veniva in seguito affermato ai box della Casa tedesca,

era ceduta la trasmissione. Da notare che anche la terza Mercedes in gara, quella del francese Simon, aveva già in precedenza abbandonato con problemi di motore. Tuttavia il vantaggio di Moss su Ascari era tale che nessuno dubitava su un'altra grande vittoria del giovane pilota britannico. E ci si attendeva che Neubauer, direttore sportivo della Casa tedesca, lo facesse rallentare. Invece Stirling non ci pensava neppure: intravedeva davanti a sé la Lancia di Ascari, voleva forse dargli l'umiliazione del doppiaggio. Questa incomprensibile arroganza doveva poco dopo costargli la vittoria.

**Finì in mare
con la Lancia
al GP di Monaco del 1955.
Uscì dall'acqua
incolume.
Ma la fortuna non lo
avrebbe più aiutato...**

Intanto nelle posizioni retrostanti si erano fatti luce: Trintignant e Mieres che giravano con encomiabile regolarità; Castellotti, protagonista di un indavolato inseguimento che lo aveva portato dalla decima alla quinta posizione; il sorprendente Perdisa e lo sfortunato Farina (attardato già dal primo giro dall'urto contro un muricciolo che lo aveva costretto a fermarsi per cambiare una ruota anteriore) che si prodigava con tenacia a rimontare posizioni su posizioni. Da notare infine che Behra e Perdisa si erano scambiati le macchine onde permettere al francese di restare tra i primi. Ed eccoci al

drammatico 81° giro. La Mercedes di Moss piomba sul rettilineo di traguardo in una nube di fumo biancastro, si ferma, è il giudizio dei tecnici è Immediato: motore "arrostito". Sembrava che le Mercedes dovessero stravincere e invece erano tutte ferme, pur avendo dato - bisogna riconoscerlo - una dimostrazione di potenza (ma non di resistenza allo sforzo) rimarchevole. Si attendeva ora il passaggio di Ascari che ormai era al comando. Ma la Lancia numero 26 non comparve. Un attimo e la voce arrivò in un baleno preceduta dai gesti frenetici degli altri concorrenti che, transitando davanti ai box, dando subito l'impressione che qualcosa di grave fosse successo. La notizia agghiacciante aveva dell'incredibile: Ascari era uscito di strada finendo in mare. Laggiù, in direzione della cosiddetta chicane dopo il tunnel che immette sulla passeggiata del porticciolo. Ci fu un accorrere di gente, e le imbarcazioni che bordeggiavano placidamente convertirono verso un punto dove l'acqua stava ancora ribollendo. A sollievo dell'ansia generale, si apprendeva subito che l'ex campione del mondo era incolume e che era stato trasportato all'ospedale soltanto per una precauzionale visita di controllo. E a questo punto la corsa finì. Il regolarissimo Trintignant al comando con un piccolo ma tranquillizzante margine di vantaggio su Castellotti; Perdisa, sulla vettura di Behra (il quale si era ritirato dopo una testa-coda) riuscì a mantenersi davanti a Farina e Villoresi conquistando un incredibile terzo posto. Ma tutto era incredibile. Il bolide era scomparso in un ribollire d'acqua e Ascari era spuntato per descrivere con un gesto il suo tuffo. Soccorso da un motoscafo, mentre la macchina affondava, il milane-

se in discrete condizioni a parte il morale, veniva portato in salvo. All'ospedale gli diagnosticarono alcune contusioni e la frattura del setto nasale. Racconterà che durante il sabato, percorrendo a piedi il circuito, si era fermato nel punto dell'incidente esclamando: *<Chi sbaglia qui finisce in acqua>*.

“NON CORRERÒ MAI IL 26”

Alberto stava vivendo un momento particolare dopo i 2 titoli mondiali e tanti successi. Forse aveva capito di aver commesso un errore lasciando la Ferrari per passare alla Lancia, la quale, secondo alcune indiscrezioni, aveva fatto sapere di aver realizzato un'auto molto competitiva e aveva offerto al milanese un compenso maggiore di quello stipulato con Maranello, con Ferrari che non aveva gradito le due cose. Alla prima gara stagionale in Argentina, il milanese, sfornando tutta la sua bravura e velocità, era riuscito a piazzare in prima fila la Lancia D50, accanto al poleman Froilan Gonzalez alla guida della Ferrari 625. Sotto un sole di fuoco che metteva a durissima prova la resistenza dei piloti, Ascari era persino riuscito a portarsi al primo posto al 20° giro, ma poco dopo era finito fuori pista, costretto al ritiro. Rientrate a Torino le Lancia, dirigenti e piloti si stavano preparando al Rally del Sestriere. La classica manifestazione motoristica era al centro della scena con oltre un centinaio di iscritti e le migliori vetture Turismo del momento. Tra questi il vincitore del Giro automobilistico d'Italia, Gigi Taramazzo, l'inglese Ken Warthon, noto pilota di vetture da GP, i fratelli Gino e Piero Valenzano, primi assoluti, a turno, in due precedenti edizioni del Rallye. Alcuni piloti avevano già provato tutto il percorso che risultava in eccellenti condizioni. Una gara lunga e difficile in pieno febbraio, tra freddo, pioggia e neve. Intanto a Torino il campo motoristico venne messo a rumore da una notizia a sorpresa. *<Ascari starebbe organizzando una scuderia sua propria, insieme all'amico Gigi Villorosi e a Castellotti>*. La Lancia dopo i brillanti successi della Mille Miglia, della Carrera Messicana ed altri ottenuti in passato nelle categorie Sport, si dedicherebbe solo alla F1. Di qui la voce che i tre assi del volante intendessero comperare delle Ferrari o delle Maserati, per correre in competizioni "sport". *<Se avessi tanti milioni da acquistare simili vetture - aveva dichiarato invece lo stesso Ascari - andrei a godermeli subito in Riviera invece di stare qui a lavorare. Smentisco decisamente la mia scuderia>*. È escluso allora che lei corra, quest'anno, su vetture sport? *<Questo no. Se la Lancia, come ha fatto precedentemente,*

mi autorizzerà potrà prendere parte a qualche gara>.

Insomma la situazione è un po' caotica, piena di incertezze, dopo l'incidente in Argentina e la caduta in mare a Montecarlo. Quale era la condizione mentale del campione del mondo? Aveva dimenticato la promessa di non correre nel giorno 26 del mese? Per quale motivo andò a Monza per fare una prova su una vettura prestata dall'amico Eugenio Castellotti? Chiese di fare tre giri. All'ultimo passaggio, nella stessa curva che lo aveva visto uscire di pista nei test con la Lancia D50 l'anno precedente, la macchina sbandò e si capovoltò, schiacciando il pilota, che morì sul colpo. Non si è mai scoperto cosa sia effettivamente successo. È vero che aveva subito uno choc quattro giorni prima con la caduta in mare a Montecarlo, aveva anche il naso fratturato e non respirava bene, ma fisicamente era a posto. Fu il suo amico e compagno di avventure Gigi Villorosi a raccontare quelle ore tremende che costarono la vita ad Ascari.

<L'ho visto morire - aveva dichiarato il pilota lombardo, definendosi suo 'fratello di corsa' - ed era tutto sanguinato; soffriva come nessuno ha forse mai potuto. Vorrei capire perché Ascari è morto. Che cosa può ieri essere accaduto al motore in quel tre giri che Ascari ha fatto? Abbiamo visto l'auto, la nuova Ferrari 750 sport, sfilare davanti a noi. Non aveva nulla, assolutamente nulla di meno che normale. Non può essere stato uno sbaglio di guida. Alberto era quello che era come corridore: un asso senza discussioni. Conosceva anche benissimo il percorso, quanto la macchina. La curva del vialone non è un mistero per nessuno di noi. È una curva perfida, perché pare facile, facilissima, invece ci si trova la vettura che sposta a si-

nistra. È un piccolo vizio dell'autodromo di Monza. Alberto non può essersela dimenticata all'improvviso. Nemmeno la macchina era una novità assoluta, per lui. Un mezzo nuovo ma non rivoluzionario. Sono certo che la disgrazia non è dipesa da questo. Alberto può essere svenuto al volante, può aver perso i sensi per i gas della benzina? È vero che "Ciccio" aveva il setto nasale fratturato, e respirava praticamente soltanto con la bocca. Ma quanti giri aveva fatto? Tre in tutto e stava percorrendo il quarto. In una ventina di chilometri, quanti ne aveva percorsi, era perciò materialmente impossibile respirare tanto veleno da svenire. Non può essere stato così>. Villorosi conclude: *<Ancora in questo momento non posso spiegarvi perché Alberto decise di venire a Monza, perché così su due piedi si impuntò e volle la macchina; sapeva di già che con novanta probabilità su cento non avrebbe corso. Si mise al volante con un abito comune da passeggio, con la cravatta bene annodata. Gli bastò mettersi in testa il casco di Castellotti. Sembrava perfino frettoloso. Questa era un'altra cosa che non so spiegare in lui, sempre così calmo, così preciso fino alla pignoleria. Non l'ho mai visto agire tanto a precipizio. Ieri Alberto ha saltato tutte le sue precauzioni; ha saltato tutta la preparazione alla guida che per lui era come un rito. È salito in macchina come se non fosse più lui. Adesso è là su quel letto, dal quale non si alzerà più>*.

Purtroppo, altra notizia dolorosa, si aggiunge quella che, nel 2016, ignoti ladri avevano trafugato i busti bronzei di entrambi i piloti, posti ai lati del sacello. Quello del padre era stato realizzato dallo scultore Orazio Grossoni, mentre quello del figlio era opera di Michele Vedani. ■

Il caschetto azzurro di Alberto Ascari.

Alberto Ascari nel suo ultimo GP a Monaco nel 1955, quattro giorni prima dell'incidente fatale.





AERODINAMICA SU DUE RUOTE



La MV Agusta dei suoi Tempi d'Oro, farà dello studio aerodinamico un valore aggiunto per diventare invincibile. Nell'immagine, col numero 1, Mike "The Bike" Hailwood si appresta a superare con la sua MV 500 Gyula Marsovski su Matchless G50 a Mallory Park, 1963. Da notare le differenze di carenatura, come nella zona del manubrio. Sotto, Ernst Jacob Henne prima del record di velocità su terra per motocicletta stabilito il 28 novembre 1937 con una velocità di 279,5 km/h (173,7 mph) su una BMW da 500 cm³ sovralimentata completamente carenata. Il record durò 14 anni.

L'aerodinamica è stata determinante nello sviluppo delle motociclette, influenzando la velocità, la stabilità, l'efficienza e la sicurezza, inizialmente legata ai soli particolari e successivamente a coinvolgere tutta la moto.

A differenza delle automobili, dove la carrozzeria copre l'intero veicolo, nella moto il pilota rappresenta una parte significativa della superficie esposta all'aria, rendendo la gestione dei flussi aerodinamici molto più complessa. Un altro fattore da considerare è che il pilota non è solo un passeggero, ma parte integrante della moto stessa, modificando e influenzando costantemente il flusso d'aria mentre si muove in sella. Fin dagli anni '30, con le prime carenature progettate per i record di velocità,

Fin dagli anni '30, con le prime carenature progettate per i record di velocità, l'aerodinamica ha rivestito un'importanza fondamentale nel miglioramento delle prestazioni delle moto.

l'aerodinamica ha rivestito un'importanza fondamentale nel miglioramento delle prestazioni delle moto. Ed è proprio grazie alle due ruote da corsa e al continuo sviluppo di soluzioni aerodinamiche sempre più efficienti, che si è giunti ad innovazioni straordinarie.

Le gallerie del vento sono state strumenti imprescindibili in questo processo, permettendo ai progettisti di simulare e ottimizzare il comportamento dell'aria attorno alle motociclette e al pilota. Le tecnologie utilizzate in queste strutture hanno permesso di testare ogni aspetto del design, dalla carenatura alle singole appendici, fino a giungere addirittura oggi a moto progettate per far passare un flusso d'aria nella parte centrale implementando così efficienza e prestazioni.



LA RICERCA DI UNA MAGGIOR EFFICIENZA AERODINAMICA NELLE MOTOCICLETTE È INIZIATA DI PARI PASSO CON LE COMPETIZIONI E NEL TEMPO SI È EVOLUTA SEMPRE DI PIÙ, FINO AD ARRIVARE AI GIORNI NOSTRI, CON PROPOSTE FUTURISTICHE E SEMPRE PIÙ EFFICACI.

di Matteo Comoglio

LE PRIME SPERIMENTAZIONI AERODINAMICHE

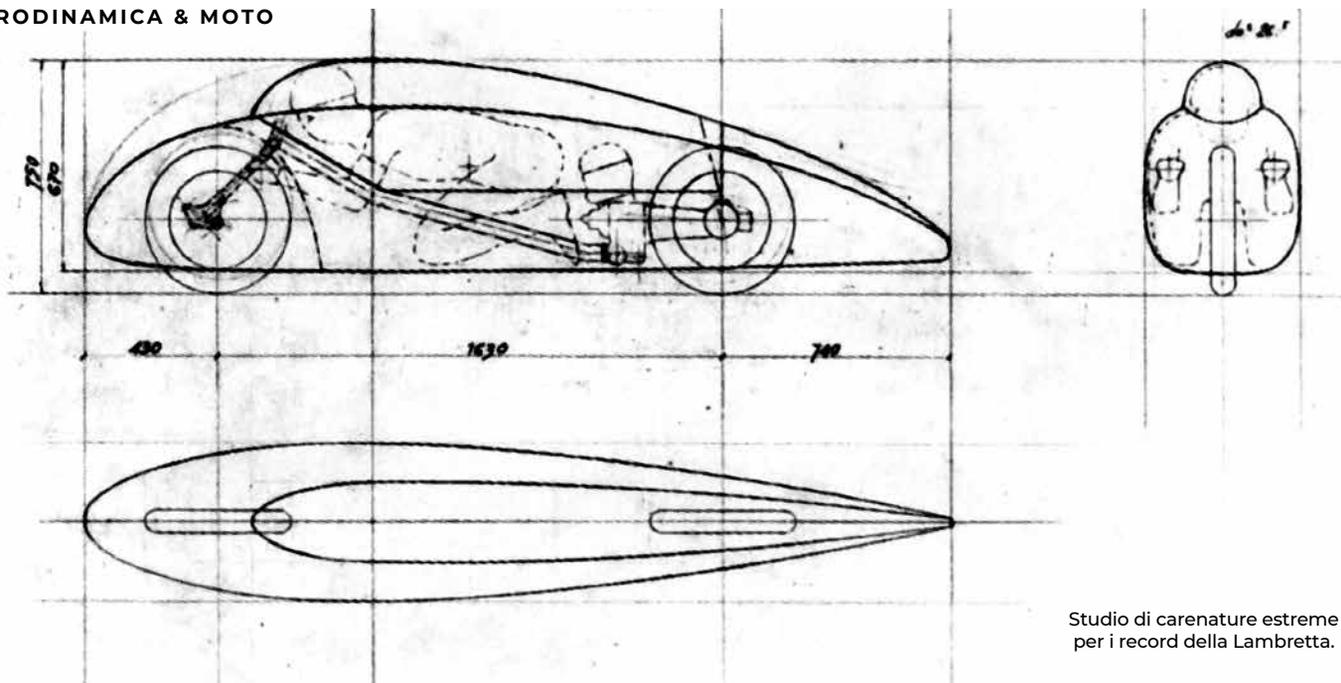
Negli anni '30, con l'aumento della velocità delle motociclette, i progettisti si resero conto che per raggiungere traguardi sempre più ambiziosi era necessario pensare a soluzioni per migliorare la penetrazione aerodinamica. La BMW WR 500, ad esempio, progettata nel 1937 per battere i record di velocità, è uno dei primi esempi di moto dotata di una carenatura completa e avvolgente. Questa moto fu concepita per ridurre la resistenza all'aria e permettere ai piloti di raggiungere velocità mai sperimentate prima. Al contempo, in Italia, la Moto Guzzi da competizione sono sempre più evolute e le posizioni dei piloti sempre più "sdraiate". Accenni di carenature permettevano di aumentare le velocità gradualmente. Tuttavia, con l'aumentare della velocità si dovettero anche affrontare delle problematiche in termini di stabilità, specialmente quando si affrontavano venti laterali, che influenzavano negativamente la manovrabilità della moto.

GLI ANNI '50-'60 E LE NUOVE SOLUZIONI AERODINAMICHE

Negli anni '50, le carenature a campana, note come "dustbin fairings", erano molto utilizzate nelle competizioni, in quanto riducevano significativamente la resistenza aerodinamica. Tuttavia, queste soluzioni, pur essendo altamente performanti, vennero vietate nel 1958 dalla FIM (Federazione Internazionale di Motociclismo) a causa dei pericoli derivanti dalla loro instabilità quando colpite dal vento laterale. L'adozione di questi dispositivi nelle competizioni viene considerata un rischio per la sicurezza dei piloti, vengono inserite regole più restrittive e i progettisti si orientano verso soluzioni più equilibrate. Le moto da corsa iniziarono a utilizzare mezze carenature, che lasciavano la ruota anteriore scoperta, ma garantivano comunque un miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. Negli anni '50 viene inaugurata presso lo stabilimento Moto Guzzi la prima galleria del vento al mondo per i test sui motocicli e detiene un primato d'eccezione. Fortemente voluta da Carlo, è suo fratello Giuseppe Guzzi a progettarla.

Negli anni della ricerca spasmodica di record, anche i produttori di scooter si cimenteranno con modelli estremi, come le Lambretta che, nel 1951 sul Circuito di Montlhéry. Nell'immagine in alto l'ultima versione concepita per migliorare il record dell'ora. Il pilota è totalmente integrato nella carena, a eccezione di una porzione di casco per sicurezza. Qui a destra, i due piloti Romolo Ferri, in piedi e Carlo Poggi, dentro la moto, coi meccanici dell'Innocenti.





Studio di carenature estreme per i record della Lambretta.



A sinistra, sopra, Bill Lomas uno dei più vincenti piloti Moto Guzzi con la 500 con carenatura a campana. Sotto, la straordinaria galleria del vento di proprietà della Moto Guzzi. Qui sopra, l'esterno della struttura, tutt'oggi nel plesso di Mandello del Lario.



Si tratta della prima costruita in Europa e la prima del mondo all'interno di un'azienda motociclistica. Progettata nel 1950, viene inaugurata nel 1954 e fa subito sentire la sua presenza. Ancora oggi molti abitanti di Mandello ricordano il rumore infernale durante l'accensione del motore, avviato dopo le ore di lavoro per ottimizzare l'energia prodotta dalle due centrali elettriche di proprietà Moto Guzzi. Una delle motociclette leggendarie degli anni '60 fu la MV Agusta 500 4C, una delle moto più vincenti del Motomondiale degli anni, che impiegò una carenatura ottimizzata per ridurre la resistenza aerodinamica senza compromettere la stabilità.

GLI ANNI '70-'80 E IL PERFEZIONAMENTO AERODINAMICO

Negli anni '70, l'aerodinamica delle motociclette subì un notevole sviluppo, grazie all'introduzione delle moto stradali ad elevate prestazioni. Le motociclette come la Honda 750, la Kawasaki Z1000 e la Suzuki GS1000S iniziarono a integrare cupolini e carenature parziali per migliorare la protezione aerodinamica del pilota, ma anche per aumentare la stabilità e la velocità. Un aspetto interessante di questo periodo è legato all'uso molto più diffuso della galleria del vento da parte di molte Case motociclistiche, non solo più la Moto Guzzi. Proprio in questi anni la Casa di Mandello realizzò delle motociclette incredibili come la V7 Sport e la V1000 Le Mans, il design delle carenature e dei vari componenti aerodinamici veniva affinato

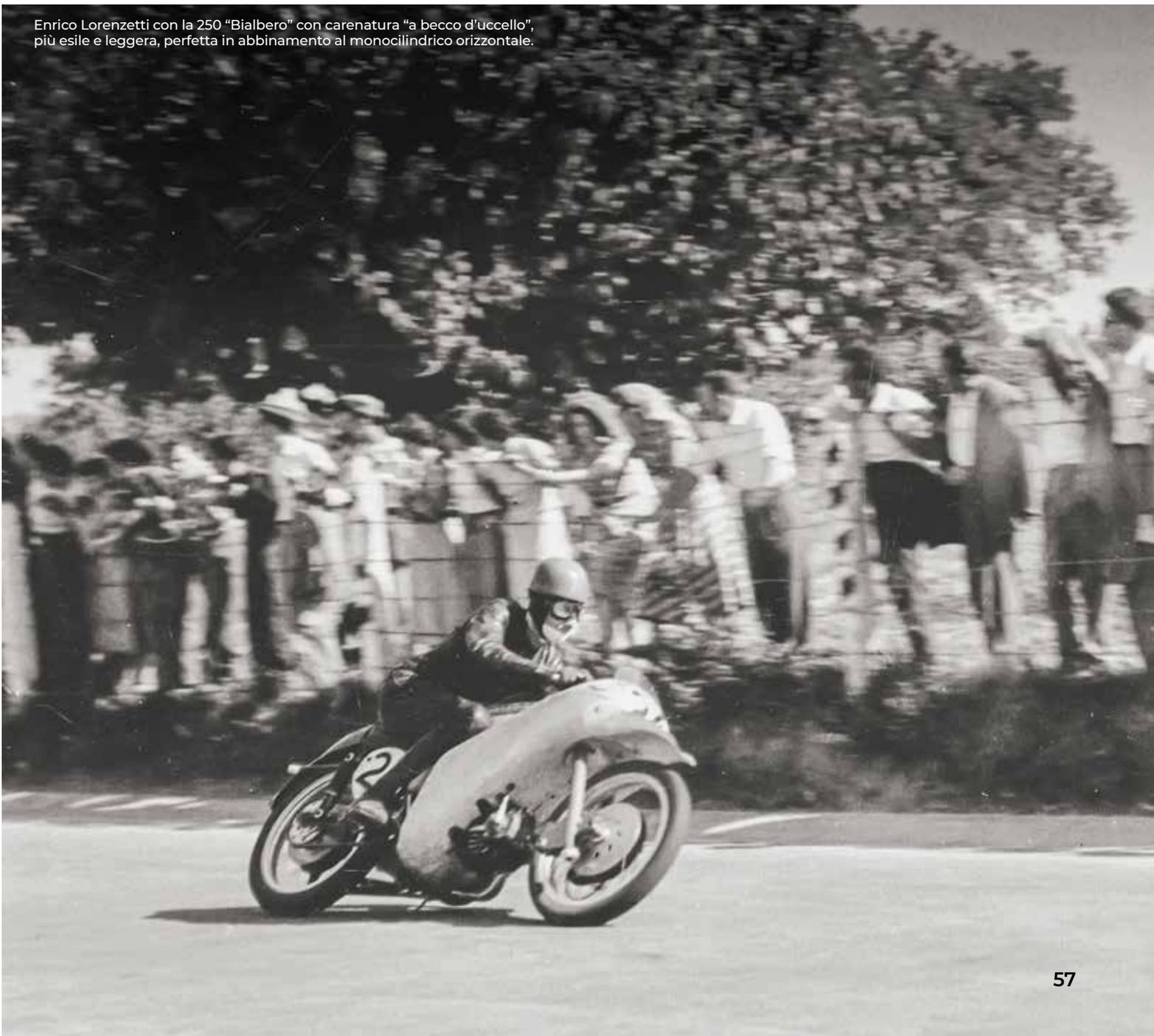
attraverso numerosi test in galleria, permettendo ai tecnici di migliorare la penetrazione dell'aria e ridurre al minimo la resistenza. Ma anche la BMW iniziò a sfruttare la galleria del vento per migliorare i propri modelli. In particolare, la galleria del vento di Pininfarina, una delle strutture più avanzate dell'epoca, nata nel 1972 e molto più grande di quella della Guzzi, venne utilizzata da BMW per ottimizzare la BMW R100 RS, una delle prime motociclette stradali a utilizzare appendici aerodinamiche. La moto fu progettata per essere veloce e stabile, con una carenatura che riduceva la resistenza al vento senza compromettere la manovrabilità. L'uso della galleria del vento per il test di questo modello segnò un punto di svolta nella progettazione aerodinamica delle moto, poiché dimostrò l'efficacia delle simulazioni per migliorare le performance reali su strada.

GLI ANNI '90-2000 AERODINAMICA E DESIGN MODERNO

Negli anni '90, l'uso della galleria del vento e delle simulazioni computerizzate divenne un aspetto cruciale nel design delle moto da corsa e delle stradali ad alte prestazioni. La Ducati 916, progettata da Massimo Tamburini, fu un esempio di come la combinazione di estetica e funzionalità potesse essere raggiunta grazie a un'approfondita ricerca aerodinamica. Il suo design, caratterizzato da linee eleganti e aerodinamiche, si basava su test in galleria del vento, che ottimizzavano il flusso d'aria attorno alla moto e miglioravano la stabilità e la penetrazione oltre, ovviamente, alle prestazioni. Anche la Suzuki Hayabusa, lanciata nel 1999, segnò un'altra pietra miliare nello sviluppo delle motociclette moderne.

Le carenature a campana, note come "dustbin fairings", vennero vietate nel 1958 dalla FIM. Le moto da corsa iniziarono a utilizzare mezze carenature.

Enrico Lorenzetti con la 250 "Bialbero" con carenatura "a becco d'uccello", più esile e leggera, perfetta in abbinamento al monocilindrico orizzontale.





Keith Campbell sulla stratosferica Moto Guzzi 500 8 cilindri nel 1957.



La MV Agusta 500 4C.

Progettata per raggiungere velocità superiori ai 300 km/h, la Hayabusa presentava una carenatura sagomata appositamente per ridurre la resistenza aerodinamica, utilizzando i più avanzati strumenti di simulazione fluidodinamica per migliorare le performance.

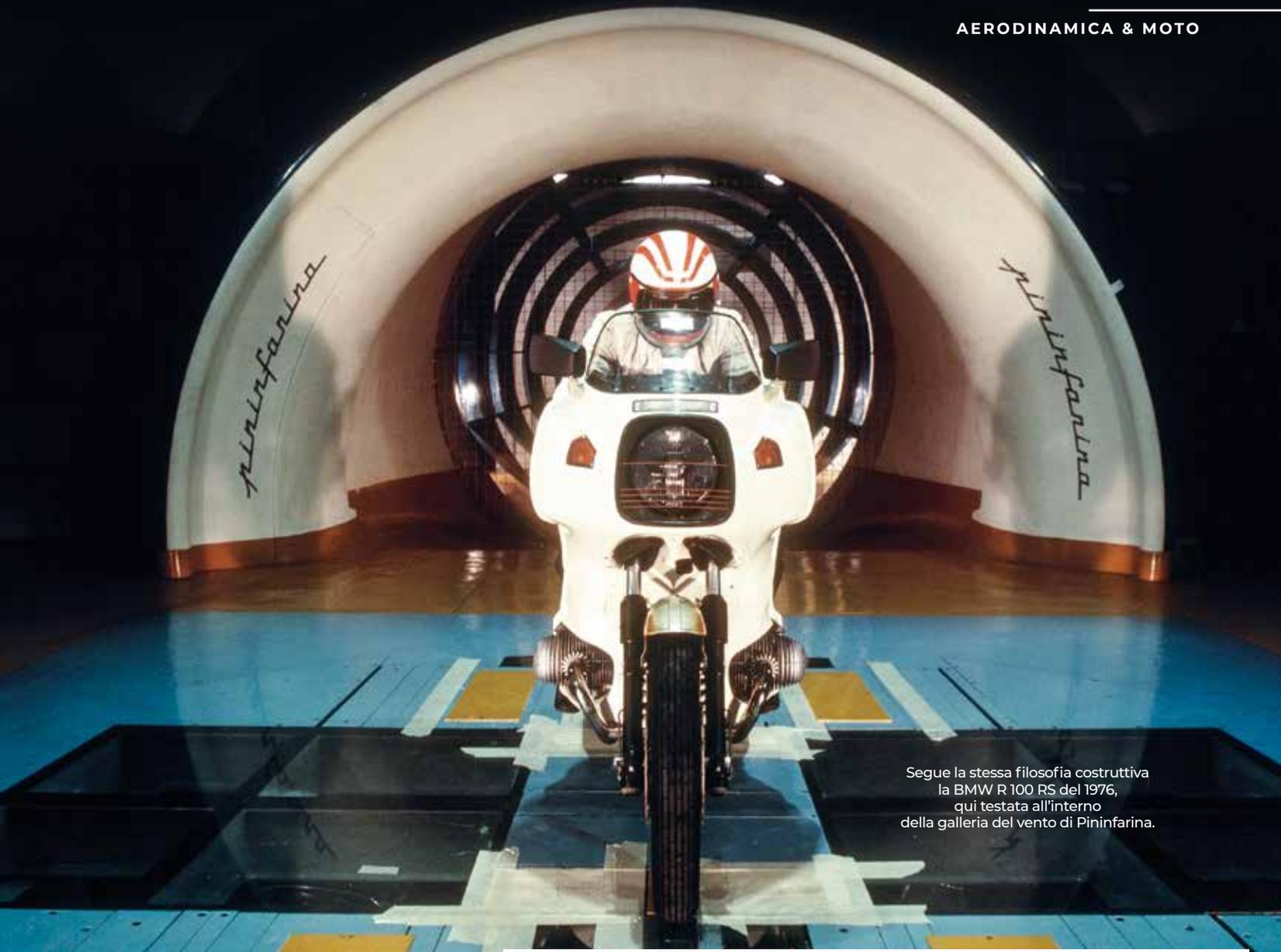
GLI ANNI DOPO IL 2010 È L'ERA DELLE APPENDICI AERODINAMICHE

Nel nuovo millennio, le appendici aerodinamiche sono diventate una componente fondamentale per la progettazione delle moto da corsa. Le "winglets", piccole ali laterali che generano deportanza, sono state introdotte in MotoGP per migliorare la stabilità delle moto durante le fasi di accelerazione e frenata. Queste appendici, inizialmente utilizzate su modelli da corsa come la Ducati Desmosedici, sono ora diventate un elemento chiave anche nelle moto stradali di alta gamma, come la Ducati Panigale V4R. Le tecnologie aerodinamiche avanzate non solo migliorano le prestazioni in pista, ma contribuiscono anche alla sicurezza del pilota, stabilizzando la moto durante le manovre ad alta velocità. Anche Kawasaki, con la Ninja H2R, ha integrato soluzioni aerodinamiche per ottimizzare la deportanza e ridurre la resistenza. Con l'avanzare della tecnologia, in futuro potremmo assistere a un'evoluzione verso soluzioni ancora più sofisticate, come l'aerodinamica attiva, che permetterà alle moto di adattarsi in tempo reale alle diverse condizioni di guida. Le gallerie del vento, insieme alle simulazioni generate dall'intelligenza artificiale, continueranno a svolgere un ruolo cruciale nel perfezionamento delle moto di domani, dove l'efficienza aerodinamica sarà fondamentale per ottimizzare le prestazioni e l'efficienza energetica, specialmente nel contesto delle moto elettriche. ■



Sopra, a sinistra, Roberto Patrignani in sella alla Moto Guzzi V7 Special durante i vittoriosi tentativi di record dell'autunno 1969 all'Autodromo di Monza. Da notare l'alleggerimento delle carene, che ora lasciano scoperta la ruota anteriore, dopo il divieto di coprirlo imposto dalla FIM nel '58. A destra, Guido Mandracci durante una Mille Miglia di Imola con la Suzuki GT 750. Con la Moto Guzzi 850 Le Mans (nell'immagine - qui a destra - la più aerodinamica "terza serie"), la carenatura diventa una costante anche nelle moto stradali ma è più sobria rispetto a quella per i modelli da corsa e, spesso, integra il proiettore.





Segue la stessa filosofia costruttiva la BMW R 100 RS del 1976, qui testata all'interno della galleria del vento di Pininfarina.



La BMW K1, con la sua linea futuristica, estremizza di nuovo in chiave contemporanea il concetto di carenatura, offrendo perfino una linea di abbigliamento adatta.



La Ducati 916 di Tamburini (sopra a sinistra). La Suzuki Hayabusa (a destra) presentava una carenatura sagomata appositamente per ridurre la resistenza aerodinamica, utilizzando strumenti di simulazione fluidodinamica per migliorare le performance.

La Kawasaki Ninja H2R (sotto, a sinistra) integra soluzioni aerodinamiche per ottimizzare la deportanza e ridurre la resistenza. La Ducati Panigale V4 R del 2024 (a destra) sfrutta il trattamento aerodinamico per esaltare il comportamento in pista.



PININFARINA E L'AERODINAMICA DELLE DUE RUOTE UN GRANDE EVENTO PER I 95 ANNI

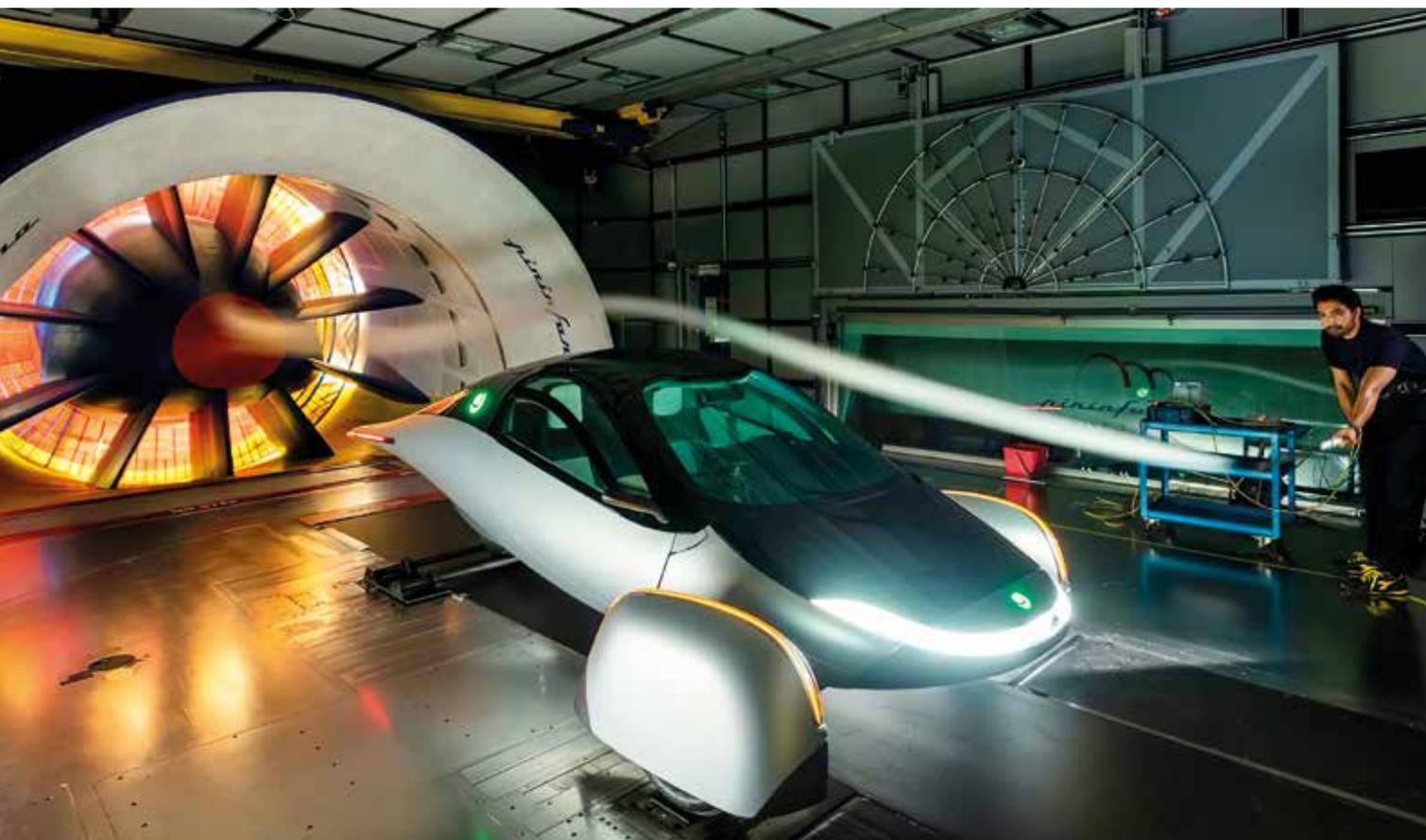
PER FESTEggiARE QUESTO PRESTIGIOSO ANNIVERSARIO LA PININFARINA HA ORGANIZZATO UN EVENTO INTERNAZIONALE TUTTO DEDICATO ALL'IMPORTANZA DELLA AERODINAMICA SULLE DUE RUOTE DOVE SONO STATE PRESENTATE TANTE INNOVAZIONI.

Pininfarina ha celebrato il suo 95° anniversario con l'evento "Design and Performance in Motion: Shaping Two-Wheel Aerodynamics", un'occasione per esplorare il ruolo dell'aerodinamica nelle due ruote attraverso le collaborazioni con marchi innovativi. L'incontro si è svolto nella sede di Cambiano della Pininfarina, con la partecipazione di molti esperti del settore.

La Vmoto ha presentato il concept APD, primo maxi scooter elettrico scolpito nella Galleria del Vento, caratterizzato da un design fluido e dinamico con linee disegnate per minimizzare la resistenza aerodinamica. La scocca è stata modellata per ottimizzare i flussi d'aria e migliorare l'efficienza nella guida urbana. L'ampia carenatura anteriore è progettata per ridurre le turbolenze, mentre il codino rastremato migliora la stabilità a velocità sostenute.

La incredibile White Motorcycle Concepts ha svelato gli studi sul V-Duct, un condotto brevettato che attraversa la moto per ridurre la resistenza all'aria e migliorare l'efficienza. Questa soluzione è applicata su modelli come la WMC250EV, una moto da

Incredibile vettura prodotta dalla Aptaera: sembra uscita direttamente da un film futuristico.



record con una silhouette allungata e un frontale rastremato per massimizzare la penetrazione aerodinamica. Il design integra superfici pulite e una struttura che valorizza il condotto centrale, riducendo il carico aerodinamico. La WMCSRS, sviluppata con Zero Motorcycles, presenta un'estetica sportiva con carenature affusolate e dettagli tecnici che bilanciano performance ed efficienza energetica. Parlando invece di biciclette, la De Rosa Bikes ha mostrato la "Settanta", bicicletta da corsa con un telaio da 730 grammi, il più leggero della sua categoria. Il design è un connubio tra leggerezza ed efficienza aerodinamica: il tubo sterzo affusolato riduce le turbolenze, il triangolo posteriore compatto ottimizza il trasferimento di potenza e il movimento centrale scolpito migliora la stabilità. L'integrazione di soluzioni avanzate nei profili dei tubi conferisce alla bici un aspetto slanciato e aggressivo, migliorando al tempo stesso la rigidità torsionale.

L'azienda californiana Aptera ha illustrato i test svolti nella Galleria del Vento per affinare il design del suo veicolo elettrico solare a tre ruote, caratterizzato da una carrozzeria ultraleggera e un coefficiente aerodinamico tra i più bassi mai registrati. Il design futuristico è ottimizzato per la massima efficienza: la forma a goccia minimizza la resistenza, mentre le superfici lisce e il sistema di ruote carenate riducono le turbolenze. Il tetto è interamente ricoperto da celle solari integrate, che si fondono armonicamente con il design per garantire autonomia energetica senza sacrificare l'estetica.

Durante l'evento, il campione di sci di velocità Simone Origone ha condiviso la sua esperienza con i test aerodinamici condotti nel centro di Pininfarina per il raggiungimento dell'incredibile record di 254,050 km/h, spiegando come la forma del casco e della tuta siano stati ottimizzati per ridurre la resistenza dell'aria.

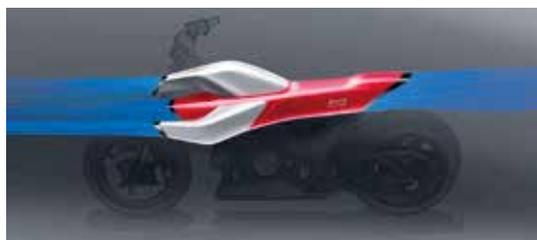
La giornata si è poi conclusa con una visita guidata alla Galleria del Vento Pininfarina, eccellenza tutta italiana costruita nel 1972, offrendo ai partecipanti uno sguardo esclusivo sulle tecnologie di ricerca aerodinamica applicate alla mobilità su due ruote e non solo, mostrando come il design e la scienza si uniscano per plasmarne il futuro della mobilità. ■

Il maxi-scooter elettrico e decisamente innovativo, studiato per gli spostamenti urbani.



pininfarina

La bicicletta "Settanta" presentata da De Rosa Bikes, con un telaio dal peso di soli 730 grammi.



L'innovativo "tunnel" centrale delle motociclette White, brevetto che promette una rivoluzione nel mondo delle due ruote.

La Galleria del vento di Pininfarina, costruita nel 1972, da allora eccellenza italiana.



Il campione Simone Origone durante i test nella galleria del vento con la dotazione che gli ha fatto raggiungere la velocità in discesa di 254,050 km/h.



NEOCLASSICISMO MODENESE



L'esemplare del nostro servizio, una F1 in livrea Grigio Alloy metallizzato, oggi di un collezionista pugliese, è un esemplare speciale perché fu acquistata nel 2002 dal progettista sudafricano Rory Byrne: insieme a Ross Brown in qualità di direttore tecnico, Montezemolo presidente e AD Ferrari e Jean Todt DS, compose il "Dream Team" artefice del periodo più felice per il Cavallino nella Massima Formula, con sei titoli Costruttori consecutivi e cinque Piloti

Con le denominazioni Ferrari non si scherza, infatti, anche "360", la sigla che indentifica la berlina V8 a motore posteriore centrale del Cavallino Rampante che ci proietta nel Nuovo Millennio, è una cifra dal significato incontrovertibile, in tal caso la cilindrata del motore, leggermente superiore all'unità montata sulla F355 che sostituisce ma caratterizzato da importanti novità. Però, di fronte a un nome simile, è come se qualcosa ci spingesse a trovare altri significati, per esempio pescando nei ricordi della geometria studiata alle elementari, che ci dice che, un angolo di 360°, corrisponde al cerchio perfetto, rimanendo poi sbalorditi, anche se è pura coincidenza, dal fatto che la "360

Modena" - questa la denominazione ufficiale, la quale, alla tradizionale cifra, a partire dalla 550 Maranello del 1996 affianca anche un nome che omaggi le origini del Marchio - sia davvero una supercar "a tutto tondo", per tecnica, design, scelte produttive, come vedremo, in un mix di innovazione e avanguardia che ne faranno il primo, forte segnale del nuovo corso intrapreso da Ferrari e che la riporterà nel ristrettissimo circolo dei costruttori di auto più esclusive al mondo.

L'OMAGGIO A UNA CITTÀ DI MOTORI

Per realizzare la 360 Modena si parte, letteralmente, dal foglio bianco. Sì, perché, dopo anni di rinnovamenti e riadattamenti, nasce senza



NEL 1999 FERRARI SVELA IL SUO TESTAMENTO TECNICO E STILISTICO
PER IL NUOVO MILLENNIO PRESENTANDO LA 360 MODENA, UNA VETTURA MODERNA,
INEDITA NELLA LINEA E CARATTERIZZATA DA UNA MECCANICA RINNOVATA E FINALMENTE
DI NUOVO DEGNA DEL COGNOME CHE PORTA.
VE LA RACCONTIAMO ATTRAVERSO UN ESEMPLARE MOLTO PARTICOLARE.

di Luca Marconetti



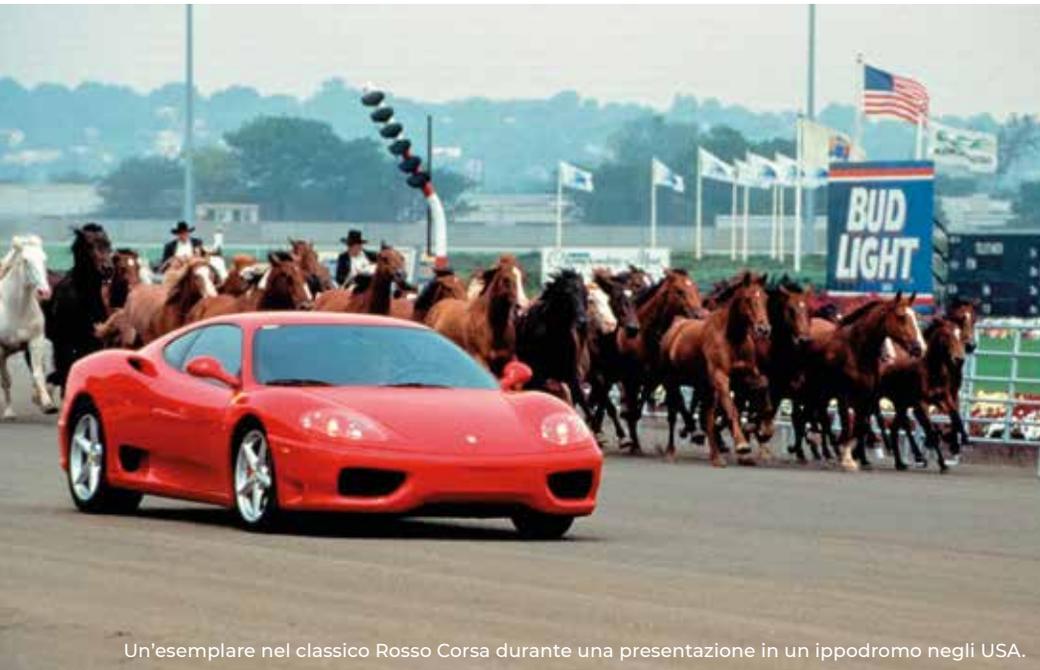
conseguiti da Michael Schumacher (che ha vinto anche due titoli Piloti nel '94 e '95, con la Benetton progettata sempre da Byrne). Al lancio, un esemplare con cambio F1 come il "nostro" costa 245 milioni di lire, 15 milioni più della versione manuale. Nello stesso periodo una Dodge Viper costa 165 milioni, una Jaguar XKR Coupé 156 milioni, come una Lotus Esprit V8.

vincoli produttivi, il sogno di ogni progettista; anzi, scrollatisi di dosso i retaggi di un passato difficoltoso e offuscato, in primis dalla scomparsa di Enzo Ferrari nel 1989, ancora visibili nella sua antenata F355, la 360 Modena deve essere un'automobile moderna e di netta rottura col passato, in grado di continuare con rispetto e venerazione ma riplasmandola in chiave contemporanea, una tradizione motoristica e costruttiva senza eguali.

E tutta questa voglia di voltare pagina per scrivere capitoli nuovi di una storia che è sempre più leggenda, nasce innanzitutto dall'omaggio distintivo e concreto, che la nuova berlinetta V8 per gli anni '2000 serba nel suo nome: la città di Modena è dove tutto ha avuto inizio

dando i natali al Drake e al suo legame viscerale e inscindibile con quella città che, soprattutto grazie alla sua iniziativa, oggi è la capitale della Motor Valley, uno dei distretti automobilistici più tecnologicamente avanzati e forieri di innovazioni del Pianeta.

A livello progettuale, il fulcro della definizione di una delle GT più entusiasmanti degli anni '2000, è senza dubbio il propulsore, piazzato per lungo a centro macchina, derivato dal V8 di 90° della F355 ma qui salito a una cilindrata totale di 3586.20 cm³ (alesaggio e corsa di 85x79 mm), alimentato da due alberi a camme in testa per bancata che, come sul modello che sostituisce, muovono 5 valvole per cilindro (tre di aspirazione, due di scarico) e lubrificato con carter secco.



Un'esemplare nel classico Rosso Corsa durante una presentazione in un ippodromo negli USA.

La potenza totale di 400 CV a 8500 giri/min corrisponde al valore record di 112 CV/litro, la coppia massima è di 373 Nm a 4750 giri/min. Accensione e iniezione elettroniche sono integrate, gestite dall'unità Bosch Motronic ME 7.3 e abbinate all'acceleratore "drive by wire" (regola l'afflusso di aria nei cilindri agendo sulle farfalle tramite un motorino elettrico) e al variatore di fase per le valvole di scarico. Per risparmiare spazio e appiattire il fondo vettura il cambio, invece che trasversale come sulla F355, è ora longitudinale in blocco con il motore, a 6 marce + RM, disponibile con l'immarcescibile comando manuale a cloche scorrevole nella grata a settori, oppure con selettore elettroidraulico F1 composto da due palette, una per salire, una per scendere, situate sulla colonna sterzo; il sistema ha esordito sulla F355 ma sulla 360 presenta un'importante evoluzione: appositi sensori rilevano la cambiata e regolano l'apertura dell'acceleratore per rendere l'operazione più fluida. Il differenziale autobloccante è di serie. Leggerezza ed equilibrio sono ora i nuovi imperativi del *cahier des charges* del nuovo modello: vengono rispettati adottando, per la prima volta su una Ferrari stradale, un telaio tubolare monoscocca, sviluppato in stretta collaborazione con l'americana Alcoa, interamente in estruso d'alluminio e sezioni saldate tra loro con dodici punti di intersezione. Lo stesso materiale verrà

utilizzato per le fusioni di monoblocco, coppa dell'olio, scatola trasmissione, ossatura delle sospensioni e carrozzeria, i cui pannelli sono rivettati al telaio.

L'utilizzo diffuso delle leghe leggere, farà quindi risparmiare ben 100 kg rispetto alla F355, fermando l'ago della bilancia a 1290 kg. Le sospensioni a ruote indipendenti, prevedono sempre i quadrilateri deformabili ma qui di minor ingombro per non interferire col flusso aerodinamico sottoscocca, le molle elicoidali, gli ammortizzatori idraulici telescopici Sachs a controllo elettronico e la barra stabilizzatrice (la posteriore "penetrante" il telaio) su entrambi gli assi. Si può scegliere tra l'assetto neutro "Normal" e quello più rigido "Sport".

I freni, prodotti dalla Brembo, sono a disco forati e autoventilanti, hanno tutti e quattro diametro di 330 mm e su di essi agiscono pinze fisse a 4 pistoncini, oltre all'ABS.

L'esordio della nuova Berlinetta del Cavallino Rampante avviene al Salone di Ginevra del 1999, quando avventori e giornalisti si trovano di fronte a un'automobile che, anche esteticamente, va al di là di ogni più ottimistica prospettiva: una meccanica tanto raffinata e finalmente tornata capace di riscrivere i canoni del segmento, come facevano le rampanti Ferrari degli anni '50 e '60 che si imponevano nella scena internazionale dettando legge in pista e su strada aperta, aderisce perfettamente a uno stile inedito e accattivante ma immediatamente capace di farcela riconoscere quale una vettura del Cavallino Rampante. Perché, banditi i volumi spigolosi e ai profili fortemente orizzontali, i tagli netti e le

Gli interni con cambio manuale e sedili "standard" ma rivestiti da pelle chiara con cadenini a contrasto bordeaux, stesso colore scelto per la moquette: sono innumerevoli le combinazioni possibili. Molto presente l'alluminio. A destra, il V8 di 90° longitudinale di 3,6 litri è totalmente in alluminio, le camicie dei cilindri sono al Nicasil, le bielle in lega di titanio. Il serbatoio olio è collocato sul distanziale motore-cambio, come sulle monoposto F1, il cambio è longitudinale per far posto al sottoscocca piatto.





Due esemplari tratti dal dépliant ufficiale del 1999, in livrea Blu Tour de France e Giallo Modena.

vistose appendici aerodinamiche delle V8 che l'hanno preceduta, la linea della 360 Modena, la 136^a Ferrari disegnata di Pininfarina, mostra senza indugio e pudore tutte le sue forme sinuose e seducenti, appena fasciate da un aderentissimo abito d'alta moda di straordinaria fattura, in grado di esprimere muscolosità e sportiva senza prorompere né sconfinare in eccessi di mascolinità bensì con un'eleganza che apre a un

nuovo, radioso periodo per la Casa di Maranello, un vero e proprio neoclassicismo contemporaneo che la proietterà nel Nuovo Millennio con grandiosi auspici. Sulle fiancate, le prese d'aria stondante dall'aspetto retrò e senza antiestetiche griglie alettate, sono un omaggio a 268 SP, Dino e 250 LM degli anni '60. Nonostante sembri più compatta, la 360 Modena ha un passo di 2600 mm (100 mm più della

coeva V12 550 Maranello) ed è lunga 4477 mm. Ingannano anche le carreggiate: la posteriore, con 1617 mm, è più stretta di quella anteriore (1669 mm) di 52 mm. Tale trattamento permette agli integralisti del marchio, di digerire soluzioni mai viste fino a quel momento, come l'assenza della griglia-radiatore frontale ora sdoppiata in due elementi, frutto di 5400 ore di lavoro in galleria del vento, piazzati agli angoli

estremi del muso per incanalare l'aria sotto la sezione centrale rialzata e lambire il sottoscocca perfettamente piatto fino alla zona di estrazione posteriore, anch'essa caratterizzata da un doppio diffusore: il tutto per contribuire a una drastica limitazione della deportanza alle alte velocità, pane quotidiano di un'auto in grado di superare i 297 km/h di velocità massima e raggiungere i 100 km/h in 4,5 secondi.

FERRARI 360 MODENA

La meraviglia descritta fin qui diventa stupore e venerazione da parte degli appassionati, se, la 360 Modena, la si guarda da una prospettiva solitamente ignorata in un'autovettura qualsiasi: dall'alto. Morbidi come seta, i generosi parafanghi accompagnano lo sguardo verso il grande cristallo posteriore che cela il motore sovrastato dalle cassette di aspirazione rosse - nella loro finitura rossa corrugata "griffata" dal nome del produttore, perfette testimonianze della leggendaria qualità delle fusioni della

Fonderia Ferrari - collegate tra loro dalla placca, anch'essa fusa in alluminio, recante il Cavallino Rampante.

All'interno il lusso e l'attenzione per la scelta dei materiali che ha sempre accompagnato le Rosse più esclusive, si unisce a un disegno compatto ed ergonomico di cruscotto e sedili. I due posti secchi, permettono di stivare dietro gli schienali una sacca da golf o due borsoni morbidi (magari realizzati su misura dalla fida Schedoni). La pelle Connolly, disponibile in varie essenze e co-

lori, fa da contraltare ai dettagli in alluminio (tunnel, modanature inferiori porta e pannello porta-strumenti in plancia), aria condizionata e impianto stereo sono di serie ma il cliente, attingendo al programma "Carrozzeria Scaglietti", può personalizzare il proprio esemplare come desidera (ad esempio, con gli stupendi sedili sportivi con guscio in carbonio, come quelli dell'esemplare in prova, le cinture a 4 punti e il roll-bar stradale rivestito in pelle). La 360 Modena sarà disponibile Coupé, a partire dal 2000 Spider

con capote in tela a comando elettrico e, dal 2003, nella versione Challenge Stradale, ispirata ai modelli da competizione per trofei monomarca e Campionati FIA GT, alleggerita grazie all'utilizzo di materiali come carbonio e titanio, con estetica dedicata e assetto ribassato di 15 mm, aerodinamica migliorata, cambio F1 velocizzato, freni carbo-ceramici, cerchi da 19" e potenza salita a 425 CV.

Il mensile Autocar, definì la 360 Modena la "miglior automobile sportiva al Mondo".



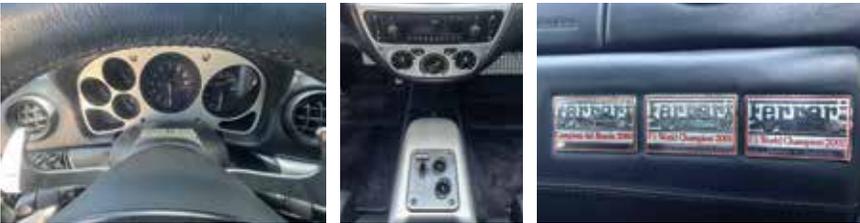
All'anteriore sono abbandonati i fari a scomparsa, per adottare dei proiettori lenticolari a scarica di xeno celati da una calotta trasparente che segue il profilo sinuoso del parafango, rendendo più espressivo e allo stesso tempo elegante il profilo frontale. Le griglie radiatore laterali cifra stilistica della 360 Modena. Gli interni dell'esemplare del servizio presentano i sedili sportivi con guscio in carbonio e pelle blu richiesti dal primo proprietario attingendo dal programma "Carrozzeria Scaglietti", così come gli scudetti sui parafanghi. Sotto, a sinistra, la 360 Modena Spider (20^a scoperta Stradale di Maranello) esce nel 2000 ma, il suo sviluppo, più critico data l'assenza del tetto, inizia prima della coupé e sarà quindi "banco di prova". In caso di ribaltamento, i due spessi roll-bar ispirati a quelli della F50 proteggono gli occupanti. Noto il lavoro di adeguamento aerodinamico del vano motore, a causa del profilo abbassato (ora il vetro è piatto).





Le prese d'aria retrò sulle fiancate, sono omaggio a modelli antenati come le Dino.

Il posteriore fa a meno del vetrino incassato fra due "ali" e del coperchio motore piatto alettato, tipici delle Ferrari a motore centrale dalle Dino in poi, per un profilo più sinuoso che ingloba un vetro spiovente che mette in bella mostra il V8: diventerà una cifra stilistica del modello. I doppi proiettori, rinnegati da Testarossa e 348 ma reintrodotti dalla F355, sono un omaggio alla tradizione del Marchio. I due estrattori sotto la targa permettono l'espulsione dell'aria convogliata dalle due prese anteriori.



La bella strumentazione col contagiri al centro, imprescindibile per una Rossa.

Il cambio elettroidraulico è comandabile dai due paddle al volante ma può essere usato come un classico automatico (tasto "auto") o settato per la marcia su fondi sdruciolevoli (tasto inferiore). La levetta permette l'inserimento della retromarcia.

Il primo proprietario Rory Byrne volle far incastonare nella plancia dei badge commemorativi le vittorie nel Campionato F1 del 2000, del 2001 e del 2002 (con riportato il numero di telaio dell'esemplare) vinti con le monoposto da lui progettate. Bei tempi, quelli, per Ferrari...

I bellissimi cerchi in lega 7,5Jx18 all'avantreno, 10Jx18 al retrotreno, riprendono il tradizionale disegno Ferrari pentastellato ma modernizzato. Calzano gomme 215/45 ZR 18 davanti e 275/40 ZR 18 dietro. A destra, la Challenge Stradale nelle due versioni: più estrema, rossa con il tricolore a centro vettura e i finestrini in plexiglass, quella più "elegante" blu senza stripes e con interni in pelle.



Sono stati più di 10.000 gli esemplari prodotti, un primato commerciale superato solo dalla California del 2008. Con gli occhi di oggi, la 360 Modena è stata non solo una nuova pagina per l'epopea delle Stradali di Maranello ma ha anche funzionato da trampolino di lancio per tante soluzioni mai sperimentate prima da Ferrari e che sarebbero invece diventate pilastri della produzione futura. ■

Si ringraziano gli amici Enzo Rutigliano per la disponibilità e Domenico Ranieri, sempre inarrestabile cacciatore di chicche automobilistiche.



Le due cassette di aspirazione in alluminio rifinito in rosso, celano condotti di aspirazione variabili, come nei motori F1: dritti o dal disegno più complesso che collegano le due bancate attraverso valvole, per favorire sempre adeguato valore di coppia a ogni regime.



DA MARANELLO A MILANO



Le immagini di questa pagina ci mostrano la Taurus G27 del 1935 prima e dopo il restauro che l'ha riportata allo splendore iniziale. Anche se bisognosa dell'intervento di ripristino la moto era completa di tutti i vari componenti.

Nel 1934 la Taurus, Azienda fondata a Milano dal cavaliere Giovanni Fabbri e specializzata nella produzione ciclistica, fa il suo esordio tra i grandi produttori di moto, visto che per l'epoca è in grado d'offrire una gamma completa, spaziando dalla 175, il modello che nel 1933 ne segna l'esordio nel settore, alla 250 e, soprattutto, alla 500, quest'ultima disponibile in ben 3 versioni.

La Taurus, però, si limita ad assemblare e a commercializzare le moto con il suo nome: i motori sono del commercio, anche se sono quelli prodotti e forniti in esclusiva da Vittorio Guerzoni, che nella sua officina modenese dall'inizio del decennio precedente costruisce le moto Mignon.

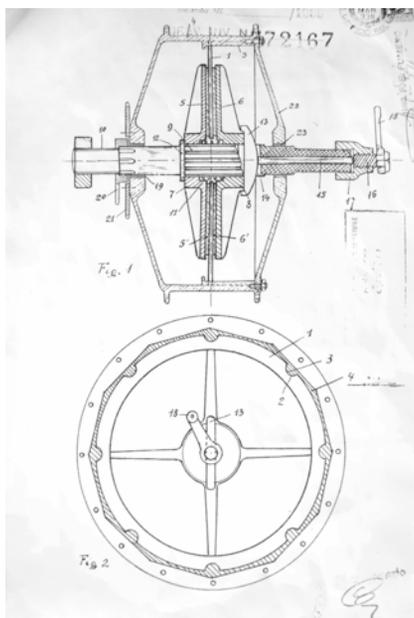
Tutto questo, però, ancora non chiarisce i riferimenti a Maranello, nel titolo, e a Bir-

mingham del sommario, che andiamo a raccontare facendo un salto indietro di qualche anno. Vittorio Guerzoni si forma tecnicamente a Torino, città dove si trasferisce dalla natia Modena giovanissimo per lavorare nell'industria automobilistica e conseguire il diploma all'Istituto professionale. Una volta rientrato nella sua città sfrutta l'esperienza acquisita in ambito automobilistico per alcuni anni, finché nel 1921 inizia la produzione motociclistica con il marchio Mignon. Assieme alle biciclette a motore con motore a 4 tempi con distribuzione a valvole contrapposte, a metà degli anni Venti costruisce anche una 250 bicilindrica

PASSANDO PER BIRMINGHAM

SI DOVREBBE AGGIUNGERE, VISTO CHE IL MOTORE DELLA TAURUS G 27 VIENE PROGETTATO A MODENA DA VITTORIO GUERZONI SU RICHIESTA DI ENZO FERRARI ISPIRANDOSI A QUELLO DELLA NORTON CS1. VERRÀ POI MONTATO SULLE MOTO ASSEMBLATE DALL'AZIENDA DI GIOVANNI FABBRI.

di Paolo Conti



fronte marcia che diventa anche la prima moto italiana con questo schema di motore. Sino alla fine del decennio la produzione rimane invariata.

L'AMICIZIA CON FERRARI

Nel frattempo nasce e si consolida il rapporto d'amicizia che lega Guerzoni a Enzo Ferrari, che nel 1929 ha fondato a Modena la "Scuderia Ferrari". Per un paio d'anni le attenzioni tecnico-agonistiche sono rivolte solo alle auto, con la "Scuderia" che affianca l'attività sportiva dell'Alfa Romeo, di cui Ferrari è stato pilota e coordinatore sportivo.

Alla fine del 1931 Ferrari decide di allargare gli interessi della "Scuderia" anche alle moto. Il rapporto con Guerzoni, e la volontà di Ferrari di far correre i suoi piloti con una moto "sua" o, comunque, costruita in Italia senza dover dipendere da Case costruttrici straniere, lo porta a chiedere all'amico di progettare e realizzare un motore competitivo.

Dopo alcuni anni di pausa la Mignon torna alla ribalta nel 1932. La produzione di serie è limitata ad una 175 a 4 tempi sia in versione con distribuzione a valvole in testa che laterali, mentre per le competizioni viene realizzata una 500 disponibile sia in versione monoalbero sia bialbero, in entrambi i casi con comando a catena. La direzione tecnica della Mignon è affidata all'ingegner Vittorio Bellentani.

TOP SECRET

La mezzo litro da competizione Mignon ha un buon potenziale, come dimostra nel 1933 Guglielmo Sandri, che con la monoalbero si aggiudica un paio di gare, ma comunque ritenute insufficienti per consentire ai piloti della "Scuderia" di poter contare su prestazioni vincenti in ambito nazionale e internazionale. Serve una moto, che all'epoca significa soprattutto un motore, nuovo. Per riuscirci viene deciso d'ispirarsi a quello che appare come uno dei motori da competizione più prestazionali e affidabile del momento, quello della Norton 500 CS1, e questo spiega il "passaggio" da Birmingham, dove c'è lo stabilimento della Casa inglese.

È una moto che Ferrari conosce bene, visto che è quella che usa Piero Taruffi, uno dei piloti di punta della scuderia. Nasce così un accordo segreto, almeno nei riguardi di Taruffi, tra Ferrari, Guerzoni e Bellentani: la Norton viene portata nell'officina Mignon dove viene smontata per consentire di studiarne le varie soluzioni impiegate e, magari, trovare spunti per un nuovo progetto. Questa operazione potrebbe far nascere qualche perplessità, ma la sua veridicità è stata confermata dalle dichiarazioni di un parente milanese di Guerzoni, che all'epoca dei fatti lavora alla Mignon prima di ritornare alla Taurus.



Questo esemplare è equipaggiato con i freni brevetto Guarnieri Persico Milano, di cui vediamo il disegno dei componenti tratto dal brevetto del 1939.

La mancanza di documentazione non consente di stabilire se il loro impiego possa essere frutto dell'iniziativa del proprietario della moto o di un accordo con i due tecnici con lo scopo di verificarne il funzionamento e l'efficacia.

A SCUOLA D'INGLESE

Sulla scorta delle indicazioni ricavate dal motore Norton, l'ingegner Bellentani progetta un nuovo motore, che si ispira a quello inglese solo per la soluzione della distribuzione ad albero a camme in testa comandato da doppie coppie coniche. Tutto il resto, come vedremo, è frutto delle sue intuizioni. A partire dalla geometria con il cilindro inclinato in avanti di 20° anziché verticale come sul Norton. Sono diverse anche le misure di alesaggio e corsa, che sono quasi quadre di 85 x 88 mm sul motore di quella che si dovrebbe chiamare "Dux", in onore al periodo storico, mentre il motore inglese è un corsa lunga di 79 x 100 mm. Differenze sensibili si registrano anche per trasmissione primaria, frizione e cambio, che sono in blocco nel basa-

mento sul motore modenese e, fedeli alla tradizione inglese, separati sul Norton.

Le differenze tecniche non sono certo finite, e tutte farebbero pendere l'ago della bilancia in favore della realizzazione italia-

Il mancato coinvolgimento di Ferrari e della sua "Scuderia", però rischia di far finire il motore tra i tanti bei progetti realizzati ma destinati a finire in un angolo dell'officina o, peggio ancora, tra il "ferro vecchio"...

na, che proprio per questo è caratterizzata da soluzioni di assoluta originalità rispetto al Norton. Invece, quando la moto sembrerebbe pronta per i collaudi e le corse, l'accordo Ferrari-Guerzoni svanisce. Le motivazioni non vengono mai comunicate ufficialmente, ma, indipendentemente

dal reale potenziale della moto modenese, si possono ipotizzare nella scelta di Ferrari di affidarsi a modelli già ampiamente collaudati senza doversi impegnare nell'incognita dello sviluppo di una moto nuova,

con tutto quello che comporta anche in termini economici. Non è questa la sede idonea per approfondire la storia della "Scuderia Ferrari" motociclistica, ma la scelta del Drake di affidarsi alle varie 250-350-500 Rudge a 4 valvole, si trasforma in un vero e proprio jolly per la Taurus.

MOTORE EVOLUTO

Le soluzioni tecniche del motore che resta nell'officina di Guerzoni sono all'avanguardia per l'epoca. La testa e il cilindro sono in ghisa al nichel cromo con la distribuzione completamente racchiusa. La testa può essere smontata per la disincrostazione e si può fare la smerigliatura delle valvole senza che la distribuzione vada fuori fase. Le valvole sono in acciaio trattato. La distribuzione è comandata mediante due coppie coniche, una superiore e una inferiore, entrambe con dentatura elicoidale "tipo Gleason", dal nome della Casa costruttrice americana delle macchine utensili impiegate per questo tipo di lavorazione. L'albero a camme ruota su cuscinetti a sfere e a rulli e l'alberello verticale ruota su bronzine, oltre a disporre di un giunto centrale di dilatazione.



Le foto di questa pagina ci documentano il serbatoio da 12 litri di capacità, la sospensione posteriore a forcellone oscillante a doppio tubo con barra di torsione e ammortizzatori a compasso, la distribuzione completamente racchiusa e il telaio a doppia culla chiusa con la grossa coppa dell'olio alettata per la lubrificazione del motore.





La linea ricercata e filante della Taurus G27 nella versione a telaio elastico del tipo a forcellone oscillante e barra di torsione. Il telaio elastico, ovvero con la sospensione posteriore, era disponibile con un sovrapprezzo di 700 lire rispetto alla versione con il telaio rigido.

Il pistone è in lega leggera a cupola, con uno spinotto di grande diametro che lo infulcra sulla biella con sezione a doppio T. Alla testa la biella ruota sull'albero mediante rulli. L'albero ha i volani interni e gira su un cuscinetto a sfere dal lato trasmissione e su un cuscinetto a rulli sul lato distribuzione. La trasmissione primaria è mediante catena duplex, con frizione a dischi multipli in bagno d'olio. I dischi condotti e quelli conduttori dispongono di una dentatura interna per migliorare il trascinamento. Il cambio è a 4 rapporti in blocco con comando a pedale mediante preselettore e presenta la peculiarità d'essere estraibile. I due alberi del cambio ruotano su cuscinetti a sfere e la lubrificazione avviene mediante lo stesso olio degli altri organi del motore. L'olio è contenuto nella coppa anteriore abbondantemente aleata. In pratica è come se si trattasse di un sistema a carter secco.

L'olio viene mandato in circolo da una pompa a ingranaggi a triplice corpo, posta dal lato distribuzione. Due sono di mandata e uno è di recupero. Una delle due pompe di mandata aspira l'olio e lo invia al

perno di manovella e all'albero a camme in testa. Le guide valvole sono lubrificate dall'olio che dall'albero a camme arriva ai bilancieri. Una parte dell'olio che viene mandato in circolo dall'altra pompa e arriva alla camera dei volani passa alla scatola del cambio. La capacità della coppa dell'olio è di 2,5 kg e le condutture sono di fusione, così da ridurre il rischio di rotture dei tubi esterni. L'accensione avviene mediante una dinamo spinterogeno Bosch con batteria. La dinamo è munita di regolatore per consentire l'avviamento del motore e il funzionamento dell'impianto elettrico anche nel caso di batteria scarica. All'alimentazione provvede un carburatore Amal e lo scarico è bitubo. Le prestazioni non vengono dichiarate e forse neppure rilevate, ma dalle caratteristiche tecniche non è azzardato affermare che, essendo

stato progettato con l'intento di venir impiegato nelle corse, siano tra le migliori del periodo.

Il mancato coinvolgimento di Ferrari e della sua "Scuderia", però rischia di far finire il motore tra i tanti bei progetti realizzati ma destinati a finire in un angolo dell'officina o, peggio ancora, tra il "ferro vecchio", visto che lo stesso Guerzoni sulla sua 500 da competizione nel 1933 continua a dar fiducia al monoalbero comandato a catena.

IL "RITROVAMENTO"

Il rapporto tra Guerzoni e la Taurus è già iniziato con la fornitura del motore 175 a 4 tempi, l'equivalente di cilindrata ma a 2 tempi è fornito dalla tedesca Standard. Per un paio d'anni nel listino Taurus figura anche un Ciclomotore equipaggiato con il motore Sachs a 2 tempi di 74 cm³.

A "salvare" il nuovo motore dall'oblio è l'ingegner Vittorio Fabbri, uno dei due figli del fondatore della Taurus. Lui si occupa della gestione tecnica della ditta, lasciando al fra-

A salvare il nuovo motore dall'oblio è l'ingegner Vittorio Fabbri, uno dei due figli del fondatore della Taurus, che lo vede nel corso di una sua visita a Modena da Guerzoni: nasce la G27 di 500 cm³

tello Umberto la gestione amministrativa. Nel corso di una sua visita a Modena da Guerzoni vede il motore che doveva essere destinato a Ferrari. Anche se è stato costruito per equipaggiare una moto da competizione, le sue caratteristiche gli consentono di dare grandi soddisfazioni anche su una moto sportiva da strada. All'epoca ci sono le differenze tra una super sportiva e una da competizione, ma sono ancora contenute, tanto che la stessa Norton CS1 viene venduta come un modello stradale. L'accordo di collaborazione si allarga anche alla 500 con la realizzazione della G 27, dove la "G" è l'iniziale di Guerzoni. A breve, anche in seguito all'abolizione dei vantaggi fiscali e legislativi che avevano interessato le 175, nella gamma entra anche una 250, ma quella dei modelli da un quarto di litro è un'altra storia.



SOLO UN MODELLO

Nel primo anno di produzione della 500 figura un solo modello: la G 27 a telaio rigido. Le caratteristiche del motore sono quelle già ricordate, mentre telaio e componenti sono all'insegna della raffinatezza di costruzione. Il telaio è un doppia culla rigida in tubi con le pipe in acciaio forgiato e lavorato. La geometria è studiata sugli ingombri del motore, così da semplificare al massimo ogni tipo di intervento, compreso quello dell'asportazione del motore dal telaio stesso. La sospensione anteriore è costituita da una forcella a parallelogramma in tubi, con la componente elastica formata da una molla biconica e gli ammortizzatori a frizione regolabili a mano. Per migliorare il comfort di marcia il manubrio ha l'attacco elastico. Dietro non c'è la sospensione e il telaio è rigido. Le ruote sono a raggi con cerchi in acciaio su cui sono montati pneumatici da 26 x 3,25 (3,25 x 19"). I mozzi sono in acciaio montati su cuscinetti a rulli conici registrabili. L'esuberanza delle prestazioni, nelle inserzioni pubblicitarie le viene attribuita una velocità massima di 130 km/h, porta ad una grande cura dei freni. Sono del tipo a tamburo laterale da 200 mm di diametro e presentano il piatto portaceppi con un bordo che impedisce l'ingresso di polvere o acqua in caso di pioggia, oltre all'alettatura esterna per migliorare il raffreddamento. Ma, come vedremo più avanti, non mancano i tentativi per garantire una ancor maggiore sicurezza. Le prestazioni non incidono sull'eleganza complessiva della moto, sulla cura dei dettagli e sulle finiture. I comandi a mano hanno i cavi interni al manubrio, il telaio è smaltato di colore nero mentre il serbatoio e i parafanghi sono di color avorio. A renderla ancor più maestosa concorrono anche i due scarichi rialzati, magari non troppo pratici nella guida sportiva, ma sicuramente di grande effetto da vedere.

Per la GSS 27 viene dichiarata la velocità massima di 145-150 km/h, tanto che la Taurus sul catalogo ufficiale la descrive come "La più veloce 500 di serie".

TRE VERSIONI

Già a partire dal 1935 l'offerta si amplia con tre versioni della 500: sono la Gran Turismo G 27, la Sport G 27 e la Super Sport GSS 27. La Gran Turismo si differenzia per l'impiego del telaio elastico posteriore, una soluzione che a richiesta, con un sovrapprezzo di 700 lire, è disponibile anche per gli altri due modelli. E a proposito di prezzi ricordiamo che la Gran Turismo viene venduta a 6.700 lire (una canzone dell'epoca diceva "se potessi avere 1.000 lire al mese" per meglio comprendere l'impegno economico richiesto). La Sport costa 5.950 lire e per la Super Sport servono 6.500 lire. Per tutte e tre l'equipaggiamento con il quadro di bordo inserito sul dorso del serbatoio, che comprende il contachilometri, l'orologio e il manometro, prevede un sovrapprezzo di 300 lire.

Tra la Sport e la Super Sport, quest'ultima illustra il servizio, la differenza più rilevante, prestazioni a parte, è rappresentata dagli scarichi. Su entrambe, come per la Gran Turismo, viene sempre impiegato lo scarico bitubo, ma sulla GSS 27 restano rialzati, mentre sulla Sport vengono abbassati. In termini di prestazioni le differenze dichiarate sono sensibili. Per la GSS 27 viene dichiarata la velocità massima di 145-150 km/h, tanto che la Taurus sul catalogo ufficiale la descrive come "La più veloce 500 di serie". La Sport, invece, viene descritta come "La macchina ideale per il turismo veloce con o senza il sidecar" la velocità massima dichiarata è di 105-110 km/h.

La differenza delle prestazioni non è legata ad altrettante sensibili modifiche nelle caratteristiche di base del motore, così come per l'utilizzo del telaio elastico o rigido.

TELAI ELASTICI

Il plurale diventa d'obbligo parlando delle soluzioni che caratterizzano la sospensione posteriore nei telai della Taurus. Le soluzioni proposte sono ben tre e, così come offrono un esempio delle capacità tecniche dello staff che attornia Guerzoni, sono proprio i problemi legati al telaio elastico a condizionare maggiormente la produzione e la diffusione delle Taurus.

La prima soluzione è a forcellone oscillante a tre tubi di forma vagamente triangolare con due molle e un ammortizzatore a frizione sui due lati, che in maniera molto rudimentale anticipa il "Monocross" della Yamaha, ma con il grosso limite di andare a scaricarsi sul per-



no ruota fino a romperlo. La seconda soluzione è quella che troviamo sull'esemplare del 1935 che illustra il servizio. La componente elastica è formata da una barra di torsione, che è posta nel punto d'attacco del forcellone a due tubi con il telaio, in prossimità dell'uscita del pignone della trasmissione secondaria, così da evitare sbalzi troppo sensibili alla catena. Ad ammortizzare le spinte della barra di torsione contribuiscono una coppia di ammortizzatori a frizione, posti a ciascun lato del perno della ruota posteriore. Questa soluzione consente alla ruota di oscillare verso l'alto o verso il basso, ma a lungo andare sollecita il

perno ruota fino al rischio di rottura. Per ridurre il problema viene sperimentata una terza proposta. È sempre basata sul principio del forcellone oscillante che agisce sulla barra di torsione, ma con due astucci telescopici laterali alla ruota, che contengono molle e ammortizzatori a frizione regolabili a mano.

Tutti e tre i sistemi, però, hanno il difetto di scaricare le forze sul perno ruota posteriore

FRENI BREVETTATI

Le prestazioni dichiarate per la GSS 27 possono essere un po' ottimistiche ma, anche in relazione ai risultati ottenuti alle gare a cui la moto partecipa, per rendere ancora più efficace la frenata sull'esemplare del servizio sono stati montati due freni "fuoriserie" realizzati a Milano dai tecnici Emilio Guarnieri e Raul Persico. Grazie alla caparbietà di Angelo Massari, il collezionista che ormai da diversi anni custodisce la Taurus GSS 27 del 1935, data di prima immatricolazione della moto, e alla collaborazione dell'indimenticabile professor Augusto Farneti, capace di ritrovare la domanda e la documentazione relativa alla richiesta di brevetto al Servizio proprietà intellettuale del Ministero delle corporazioni. La richiesta di brevettare un "Dispositivo di frenatura a reazione assiale equilibrata particolarmente per applicazione a mozzi cavi di ruote di veicoli" era stata fatta il 9 marzo 1939, ovvero Anno XVII come si diceva allora, e venne accolta il 19 giugno dello stesso anno. Al semplice esame estetico i mozzi marcati Guarnieri Persico Milano sembrerebbero contenere dei normali freni a tamburo, invece l'azione frenante è svolta da un disco interno al tamburo su cui agiscono due piatti comandati da una vite coassiale al perno della ruota. Nonostante il brevetto e il tempo di messa a punto del sistema frenante prima di presentarlo, la soluzione proposta da Guarnieri e Persico, che a causa dell'imminenza della seconda guerra mondiale non ha avuto ulteriore sviluppo, avrebbe rischiato di rimanere chiusa in qualche archivio e sconosciuta ai più. Invece, insieme a quella della Taurus, è stato possibile riscoprire un piccolo pezzo della storia del motorismo. ■

DATI TECNICI

TAURUS GSS 27 (1935)

MOTORE	monocilindrico a 4 tempi inclinato di 20° con testa e cilindro in ghisa - Alesaggio e corsa: 85 x 88 mm - Cilindrata 499,1 cm ³ - Rapporto di compressione 6,5 : 1 - Distribuzione: con albero a camme in testa comandato da alberello verticale con doppie coppie coniche racchiuse e lubrificate - Accensione: con dinamo spinterogeno Bosch che permette l'accensione anche con batteria scarica - Alimentazione: carburatore Amal - Lubrificazione: forzata con olio contenuto nella parte anteriore del carter e con pompa a ingranaggi a triplo corpo - Capacità lubrificante: 2,5 kg (dal 1937 3 kg) - Capacità serbatoio: 12 litri.
TRASMISSIONE	primaria a catena duplex, secondaria a catena - Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio - Cambio: a 4 rapporti con comando a pedale mediante preselettore.
TELAIO	in tubi d'acciaio a doppia culla chiusa.
SOSPENSIONE	anteriore a forcella a parallelogramma in tubi con molla biconica e ammortizzatori a frizione regolabili; posteriore a forcellone oscillante con barra di torsione e ammortizzatori a frizione - Freni: a disco interno brevetto Guarnieri & Persico.
RUOTE E PNEUMATICI	a raggi con cerchi in acciaio da 19" - Pneumatici: da 3,25 x 26" (3,25-19").
PESO	150 kg a secco.

Lo scarico bitubo è una peculiarità di tutte le Taurus 500, ma solo la GSS 27 ha i tubi rialzati, mentre sulla G 27 gli scarichi sono bassi. Non ci sono differenze per quanto riguarda la distribuzione ad albero a camme in testa comandato da un alberello verticale con doppie coppie coniche. Il cambio a quattro marce ha il comando a pedale ed è del tipo estraibile. Per alimentare il comfort il manubrio ha l'attacco elastico.



IL GIUBILEO DELLO STELVIO L'ASI ORGANIZZA UN EVENTO UNICO

PER CELEBRARE I 200 ANNI DI UNA DELLE STRADE PIÙ ICONICHE E FAMOSE DEL MONDO, QUELLA DEL PASSO DELLO STELVIO, ASI STA APPRONTANDO UN EVENTO CHE RIMARRÀ NELLA STORIA: DAL 4 AL 6 LUGLIO, CON LA REGIA DEI CLUB FEDERATI VALTELLINA VETERAN CAR E BOLZANO VETERAN CAR TEAM, UNA KERMESSE NE CELEBRERÀ LA STORIA LEGGENDARIA.

Il 6 luglio 1825 il Cancelliere austriaco Conte Metternich, inaugura il Passo dello Stelvio. Diventerà un'icona: il programma TV-auto Magazine Top Gear, lo dichiarerà "Greatest road in the World". ("La strada più bella nel mondo").

È pensare che tutto nacque per collegare il nuovo Regno Lombardo-Veneto con Vienna, capitale assoluta e incontestabile dell'Impero Austriaco, per decisione dell'omonimo Congresso del 1815. Per evitare perigliosi passaggi "diplomatici" dalla Svizzera, si decise infatti di realizzare una strada che da Milano portasse in Austria puntando a nord-est, dalla Lombardia verso l'Alto Adige e il Tirolo. Il primo tratto da Milano a Bormio fu risolto abbastanza in fretta sfruttando anche le vie di comunicazione già presenti. L'impresa fu sfidare la natura per superare l'imperioso massiccio dolomitico che separa Bormio con Prato alla Stelvio/Trafoi, la Valtellina con la Val Venosta. Il risultato sarebbe stato una delle strade più iconiche, leggendarie e appassionanti di sempre, per i ciclisti e per i corridori di auto e moto, un simbolo anche paesaggistico, contraddistinto dal suo profilo "a cerniera" che si inerpica e poi ridiscende ripidissima rispettando gli aguzzi crinali montani che deve superare, senza alterarne la forma originaria.

Nasce il Passo dello Stelvio, col suo picco di 2758 m s.l.m., il più alto valico automobilistico d'Italia, e il secondo d'Europa dietro al Colle dell'Iseran.





Da quel 1825 a oggi, la Strada dello Stelvio è passata indenne a dominazioni, teatro di guerre e battaglie, di scontri politici, sociali, culturali e diplomatici, di scambi strategici e commerciali, il tutto attraversando tre secoli di storia d'Europa, della quale è stata una delle "porte" fondamentali tra il nord e il Mediterraneo, tra i paesi più settentrionali e lo sbocco naturale al mare.

La sua irresistibile striscia d'asfalto consta di 88 tornanti, 48 sul versante altoatesino e 40 su quello lombardo. Per costruirla fu necessario uno sforzo lungo 5 anni, durante i quali l'ingegner Carlo Donegani e i suoi 3000 operai le pensarono tutte per superare quella barriera apparentemente invalicabile: partendo da una carta di epoca napoleonica, il tecnico bresciano concepì una lingua lastricata larga almeno 5 metri e con pendenze mai superiori al 10%, ecco spiegati i molti tornanti. Questa si compone di 6 gallerie scavate nella roccia o costruite in muratura, paratie in legno, un ristorante, cinque case cantoniere, tre casini per rotteri (gli addetti alla manutenzione), una caserma e una struttura religiosa.

Con l'apertura della strada del Passo dello Stelvio inizia una grande storia: da strada militare a valico commerciale che connette l'Austria (Tirolo) e l'Italia (Lombardia), oltre che uno scambio turistico-culturale, con cavalli e carrozze che portano i turisti sul "Valico più alto delle Alpi".
Sotto, pianta del progetto originario.





Nel 1932, come una tappa del Campionato Europeo della Montagna, comincia la Corsa più Alta del Mondo, la Trafoi-Stelvio. Fra le altre gare la Coppa delle Alpi. Nell'immagine Hans Stuck con la sua Mercedes-Benz SSKL. Sotto, a sinistra, Tazio Nuvolari con la sua Alfa nella Trafoi-Stelvio del 1932. Non indossa nemmeno gli occhiali da corsa... A destra, Hans Stuck si allena il giorno prima della gara.



Negli anni è stata pure palcoscenico straordinario per eventi sportivi che hanno scritto la storia di svariate specialità: basti citare l'emozionante trionfo di Fausto Coppi che proprio qui si guadagnò il Giro d'Italia del 1953 e un posto nell'empireo dei più grandi sportivi di sempre oppure l'inaugurazione dell'innovativa pista di sci su ghiaccio estiva.

Parlando di sport motoristici, risale al 1898 la prima "Alpenfahrt" da Trafoi a Cortina organizzata dall'Automobile Club Austriaco ma è nel 1932 che si svolge il primo Cam-

pionato Internazionale della Montagna che diventerà subito "La corsa più alta del mondo". Il Campionato, organizzato dai 5 più importanti Club automobilistici d'Europa intercettando altrettante strade montane del Vecchio Continente, portò sullo Stelvio Caracciola, Stuck, Nuvolari, Tadini, Stuber, Clerici, Cornaggia. Come percorso vennero scelte le 46 curve che, dall'Hotel Bella Vista di Trafoi, in Val Venosta, porta in cima al Passo. A vincere sarà Hans Stuck sulla monumentale Mercedes SSKL bianca, seguito da Mario Tadini su Alfa Romeo 8C

della Scuderia Ferrari, anche vincitore della categoria 2000 cm³ e in seguito ricordato proprio come "Il Re dello Stelvio", avendolo vinto qui ben 5 volte tra il 1932 e il 1939 delle quali 4 di fila, davanti a Varzi, Nuvolari, Trossi. Caracciola, terzo nel '32, anche lui su Alfa 8C, commenterà: "per il motore questa pista è durissima, per il pilota divertentissima!". Con lui saranno d'accordo tutti gli automobilisti che l'hanno affrontato almeno una volta.

(Una bella cronaca della gara l'ha scritta per La Manovella di febbraio 2023 Ste-

phan Gander, imprenditore e storico dello Stelvio e delle sue attività, oltre che genero di Gustav Thöni).

Oggi la Strada dello Stelvio si inserisce perfettamente nell'orografia aspra e affascinante delle Alpi dell'Ortles e del comprensorio del Parco Nazionale dello Stelvio, attirando ogni anno centinaia di sciatori, escursionisti, ciclisti, automobilisti e motociclisti in tutte le stagioni anche se, da novembre a maggio, è chiuso.

Quest'anno ricorre il bicentenario dalla sua inaugurazione, avvenuta il 6 luglio 1825: è l'occasione migliore per celebrare l'impor-

tanza civile e culturale ma anche l'ingegno e l'intuizione di chi l'ha costruito.

**“ASI 200 STELVIO 2025”,
UN EVENTO PER UNA STRADA
LEGGENDARIA**

Il 5 e 6 luglio 2025 è prevista la festa ufficiale. Tutti i versanti della Strada saranno chiusi al traffico l'intera giornata (dalle 9 alle 16) per permettere lo svolgersi di diverse iniziative di incontro, culturali ed enogastronomiche. Non poteva mancare ASI che dal 4 al 6 luglio, con la regia dei Club Federati ASI “Valtellina Veteran Car” e “Veteran Car Team

Bolzano” e con i patrocini del Ministero dei Trasporti, di ASI e della FIVA, realizzerà una manifestazione celebrativa grandiosa.

Il programma prevede una “doppia esposizione”, ovvero su entrambi i versanti dello Stelvio. Venerdì 4 luglio i partecipanti su auto, moto e bici storiche si ritroveranno a Bormio e a Glorenza per l'accoglienza e la presentazione dei mezzi al pubblico. Sabato 5 luglio, alle ore 10.00 avverrà la partenza da piazza Centrale di Bormio e dal borgo di Trafoi; i due cortei faranno poi capolino sul Passo dello Stelvio alle ore 12.00 dopo aver percorso la strada chiusa al traffico.

Tra tutti i mezzi storici presenti (auto costruite fino al 1975, moto fino al 1950 e biciclette da corsa dagli anni '50 ai '70) verrà selezionata una rappresentanza per la “Festa dello Stelvio” in programma domenica 6 luglio. ■

Tutte le informazioni, il programma e la richiesta di partecipazione sono sul sito **200stelvio.com**
info@200stelvio.com



A sinistra, Mario Tadini, “Il Re dello Stelvio”.
Sotto, la partenza della gara del '32 dal piazzale dell'Hotel Bella Vista di Trafoi, oggi di proprietà della famiglia Thöni.
In basso, una Porsche 356 a una Coppa Valtellina degli anni '50.





Il Farman che il 13 gennaio 1908, pilotato dall'omonimo sportivo, nel Grand Prix d'Aviation, organizzato da Ernest Archdeacon e Henry Deutsch de la Meurthe, riuscì a compiere un volo di un chilometro su un circuito chiuso a Parigi. Sempre il Farman arrivò a 2 km il 21 marzo e a 27 km il 30 ottobre dello stesso anno.

VOISIN

LEGAME D'ARIA

I fratelli Gabriel e Charles Voisin (nati rispettivamente il 5 febbraio 1880 e il 12 luglio 1882 a Belleville sur Saone, vicino a Lione) siedono a pieno titolo nell'olimpo dei pionieri dell'Aviazione in quanto sono stati i primi nel mondo ad impiantare una fabbrica di costruzione di aeroplani, contribuendo in maniera determinante allo sviluppo ed al diffondersi dell'aviazione. Parlare della loro storia significa ripercorrere i primi anni di vita dell'aviazione in Europa, con i loro insuccessi e grandi successi.

Gabriel Voisin, diplomatosi alla scuola di belle arti di Lione, si trasferì a Parigi per proseguire gli studi e lavorare in uno studio di architettura, seguito poi dal fratello Charles. Ad entrambi piacevano i lavori meccanici e di officina ed avevano avuto esperienze di costruzione di aquiloni, di un battello con motore a vapore, di un'autovettura e di un alianti, realizzato guardando i disegni visti nei giornali. Si appassionarono così al volo e ne costruirono dei nuovi, sempre più grandi, fino a riuscire ad effettuare piccoli voli planati lanciandosi da un'altura.

L'EXPO DI PARIGI DEL 1900

All'Esposizione Internazionale di Parigi del 1900 videro il velivolo Avion III di Clement Ader, uno dei primi aerei ad essere costruito, spinto da un motore a vapore che non riuscì mai a decollare. Conobbero il loro costruttore ed altre personalità aeronautiche che li convinsero che il volo con il più pesante dell'aria era ormai fattibile e decisero



quindi di contribuire a questa grande conquista.

Nel 1904, Ernest Archdeacon, uno dei principali promotori dell'aviazione francese che nel 1898 aveva fondato l'Aero Club di Francia, li assunse come piloti per provare un suo aliante. Le prove si svolsero a Berck sur Mer nell'aprile del 1904 con balzi di una decina di metri. Archdeacon chiese ai Voisin di costruire un nuovo aliante, realizzato con l'aggiunta di uno stabilizzatore orizzontale, posto dietro le ali e di un elevatore anteriore. Fu provato a Issy les Moulineaux il 26 marzo 1905, trainato da una automobile, ma non riuscì a decollare. I Voisin sostituirono le ruote con scarpone galleggianti e l'8 giugno 1905, trainato da un motoscafo, riuscì a decollare e volare per qualche decina di metri sul fiume Senna, arrivando successivamente a voli molto più lunghi. Nel periodo i fratelli Voisin vennero contattati da Louis Bleriot (pioniere del volo e futuro produttore di velivoli) che chiese la costruzione di un aliante dello stesso tipo che avevano in prova, con apertura alare ridotta, che fu portato in volo, trainato sempre da un motoscafo, con successo sia dal Bleriot sia dai Voisin. Questo incontro fece decidere ai fratelli Voisin di chiudere l'attività avviata con l'Archdeacon e di mettersi in società con il Bleriot e l'ing. Eduard Surcouf (altro pioniere del volo e costruttore di dirigibili francesi) per costituire l'Atelier d'Aviation Eduard Surcouf, Bleriot et Voisin, la prima fabbrica di costruzioni aeronautiche al mondo.

I PRIMI AEREI COSTRUITI: I BLERIOT

Nel 1906 i fratelli Voisin e Bleriot si cimentarono nella costruzione di un velivolo a motore che prese il nome di Bleriot III, un biplano con ali chiuse ad elisse, alimentato da un motore Antoinette da 24 CV che azionava due eliche traenti e due lunghi galleggianti posti sotto la cellula alare anteriore ed uno in quella posteriore. Nel maggio del 1906 nel lago d'Enghien tentarono di farlo volare ma non ci riuscirono.

Il velivolo venne modificato aggiungendo un timone sulle ali di poppa e rendendo tradizionali le ali anteriori, ovvero non più ad elisse, aggiungendo anche un secondo motore Antoinette con eliche spingenti che prese il nome di Bleriot IV. Nelle prove, condotte il 12 e il 18 ottobre, si tentò di farlo decollare ma non riuscì a staccarsi dall'acqua. Tolsero i galleggianti, sostituiti con tre ruote ma il 12 novembre 1906, nel Parco di Bagatelle vicino Parigi, nella corsa di decollo il velivolo urtò un ostacolo e si distrusse. Questo fallimento fece decidere ai fratelli Voisin di rompere la società con Bleriot e di continuare da soli l'attività di costruttori d'aerei con il nome di: Appareils d'Aviation Les Frères Voisin.

Nel periodo l'industria automobilistica aveva realizzato per l'aeronautica motori sempre più leggeri e con uno di questi motori, l'Antoinette da 50 CV, realizzato dall'ing Levasseur, installato su un velivolo progettato, costruito e pilotato da Alberto Santos Dumont (costruttore di dirigibili e pioniere del volo) il 16 settembre 1906 riuscì a volare,

LA STORIA DEI FRATELLI GABRIEL E CHARLES VOISIN, PIONIERI DELL'AVIAZIONE: I PRIMI A CREARE UNA FABBRICA DI AEROPLANI INFLUENDO IN MANIERA DETERMINANTE SUL FUTURO DELLA NASCENTE SPECIALITÀ.

di Luciano Sadini (Commissione Cultura ASI)

I fratelli Voisin.

A destra, Henri Farman sul Voisin dopo la vittoria al Grand Prix d'Aviation a Issy-Les-Molineaux.



PERSONAGGI

primo in Europa, per circa...16 metri. All'epoca non si viveva in un mondo globalizzato e i voli effettuati dai fratelli Wright in America, iniziati il 17 dicembre 1903, con un primo volo di 260 m, portati poi nel tempo fino a 39 km, erano noti solo agli appassionati di aeronautica e non alle masse. Il breve volo di Santos Dumont fu altamente reclamizzato dalla stampa europea che portò quindi tanta popolarità ed entusiasmo per il volo con la costruzione di aeroplani da parte di tanti tecnici ed artigiani, dove però solo pochi ebbero successo.

PRODUZIONE DI AEREI COMMERCIALI

Nella fabbrica ubicata a Parisian, un sobborgo di Billancourt, i Voisin iniziarono nel 1906 ad avere le prime commesse di velivoli. Fra queste ci fu quella di Leon Delagrange (un artista appassionato al volo, morto nel 1910 per incidente aereo) per il quale costruirono un velivolo di loro progetto: un biplano con un'ampia velatura a celle anteriore e una più piccola posteriore con un equilibratore montato anteriormente. Il motore impiegato era l'Antoinette da 50 CV, già utilizzato sul velivolo di Santos Dumont. I primi voli vennero effettuati nel marzo del 1907 ma si dimostrò troppo fragile e dovettero intervenire per irrobustirlo.

Nel maggio del 1907, anche Henri Farman (noto sportivo dell'epoca che aveva vinto gare ciclistiche e automobilistiche, poi pioniere dell'aeronautica e futuro costruttore di velivoli) chiese ai Voisin di costruirgli un aereo dello stesso tipo ma con delle migliorie da lui suggerite.

Una volta disponibili gli aeroplani, con qualche difficoltà per quello del Delagrange, iniziò, fra i due piloti, una amichevole competizio-

ne nel conquistare record di volo. Il Farman, il 13 gennaio 1908, nel Grand Prix d'Aviation, organizzato da Ernest Archdeacon e Henry Deutsch de la Meurthe, riuscì a compiere un volo di un chilometro su un circuito chiuso, vincendo così il cospicuo premio di 50.000 FF messo in palio dagli organizzatori. Sempre il Farman arrivò a 2 km il 21 marzo, il Delagrange a 4 km l'11 aprile, di nuovo il Farman a 27 km il 30 ottobre del 1908.

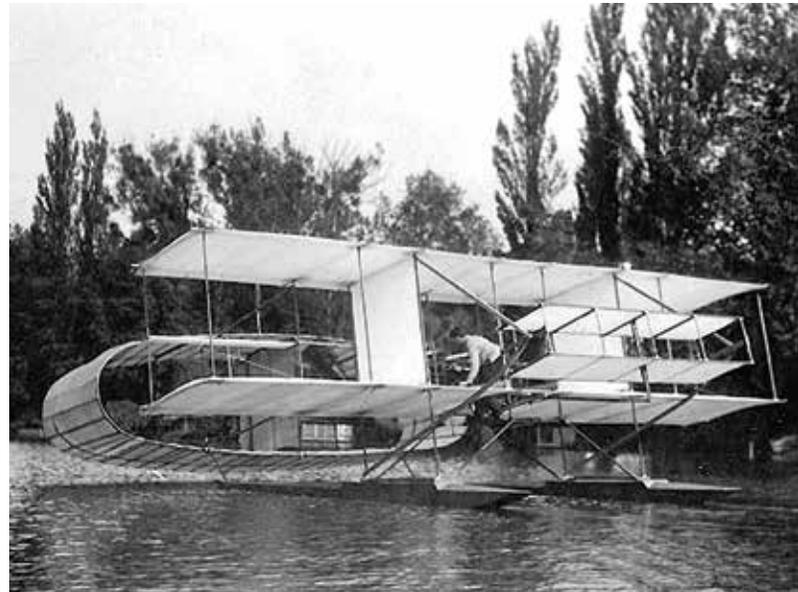
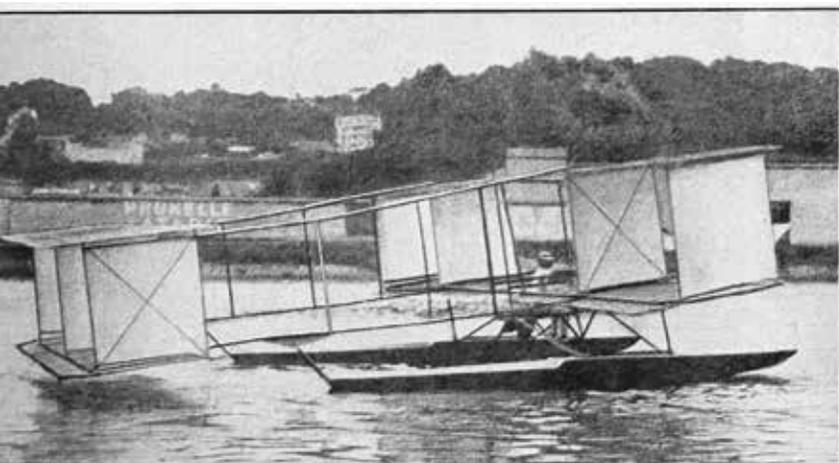
Questi voli portarono molta fama ai due piloti che vennero pertanto invitati a partecipare ai molti eventi aeronautici organizzati in tutte le nazioni europee. Fra questi, ricordiamo che il Delagrange fu il primo a volare, con il suo aereo Voisin, in Italia nelle manifestazioni per lui organizzate a Milano, Roma e Torino, nel maggio-luglio del 1908.

I successi dei due piloti portarono anche molta fama e pubblicità alla fabbrica dei fratelli Voisin ed il loro velivolo (sia nella versione Delagrange sia Farman) arrivò ad essere prodotto in 75 esemplari, richiesto dai neo aviatori di tutto il mondo. Nel 1909 Gabriel Voisin, per i suoi successi aviatori, fu nominato Cavaliere della Legion d'Onore francese.

Nel 1910 i fratelli Voisin presentarono un nuovo velivolo: il Voisin Course. Era questo un biplano biposto con eliche spingenti, un elevatore montato sulla parte anteriore ricurvo verso l'alto ed un impennaggio di coda. La struttura faceva ampio uso di metallo (caratteristica che divenne poi comune su tutti i velivoli Voisin) che portava al velivolo una certa pesantezza ma anche molta robustezza. Fu costruito per vari clienti, differendo tra loro per alcuni particolari e per il motore montato.

Nel febbraio del 1911 venne realizzato il Voisin Canard, così chiamato per la somiglianza della sua fusoliera anteriore con quella del

Il Bleriot IV.



L'aliante Voisin Archdeacon durante i test sulla Senna.

collo di un'anatra in volo. Spinto da un motore rotativo Russel-Peugeot da 50 CV, era un aereo terrestre che, col montaggio dei galleggianti al posto delle ruote, divenne anche idrovolante.

LA MORTE DI CHARLES VOISIN E LA COSTRUZIONE DI VELIVOLI MILITARI

Il 26 settembre 1912, vicino a Belleville-sur-Saone, in un incidente automobilistico morì Charles Voisin. Gabriel fu molto colpito dalla morte del fratello, tuttavia continuò a far espandere la fabbrica di Boulogne-Billancourt sotto il nome modificato in Société Anonyme des Aéroplanes G. Voisin. Dal 1912 Gabriel Voisin cambiò la produzione; da velivoli sportivi e commerciali passò, vista la forte richiesta, alla realizzazione di velivoli militari per l'esercito francese e di altre nazioni.

Il primo velivolo militare ad essere costruito fu il Voisin L, realizzato nel 1912. Era un biplano con una corta gondola per alloggiare due persone che terminava con un motore che azionava un'elica bipala spingente. Particolare il carrello d'atterraggio con quattro ruote. L'aereo ebbe la designazione ufficiale di Voisin I e II, secondo il motore installato, un Rhône 9C o uno Gnome Monosoupape 7A, entrambi a stella rotativi, raffreddati ad aria da 80 CV e fu costruito in 70 esemplari. All'inizio della guerra gli aerei Voisin I e II erano ormai obsoleti anche se molto robusti ed affidabili. Vennero utilizzati prima per l'osservazione dei tiri dell'artiglieria e la ricognizione, poi come bombardieri, rimanendo in servizio fino ai primi del 1915. In Russia venne prodotto su licenza da fabbriche locali in oltre 400 esemplari e rimase in servizio fino a tutto il 1916. Inizialmente disarmato venne poi armato con una

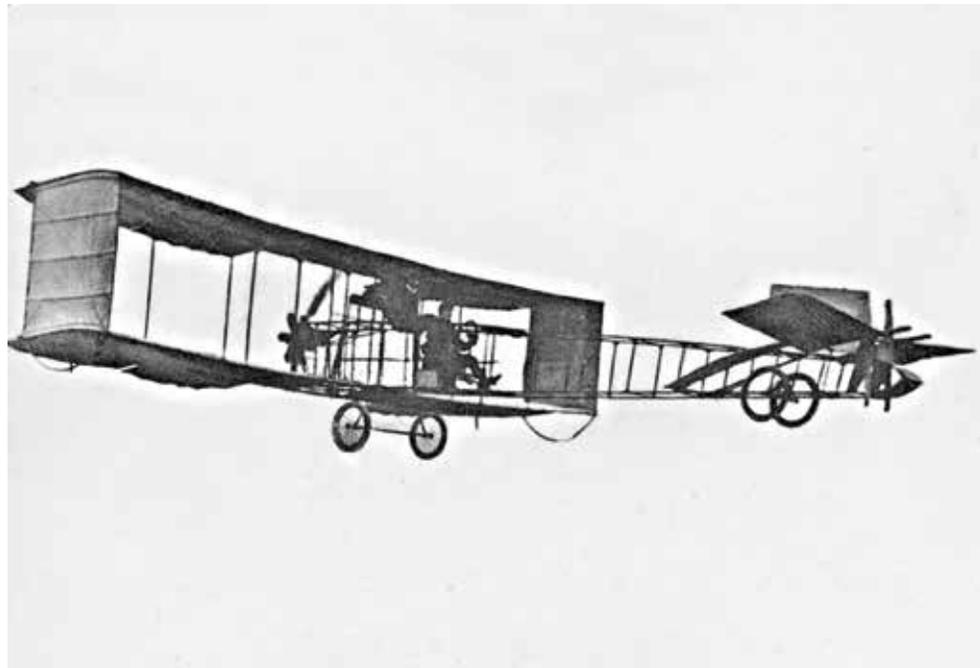
mitragliatrice manovrabile dal posto dell'osservatore che era addetto anche al lancio, a mano, delle bombe o freccette metalliche trasportate all'interno della carlinga (fino ad un max di 59 kg). Nel 1914 venne realizzato il Voisin III LA e LAS spinto da un più potente motore Salmson M9, un radiale a 9 cilindri raffreddato a liquido da 130 CV. Con lo scoppio della guerra, la sua produzione venne aumentata al massimo fino a raggiungere i 1350 esemplari, molti dei quali inviati in Russia. Identico nella struttura alla precedente versione, era più veloce e aveva maggiore capacità di trasporto. Era lento ma robusto e sicuro grazie alla sua struttura metallica, al carrello quadriciclo ed ai freni applicate alle ruote. Poteva essere armato con una mitragliatrice ed il carico di bombe era di 92 kg, poste in attacchi ai lati della cabina o sotto di essa. Fu prodotto su licenza in Russia (400 esemplari) in Gran Bretagna (50) ed Italia dalla SIT di Torino (112). Venne anche acquisito dalle Aeronautiche del Belgio, Romania, Serbia e Svizzera. La produzione continuò in 200 esemplari nella nuova versione Voisin IV, tipo LB o LBS che indicavano la prima con un cannone da 37mm (il cui impiego si dimostrò non ottimale e pertanto venne rimosso) e la seconda con il motore posto più in alto.

Il Voisin di Delagrange a Milano (anche a sinistra) nel maggio 1908.



Voisin Type Course.





Un'altra immagine dei fratelli Voisin. Sopra, il Voisin Canard. Il muso è a destra, il pilota con il motore sono a sinistra.

Per trasportare un maggiore carico di bombe fu installato il motore Salmson P9 da 150 CV, rinforzando sia la cellula e sia la gondola di alloggiamento dell'equipaggio, posizionando come nella precedente versione LB, il motore più in alto per dare maggiore spazio all'elica che venne anche angolata verso il basso. Il nuovo velivolo prese il nome di Voisin V LAS ed entrò in servizio operativo nel 1915. Nonostante la maggior potenza del motore, il carico utile era solo marginalmente migliorato e la velocità massima aumentata di soli 13 km/h. Ne furono costruiti 350 esemplari che prestarono servizio fino a tutto il 1916. Ulteriori sviluppi furono: il Voisin VI, fornito di un miglior sistema di scarico dei fumi del motore, costruito in solo 50 esemplari, ed il Voisin VII LC con il radiatore di raffreddamento del motore spostato nel muso, anziché i due laterali posti fra le ali, ma non ebbe successo e la produzione si fermò a 100 esemplari.

Nel 1916 venne realizzato il Voisin VIII, spinto da un motore Peugeot 8Aa da 220 CV, tor-

nando ai radiatori laterali, nella versione LAP, bombardiere convenzionale e LBP, armata con un cannone Hotchkiss da 37 mm a colpo singolo. Si voleva utilizzare il cannone nei combattimenti aria-aria ma l'aereo era troppo lento e poco manovrabile e nei combattimenti contro i più maneggevoli e veloci caccia avversari aveva sempre la peggio e venne pertanto tolto. In tutto vennero costruiti circa 1100 esemplari di Voisin VIII che costituirono la maggior parte della forza da bombardamento notturno dell'Aviation Militaire fino a tutto il 1917.

Il successivo Voisin X LAR e LBR montava il più potente ed affidabile motore Renault 12Fe da 280 CV, fu costruito in 900 esemplari dalla fine della guerra. Infine, nel 1918 venne realizzato il Voisin XI, ultimo



Nelle due immagini il Voisin Type 1.



sviluppo della serie, spinto da un motore Panhard 12Bc da 350 CV che aveva una maggior apertura alare e vari altri piccoli cambiamenti. Ne furono costruiti solo dieci esemplari che non fecero in tempo ad entrare in servizio operativo.

L'ultimo velivolo ad essere costruito da Gabriel Voisin fu il Voisin XII, realizzato per partecipare al concorso per un bombardiere a lungo raggio indetto nel 1918 dall'Aeronautica Francese. Già nel 1915, Voisin si era cimentato nella costruzione di un grosso velivolo da bombardamento triplano, rimasto prototipo. Il Voisin XII si presentava come un grande biplano con quattro motori Hispano-Suiza 8Bc da 220 CV, montati in coppia, in tandem fra le ali. I voli di prova furono positivi anche con diversi motori, ma la fine della guerra pose fine al suo promettente sviluppo.

Come abbiamo visto i velivoli militari realizzati da Gabriel Voisin derivavano tutti, ad eccezione dei grossi bombardieri quadrimotori, dal Voisin L realizzato nel 1912. Nei modelli successivi ci furono poche modifiche delle cellule ed il miglioramento delle prestazioni installando motori più potenti, che di solito richiedevano ali di maggiore apertura. Durante la guerra eseguirono una grande varietà di missioni: ricognizione, aggiustamento dei tiri

di artiglieria, caccia, bombardamenti diurni e notturni, attacchi al suolo ed infine velivoli scuola. Dal 1916 per la scarsa velocità e manovrabilità erano divenuti molto vulnerabili negli scontri con i caccia avversari, ma la loro robustezza, affidabilità, e sicurezza in volo fece continuare la loro produzione fino alla fine della guerra.

Nel 1919, Gabriel Voisin, probabilmente colpito dalle atrocità commesse durante la guerra e dalle potenzialità distruttive del mezzo aereo, decise di non costruire più aerei ma di sfruttare le sue capacità ed i suoi stabilimenti per produrre le più pacifiche automobili. ■

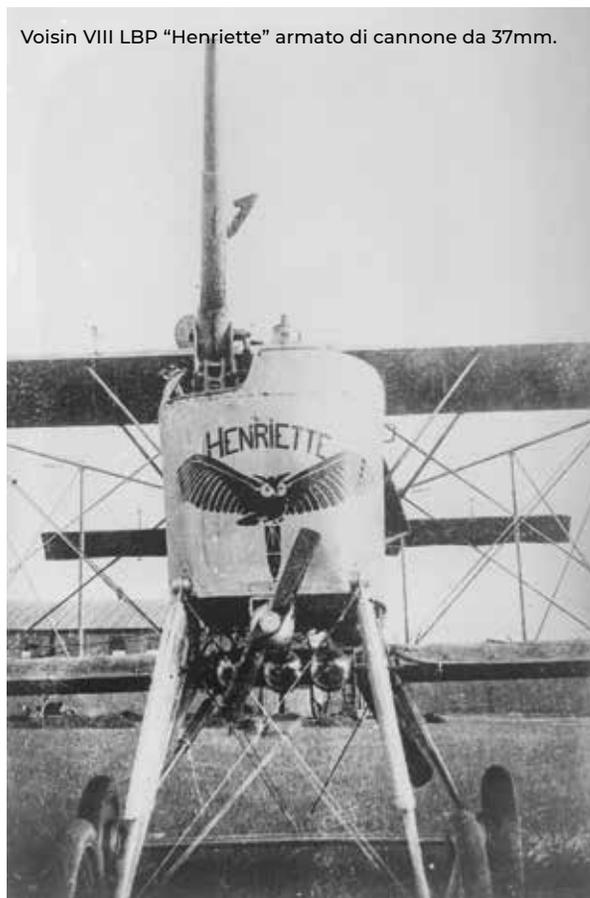


Voisin III con i colori italiani della VII squadriglia.

Il bombardiere quadrimotore Voisin XII.



Voisin VIII LBP "Henriette" armato di cannone da 37mm.



Il Voisin X LAR, i due cilindri posti sotto l'ala superiore contenevano il carburante.



CHI BEN COMINCIA È A METÀ DELL'OPERA



NONOSTANTE DIVENTERÀ FAMOSA PER LE SUE AUTOMOBILI OPULENTE, PROBABILMENTE LE PIÙ LUSSUOSE MAI COSTRUITE IN ITALIA, L'ISOTTA FRASCHINI INIZIA LA SUA ATTIVITÀ CON MISURA E SCRUPOLO. LA PRIMA AUTO PRODOTTA È UNA "VETTURETTA LEGGERA" ESSENZIALE MA EFFICACE, DERIVATA DA UNA RENAULT MA CON INNOVAZIONI CHE FANNO BEN PRESAGIRE.

di Luca Marconetti

Chissà se Cesare Isotta e i fratelli Fraschini, quando iniziano a costruire le loro vetture, pensano che queste sarebbero potute sopravvivere 124 e più anni. Di certo ci sono i presupposti, considerato che, per realizzare le prime, usano ciò che di più robusto e affidabile all'epoca si trovi in circolazione: componenti Renault e motori De Dion & Bouton. È infatti proprio a partire da questi due Marchi, che nasce la storia gloriosa, leggendaria e controversa del più lussuoso dei blasoni automobilistici italiani, Isotta Fraschini.

E l'auto protagonista di questo servizio, che abbiamo scovato all'ASI Veteran Show dello scorso settembre, dove ha partecipato indefessa senza perdere un colpo nonostante la carta d'identità collochi i suoi

Quale miglior scenario per il nuovo "debutto in società" di questa Isotta Fraschini 5 HP del 1901, se non lo straordinario evento "Viaggio nel Tempo", organizzato a Parco Giardino Sigurtà di Valeggio sul Mincio e al quale è stato ospite l'ASI Veteran Show lo scorso settembre?



Quella che è considerata la prima Isotta Fraschini è in realtà una Renault Type D. Le modifiche introdotte dalla Casa milanese interessano il cofano motore, liberato dalle classiche serpentine raffreddanti ai lati tipiche delle vetturette francesi, per adottare una più sobria griglia frontale.

In alto la prima targhetta dell'Isotta Fraschini. Da notare che, nell'indirizzo, è riportata via Francesco Melzo n°2, mentre la toponomastica ci suggerisce che la denominazione corretta è Melzi (d'Eril).

Sotto, il motore monocilindrico verticale da 4,5/5 CV di 499 cm³ prodotto da De Dion & Bouton piazzato anteriormente, è quello adottato anche sulle originarie Renault e mantenuto da Isotta Fraschini per le sue proverbiali doti di economicità e affidabilità. Lo schema del cambio 3 marce a presa diretta in una targhetta avvitata al pannello laterale. Altra modifica apportata nello stabilimento milanese di via Melzi d'Eril è lo spostamento della leva del cambio "fuori" dal telaio, sulla destra, invece che al centro dell'abitacolo. Il volante è già del tipo tondo.



natali nel 1901, ne è la dimostrazione più limpida ed evidente, anche se sono passati ben, appunto, 124 primavere.

Sì, perché all'inizio della loro storia, il pool di "soci" dell'alta borghesia milanese sopraccitato, si stanca in fretta dell'attività di vendita, manutenzione e rimessaggio di vetture prodotte da altri e non vede l'ora, le auto, di costruirsele da solo.

Così avviene già nel 1901, un anno o poco più dopo l'apertura e il buon successo dello smercio di "vetturette leggere" prodotte dalla Renault ma le quali arrivano a Milano in via Francesco Melzi d'Eril - una delle due vie che compone l'"arco" che abbraccia il lato nord-ovest di parco Sempione fendendo in due l'omonimo corso, sede dell'originario stabilimento Isotta Fraschini prima della costruzione del più celebre di via Monterosa -, smontate, per fruire delle agevolazioni do-

ganali presenti su "parti staccate" piuttosto che sui manufatti completi: dal ricomporre le auto come in un precursore del Meccano a modificarle sempre di più fino a farne dei modelli parzialmente inediti, il passo è breve.

Ma non si deve far l'errore di pensare che, la storia della Casa milanese, inizi impetuosamente e con la presunzione dei suoi fondatori, nonostante i caratteri vivaci e ferventi, di realizzare subito l'automobile perfetta; ce lo dice anche Angelo Tito Anselmi nel suo libro "Isotta Fraschini" (Milano, 1977) dedicato alla marca e col quale è necessario confrontarsi ogni qual volta se ne voglia raccontare un fatto: "ha il carattere piuttosto timido del ridisegno ossequiente dello schema altrui, con un contenuto di varianti così esiguo da rendere apparentemente immotivata l'iniziativa".

ISOTTA FRASCHINI 5 HP PHAETON SALA



Da sinistra, tutta l'ottoneria della vettura è realizzata dalle ditte A. Boffelli e Rejna-Zanardini, entrambi specialisti milanesi. Il fanale anteriore a candela, solidale dal paraframma in castagno stagionato, materiale scelto per l'intera carrozzeria. Le balestre anteriori. Al centro si nota la scritta "De Dion - Bouton" impressa sul basamento.

Il motivo è presto detto, non rischiare di contravvenire gli accordi presi con una casa tanto solida e affidabile come Renault: per le sperimentazioni - e, lo sappiamo, arriveranno eccome - c'è tempo. Per altro, è una filosofia abbastanza diffusa fra i costruttori milanesi in erba dei primi '900: l'avrebbe applicata anche Edoardo Bianchi dell'omonima Casa.

La 5 CV del 1901, considerata la prima Isotta Fraschini e quella che è raffigurata in queste pagine, venduta inderogabilmente come chassis da allestire, non è niente più che una Renault Type D con motore De Dion & Bouton. In realtà è una vettura molto moderna, più di altri modelli tanto diffusi tra i ricchi milanesi dell'epoca come le Lanza o le stesse De Dion & Bouton Vis à Vis e diverse innovazioni già introdotte dal produttore milanese: rispetto alle Renault, il cambio a 3 marce + RM è un brevetto Isotta Fraschini e ha la leva spostata a destra, all'esterno del telaio, dove sulle francesi c'è normalmente il solo freno a mano mentre il raffreddamento, fa a meno delle classiche "serpentine" laterali per affidarsi a un radiatore celato da una griglia nera a trama obliqua posta al centro del cofano motore.

Il telaio è in tubi d'acciaio con snodi inseriti a caldo. Il motore mono-

cilindrico orizzontale da 4,5/5 CV, con alesaggio e corsa di 84x90 mm e cilindrata di 499 cm³ De Dion & Bouton è lo stesso delle Type D Renault. La lubrificazione è a caduta: l'olio viene erogato con un intervallo di 3 gocce al minuto.

L'allestimento (chiamarla carrozzeria, sarebbe alquanto azzardato) della "nostra", una Phaeton a 2 posti minima e leggera ma molto filante per il periodo, è curato dal carrozziere concittadino dell'Isotta Fraschini Cesare Sala, già attivo da qualche decennio nella costru-



Al differenziale, anch'esso fregiato dal nome del produttore francese, si accede tramite una botola ai piedi della panchetta. La carrozzeria essenziale e spartana è del tipo Phaeton. È rivettata al telaio. Il castagno stagionato utilizzato per il telaio si stima abbia 160 anni. Sconosciuto il significato delle iniziali sul baule, comunque coerente con il periodo di primo utilizzo della vettura.





Davide Manzato alla guida della 5 HP. Il suo passeggero è un incredulo e divertito Davide Brancalion, presidente del club federato ASI Veteran Car Team di Bolzano. A destra, la targhetta del carrozziere Cesare Sala applicata al retro schienale della panchetta. Nel 1878 Sala acquista la Ditta T. Taramella & C: ecco spiegata la presenza dell'altro nome.



zione di grande carrozze da traino animale, fra le quali esemplari per il Principe di Napoli e perfino per Sua Maestà Vittorio Emanuele II ma che, proprio grazie alla collaborazione con la Casa di via Melzi d'Eril, inizierà a sperimentare anche vetturette di piccole dimensioni ma che diventeranno celebri per la robustezza e la cura costruttiva. Sala, mantenendo, per direttiva dell'Isotta Fraschini, il cofano motore anteriore a trapezio rettangolo, tipico delle Renault dell'epoca, riveste lo chassis con un pianale in legno di castagno stagionato, essenza caratterizzata da un'elevata resistenza a fronte di una leggerezza senza pari, sul quale vengono rivettati il parafiamma e una struttura a sua volta composta da pannelli laterali sagomati e da un grande elemento posteriore spiovente e stonato, sulla cui cima è collocata la panchetta per due persone e sono imbullonati i vari sostegni per gli accessori quali il grosso baule, il paralume e gli archi passaruota integrali, verniciati di nero.

A differenza della maggior parte delle vetture di allora, la 5 CV ha già un classico volante rotondo e non i comandi "a corna".

Le ruote sono ancora a raggi ma per le successive vetture l'Isotta Fraschini preferirà quelle in legno del tipo "artiglieria".

**Il telaio n°1 della 5 HP oggi è di nuovo
in Italia e di nuovo nella sua Milano.
Chissà se Cesare Isotta e i fratelli Fraschini,
ci farebbero ancora un giro
per le strade affollate
della Milano globalizzata del 2025...**

La targa "20.1900", corrispondente alla provincia di Como (dal 1905 al 1927, alle provincie è assegnato un numero) è evidentemente successiva al 1901. Essendo l'auto un "quadriciclo leggero", la targa è del tipo su due righe, dedicata alle motociclette, mentre le auto l'avevano su una sola riga e di forma rettangolare. Le vicende più anteriori della vettura sono purtroppo sconosciute.

Questo però non ha fermato Redento e Davide Manzato, padre e figlio di Porcia, in provincia di Pordenone, grandi appassionati di tutto ciò che è antico, restauratori specializzati in scultura e rilievi monumentali di innamorarsene: l'hanno trovata da un rigattiere a Mortara, in Piemonte,

in una situazione disperata, condizione che, se possibile, li ha ancora più incoraggiati a portarla a casa per ridonarle l'antico splendore.

Nel 1931 il telaio n°1 della 5 HP, in nome delle intese - purtroppo vane - intercorse allora fra i due produttori, è stato regalato dalla Casa milanese a Ford, il quale l'ha esposta nel suo museo di Dearborn. Oggi invece è di nuovo in Italia e di nuovo nella sua Milano, parte della collezione di Corrado Lopresto.

Chissà se Cesare Isotta e i fratelli Fraschini, ci farebbero ancora un giro per le strade affollate della Milano globalizzata del 2025...



UNA CLASSE G MOLTO SPECIALE all'asta Bonhams di Scottsdale

All'asta organizzata da Bonhams a Scottsdale, il 25 gennaio scorso, si è distinta, fra le altre, una Mercedes-Benz Classe G molto speciale, la 250GD "Wolf" preparata dallo specialista statunitense Expedition Motor Company di Frenchtown, New Jersey. Per realizzare questa stupenda "Gelandewagen" - il mitico off-road immarcescibile di Casa Mercedes - ci sono volute, nel 1990, duemila ore di lavoro, praticamente smontandola e rimontandola da zero con particolari personalizzati. Fra gli altri la vistosa colorazione Sky Blue, le protezioni tubolari, i passaruota e lo snorkel neri opachi, l'assetto specifico rialzato e i dettagli interni in legno di tek. Proposta senza riserva, è stata battuta a 112.000 \$. Allo stesso appuntamento un'altra Mercedes è stata la vedetta, una 300 SL "Ali di Gabbiano" argento del 1956 battuta a 1.490.000 \$.



LE ASTE DI AUTO D'EPOCA: quando nascono, l'andamento, i trend

Le aste sono la modalità di vendita più recente che interessa i veicoli storici. Vediamo come e perché sono nate e il loro notevole sviluppo in appena 30 anni.

Oggi, per chi ha un minimo di interesse nel nostro settore, sa bene che quello delle aste di auto d'epoca, è un business importante e in piena ascesa. Ma forse alcuni ignorano che è la modalità di vendita più recente per questo genere di oggetti: prima degli anni '90, infatti, i passaggi di vetture o moto da un appassionato a un altro, avvenivano solo privatamente. Circa una trentina di anni fa invece, alcune case d'asta internazionali, intuiscono l'opportunità di poter metter all'incanto, accanto ai tradizionali quadri, mobili e sculture, anche le automobili e, successivamente, le motociclette. Quelle case d'asta sono anche quelle che attualmente si spartiscono le fette più grandi della torta di questo genere di transazioni: RM Soteyb's, Artcurial e Bonhams.

I tre colossi, partendo dalle grandiose aste tenute nel Principato di Monaco, si sono ritagliate i propri spazi anche durante manifestazioni come i saloni di settore - Parigi, in testa a tutti - i concorsi di eleganza e dinamici - Pebble Beach in California, Goodwood in Regno Unito, tanto per citarne un paio - ma anche in occasioni di competizioni e altri tipi di eventi. A queste infine, si stanno via via aggiungendo realtà più piccole, come le case d'asta nazionali e addirittura locali, che hanno inserito nei loro cataloghi sempre più mezzi a due e quattro ruote e ne stanno facendo anch'esse dei core business relevantissimi.

All'inizio del fenomeno i modelli più interessanti erano quelli rari, magari in esemplare unico e modelli molto anziani, difficili da trovare tra semplici collezionisti. Oggi invece - ce lo dicono gli analisti di settore come Adolfo Orsi col suo "Classic Car Auction Yearbook" (ne abbiamo parlato su La Manovella a gennaio) - si lascia decidere di più al cuore e si cercano le automobili che ci facevano sognare durante l'adolescenza, come le super-sportive '80 e '90 giapponesi e le hypercar italiane e tedesche.

Il mercato più sensibile alle aste, in questi ultimi tre decenni, si è spostato dall'Europa all'America, che fa registrare un gradimento sempre più elevato.

Dopo il Covid e l'exploit eccezionale del 2022, però, tra il 2023 e il 2024 il merca-

to delle aste d'auto ha segnato un calo: lo percepiamo, oltre che nel calo del fatturato totale generato (-14%) e della quantità di aggiudicazioni (-17%), in un -1% all'anno negli ultimi cinque anni del tasso di vendita, ossia la percentuale di veicoli venduti rispetto a quelli offerti, che sono più o meno uno su due.

La domanda, quindi, ha ormai pareggiato l'offerta. La supererà nei prossimi anni?

COSA DICE LA LEGGE

In fase di acquisto di una vettura all'asta, vanno tenute presenti norme dettate dal legislatore e comunque comuni al resto delle opere d'arte, alle quali le auto d'epoca vendute all'asta, sono di fatto equiparate. In questo caso: il Codice dei beni culturali (d. lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod.: ai sensi degli articoli 65, co. 3, lettera c) e 67, co. 2 del Codice dei beni culturali, "l'uscita definitiva dal territorio nazionale dei mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni è di norma soggetta ad autorizzazione, anche se è consentita l'uscita per la partecipazione a mostre e raduni internazionali per un periodo limitato di tempo e comunque entro i limiti circoscritti dall'evento. Se poi l'autovettura è riconosciuta di interesse culturale specifico, in seguito alla relativa dichiarazione (ai sensi dell'articolo 13 CBC), allora tale bene non potrà essere demolito e ogni restauro dovrà essere autorizzato dalla Soprintendenza e, in caso di trasferimento della proprietà, sarà necessario inoltrare denuncia di trasferimento al Ministero (ex art. 59 CBC), affinché lo Stato o l'ente territoriale competente possa esercitare il diritto di prelazione (ex art. 60 CBC)". La Legge sul diritto d'autore (legge n. 633 del 22 aprile 1941 e succ. mod.) invece dice che "se il modello presenta valore artistico, l'autovettura è tutelata anche come opera dell'ingegno e, di conseguenza, qualsiasi riproduzione è sottoposta all'autorizzazione del designer autore del modello (o, più frequentemente, della casa automobilistica che ne ha commissionato la realizzazione e acquisito i diritti), per tutta la durata di protezione prevista, ovvero 70 anni dalla morte dell'autore".



*Restauri e revisione Porsche 356-911-914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche
per farle tornare nella loro splendida
forma originale.*



La nostra Officina

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

RIPRENDE NORIMBERGA

Il Salone Internazionale di Norimberga conferma la ripresa del settore automodelli dopo la chiusura forzata a causa della pandemia.

di Bruno Libero Boracco

Continua l'interesse per la scala attualmente più in voga, l'1:18, si nota un sensibile aumento delle riproduzioni in scala 1:12; la scala 1:43 non è più regina ma quella sulla quale puntano da anni molte aziende è l'1:64: piuttosto diffusa in Asia e negli Stati Uniti, stenta ad affermarsi in Europa. Le scatole di montaggio continuano ad essere in crisi e si nota la mancanza di alcuni noti produttori.

rante la fiera è stata insignita da un riconoscimento per il suo trentesimo anno di partecipazione alla manifestazione, un traguardo non da poco. Tra le novità in scala 1:43 Porsche 911 S 24 Ore di Le Mans 1967, Ferrari 275 GTB-C 1965, 250 GT Sperimentale presentazione alla Stampa 1962, F40 Le Mans primo posto alla 6 Ore di Vallelunga 1996; in scala 1:18 Ferrari 250 GT California SWB 1960,



Porsche 911 S
24 Ore di Le Mans 1967, Tecnomodel, 1:43.
A destra, Volkswagen T1 21 windows, Solido, 1:18.



Gran Premio di Monaco 1930. Piuttosto vasto era lo spazio espositivo dedicato ai marchi francesi Solido, OttOmobile e GT-Spirit: per la Solido tra le nuove proposte in scala 1:18 Volkswagen T1 "21 windows" e Nissan Silvia S15 Spec-R Aero. In scala 1:43 Honda Civic Type R, Toyota Corolla GR, Mini Cooper Sport e Mini Cooper JCW. Per OttOmobile avremo in scala 1:12 Ford Mustang prima serie e la Chevrolet Camaro Z28 RS; in 1:18 Mini Clubman JCW e Renault 12 TS break. Per GT-Spirit Koenigsegg CC 850, Strogg Mega 30 Speedster, RWBA Grand Prix, Land Rover Defender P 400 X Dynamic,

Imponente lo stand della IXO con la presenza di un'auto Formula Indy e delle impressionanti riproduzioni in scala 1:8 da montare: Mercedes-Benz 300 SL Gull Wing, Land Rover 109, Willys Jeep allestimento deserto e il prototipo di una Mercedes-Benz SL (R107). Nelle vetrina spiccava il prototipo di una Porsche 356 SC in scala 1:8. Il programma prevede due cataloghi 2025, uno per la serie europea e uno per quella americana.

Come sempre accogliente lo spazio espositivo dell'americana Auto World con piacevoli modelli in scala 1:18 di auto statunitensi tra le quali spiccavano Pontiac Royal Bobcat 1969 e Pontiac Catalina Super Duty 1962. La Norev, marchio dalla lunga tradizione, ci sorprende con un notevole numero di nuove proposte in scala 1:18: Fiat 500 Jolly Ghia, Alfa Romeo Junior 1300 Z, le Mercedes-Benz CLK e C111 II, Volkswagen Karmann-Ghia 1500 (tipo 34). In scala 1:12 l'Aston Martin DB5. Il produttore cinese LCD presentava i prototipi molto accurati in scala 1:18 di alcune grintose supercar italiane: le Pagani Zonda C12S e Utopia

Roadster, Lamborghini Revuelto. La nipponica Kyosho presentava a sorpresa il prototipo in scala 1:18 della Fiat Nuova 500 elaborazione Abarth allestita per i record stabiliti al circuito di Monza nel febbraio 1958. Tra le nuove proposte previste dalla Schuco in scala 1:43 la Maserati Bora e Aston Martin Valour, in 1:18 Isetta Velam, Fiat 500 Sport, Lancia 037, Steyr Puch Haflinger. La True Scale, produttrice di auto in miniatura di qualità, aveva in mostra un'interessante BMW M3 Competition Touring in metallo pressofuso, con parti apribili, in scala 1:18. Nella stessa scala, in resina, abbiamo preso contatto con l'Abarth 595 LB-Works, Lamborghini Huracán Sterrato, McLaren 720 S, Ford Mustang GT3 IMSA 2024, Lamborghini LC 63 IMSA 2024.



Da sinistra: Fiat Punto Abarth esseesse, OttOmobile, 1:18.
Fiat Nuova 500 elaborazione Abarth per per i record stabiliti al circuito di Monza nel febbraio 1958, Kyosho, scala 1:18. Fiat 500 Jolly Ghia, Norev, 1:18.



Da sinistra: Mercedes-Benz 300 SL, IXO, 1:8. Aston Martin DB5 "No Time to Die", Eligor per iniziativa editoriale, 1:8. Prototipo della Pagani Zonda C12, LCD, 1:18.

Pontiac Catalina Super Duty, Autoworld, 1:18.



Mercedes-Benz 600 Pullman, NZG, 1:18.

Sotto, da sinistra: Porsche 911 Dakar 2022, Minichamps, 1:18. Mini Broadsped 1966, Auto Cult, 1:18. Motore Tatra 8 cilindri a V, Kaden, 1:10.



La notizia bomba è stata l'avvenuto accordo tra Ferrari e il noto marchio statunitense Mattel, dopo una precedente collaborazione di buona qualità.

Altra notizia interessante è il ritorno del marchio lombardo Polistil, frutto della collaborazione tra l'orientale Maisto e il noto distributore di automodelli Car Model.

Iniziamo la rassegna della novità con i produttori italiani Tecnomodel e Italeri. La Tecnomodel du-

Renault RE 30B Turbo 1982. Interessante il debutto nella scala 1:12 con una Ferrari 512 S "Coda Lunga" in allestimento Le Mans 1970.

Italeri presentava in scala 1:24 Lancia Fulvia coupé HF vincitrice del Rally Monte Carlo 1972, la motrice dell'autocarro Iveco Stralis S-Way; in scala 1:35 il mezzo cingolato Semovente M43 "Bassotto" e in scala 1:12 la Bugatti 35 B nelle varianti Targa Florio 1929

LO S.V.A. 9 DELLA ROMA-TOKYO DEL 1920

rivive grazie all'opera di Hangarfusina

L'azienda veneta porta l'eccellenza artigiana italiana all'Expo Osaka 2025.

Lo S.V.A. 9, progettato nei primi anni del Novecento e utilizzato da Arturo Ferrarin nella storica trasvolata Roma-Tokyo del 1920, è un'icona di ingegneria e design che ancora oggi affascina e ispira.

Infatti, HangarFusina, azienda artigiana specializzata nella progettazione e realizzazione di opere speciali su misura, con un'eccezionale competenza nell'utilizzo dei materiali, ha realizzato una ricostruzione di questo leggendario veicolo totalmente aderente all'originale, sposando, in un lavoro lungo anni e iniziato dallo studio meticoloso dei progetti originali, tecniche antiche con le più moderne tecnologie.

Quell'impegno, in un'ideale "replica" del percorso originario verso il Sol Levante, sarà ripagato con l'esposizione dello S.V.A. 9 presso il Padiglione Italia all'Expo Osaka 2025, dove rappresenterà il culmine del leitmotiv che ha ispirato la narrazione dello stand del Nostro Paese in Giappone, "Pensare con le Mani", sguardo sulla cultura italiana che nasce dal tema fondamentale che lì verrà celebrato, "L'Arte che Rigenera la Vita": la bellezza, la creatività e il sapere fare italiano.



SPRING EXPERIENCE IN PISTA

Grande successo per la versione di marzo di ASI in Pista, con la presenza di oltre 120 automobili, tra le quali anche la Formula 1 Alfa Romeo 184T del 1984, che ha ottenuto la Targa Oro.

di Roberto Valentini

Il lungo rettilineo della pista Tazio Nuvolari di Cervese (PV) è stato il luogo ideale per un concerto straordinario, soprattutto per i tanti appassionati che sono accorsi alla versione primaverile di Asi in Pista, organizzata dal settore veicoli da competizione dell'Asi. Solista d'eccezione di questo concerto la monoposto di Formula Uno Alfa Romeo 184 t del 1984, che si è esibita in una serie di giri insieme a numerose altre vetture che hanno fatto la storia delle competizioni.

Lo scopo di questo evento era quello di radunare gli appassionati di vetture da competizione perfettamente conservate con le modalità dell'epoca e delle sportive, offrendo la possibilità di girare su un tracciato molto lungo recentemente rinnovato. Nella giornata sono anche state esaminate una trentina di vetture per ottenere la Targa Oro. Un selezionato gruppo di commissari tecnici della Commissione Nazionale Tecnica Auto si è documentato nei mesi precedenti ed è arrivato sul posto molto preparato, per esaminare alcuni pezzi veramente importanti.

Al termine della giornata sono state premiate le vetture più rappresentative, a partire dalla "Best of Paddock": il premio è andato alla Alfa Romeo 184T Formula 1,



Nella parata l'Alfa Romeo 184 F1 ha dato spettacolo insieme alla March BMW F2 e alla Formula Abarth.



monoposto dalla livrea inconfondibile che prese parte al Mondiale 1984 con i colori della Benetton. Con il telaio numero 3, era stata affidata al pilota americano Eddie Cheever, affiancato in squadra da Riccardo Patrese, e come migliore risultato ottenne il quarto posto al Gran Premio del Brasile. La 184T ha il telaio in fibra di carbonio e monta un motore otto cilindri a V di 90° sovralimentato che sviluppa 670 cavalli. Oltre alla "Best of Paddock" sono state elette la March 772 Formula 2 del 1977 come "Regina della pista", la Lancia Rally 037 Gruppo B del 1984 come "Regina dei rally", l'Alfa Romeo 156 Super2000 del 2004 come miglior esemplare "Dalla strada alla pista", la Saab 9000 Turbo del 1996 tra le "Youngtimer", la Opel Kadett GT/E del 1976 per il trofeo "Rally per tutti", l'Alfa Romeo Alfasud Ti Trofeo del 1976 nella categoria "Pista per tutti", l'Alfa Romeo GT Junior Zagato del 1970 tra le "Grandi firme". Il premio speciale della Commissione Tecnica ASI è andato alla Fiat 500 F del 1968, esemplare che ha partecipato alla sessione di omologazione e che rappresenta lo spirito essenziale del collezionismo motoristico: una passione trasversale e "democratica" che non si misura con i cavalli di un motore o con il valore economico di un veicolo.

Grande ammirazione per lo stato di conservazione di questa monoposto Cooper Maserati. Una delle ultime Alfa Romeo 156 che hanno partecipato al WTCC (Mondiale Turismo). Sotto, le gare endurance suscitano sempre grande fascino.





La March 782 F2 motorizzata BMW.



Una grintosissima Alfa Romeo Spider 2.0 Twin Spark fra i cordoli del circuito.

Inoltre, il Presidente dell'ASI Alberto Scuro ha assegnato i premi di club all'Automoto Club Il Saracino di Arezzo e al Club Renault Alpine Gordini Italia.

I partecipanti hanno apprezzato il tracciato del circuito Tazio Nuvolari, lungo quasi 5,260 km con grande varietà di curve e rettili, che hanno permesso di "sfogare" i cavalli delle auto da corsa e sportive



Una Saab 9000 CSE affronta un tornante.



La Opel Kadett GT/E.



Le vetture schierate in attesa della partenza, in secondo piano una splendida Jaguar E-type lightweight.





La Alfa Romeo GTV6.



La Fiat 1100 TV prima serie.

in un clima amichevole, lontano dallo stress della competizione. Ora il Settore Veicoli da Competizione sta già lavorando all'edizione "classica" di ASI in Pista che si svolgerà come di consueto in

autunno a Varano de' Melegari con la formula che prevede giri in pista e la possibilità di far certificare il proprio esemplare da corsa o sportivo. ■

La parata di vetture da pista, in primo piano la Lancia 037, le Porsche 911 RSR, 124 Abarth Spider e Lancia Delta integrale.





La Runabout della Collezione ASI-Bertone sul lago ghiacciato di Saint Moritz.

THE I.C.E. 2025 **LA RUNABOUT** alla prova del ghiaccio

Spettacolare presenza della vettura della Collezione ASI-Bertone a Saint Moritz.

di Maria Laura Luraghi

Ormai riconosciuto come l'evento europeo più "cool", ogni anno a febbraio l'appuntamento è sul lago ghiacciato di Saint Moritz. Decine di vetture straordinarie che si sfidano in un concorso di eleganza dinamica. Quest'anno, graziati dal bel tempo, i partecipanti e il pubblico da record, oltre quindicimila spettatori, hanno potuto godersi a fondo tutta l'emozione del paesaggio alpino e delle esibizioni sul ghiaccio del circuito creato ad hoc.

L'ASI dopo Pebble Beach ha confermato la sua presenza in territori internazionali portando la bellissima Autobianchi Runabout della collezione Bertone. Ricordiamo la stessa vettura vincitrice del trofeo Gran Turismo in California nel 2022: un'oc-



L'autrice ha voluto ricreare l'immagine della presentazione della vettura nel 1969.



casione per esportare la cultura del motorismo storico italiano nel mondo. Un grande patrimonio di cui vantarsi.

Tra le diverse vetture la casa del Cavallino Rampante ha potuto vantare numerose presenze come una stupenda barchetta 340 MM Touring o la 375 MM, una Dino Sport e la 4 cilindri 500 TRC carrozzata Scaglietti vincitrice della classe "Barchettas on the Lake".

Molto ambita la categoria "Open Wheels" fra cui spiccava la Bugatti tipo 59 poi vincitrice anche del "Best in Show".

La "Icons On Wheels" ha visto vincere la Ferrari 275 GTB/4 importante per essere stata la prima costruita della serie, ma la mia simpatia va alla 1900 SSZ voluta da mio nonno Giuseppe che, come direttore generale di Finmeccanica, si interessava direttamente di

Alfa Romeo. La "Racing Legends" dominata dalla rarissima Porsche 908 che ha combattuto contro la coeva 904 e la *Quattro fari* Abarth presentata dal noto pilota Arturo Merzario.

La "Concept Cars & One-Offs" composta da diversi capolavori come l'Abarth 1000 da Record, la 1750 GS Aprile risultata vincitrice, una Ferrari 166 Inter Cabriolet Pinin Farina, la Ferrari 365 GTC/4 Felberg Beach Car e la nostra Runabout che ho avuto il piacere di presentare con lo stesso abbigliamento dell'immagine che ritrae la sua presentazione del 1969. (vedi foto)

Un evento indimenticabile che ha portato nella famosa località alpina tanti giovani entusiasti e appassionati, un importante sguardo verso il futuro.



I vincitori Sergio Mazzoleni e Silvia Gotti su Porsche 356 SC del 1963.

WILD WINTER RACE



L'abbondante nevicata sul passo Cibiana, affrontata dalla Porsche 356 pre A Speedster di Pierpaolo e Alessandro Tormena.

L'edizione 2025 della manifestazione glamour di Cortina è stata caratterizzata da una fitta nevicata che ha regalato emozioni ai partecipanti.

di Roberto Valentini



Non siamo al Rallye di Montecarlo, ma sul passo Giau con la Lancia Stratos di Enzo Moroni e Cristina Filatondi.

Già di per sé il passo Cibiana è impegnativo con le sue rampe ripide e i suoi numerosi tornanti. Se in questo contesto aggiungiamo una fitta nevicata che ha imbiancato completamente il manto stradale rendendolo particolarmente insidioso, ecco la ricetta per rendere avventurosa una manifestazione glamour come la Winter Race virgola che anche nella sua edizione 2025 ha fatto base a Cortina d'Ampezzo.

Con il patrocinio dell'ASI e La Manovella come media partner, questo evento è stato un indovinato mix tra eleganza sportività e avventura. Eleganza per via del contesto unico della città che l'anno prossimo ospiterà le Olimpiadi invernali, sportività perché la maggior parte delle automobili iscritte ha

un passato agonistico di tutto rispetto, avventura perché affrontare un percorso di 460 km in pieno inverno nel cuore delle Dolomiti rappresenta sempre grandi incognite. Gli equipaggi però erano tutti molto preparati e sono riusciti ad affrontare senza problemi sia la neve della prima parte dell'evento sia il sole che verso la fine ha fatto capolino rendendo i paesaggi ancora più fiabeschi. Quest'anno gli organizzatori hanno scelto un tracciato che ha sconfinato nella vicina Austria, facendo conoscere il borgo di Lienz ai partecipanti.

Indimenticabili i passaggi San Martino di Castrozza sul Passo Rolle, sul Giau e, nella seconda tappa, il lago di Misurina e il Passo delle tre Croci. Il tutto con una se-

rie di prove di precisione. Per la cronaca sportiva il podio della categoria classic ha visto al primo posto la Porsche 356 SC del 1963 di Sergio Mazzoleni e Silvia Gotti, al secondo la Fiat 508 del 1935 di Domenico Battagliola ed Emanuel Piola che hanno anche vinto il Trofeo Kraler di Dobbiaco, al terzo Porsche 356 pre A Speedster del 1955 di Alberto Battistella e Dario Soldan. Nella sezione ICON, dominio delle Porsche con il primo posto della 911 Turbo S cabrio del 2024 di Riccardo Perletti e Franco Bachechi, il secondo della 911 del 2014 di Andrea Narducci e Vincenzo Monetti e il terzo posto della 911 cabrio 4 S Sport Design del 2013 di Giuseppe di Maio e Riccardo di Maio.

Passaggio a Misurina della Fiat 1100 103 di Roberto Rosoni e Ramona Bernini.



Ottimi secondi Domenico Battagliola ed Emanuel Piola con la Fiat 508 S del 1935.





Sembra di essere al Rally di Svezia negli anni Settanta con la Opel Ascona SR Gruppo 2 di Stefano e Giulia Chiminelli.

La Ferrari 308 Gtb di Enzo Mattioli Ferrari.





A Fiera di Primiero durante una sosta per visitare il Museo delle Miniere.

“Oltre a essere un evento di grande richiamo per gli appassionati di regolarità classica - ha detto Rossella Labate, organizzatrice dell’evento - la WinteRace Cortina, coorganizzatore il Comune di Cortina d’Ampezzo, si conferma un importante strumento di marketing territoriale, capace di valorizzare il patrimonio paesaggistico, culturale ed enogastronomico delle Dolomiti. La manifestazione ha visto una forte partecipazione internazionale, con equipaggi provenienti da Belgio, Messico, Argentina, Montecarlo, a testimonianza del suo crescente prestigio oltre i confini nazionali. La WinteRace vive da dodici edizioni nelle Dolomiti, con un focus particolare su Cortina d’Ampezzo, che in questo momento è in grande fermento per le Olimpiadi Invernali del 2026. Il territorio offre alla nostra carovana di auto storiche e moderne l’opportunità di attraversare località e paesaggi unici al mondo, creando un’esperienza straordinaria per tutti i partecipanti. Se da un lato, il fascino delle Dolomiti rende il nostro percorso spettacolare e irripetibile, dall’altro, la nostra presenza rappresenta un privilegio per i territori coinvolti, che hanno l’opportunità di accogliere un evento automobilistico di rilevanza internazionale, capace di richiamare appassionati da tutto il mondo e valorizzare il patrimonio locale”.

Il clima della manifestazione è stato come sempre rilassato e piacevole, con le prove di abilità che hanno raggiunto la massima intensità solo in prossimità delle soste, lasciando ampio spazio alla scoperta dei segreti del territorio come il Palazzo delle Miniere a Primiero, di borghi storici, passi alpini iconici e strade intrise di storia del motorsport hanno reso questa edizione un’esperienza unica per piloti e pubblico. Lo conferma anche Tonino Tognana (pilota di rally italiano, attivo negli Anni 70 e 80, campione italiano Rally 1982 su una Ferrari 308 GTB e portacolori della Geminiano Cozzi Venezia 1765) al via della WinteRace Cortina con una Alpine A 110 del 1975: *“In queste manifestazioni di regolarità ci si impegna solo in occasione delle prove di abilità, quindi, c’è tutto il tempo per godersi il paesaggio e la propria vettura. Inoltre, guidando in strade aperte l’andatura è turistica e si presta attenzione al traffico e non c’è spazio per gli spavaldi”.*





Le auto in piazza Risorgimento ad Avezzano.

SUCCESSO FRA LE NEVI D'ABRUZZO

Consensi e complimenti per la 5ª Edizione di Abruzzo Winter Race, che porta gli equipaggi alla scoperta delle bellezze della regione nella stagione più suggestiva e caratteristica.



Vedette dell'evento questa Maserati 3500 GT, qui ritratta alla partenza.

Si è conclusa con un altissimo indice di gradimento la 5ª Edizione dell'Abruzzo Winter Race, organizzata dall'Abruzzo Drivers Club, che si è svolta il 1 e 2 marzo 2025. La manifestazione, che ha visto la partecipazione di 60 equipaggi, provenienti da tutta Italia, ha regalato emozioni indimenticabili e ha confermato il suo ruolo di appuntamento imperdibile nel panorama degli eventi automobilistici di regolarità a calendario ASI.

Con un percorso di 130 km e ben 40 rilevamenti, i partecipanti hanno dato prova di grande abilità e determinazione, affrontando il tracciato con passione e spirito di sana competizione.

Le auto esposte in Piazza Risorgimento ad Avezzano fin dalla mattina di sabato 1 marzo hanno catalizzato l'interesse di

EVENTI E MANIFESTAZIONI



La neve a Ovindoli, che ha accompagnato le prove a cronometro.

grandi e piccini che numerosi sono accorsi per ammirare autentici gioielli della memoria, come la regina dell'evento, una Maserati 3500 Touring del 1958. 12 i Marchi rappresentati.

La partenza alle ore 15, in perfetto orario, con passaggio all'Aviosuperficie di Celano, e nel centro storico di Pescina, borgo nato di Ignazio Silone e del Cardinale Mazzarino. Ancora prove di abilità tra le montagne d'Abruzzo con sosta a Secinaro, accolti dalla Sindaca del paese e dal gruppo Alpini. Un caffè veloce e di nuovo in auto per affrontare i tornanti del massiccio dolomitico del Monte Sirente. Passaggio a Rocca di Cambio, il paese più alto degli appennini, e cena a Ovindoli, con le auto schierate ai piedi degli impianti sciistici di Monte Magnola. Alla ripartenza finalmente la neve, ad impreziosire questa manifestazione che si svolge in

parte di notte per aumentarne le difficoltà con i pressostati e i fari non sempre brillanti. Il pubblico ha assistito entusiasta al passaggio dei partecipanti che ha messo in evidenza non solo la tecnica, ma anche l'abilità nel gestire il controllo e la precisione in condizioni climatiche non ottimali.

Il rientro, fissato alle ore 21:30, ha visto gli equipaggi tagliare il traguardo sotto una pioggia di applausi, celebrando il successo di un evento che ha coinvolto centinaia di spettatori.

La classifica finale ha visto primeggiare il supercampione Gianpaolo Paciaroni, seguito da Andrea Carnevali e l'equipaggio romano Paruzza-Pucci. Sul podio della classifica Lady e 11^a nella generale, Monique Leone e Valentina Detto. Per i giovani al 20^o posto della generale e primi la coppia Riccardo Abbennante e Paolo Ferrante.

Con le premiazioni di domenica 2 Marzo nell'Auditorium della Biblioteca "Ignazio Silone" della Regione Abruzzo, in Avezzano, alla presenza dell'Assessore Comunale Pierluigi di Stefano, Il presidente dell'Abruzzo Drivers Club Felice Graziani ha salutato i numerosi partecipanti dando loro appuntamento alla prossima edizione 2026 e al Circuito di Avezzano - Abruzzo Gran Tour del 1 e 6 luglio.

La 5^a Edizione dell'Abruzzo Winter Race si conferma come uno degli eventi più attesi della stagione, non solo per la qualità delle competizioni, ma anche per la capacità di unire sport, passione e il nostro magnifico territorio abruzzese.

Lo staff del club è già al lavoro per rendere la prossima edizione ancora più emozionante e coinvolgente, e non vede l'ora di darvi appuntamento alla 6^a Edizione.



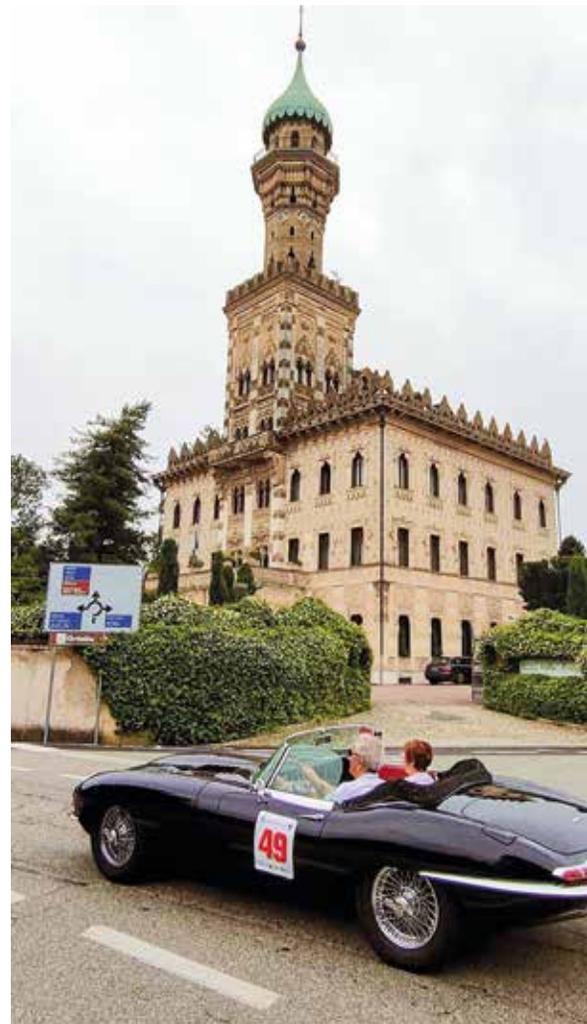
L'Assessore Comunale di Avezzano Pierluigi di Stefano, a destra, e il presidente dell'Abruzzo Drivers Club Felice Graziani, a sinistra. Sotto, la premiazione del giovane Riccardo Abbennante.



Il passaggio da Pescina, paese natale di Ignazio Silone.

RIPARTE CIRCUITO TRICOLORE L'ITALIA SLOW DRIVE

Le 15 date dell'apprezzato format di ASI tornano a regalarci alcuni dei più bei scenari del nostro Paese vissuti a bordo dei nostri amati mezzi d'epoca.



È partita da Ferrara pochi giorni fa, con "Valli e Nebbie" dell'Officina Ferrarese del Motorismo Storico, l'edizione 2025 di ASI Circuito Tricolore, format ormai collaudato ma sempre rinnovato e composto da 15 imperdibili appuntamenti, ciascuno diverso e con le sue peculiarità ma accomunati da una medesima missione: promuove la conoscenza e la valorizzazione dei territori a bordo di auto e moto storiche.

Già patrocinato dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, del Turismo, della Cultura e dall'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani), ASI Circuito Tricolore offre al pubblico e ai partecipanti un impareggiabile connubio di eccellenze del made in Italy: bellezze paesaggistiche e architettoniche, enogastronomia, proposte culturali e il buon vivere. Il tutto associato al fascino senza tempo dei veicoli storici.

ASI Circuito Tricolore è un variegato bouquet formato da eventi automobilistici e motociclistici dislocati al nord, al centro e al sud Italia, ciascuno con le sue precise peculiarità: uno straordinario viaggio nel Paese più Bello del Mondo che diventa un caleidoscopio di emozioni a 360°, vissute in ogni angolo d'Italia, ciascuno con le proprie particolarità e unicità e per questo così variegato ed eterogeneo.

Gli eventi che fanno parte di ASI Circuito Tricolore sono tutti organizzati dai Club Federati ASI, i sodalizi che ogni anno organizzano oltre 3.000 manifestazioni in tutta Italia, trasformando il motorismo storico in opportunità di promozione turistica e in strumento di sviluppo sociale e culturale.

IL CALENDARIO DI CIRCUITO TRICOLORE 2025

AUTO

28-30 marzo	Valli e Nebbie
8-11 maggio	Coppa della Perugia
12-18 maggio	Giro di Sicilia
16-18 maggio	Coppa Gentlemen Sardi
30 maggio - 1 giugno	Sulle strade della Puglia DOC
6-8 giugno	Grand Prix Bordino
26-29 giugno	Leggenda di Bassano
1-6 luglio	Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano
26-28 settembre	Giro della Valle del Liri
9-12 ottobre	Gran Tour dell'Elba

MOTO

31 maggio-1 giugno	Circuito del Lario
11-13 luglio	Concorso di Eleganza san Pellegrino Terme
29-31 agosto	Circuito del Chienti e Potenza

SHOW

12-16 giugno	ASI Nautic Show
28-29 giugno	ASI Air Show



CIRCUITO 2025 TRICOLORE

CON IL PATROCINIO DI



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



15 IMPERDIBILI EVENTI PER SCOPRIRE L'ITALIA CON I VEICOLI STORICI!

28-30 marzo Valli e Nebbie • **8-11 maggio** Coppa della Perugina • **12-18 maggio** Giro di Sicilia • **16-18 maggio** Coppa Gentlemen Sardi
30 maggio - 2 giugno Sulle strade della pugliesità DOC • **31 maggio - 1 giugno** Circuito del Lario • **6-8 giugno** Grand Prix Bordino
26-29 giugno La leggenda di Bassano • **28-29 giugno** ASI Air Show • **1-6 luglio** Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano
3-7 luglio ASI Nautic Show • **11-13 luglio** Concorso d'Eleganza San Pellegrino Terme • **29-31 agosto** Circuito del Chienti e Potenza
26-28 settembre Giro della Valle del Liri • **9-12 ottobre** Gran Tour dell'Elba

PARTNER DELL'INIZIATIVA



ALFA ROMEO DOMINA AL SYDNEY HARBOUR CONCOURSE D'ELEGANCE

Il RIAR partner tecnico

I capolavori del Made in Italy non smettono di affascinare e incantare il pubblico internazionale. Dopo i successi del 2024 infatti, al Sidney Harbour Concourse d'Elegance 2025, uno degli eventi mondiali più importanti tra quelli dedicati alle auto d'epoca, la spettacolare Alfa Romeo 6C 1750 VI serie carrozzata da Figoni di David Cohen

(nell'immagine con una Miura e una Bugatti) si è aggiudicata il "Best in Show" mentre, a portarsi a casa il trofeo "Best Preserved Postwar Car" è stato, con la sua stupenda 6C 2500 "Freccia d'Oro" (nell'immagine con lo skyline di Sydney di sfondo), il neo vincitore di Mille Miglia Experience China 2024 Umberto Galloni, socio del Registro Italiano

Alfa Romeo, partner tecnico dell'evento, che ha messo anche in palio il premio "The Most Iconic Alfa Romeo", andato sempre alla 6C 1750 Figoni di Cohen.

Il RIAR è ormai collaboratore permanente dell'evento organizzato da James Nicholls, tanto che presidente di giuria era Alessandra Giorgetti.

Fra gli ospiti l'ex campione di F1 belga Thierry Boutsen.



DAL PIEMONTE AL DESERTO DELLA DAKAR CLASSIC

L'avventura di Beppe Simonato e del suo team continua



"La Dakar ti entra dentro più di qualsiasi altra gara e ti assorbe spirito e corpo". E sì che Beppe Simonato, di avventure estreme ne sa un bel pò: è stato fra i preparatori dei mitici camion arancioni di Overland, la spedizione che ha toccato gli angoli più remoti del mondo portando nelle case degli italiani le culture più

disparate e responsabile tecnico dei camion Iveco per la Pechino-Parigi del 2007. Ma la gara desertica è diversa, succedono cose che non succedono da nessun'altra parte e solo quando la fai, senti il mito scorrerti nelle vene. E poco importa che, per motivi che non stiamo qui a spiegarvi, la "Dakar" non si corre più in Senegal ma in Arabia Saudita: il deserto è sempre lì, con tutte le sue insidie dietro la prossima duna, anzi, se possibile le ultime edizioni sono state anche più tecniche e impegnative delle originarie. E pazienza (per noi, a lui brucia parecchio ed è normale sia così) se la Dakar Classic 2025, per Beppe e il suo team, quello della piemontese Gealife Motorsport di Claudio Picchio, è finita prima del traguardo (il meccanico di bordo Alessio Bentivoglio, che ora per fortuna si è ripreso alla grande, ha subito lo schiacciamento di alcune vertebre inducendo la squadra ad alzare bandiera bianca): il fedele Iveco Magirus 150.16 ANW degli anni '80 - per tutti "Il Musone", per altro alimentato da diesel prodotto interamente da scarti organici - ha dimostrato tutta la sua robustezza e affidabilità. Infatti, nel 2026, sarà affiancato da altri due mezzi leggendari di Casa Iveco: un Turbodaily e un 190.

Tutto questo Beppe, Alessio e i suoi l'hanno raccontato in una bella serata tenutasi il 13 marzo ad Autocar-Paddock Bar di Poirino (TO).

I SOCI DELLA SCUDERIA SANT'AMBROEUS DOMINATORI ALLA DAKAR CLASSIC

Il 12 e 13 marzo il pubblico ha potuto vedere, esposte nel cortile di rappresentanza di Palazzo Bocconi, sede di Azimut Capital Management, in Corso Venezia 48 a Milano, tre vetture molto speciali: reduci della massacrante Dakar Classic 2025 corsa a inizio anno in Arabia Saudita, si tratta delle Nissan Terrano II del 1997 di Maurizio Traglio e Francesco Maria Proietti e quella del 1999 di Luciano Montorfano ed Elena Borroni e soprattutto della Terrano I Pick Up 3.3 del 1992 (al centro) di Lorenzo Traglio e Rudy Briani, che ha sfiorato la vittoria della gara desertica piazzandosi poi in seconda posizione. Tutte e tre preparate dal Team Tecnosport Rally, trasudano potenza e avventura da ogni cm delle loro carrozzerie! La mostra è stata un'iniziativa del club meneghino federato ASI Scuderia Sant'Ambroeus: i tre equipaggi sono soci dell'antico sodalizio.





LA STELLA ALPINA 2025 sarà a impatto zero

È ormai diventata una classica nel panorama degli eventi organizzate da ASI ma quest'anno, la Stella Alpina, storica gara dolomitica che è tornata a rivivere nel 2023 grazie all'impegno della Federazione, si fregia di un nuovo importante obiettivo: realizzare una manifestazione a "impatto zero". Come, considerato che una carovana di auto produce, giocoforza, emissioni? Con una serie di iniziative dedicate all'ambiente, mirate e certificate, per compensare il - seppur esiguo - inquinamento provocato dalle vetture partecipanti, che vanno dall'utilizzo dei biocarburanti, diventata una costante in tutti gli appuntamenti dei Club federati e di ASI, al rimboschimento di aree verdi e altre attenzioni all'ambiente che possono fare la differenza.

Quella del 2025 si terrà dal 5 al 7 settembre ed è la 39^a rievocazione Storica della kermesse tutta in territorio del Trentino Alto Adige: come da tradizione infatti, il percorso, che verrà definito prossimamente, vedrà un itinerario che partirà da Trento per fare tappa a Canazei, condito dall'incomparabile scenario delle Dolomiti Patrimonio Unesco. Un clima rilassato e momenti di relax accompagneranno l'intero programma, per poter godere appieno dei panorami ma non mancherà un po' di sana competizione con prove di abilità.

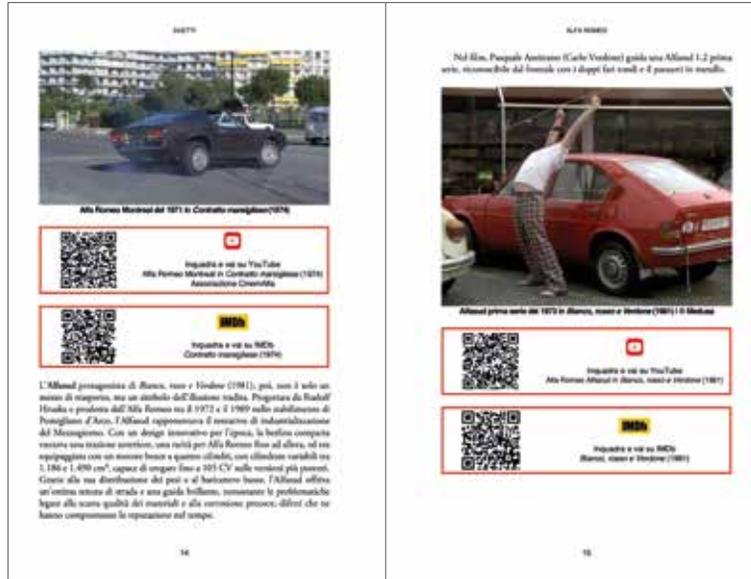
www.asifed.it/event/stella-alpina-2025/



IL CINEMA E L'AUTO: LE SCENE E I MODELLI PIÙ BELLI IN UN LIBRO INTERATTIVO

Da quando esiste il cinema, le automobili ne sono sempre state fra le protagoniste assolute. Sarà perché danno subito il senso della velocità, perché evocano la libertà di muoversi come, dove e quando si vuole o perché interpretano romanticamente e malinconicamente il viaggio, anche quello interiore, introspettivo, formativo. Così moltissimi modelli sono diventati un tutt'uno con i propri guidatori e insieme hanno rappresentato alcune delle scene più iconiche di altrettante pellicole passate alla storia. Mancava però una guida per andare a rivedersela tutte, un compendio che le catalogasse e ci permettesse di ritrovarle al primo colpo: così ci ha

pensato Gianluca Sposito, giurista, divulgatore e grande appassionato di motori con questo test pubblicato per l'eclettico editore Intra. 200 auto leggendarie – dalle Aston Martin di James Bond all'Alfa "Duetto" di Dustin Hoffman ne "Il Laureato" passando dalla DeLorean di "Ritorno al Futuro", la Ford Mustang di "Bullitt", la Jaguar XJ220 di "Fuori In 60 Secondi", la Plymouth Fury di "Christine" e l'indimenticabile Bianchina di "Fantozzi" – apparse in 300 film o serie TV, raggruppate per marca in ordine alfabetico, illustrate in 1300 immagini a colori ma soprattutto accompagnate a un QR-Code il quale, inquadrandolo, rimanda direttamente alle scene



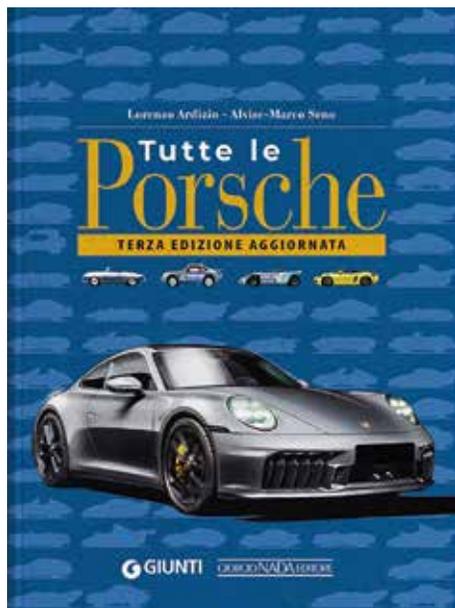
descritte visibili gratuitamente su youtube o IMDb.

La settima arte vista da un punto di vista diverso, inedito ed emozionante, in grado di mettere insieme appassionati di motori e di cinema in un amarcord di sicuro impatto.

"Duetti. Auto e Film che hanno fatto la storia del cinema" di Gianluca Sposito, Edizioni Intra, testo in Italiano, foto b/n e colori, 505 pagine, 35,00 € www.edizioni.intra.pro

TORNA "TUTTE LE PORSCHE" CON TANTE INFORMAZIONI IN PIÙ

Porsche è uno dei marchi con maggior tradizione rimasto nel panorama tradizionale dell'automobile ma anche grande innovatore, capace di presentare modelli e versioni continuamente aggiornati ogni anno. Ecco perché, una guida all'identificazione "sempreverde" come Tutte le Porsche, realizzata da Lorenzo Ardizio e Alvise-Marco Seno, fra i massimi esperti della Casa di Stoccarda, per Nada, deve continuamente aggiornarsi ma anche arricchirsi di informazioni sui modelli storici. Ecco quindi la terza edizioni, più completa e ricca che mai.



"Tutte le Porsche. Terza edizione aggiornata" di Lorenzo Ardizio e Alvise-Marco Seno, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto e disegni b/n e colori, 480 pagine, 25,00 €

CINQUE GENERAZIONI DI AGNELLI

Jennifer Clark torna sulla lunga, travagliata e discussa vicenda della più importante dinastia industriale italiana, quella degli Agnelli. Partendo dall'audacia e dal fiuto del Cav. Giovanni Agnelli, il quale nel 1899 si unì in una cordata per fondare una fabbrica di auto per finire con gli Elkann che convivono con il fantasma ingombrante e imperioso del nonno Gianni, l'Avvocato. Cinque generazioni calate nella storia, nella cultura, nel costume del nostro Paese e non solo, raccontati da molti partendo da diversi punti di vista ma mai da quelli che l'autrice affronta con garbo ma scandagliando nel privato della Famiglia: l'approccio con due Guerre mondiali e il delicato rapporto col Regime, le relazioni con la Svizzera, le continue salite all'Olimpo e repentine cadute e i destini individuali dei loro membri. Infine gli Agnelli visti dal punto di vista delle loro donne e di quelle che li hanno sposati: Clara, Virginia, Marella, Margherita. Uno spaccato oggettivo e imparziale di una famiglia protagonista della storia.



"L'Ultima Dinastia. La saga della famiglia Agnelli da Giovanni a John" di Jennifer Clark, Solferino Libri, testo in italiano, 432 pagine, 22,50 €



€ 55

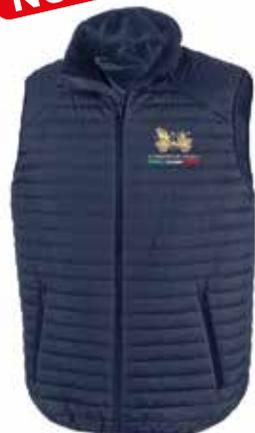


FELPA FULL ZIP

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

NOVITÀ

€ 49



BODYWARMER LEGGERO

Smanicato morbido e leggero 100% poliestere, impermeabile e traspirante. Apertura frontale e tasche laterali con zip. Fondo e giromanica elasticizzati. Colore blu con ricamo sul cuore. Taglie dalla S alla XXL

NOVITÀ

€ 34



POLO PIQUET A BORDINI RIGATI

Polo Piquet 100% in cotone pettinato con ricamo sul cuore e toppa in similpelle sul braccio dx. Taglie dalla S alla 3XL, colori bianco e 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

€ 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

€ 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

€ 4



SPILLA/PIN DA GIACCA

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

Linea Martini Racing



HOODIE BIG STRIPES ~~€ 92~~ - € 80

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



€ 130

FELPA FULL ZIP

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



€ 92

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~~ - € 35



T SHIRT BIG STRIPES

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

BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

€ 32



SNEAKER S-POLE ~~€ 98~~ - € 88

Sneakers di derivazione Karting con speciale livrea Martini Racing.

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



~~€ 190~~ - € 170

FIELD JACKET

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



€ 75

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~~ - € 26

Ricami 3D frontali

~~€ 80~~ - € 72

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



GILET REPLICA ~~€ 92~~ - € 80

Gilet con tipica livrea a strisce con disegno a V, in tessuto tecnico ripstop e pregiate patch ricamate. Zip specifica con nastrino Martini Racing stripes su flap di chiusura. Fondo e maniche elasticizzati, tasca interna. Colore: Blu Marine. Taglie: S - XXL.

NOVITÀ

Linea Gulf

€ 49



T SHIRT

T-shirt in cotone con stampa logo Gulf. 170 gr/m²
Taglie: S - XXXL
Colori: blu, bianco e celeste

€ 85



POLO PIQUET POCKET

Polo con taschino personalizzata Gulf, dettagli smacchinati e patch in wooven tpu. 100% cotone, 200 gr/m²
Taglie: S - XXXL
Colori: bianco e celeste

€ 112



FELPA CON CAPPuccio

Felpa con cappuccio, garzata con prezioso ricamo centrale Gulf.
Taglie: S - XXXL - Colori: blu e celeste

€ 25

OMBRELLO PIEGHEVOLE

Ombrello torcia 8 sezioni con apertura e chiusura automatica. Diametro 120 cm.



CAPPELLINO € 36

Cappellino regolabile a 6 pannelli personalizzato con label wooven tpu Gulf e etichette sparco tessute. 100% cotone.



Esclusivo portachiavi ASI by Sparco in vera pelle ricamata in omaggio con ogni ordine contenente articoli GULF e/o MARTINI RACING





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).

OROLOGI "SOLO TEMPO"



MOD. € 75 PLAIN UNISEX

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

€ 180



OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB

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

CRAVATTE IN SETA JACQUARD € 38

100% Made in Italy - Cucite a mano
Pala 7,5 cm

MOD. HONK-SUR-HONK

Fantasia di routine 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

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

€ 220



€ 125

MOD. PEGASO

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

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



€ 12

SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE

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



BRACCIALE SALVAVITA AIDME € 14

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

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

€ 68/€ 78

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

Copre l'abitacolo sia con la 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



ZAINO MULTITASCHE € 32

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



€ 22

MARSUPIO MULTITASCHE

Poliestere resistente con tasca principale, tasca frontale, tasca posteriore, taschino laterale e moschettone per chiavi



€ 55

BORSONE VINTAGE

Tessuto canvas slavato, con tasca interna, tasca frontale, fondo rigido e tracolla. Capacità 45 litri, disponibile in blu navy e verde militare

MODELLINO FIAT 1100 FURGONE ED. LIMITATA € 39

Modellino Fiat 1100 Furgone 1947 in edizione limitata e numerata (60 pezzi) in scala 1:43. Confezione personalizzata ASI con apertura a calamita





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.

ASIShop

Il catalogo completo dei libri e i relativi prezzi e codici da inserire nella tabella è consultabile a pagina 13

Codice	Quantità	Prezzo	Codice	Quantità	Prezzo

ASIShop

COLLEZIONE UFFICIALE ASI	K-WAY <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> XXXL	GIACCA A VENTO LEGGERA UNISEX € 34 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu	BODYWARMER LEGGERO € 49 <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"/> Blu	
	FELPA FULL ZIP <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Blu Navy € 55 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL	CRAVATTA IN SETA HONK-SUR-HONK € 38 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro	T-SHIRT UNISEX COTONE BIO € 18 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu	POLO PIQUET A BORDINI RIGATI € 34 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianca
	GIUBBOTTO LEGGERO € 68 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	RALLYMENTAL OIL-OVER <input type="checkbox"/> Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste	GILET REPLICA <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL € 80 <input type="checkbox"/>	OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 72 <input type="checkbox"/>
MARTINI RACING	T-SHIRT BIG STRIPES € 35 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	FELPA FULL ZIP € 130 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	CAPELLINO BERRETTO POMPON € 32 <input type="checkbox"/>	
	POLO REPLICA € 92 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	SNEAKER S-POLE € 88 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 39 <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46	WINDSTOPPER FIELD JACKET <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL € 75 <input type="checkbox"/> € 170 <input type="checkbox"/>	
	HOODIE BIG STRIPES € 80 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	WINDSTOPPER FIELD JACKET <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL € 75 <input type="checkbox"/> € 170 <input type="checkbox"/>		
LINEA GILET	T-SHIRT <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Celeste € 49 <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	FELPA CON CAPPUCCIO € 112 <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		
	POLO PIQUET POCKET <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Celeste € 85 <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	OMBRELLO PIEGHEVOLE CAPELLINO € 25 <input type="checkbox"/> € 36 <input type="checkbox"/>		
ACCESSORI ASI	OROLOGIO mod. PLAIN unisex € 75 <input type="checkbox"/>	TELO COPRIAUTO mod. Base € 85 <input type="checkbox"/> Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon) Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/>	MARSUPIO MULTITASCHE € 22 <input type="checkbox"/>	
	CRONOGRAFI	1) da 2,55 a 3,20 mt. € 115 <input type="checkbox"/>	MODELLINO FIAT 1100 ED. LIMITATA € 39 <input type="checkbox"/>	
	Mod. Pegaso € 125 <input type="checkbox"/> Mod. Charley € 220 <input type="checkbox"/>	2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 <input type="checkbox"/>	CAPELLINO BASEBALL ASI € 12 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Beige <input type="checkbox"/> Blu Navy	
	Mod. GP € 115 <input type="checkbox"/>	3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 <input type="checkbox"/>	PORTACHIAVI	
	OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180 <input type="checkbox"/>	4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 <input type="checkbox"/>	Mod. 3D € 8 <input type="checkbox"/>	
	OROLOGI da donna	TELO coprimoto da interno Con baule post.	Mod. Silver € 8 <input type="checkbox"/>	
	Capri € 125 <input type="checkbox"/> Cannes € 115 <input type="checkbox"/> Corfù € 95 <input type="checkbox"/>	Lungh. x Alt. al Manubrio Rosso <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/>	Mod. Sport € 8 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Ocra	
	GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero	A) cm 160x125 € 58 <input type="checkbox"/>	Mod. Badge € 12 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso	
	<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	B) cm 190x130 € 68 <input type="checkbox"/>	SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 <input type="checkbox"/>	
	GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero	C) cm 210x135 € 78 <input type="checkbox"/>	BRACCIALE SALVAVITA aidme <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Azzurro € 14 <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"/>	D) cm 230x150 € 88 <input type="checkbox"/>	PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4 <input type="checkbox"/>		
SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12 <input type="checkbox"/>	E) cm 270x155 € 98 <input type="checkbox"/>			
COPRI CAPOTE per cabrio e spider	CAR BADGE PER RADIATORE			
Regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/> grande 2,50x1,40 € 78 <input type="checkbox"/>	Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/> Piccolo (65x58) € 30 <input type="checkbox"/>			
COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15 <input type="checkbox"/>	ZAINO MULTITASCHE € 32 <input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento	BORSONE VINTAGE <input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Verde € 55 <input type="checkbox"/>			

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono da considerarsi IVA compresa) €

+ spese di spedizione (con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS per ordini a partire da € 60,00) 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 IT15C03048010000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

DIRITTO DI RECESSO: L'acquirente ha 14 giorni lavorativi dalla consegna per richiedere di esercitare il diritto di recesso, ovvero la possibilità di restituire il prodotto che non soddisfa ed essere rimborsati. Accolta la richiesta sarà necessario inviare a proprio carico il reso all'indirizzo che sarà indicato, avendo cura che vi pervenga entro e non oltre 14 giorni lavorativi dalla data di accettazione. Ricevuto il reso e 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 italiane. Specialisti Lancia.

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

Abarth e Giannini Nanni ricambi www.fiat500sport.com - Tel. 338 3096922-348 8852994. Vasto assortimento accessori e ricambi per Fiat 500 Fiat 126 Fiat Giardiniera.

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



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 Zarzini - 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.



frenatutto
Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

- Revisioni parti idrauliche e servofreni
- Rigenerazione, incollaggio ganasce freno e rettifica
- Pompe miniservo e kit freno a disco per Topolino

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



RESTAURO PELLE
di ALESSANDRO CANTARELLI







PRIMA DOPO PRIMA DOPO

RESTAURO DI ALTA QUALITÀ DELLE PLASTICHE CON VERNICE SOFT TOUCH DETERIORATA E RIPRODUZIONE AL LASER DEI SIMBOLI RETROILLUMINATI

AC Restauro Pelle
Tel. 344.1590328 • info@acrestauropelle.com
Via Insorti di Bosco Martese, 46 - Teramo (TE)
www.acrestauropelle.com

f.lli rossi
PNEUMATICI

dal 1944

...la sicurezza di una scelta

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

info@fratellirossipneumatici.com

www.fratellirossipneumatici.com

www.facebook.com/fllirossityre



fllirossipneumaticisrl



Pneumatici per auto da collezione

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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

3. AMMORTIZZATORI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di ammortizzatori idraulici e a gas per autovetture storiche, marchi Lancia e Alfa Romeo.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: autovetture, motocicli, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

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.autofficinatesta.it / officinatesta@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 - morollirebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 -'70; disponibilità ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

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

Promotor Classic - FE - Tel. 0532 770305 - Mob. 335 7080614 - info@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.vertuani Enrico.com - info@vertuani Enrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroën classiche: Tracção Avant, ID, DS,

SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

7. AUTOMODELLI

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

8. AUTORADIO

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



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

"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE LANCIA DELTA

KIT TURBO SD320 PIÙ POTENZA

COLLETTORE IN ACCIAIO

ATTUATORE RALLY REPLICA

REVISIONE TURBO CON PARTI ORIGINALI



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 Pistolesse 763L, PRATO

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

CAPOTE VARI COLORI

2CV DYANE MEHARI

VASTO MAGAZZINO RICAMBI PRONTA CONSEGNA

- SPEDIZIONI RAPIDE IN TUTTA ITALIA CON CORRIERE
- PRODOTTI COL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO
- ANNI DI ESPERIENZA E PASSIONE NEL SETTORE
- PRODUZIONE INTERNA DI RICAMBI RIVESTIMENTI, DETTAGLI INTROVABILI...

Ci vediamo alla **MOSTRA SCAMBIO 44° EDIZIONE - 4/5/6 APRILE**
presso Fiera Millenaria
GONZAGA - Mantova
Pad 4 - Piazz. 50/60

Nuovi articoli in arrivo!

RICHIESTE DI PREVENTIVI A
info@citroen2cvservice.it



LAMIERATI

PRODUZIONE INTERNA RIVESTIMENTI
SEDILI 2CV - DYANE - MEHARI

125 R15 / 135 R15
PNEUMATICI

CARROZZERIE COMPLETE MEHARI

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!

WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM

info@citroen2cvservice.it

TEL: 3475366196 - 3479207720

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, simpelle rigida, simpelle 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 cam-

pione, di capote auto classiche attuali, naz./estere, in ogni tessuto.

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it. Restauriamo le capote di tutte le autovetture d'epoca e moderne, effettuiamo lavori di riparazione e sostituzione capote in sicurezza e con materiali di altissima qualità, scelti per durare nel tempo.

11. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauriamo tutti i 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 - 89giaco@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 speciali.

12. CERCHI E RUOTE

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Disponiamo di un'ampia gamma 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.

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

13. CILINDRI

Nanni Ricambi - Bologna - www.fiat500sport.com - Tel. 338 3096922 - 348 8852994. Costruzione di cilindri per Fiat 500 Fiat 126 Fiat Giardiniera Abarth e Gianni.

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

CAPASSO RICAMBI

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

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

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

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

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

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

AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328 - www.acrestauropelle.com - info@acrestauropelle.com. Restauro di alta qualità delle plastiche con vernice soft touch ammalorata con ripristino di tutti i simboli retroilluminati tramite elettroerosione laser.

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 dispo-

nibilità 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.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - 348 1372717 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Fornitura di parabrezza di qualunque auto classica, sportiva e speciale su disegno o campione, non più modelli nuovi.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carroz-

zeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

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

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

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

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

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euromerica@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-scambi-

sta 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 - 89giacoo@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanalini, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.

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

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpaso@gmail.com - sito: www.ilsorpasoricambi.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. Ampia disponibilità di ricambi per modelli di Mini di ogni tipo, sia di meccanica che di carrozzeria.

dal 1945

M.A.R.A.

di Poledro Fabio

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA
CARROZZERIA E PARTI MOTORE

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

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



GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR E-TYPE



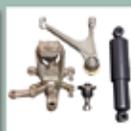
MOTORE E DISTRIBUZIONE



RAFFREDDAMENTO E RISCALDAMENTO



FRIZIONE E CAMBIO



AMMORTIZZATORI E SOSPENSIONI



FRENI

E MOLTO ALTRO, TUTTO DISPONIBILE A MAGAZZINO

TEL: 0382-523630

INFO@GMACLASSIC.COM

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 | giancarlovalia@tuttolambretta.it
tel +39. 0522 271 321 fax +39. 0522 231 882

oltre 28.000 articoli per la tua Lambretta

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

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it

Ampla disponibilità di ricambi originali o di riproduzione di alta qualità per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Parti meccaniche, carrozzeria, parti in gomma, rivestimenti, accessori, adesivi. Spedizione in tutta Italia.

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

Paolo Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Gommini, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per Alfa Romeo dal 1950 in poi.

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 accessori per Jeep dal 1942 a oggi e marchi quali: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiana e straniera - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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

16. CROMATURE

CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO - Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com. Pulitura, ramatura, niche-

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

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

18. FILTRI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Ampia disponi-

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

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

Ampla disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.

Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - info@frenatutto.it - www.frenatutto.it. Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B C.

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

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

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

www.tappezzeriafausto.it

Tappezzeria Fausto, nel verde cuore d'Abruzzo, ad Avezzano. 50 anni di esperienza e artigianalità nel restauro di interni per auto d'epoca e nella costruzione di sedili classici e sportivi. Una esclusiva collezione di borse, zaini, beauty case, pochette e portadocumenti. Ogni elemento è realizzato con gli stessi materiali e lavorazioni originali per gli interni delle auto, uno stile unico che abbina eleganza, classe e praticità. Possibilità di personalizzare il kit da viaggio con le iniziali o il nome del pilota, una customer experience unica che invitiamo a vivere.

QUALE STILE SCEGLIERE? IL TUO.

Fausto
Tappezzeria 2.0

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.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia gamma di dischi frizione, spingidischi, cuscinetti reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociere, ecc... per modelli Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '40 '70 - Tutti ricambi nuovi. **M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.** Possiamo fornire parti frizione per tutte le vetture Lancia d'epoca. **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.

Reimmatricolazioni e reiscrizioni per autovetture e motocicli d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni autovetture e motocicli di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

23. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950. **AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com** - Ampia disponibilità di fanaleria, dinamo, motorini, spinterogeni, regolatori tensione, devio luci e tergi, interruttori, candele, cavi e parti elettriche, per auto d'epoca italiane (Lancia, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Lamborghini, Fiat). Specialisti Lancia. **Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e weekend - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it.** Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta. **Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassi@autoricambisassi.com.** Disponiamo di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le vetture nazionali. **British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brg-moss@libero.it.** Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro di Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Fanalerie originali Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo. **Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541474 - crvesr@gmail.com.** Impianti elettrici completi in stock per Porsche 356 PreA, A, B, C/SC tecnica originale e a norma. Revisione e riparazione completa e/o parziale di tutti gli impianti elettrici Porsche 356 6V e Porsche 911 12V. **Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669.** Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici. Reperibilità di tutto il materiale Ferrari. **Elettrauto Igne Eliseo - TV - Tel. 339 7492374 - igne.igne@libero.it.** Restauro dinamo - alternatori - motorino avviamento di tutti i tipi per auto d'epoca. **Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659.** Ampia disponibilità fanaleria marche nazionali ed estere anni '30-'70. **Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451.** Fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc... Per auto nazionali dal '50-'80. **GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net.** Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

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-bloccanti, 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.

21. GUARNIZIONI MOTORE

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.**

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

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

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	SERBATOIE E POMPE CARBURANTE

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



Restauri e revisione Porsche 356-911-914



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

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 @356crve911



la nostra Officina

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc...., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it - Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, etc. per vetture Lancia d'epoca.

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclomotori ecc... Rinvolute 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 parabole fari di auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resina luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

24. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

LABANTI&AMIANTI - BO - Tel. e fax : 051 753250 - www.labantieamianti.it -

info@labantieamianti.it. Restauri, riparazioni di iniezioni K e KE jetronic.
M&C injection specialist - RO - Cell: 349 6761792 - www.revisionek-jetronic.com. Revisione iniezioni K e KE jetronic.

25. INGRANAGGI

NUOVA OMIR - TO - Tel. 011 981 2908 - omir@inwind.it - www.omiringranaggi.it. Possiamo creare o ricostruire cambi ravvicinati, coppie coniche, differenziali autobloccanti, semiassi rinforzati, pulegge e particolari in Ergal.

26. INTERNI AUTO

AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328 - www.acrestauropelle.com - info@acrestauropelle.com. Restauro conservativo degli interni in pelle di ogni vettura.

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.

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....

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it. Restauriamo gli interni di tutte le autovetture d'epoca e moderne, sia in tessuto che in pelle, con possibilità di personalizzazioni.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it -

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

27. KIT DI ELABORAZIONE

Nanni Ricambi - BO. Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 Foto). Produciamo vari kit di elaborazione per modelli di Fiat 500, Fiat 126, Fiat Giardiniera.

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

28. 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.



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

Siamo anche su

SAREMO PRESENTI A:

12-13 Aprile
Capannelle (RM)



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

Mini & Cooper Service

di Rino Loino

Per tutti i modelli di Mini offriamo vari servizi di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi sia di carrozzeria che di meccanica.



Cell. 349 5101077
www.miniandcooper.it

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

Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.
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 con perizia e professionalità, costruzione autovetture/motocicli/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. 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.

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.

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

www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di ogni tipo di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di lamierati originali per marchi quali Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Offriamo una vasta scelta di ricambi di carrozzeria per vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc...

29. MAGNETI

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento, 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, consulenza gratuita.

30. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - 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.

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 - nelledaddio@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.

31. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorico@libero.it. Disponiamo di marmitte e collettori per autovetture di varie marche e modelli.
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc... Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

32. MODELLISMO, COLLEZIONI

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

33. 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 o di riproduzione di alta qualità per la meccanica delle Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di una grande varietà di parti meccaniche per modelli Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com - Testate, alberi, pistoni, bronze, valvole, pulegge, ventole, termostati, pompe, guarnizioni motore, manicotti, 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.



SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA



SPORT CARS AND CLASSIC

I NOSTRI SERVIZI

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

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

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

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







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 - cifs@spinardi@gmail.com

VESPATRONIC per VESPA

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

Lambretta.it

Elaborazioni, Cilindri in Alluminio-Nicasil
MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
Bicilindrico
TARGA TWIN 250
Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta

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



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

Abbiamo tutti i ricambi che ti servono!

...per Alfa Romeo & auto Inglesi d'epoca

Anglo Parts srl
Vicolo G. Verdi, 14
31020 Villorba (TV)
+39 0422 321500
WA 347 048 88 28

treviso@angloparts.com
www.angloparts.com



Dalla carrozzeria alle parti elettriche, dalla meccanica agli accessori! Vai su angloparts.com

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, collet-

tori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.
Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.
Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le 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@gruppopromotor.com - Restauri integrali e professionali di meccanica, manutenzioni, preparazioni e assistenza alle gare per vetture italiane, inglesi e Bugatti.
Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Elaborazione per tutti i modelli di Lambrette: kit di potenziamento da 20 a 30 cv alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmite ad espansione, accensioni elettroniche, freni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce e tanto altro.
Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380/82 - www.sangalliguarnizioni.com. 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.

/ info@museolamborghini.com / reservation@museolamborghini.com - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.
Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

35. PARABREZZA

Bayer Ricambi - VR - Tel.: 045 6305562 348 1372717 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Disponiamo di un'ampia fornitura di parabrezza di qualunque autovettura classica, sportiva e speciale su disegno o campione, non più modelli nuovi.

36. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

34. MUSEI

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

Autofficina A.C.R.

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

Via Fossano, 37/A - 22063 Centò - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699
www.acr-auto.com

ORAM 1951
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

Virgino Brambilla

dal 1960
**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

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



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

MAGNETISTA PER HOBBY
CONSULENZA TECNICA GRATUITA

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

INSERTI IN MOGANO PER CRUSCOTTI ALFA ROMEO
by Virginio Brambilla

distribuito da
AUTORICAMBI D'EPOCA srls

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 automobili d'epoca. Inoltre siamo specialisti nel marchio Lancia.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606 - www.cicognaniguarnizioni.it - info@cicognaniguarnizioni.it. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per autovetture dal 1920. Ricostruzione di qualsiasi particolare in gomma su campione o disegno. Spedizioni veloci.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di un'ampia fornitura di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Prevediamo su richiesta, spedizione immediata.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassaricambi.it. Forniamo molteplici ricambi per vetture 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.ilsorpassaricambi.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, tappeti, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le autovetture Lancia d'epoca.

37. PNEUMATICI
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Molti 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'ovallizzazione dei pneumatici.

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici MICHELIN per autovetture da collezione - Rivenditori autorizzati di altre case quali: PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata sui pneumatici per vetture dal 1900 agli anni 2000.

Musso gomme di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Disponiamo di pneumatici d'epoca per tutte le autovetture ed i 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.

38. 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.

39. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano 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.

40. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

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

AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328 - www.acrestauropelle.com - info@acrestauropelle.com. Restauro di alta qualità delle plastiche con vernice soft touch ammorlata con ripristino di tutti i simboli retroilluminati tramite elettroerosione laser.

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 - ballabeniandream@libero.it. Si effettua il restauro, la manutenzione e messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cistalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8

MOTORE E DISTRIBUZIONE | RAFFREDDAMENTO E RISCALDAMENTO | TAGLIANDO E MANUTENZIONE | AMMORTIZZATORI E SOSPENSIONI | TAPPETI E CAPOTE

E MOLTO ALTRO...
TEL: 0382-523630 | INFO@GMAJAG.NET | WWW.GMAJAG.COM

MR VALVOLE

Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.

Via Roma 81/1, 10060 Roletto (TO)
Tel. 0121 542987
Cell e Whats App: 334 6705986
info@f-matino.eu

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

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 773501 | trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it

AUTOVILLORRESI

AUTO NUOVE - AZIENDALI - USATO GARANTITO



NOLEGGIO AUTOVETTURE

**AUTOVETTURE CON GANCIO TRAINO,
NOLEGGIO CARRELLI PORTA AUTO.**

A 800 mt. dalla stazione Rho Fiera

Via Risorgimento, 15 - Rho (MI)

Tel. : +39 379 1441975 - e-mail info@autovilloresi.it

www.autovilloresi.it



Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Restauro integrale di auto classiche e sportive - 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.

Ampla disponibilità di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali poi pubblicati ed anche vincenti 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. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfsinardi@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. Eseguiamo restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, 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 auto-

mobili 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 - Quattrotrade-Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauro.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolliirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - info@frenatutto.it - www.frenatutto.it. Eseguiamo la revisione e la rigenerazione di tutte le parti frenanti per le autovetture d'epoca di ogni tipo e marca, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B.C.

GB Milano - MI - di Matteo Ballardini - www.ballardini.it - cell: 338 6800017. La GB Milano offre un servizio di restauro artigianale di cruscotti di auto e moto classiche, sportive e speciali : quadranti, lancette, rimessa a nuovo della quadrantistica con tecniche originali dell'epoca, dall'argentatura a freddo sino alla finitura soley. I rifacimenti prevedono il restauro dei disegni originali delle scale graduate in Km e Miglia orarie, con possibilità di impiantare il cruscotto con vari tipi di radici e finiture originali.

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

Il Lamierista di Trevisi - MO - Tel.Fax: 059 254457 - cell.: 347 7735011 - trevisifabrizio@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; inoltre 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 autovetture clas-

siche, 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.

VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 347 0923 - 333 3833903. Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuaniennio.com - info@vertuaniennio.com. Effettuiamo il restauro integrale della meccanica di autovetture d'epoca in tutte le sue fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

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 - Motalbergo (BO) - Tel. 347 6572323 - Tel. 051 872617



ScarGlass

parabrezza per auto d'epoca

I nostri prodotti sono attentamente concepiti e selezionati in maniera tale da offrire il miglior rapporto qualità/prezzo.

I parabrezza sono tutti testati e omologati secondo il regolamento ONU ECE R 43 ed ANSI/SAE Z26.1

Alfa Romeo
Autobianchi
Citroen
Dune Buggy
Ferrari
Fiat
Innocenti
Lamborghini
Lancia
Lada
Maserati

Matra Simca
Mercedes
Opel
Porsche
Puma
Rover
Volvo
Volkswagen
Renault
Seat
Triumph

Via Duca degli Abruzzi, 75 - Pizzolotta di Villafranca (VR)

Tel.: 045/6305562 / sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com

INTENDA

35 Anni
1994-2024

intenda.it



Made in Italy

AMPIA DISPONIBILITA' DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI
ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi



BRESCIA - Tel. 339 6145628 info:amerigorici@libero.it

Elettrauto Franco
di FRANCO RODIGHIERO
36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052




Elettrauto d'Altri Tempi....

www.rossoclassic.it

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJS



MOTORE E DISTRIBUZIONE RAFFREDDAMENTO E RISCALDAMENTO SPINTEROGENO E ACCENSIONE AMMORTIZZATORI E SOSPENSIONI ALIMENTAZIONE E INIEZIONE

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-523630 INFO@GMACLASSIC.COM WWW.GMAJAG.COM

GALVANICA PARTENOPEA

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.

Restauri 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

41. RESTAURO PLASTICHE
AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328
- www.acrestauropelle.com - info@acrestauropelle.com. Effettuiamo il restauro di alta qualità di tutte le plastiche con vernice soft touch ammalorata con ripristino di tutti i simboli retroilluminati tramite elettroerosione laser.

42. 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.

43. RIVISTE, LIBRI
Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigo@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 scooter d'epoca, nazionali ed estere, dagli anni '20 ai '70. **LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it** - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori; disponiamo di libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it
Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista dispone di libri, riviste, deplianti, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc... per automobili e motocicli d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre possiedo una rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

44. SALDATURE
Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - Eseguiamo

saldature su vari metalli quali: alluminio, magnesio, argenteo, ghisa, ottone, rame, titanio, acciaio inox, acciaio molibdeno, saldature dolci, saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE
Motortransfers - PU - Gianluca: 360 9330 10 - www.motortransfers.it - Disponiamo di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.
Nanni Ricambi - Bologna - www.fiat500sport.com. Tel. 338 3096922 - 348 8852994. Scritte, stemmi e adesivi per Abarth e Giannini.

46. SELLERIA, TESSUTI
AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328 - www.acrestauropelle.com - info@acrestauropelle.com. Effettuiamo il restauro conservativo degli interni in pelle di ogni mezzo.
BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39

337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale. 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'ovalizzazione 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... Forniamo anche Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

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.



• Pannelloria • Braccioli
• Cielo • Capotes
• Moquette

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

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

Via delle Industrie, 10 - 31010 Onò di Fonte (TV) - Tel. e Fax: 0423 949614
pac.ro-ciasnc@regaim.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

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

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



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



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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Effettuiamo il 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.

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it. Ci occupiamo di restauro, personalizzazione e riparazione interni auto con pelle e tessuti originali e della selleria delle moto, con possibilità di personalizzazioni.

47. 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.

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.

48. SITI INTERNET

www.amadeiricambi.com. Sito internet di presentazione della ditta AMADEI RICAMBI di Predappio (FC) - ricambi per auto d'epoca. Il sito costituisce solo un'esemplificazione delle decine di migliaia di articoli che possiamo fornire per auto d'epoca. Specialisti Lancia. Inserimento di nuovi articoli in costante aggiornamento.

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

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambrettapoint.com. Offriamo una 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 motocicli e bici d'epoca, conformi agli originali.

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

49. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186 067 - Ampia disponibilità cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassaricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600 -850-124-125-126-127-128-A12-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

GB Milano - MI - di Matteo Ballardini - www.ballardini.it - cell: 338 6800017. La GB Milano offre un servizio di restauro artigianale di cruscotti di auto e moto classiche, sportive e speciali: quadranti, lancette, rimessa a nuovo della quadrantistica con tecniche originali dell'epo-

ca, dall'argentatura a freddo sino alla finitura soley. I rifacimenti prevedono il restauro dei disegni originali delle scale graduate in Km e Miglia orarie, con possibilità di impiallacciare il cruscotto con vari tipi di radice e finiture originali.

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

50. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032 - www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con partenze sempre dalla nostra sede. Preventivi self-service sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

51. TURBOCOMPRESSORI

SAITO s.r.l. - AN - Tel. 071715693 - 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.

52. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@matino.eu - dessy@matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

53. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si esegue il rivestimento di volanti in pelle per qualsiasi autovettura. Lavoro professionale. Specialismi preventivi su richiesta. Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalità nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.
Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.

AUTORADIO D'EPOCA... e non solo!

Vendita e riparazioni di autoradio d'epoca e modernariato, inclusi anche accessori e ricambi vari elettrici, quali strumentazioni, motorini d'avviamento e tergi, dinamo, ecc...



Amerio Mauro
 Tel. 011 748834 - 347 0168117
info@mauroamerio.it
www.mauroamerio.it



ERACLE art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
 Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it

nanni Tel. 348 8852994
 Tel. 338 3096922
 BOLOGNA RICAMBI

www.fiat500sport.com



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

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALETTORI CHE CI FANNO

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

ABARTH FIAT 1000 TC (1963), TARGHE (VI 12...) E DOCUMENTI ORIGINALI - CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE - ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA'.

ORIGINALITÀ COMPONENTI MECCANICI

€ 56.500

SUPERPREZZO **ECCELSE CONDIZIONI**

FIAT 600 DERIVATA ABARTH 1000, 06/1962, ISCRITTA ASI E ISCRITTA E OMOLOGATA REGISTRO FIAT ITALIANO - disponibile certificato di origine FIAT CLASSICHE ed estratto cronologico dove indicato: "FABBRICA: FIAT 600 - TIPO ABARTH 1000".

ECCELSE

€ 46.500

SUPERPREZZO **SICURA RIVALUTAZIONE**

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2.0 TIPO 116.36, 04/1977, Targhe (CH 14...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S.

SUPERCONDIZIONI

€ 19.800

CONSERVATA **ECCELSE**

ALFA ROMEO 2000 TIPO 105.12, 05/1973, Targhe (TO H6...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI CON C.R.S. SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 19.000

CONSERVATA **SUPERCONDIZIONI**

ALFA ROMEO ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 04/1985, Targhe (MI 92...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - un solo proprietario utilizzatore e due collezionisti.

SUPERCONSERVATO - PRONTA ALL'USO

€ 9.500

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**

ALFA ROMEO SPIDER 2000 TOURING TIPO 102.04, 01/1959, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO - DA VEDERE E PROVARE.

€ 72.500

SUPERPREZZO **SICURA RIVALUTAZIONE**

ALFA ROMEO SPIDER (DUETTO) 2.0 QUADRIFOGLIO VERDE TIPO 115.38 "AERODINAMICA", 06/1987, Targhe (VA 95...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 17.500

ECCELSE **RARISSIMA**

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

SOLAMENTE 16.761 KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA

€ 125.000

COME NUOVA **PERFETTA**

ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO 2.9T V6 510 CV CAMBIO MANUALE, 07/2018, UNICO PROPRIETARIO - SOLAMENTE 8.738KM DA NUOVA! - ultimo tagliando eseguito a 8.500KM - FULL OPTIONAL.

ECCELSE - VETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 89.000

RARISSIMA **ITALIANA DA SEMPRE**

ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6 BI-TURBO 540CV, 07/2021, SOLAMENTE 2.307KM - NR. 144 DI SOLI 500 ESEMPLARI DA NUOVA! - ultimo tagliando eseguito a 8.500KM - FULL OPTIONAL.

PARI AL NUOVO - ECCELSE

€ 199.500

RARISSIMA **IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE**

ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6 BI-TURBO 540CV, 07/2022, KMD - Iva esposta 100% - ITALIANA DA SEMPRE - NR.94 DI SOLI 500 ESEMPLARI - SOLAMENTE 32KM - completa di tutta la dotazione e il corredo da gara Alpinestars.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 265.000

ECCELSE **PERFETTA**

ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPRINT 750B CAMBIO AL VOLANTE, 03/1956, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - I° SERIE CAMBIO AL VOLANTE - restauro maniacale - meccanica completamente revisionata.

ESTREMAMENTE RARA

€ 64.700

MANIACALE **SPETTACOLARE**

ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT TOURING SUPERLEGGERA, 1955, iscritta e omologata asi targa oro - VETTURA RARISSIMA, UNA DI SOLI 299 ESEMPLARI - RESTAURATA MANIACALMENTE - ANCORA CORRISPONDENTE ALLA CONFIGURAZIONE DA NUOVA.

ECCELSE - SUPERPREZZO!!!

€ 195.000

ECCELSE **SUPERPREZZO**

ALFA ROMEO 1900 SUPER BERLINA, 06/1955, Targhe (VC 038...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - iscricabile 1000 miglia.

RESTAURO MANIACALE

€ 36.500

SUPERCONDIZIONI **SUPERPREZZO**

ALFA ROMEO 75 1.6 I.E. TIPO 162B2D, 12/1991, TARGHE (MI 3V...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - ITALIANA DA SEMPRE.

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 8.700

ECCELSE **SUPERPREZZO**

ALPINE - RENAULT A110 1600 SI, 01/1975, Targhe italiane - italiana da sempre - ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' - Motore alimentato a carburatori.

RESTAURO MANIACALE - DA VETRINA

€ 105.000

RARA **PERFETTA**

ASTON MARTIN DBS V12 "CASINO ROYALE", 03/2009, ITALIANA DA SEMPRE - scrupolosamente mantenuta, revisionata e tagliandata - **SOLAMENTE 17.745 KM DA NUOVA!!!** - PARI AL NUOVO.

STUPENDA

€ 119.500

RARISSIMA **SUPERPREZZO**

AUSTIN HEALEY 3000 BN7 MK1 4 MARCE + OVERDRIVE, 01/1960, VERSIONE PRIMA SERIE 4 MARCE + OVERDRIVE - molto rara prodotta solamente dal DAL 1959 AL 1961.

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 58.500

RARA **DIVERTENTISSIMA**

AUTOMIRAGE DUNE BUGGY, 07/1972, Targhe (PI 17...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI - SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO.

€ 18.500

CONSERVATO **SUPERPREZZO**

BMW 2002 TURBO, 03/1974, Targhe (RG 13...) e documenti di periodo - RARA - disponibile libretto a pagine.

IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE

€ 89.500

RARA **SUPERPREZZO**

BMW 2800 CS (E9), 07/1970, Targhe (PV 28...) originali dell'epoca - VETTURA RARA DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO - IMMANCABILE, RARO ED IMPORTANTE PEZZO DA COLLEZIONE PER VERI INTENDITORI.

SUPERCONSERVATO

€ 42.500

CONSERVATO **SUPERPREZZO**

BMW 320/1 (E21) TC BAUR, 06/1982, Targhe (MI 17...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - immanicabile, raro ed importante pezzo da collezione per veri intenditori del marchio e non solo.

ECCELSE

€ 19.500

SUPERCONDIZIONI **DA VEDERE**

TRIUMPH SPITFIRE 1500, 05/1979, ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI CON C.R.S.

SICURA RIVALUTAZIONE - SUPERPREZZO

€ 12.200

RARISSIMA **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

SUPERCONDIZIONI **SUPERPREZZO**

CITROEN ID 19 P MONOFARO, 12/1965, 6 POSTI - CAMBIO AL VOLANTE - disponibile documentazione fiscale attestante i lavori effettuati alla vettura in rete ufficiale Citroen.

RESTAURO MANIACALE

€ 31.500

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

SILVAUTO SPA, LA REALTA' NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!

VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!

DISPONIBILI FINO A 50 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO E VISIONE 360° DEGLI INTERNI

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



I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO

<p>ECCELSA DA VETRINA</p> <p>DUCATI PANIGALE V4 BAUTISTA 2022 WORLD CHAMPION REPLICA, 05/2024, KMO - TARGHE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE 05/2024 - edizione limitata 130/260 - IMMACOLATA.</p> <p>PRATICAMENTE NUOVA MAI UTILIZZATA!!!</p> <p>€ 75.500</p>	<p>STUPENDA DA VETRINA</p> <p>DUCATI STREETFIGHTER V4S LAMBORGHINI, 11/2023, KMO - edizione limitata NR 613 di 630 - DA COLLEZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE.</p> <p>PRATICAMENTE NUOVA, MAI UTILIZZATA!!!</p> <p>€ 65.500</p>	<p>RARISSIMA MANIACALE</p> <p>FERRARI 250 GT BERLINETTA LUSSO, 09/1963, Targhe (BS...) dell'epoca - CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE - 1 di soli 350 esemplari realizzati - SOLAMENTE 2.095KM DA FINE RESTAURO.</p> <p>AUTO IMMACOLATA - INTONSA</p> <p>€ 1.490.000</p>	<p>SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO</p> <p>MERCEDES-BENZ 200T W123, 01/1983, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - OTTIME CONDIZIONI - VETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA.</p> <p>IMPERDIBILE</p> <p>€ 12.000</p>	<p>ULTRARARA ECCELSA</p> <p>FIAT 1100/103 TV TRASFORMABILE 1^SERIE, 07/1955, 1^serie prodotta in soli 455 esemplari dal reparto "CARROZZERIE SPECIALI" - ISCRIVIBILE 1000 MIGLIA - Restauro maniacale.</p> <p>UNICA NEL SUO GENERE</p> <p>€ 55.500</p>
<p>ECCELSA PERFETTA</p> <p>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 veridicitá della vettura.</p> <p>RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA</p> <p>€ 26.900</p>	<p>ECCELSA RARISSIMA</p> <p>FIAT 600 D 767CC SPIDER VIGNALE 2+2 CON HARD TOP, 10/1965, Targhe (Roma 87...) e documenti originali dell'epoca.</p> <p>OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - MANIACALE</p> <p>€ 27.900</p>	<p>CONSERVATO SUPERPREZZO</p> <p>JAGUAR XJ6 4.2 - 4 MARCE + OVERDRIVE, 06/1972, Targhe (CR 15...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S.</p> <p>PERFETTAMENTE FUNZIONANTE</p> <p>€ 13.500</p>	<p>RARISSIMA ECCELSA</p> <p>LANCIA AURELIA B24 S SPIDER GUIDA SINISTRA, 07/1955, disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione ancora corrispondente da nuova.</p> <p>STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO RESTAURO MANIACALE</p> <p>€ 895.000</p>	<p>SUPERPREZZO RARA</p> <p>LANCIA APRILIA CONVERTIBILE STABILIMENTI FARINA, 01/1937, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - RARISSIMA DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO.</p> <p>ECCELSA</p> <p>€ 86.500</p>
<p>ECCELSA SUPERCONDIZIONI</p> <p>LANCIA BETA 1600 SPIDER TIPO 828 BSO, 02/1977, Targhe (BG 44...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA).</p> <p>UNICA ED INTROVAIBILE NELLE CONDIZIONI IN CUI SI PRESENTA</p> <p>€ 26.000</p>	<p>SUPERPREZZO SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>LANCIA THEMA 8.32 "FERRARI" 215CV 1^ SERIE, 06/1987, TARGHE (RI 13...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - VETTURA RARA.</p> <p>CONDIZIONI MANIACALI</p> <p>€ 29.500</p>	<p>RARISSIMA CONSERVATO MANIACALE</p> <p>MASERATI GIBLI SPYDER 4700 (AM115/S), 09/1969, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - uniconproprietario utilizzatore dal 1975 ad oggi - PRODOTTA IN SOLI 125 ESEMPLARI.</p> <p>ORIGINALE, VERA, RARISSIMA!!!</p> <p>€ 585.000</p>	<p>ECCELSA SUPERPREZZO</p> <p>MERCEDES-BENZ 190 E 2.3 - 16 W201, 03/1987, TARGHE (BG 84...) ORIGINALI DELL'EPOCA - un solo uniconproprietario utilizzatore ed un collezionista.</p> <p>SUPERCONDIZIONI</p> <p>€ 28.500</p>	<p>SUPERCONSERVATO IMPERDIBILE</p> <p>MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 W108, 05/1972, Targhe (RA 18...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - uniconproprietario utilizzatore - disponibile tutta la manualistica originale con libretto di manutenzione (tagliandi).</p> <p>ECCELSA - CONDIZIONI MANIACALI</p> <p>€ 33.500</p>
<p>SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO</p> <p>MERCEDES-BENZ SLK 200 KOMPRESSOR 192CV R170, 01/2000, TARGHE ITALIANE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE - DOPPIE CHIAVI - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta asi con C.R.S.</p> <p>YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>€ 11.500</p>	<p>PERFETTA SUPERPREZZO</p> <p>MG MGA 1600, 03/1960, Targhe (FI 24...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI - ITALIANA DA SEMPRE, UNA VERA RARITA'.</p> <p>SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>€ 37.500</p>	<p>ECCELSA PARI AL NUOVO</p> <p>PORSCHE CAYMAN 3.4 S 320CV PDK, 03/2009, Targhe originali - ITALIANA DA SEMPRE - Solamente 74.585km originali e certificati - INSTANT CLASSIC DI SICURA ED EVIDENTE VALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA.</p> <p>PERFETTA</p> <p>€ 46.000</p>	<p>PEZZO CORTO ECCELSA</p> <p>PORSCHE 911 2.0 S SWB, 02/1968, Targhe (RM F8...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.</p> <p>RESTAURO MANIACALE - MANIACALE</p> <p>€ 145.000</p>	<p>ECCELSA MANIACALE</p> <p>PORSCHE 911 2.2 T TARGA MY 1970, 11/1969, Targhe (MI 52...) - italiana da sempre - RESTAURO ULTRAMANIACALE.</p> <p>IMPORTANTE PEZZO DA COLLEZIONE</p> <p>€ 115.000</p>
<p>SUPERPREZZO SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>PORSCHE 911 993 CARRERA CABRIOLET TIPTRONIC, 04/1994, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile carpetto in pelle completa di tutta la manualistica originale compreso libretto tagliandi.</p> <p>IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE</p> <p>€ 72.500</p>	<p>ECCELSA SUPERPREZZO</p> <p>PORSCHE 911 997 CARRERA 4S CABRIOLET, 09/2006, solamente 76.742KM originali e certificati - IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE - UNICA NEL SUO GENERE.</p> <p>INSTANT CLASSIC DI SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>€ 79.500</p>	<p>RARISSIMA MANIACALE</p> <p>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.</p> <p>RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA</p> <p>€ 95.000</p>	<p>SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO</p> <p>TRIUMPH TR4 A IRS, 05/1969, Targhe (TO B3...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE.</p> <p>SICURA RIVALUTAZIONE</p> <p>€ 27.800</p>	<p>SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO</p> <p>TRIUMPH TR3 A, 01/1960, disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica - VETTURA DAL MASSIMO FASCINO E SPORTIVITA' INGLESE.</p> <p>SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA</p> <p>€ 31.500</p>



LANCIA AURELIA B20 GHIA
 ANNO 1951 - PRIMO ESEMPLARE GHIA
 APPARTENUTO AL CONTE AYMO MAGGI
 FONDATORE DELLA 1000 MIGLIA

auto
 classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
 Instagram: [autoclassicaly](https://www.instagram.com/autoclassicaly)



FIAT 500 SPIDER ALLEMANO
 ANNO 1957 - ESEMPLARE UNICO
 SALONE DI TORINO 1957
 TARGHE ORIGINALI TORINO



FERRARI 308 GTB COMPETIZIONE
 ANNO 1976 - LIVREA MARLBORO
 HTP FIA



FERRARI 308 GTB COMPETIZIONE
 ANNO 1977 - LIVREA OLIO FIAT
 HTP FIA



FERRARI 360 MODENA N-GT
 ANNO 2000 - EX IVAN CAPELLI - HTP FIA



ALFA ROMEO 156 GR.N
 ANNO 1998 - NUMEROSI RICAMBI
 HTP FIA - POCHI ESEMPLARI COSTRUITI



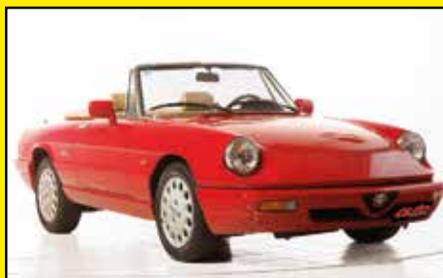
RENAULT 5 TURBO
 ANNO 1982 - LIVREA TOUR DE CORSE
 TARGHE ORIGINALI - HTP FIA



AUDI QUATTRO TURBO
 ANNO 1983 - STUPENDE CONDIZIONI
 VERNICE ORIGINALE - ITALIANA



BMW Z1 ROADSTER
 ANNO 1989 - STUPENDE CONDIZIONI
 VERNICE ORIGINALE - 59.000 KM



ALFA ROMEO 2000 SPIDER
 ANNO 1993 - STUPENDE CONDIZIONI
 VERNICE ORIGINALE - 44.000 KM



MASERATI BITURBO SPYDER
ZAGATO - ANNO 1989
 STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI
 48.000 KM



MINI COOPER JCW GP 2
 ANNO 2013 - SERIE NUMERATA
 STUPENDE CONDIZIONI - MOLTO RARA



ABARTH 750 ZAGATO
 ANNO 1958 - EX MUSEO ABARTH
 RESTAURO TOTALE DOCUMENTATO



ALFA ROMEO 155 Q4
 ANNO 1995 - SECONDA SERIE
 110 ESEMPLARI - CONDIZIONI ORIGINALI



LANCIA APRILIA
ANNO 1948 - RESTAURATA
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI

auto
classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [autoclassicaly](https://www.instagram.com/autoclassicaly)



FIAT 600 SPIAGGINA
ANNO 1963 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI
OMOLOGATA CARROZZERIA APERTA



FIAT 500 SPORT TETTO CHIUSO
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI MILANO
ASI TARGA ORO



STEYR PUCH 650 TR
ANNO 1967 - CONDIZIONI ORIGINALI
CERTIFICATA - MOLTO RARA



FIAT 590 GT GIANNINI
ANNO 1968 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI TORINO



FIAT TIPO 3 TER
ANNO 1912 - RESTAURO CONSERVATIVO
FUNZIONANTE - TARGHE ORIGINALI



FIAT 500 A GARAVINI
ANNO 1939 - VERSIONE CORSA
FUORISERIE - TARGHE ORIGINALI



FIAT 508 BALILLA SPIDER
ANNO 1932 - RESTAURO TOTALE
UNO DEI PRIMI ESEMPLARI COSTRUITI
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



MERCEDES CLASSE A HAKKINEN
ANNO 1999 - ITALIANA
ESEMPLARE NUMERATO 10/250



FIAT PANDA ITALIA 90
ANNO 1990 - STUPENDE CONDIZIONI
TARGHE ORIGINALI - MOLTO RARA



MASERATI QUATTROPORTE ROYALE
ANNO 1989 - MANUALE - 10 ESEMPLARI
MANUTENZIONE ROMEO FERRARIS



PORSCHE 996 TURBO
ANNO 2002 - MANUALE - ITALIANA
TETTO APRIBILE - TAGLIANDATA



DE TOMASO PANTERA GTS
ANNO 1977 - ITALIANA
VASTA DOCUMENTAZIONE



FERRARI GTS TURBO
ANNO 1989 - CONDIZIONI ORIGINALI
250 ESEMPLARI - ABS - 34.000 KM



VENDI CON NOI

*Proponi la tua auto d'epoca
o da collezione al nostro
team di esperti.
Acquista, vendi o permuta
con l'assistenza del marchio
più conosciuto d'Italia*



Primi in Italia dal 1975

**ACQUISTA
CON FINANZIAMENTO
FINO A 72 RATE**



2021 LAMBORGHINI HURACAN EVO SPYDER
5.2 V10, LIBRETTO TAGLIANDI,
UNIPROPRIETARIO, €250.000



1952 NASH HEALEY ROADSTER
ELEGGIBILE MILLE MIGLIA, OMOL. ASI,
PREZZO SU RICHIESTA



**1999 BENTLEY AZURE MULLINER WIDE
BODY CONVERTIBLE S1, LIBRETTO
TAGLIANDI, PREZZO SU RICHIESTA**



1963 LANCIA FLAMINIA GT TOURING 2.8 3C
REGISTRO LANCIA
PREZZO SU RICHIESTA



1964 MASERATI 3500 GT SEBRING CARR.
VIGNALE S1 (1 OF 348), OMOL. ASI,
€255.000



**1995 FERRARI 550 MARANELLO
STORICO TAGLIANDI COMPLETO**
€185.000



**1968 PORSCHE 911 2.0S SWB
TARGHE NERE**
€165.000



1953 LANCIA AURELIA B20 GT SERIE 3
RESTAURO INTEGRALE
€145.000



1971 ALPINE A110 800S
€135.000



1953 JAGUAR XK 120 OTS SE
ELEGGIBILE MILLE MIGLIA
€135.000



1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING
RESTAURO INTEGRALE
€135.000



1952 MERCEDES 220A SINDELFINGER
€95.000



2015 MERCEDES AMG GTS
LIBRETTO TAGLIANDI
€95.000



1961 PORSCHE 356 B5 SUPER 90
TARGHE NERE
€135.000



1982 FERRARI 308 GTB
LIBRETTO TAGLIANDI
€90.000



1968 PORSCHE 911 2.0L
TARGHE NERE
€80.000



1953 JAGUAR XK 120 FHC
€89.000



1970 JAGUAR ETYPE 4.2 FHC
€88.000

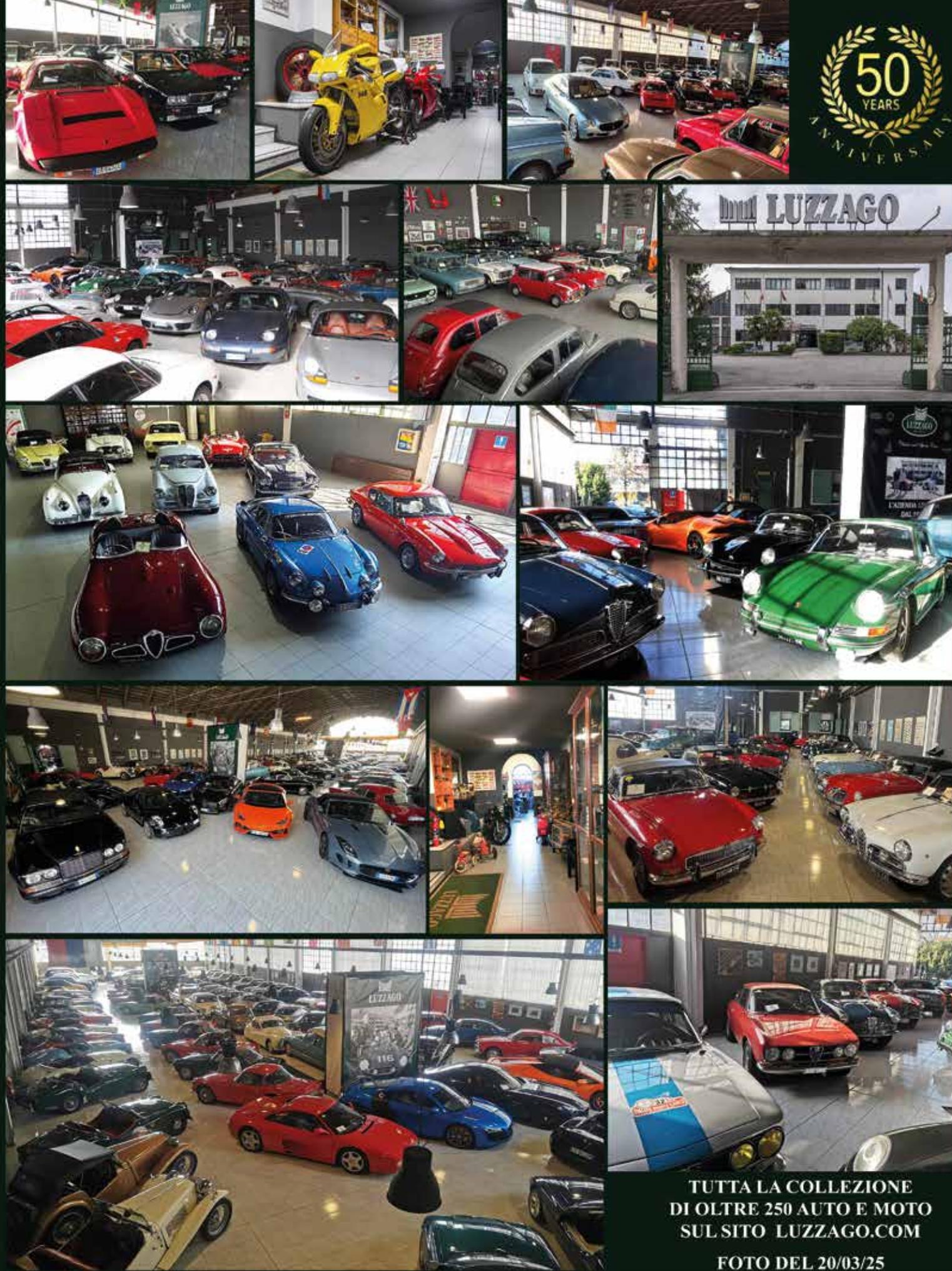


2012 PORSCHE 991 CARRERA S
UNIPROPRIETARIO, STORICO TAGLIANDI
COMPLETO, €88.000



1991 FERRARI 348 TB S1
LIBRETTO TAGLIANDI
€85.000

50
YEARS
ANNIVERSARY



TUTTA LA COLLEZIONE
DI OLTRE 250 AUTO E MOTO
SUL SITO LUZZAGO.COM

FOTO DEL 20/03/25

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / Roncadelle / Brescia (ITA)
tel. +39.030.2411 531 / WhatsApp +39.338.785 5045 / info@luzzago.com / www.luzzago.com

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 !!



BMW Z3 ROADSTER 2.8 192CV 6 CILINDRI, ITALIANA DA SEMPRE, TARGHE BIANCHE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE, INTERNI E CAPOTE BEIGE, FULL OPTIONALS. SOLO 85.000 KM.
ANNO 1997



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 2.000, 130 CV, ROSSA, ITALIANA DA SEMPRE. OMOLOGATA ASI.
TARGA PC.34.. MAGGIO 1982 !



LANCIA FLAVIA COUPE' 1.800, ASI TARGA ORO, INTERNI PELLE BEIGE BELLISSIMI, MOTORE PERFETTO, ECCEZIONALE DA GUIDARE.
SETTEMBRE 1966 ! INTROVABILE



PIAGGIO VESPA 125 VNB1 125CC 2 TEMPI,***UNICO PROPRIETARIO***.
TARGA d'epoca TORINO CONDIZIONI STRAORDINARIE !!!



ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, Italiana da sempre, completamente matching numbers. ORIGINALE AL 100%.
TARGA RA.181... MARZO 1963.



ALFA ROMEO GT 3.200 cc, ***SERIE 937***240 CAVALLI**, SOLO 83.000 KM DA NUOVA.
TARGA DS.9.... ANNO 2004 !



ABARTH 124 SPIDER 1.800 cc, CERTIFICATA, Italiana da sempre. AZZURRA - NERA DA SEMPRE.
TARGA CUNEO.36... ANNO 1975



ALFA ROMEO GIULIA 1.300, 4 MARCE, 1° SERIE, ANNO 1964, RESTAURO TOTALE, COLORE VERDE.
TARGHE VE.2279..



JAGUAR MK2 3.8 ★ITALIANA DA SEMPRE CON TARGHE VARESE NERE ★, RESTAURATA DA NOI INTEGRALMENTE!
TARGA VA.312.. ANNO 1963 STRABILIANTE !



LANCIA DELTA HF TURBO 16V 193cv, ***UNICO PROPRIETARIO***, SOLO 51.000 KM DA NUOVA. COMPLETAMENTE DI SERIE, Italiana da sempre.
SETTEMBRE 1997 ! INTROVABILE



ALFA ROMEO 166 2.0 V6 TURBO 205CV, ***INTERNI E MOTORE STREPITOSI***.
IMMATRICOLATA 1999 !



FIAT 600 MULTIPLA PISTACCHIO, targhe nere, bicolore d'origine.
TARGHE BO.22.... 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



LANCIA FULVIA COUPE' 1300 "S", TARGA MILANO, COLORE AZZURRO, PANNO BEIGE. CONSERVATA.
SETTEMBRE 1972 !



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1.600, *ITALIANA DA SEMPRE, BLUETTE, RESTAURATA TOTALMENTE ANCHE IL MOTORE.
TARGA AL.97... 1963 !



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



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 2.000 130CV, raro abbinamento, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.
TARGA B5.77.. APRILE 1982 !



ALFA ROMEO DUETTO coda tronca 2.000 130cv, raro abbinamento, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.
TARGA FO.63.. SETTEMBRE 1981 !



FORMULA MONZA MONOPOSTO, motore 500, vetroresina, 4 Marce + R.
STREPITOSA



ALFA ROMEO GT 1.300 UNIFICATA, ITALIANA DA SEMPRE, COLORE ARGENTO.
TARGA PC... 1975 !



TRIUMPH TR3A, BIANCA, FAVOLOSA, ASI ORO, CAPOTE, FINESTRINI ASPORTABILI, TONNEAU COVER, pelle nera con piping bianco.
TARGHE MI.9Z..... ANNO 1960



PORSCHE 997 CARRERA S 3.800CC 355CV, ***ITALIANA DA SEMPRE e UNICO PROPRIETARIO***, LIBRETTO TAGLIANDI, CAMBIO MANUALE, 71.000 KM.
CERTIFICATA 111 CONTROLLI PORSCHE ANNO 2005 !



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO, *SOLO 39.012 KM DA NUOVA*, LIBRETTO SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, PELLE CHIARA.
CERTIFICATA 111 CONTROLLI PORSCHE ANNO 2001 !



FERRARI F430 SPIDER, ***SOLO 13.000 KM DA NUOVA***ITALIANA DA SEMPRE. GRIGIO SILVERSTONE MET CON INTERNI BORDEAUX SCURI. TARGHE ORIGINALI.
IMMATRICOLATA 2007



FERRARI DINO 208 GT4, ITALIANA DA SEMPRE, INTERNI BLU IMPECCABILI.
TARGA BO.D2... ANNO 1972



TRIUMPH TR4 IRS BRITISH RACING GREEN, ASI ORO ***EX MICHELOTTI***, RASTAURATA COMPLETAMENTE, NUMEROSI ACCESSORI.
TARGHE ALESSANDRIA ANNO 1965

Siamo anche alla ricerca di BMW Z8 ROADSTER !!!



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1954 MG TF 1250
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA
€ 39.000



1997 MERCEDES BENZ SLK 200
KOMPRESSOR 1 PROPRIETARIO
48.000KM € 14.800



1973 ALFA ROMEO 1600 GT J ZAGATO
1 di 402 PRODOTTE



1992 ALFA ROMEO 2000 SPIDER S4
TARGA ORIGINALE € 29.800



1973 FIAT 124 SPIDER SPORT 1800
€ 32.800



1982 MERCEDES BENZ 380 SL
€ 29.800



1956 MERCEDES BENZ 190 SL
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA
prezzo su richiesta



FIAT 500D CONVERTIBILE 1965
TOTALMENTE RESTAURATA
€ 23.800



1959 MERCEDES BENZ 220S
CABRIOLET CONSERVATA PERFETTA
€ 89.000



1960 DAIMLER SP 250 DART
1 DI 2645 PRODOTTE € 44.800



1975 ALPINE RENAULT A 310 1600 VF
TOTALMENTE RESTAURATA € 59.800



1990 MERCEDES BENZ 300 SL
SOLO 61.000 KM ORIGINALI € 27.800



1927 LANCIA LAMBDA VII SERIE
TORPEDO CORTO



1988 JAGUAR XJS V12 5.3
CONVERTIBILE € 24.800



1974 PORSCHE 911 2.7 CARRERA
210CV 1 DI 1036 PRODOTTE
€ 149.000



1990 FORD GTD 40
PREPARATA PER USO SPORTIVO
€ 159.000



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER S1
750D PASSO CORTO 1957 € 79.800



ASTON MARTIN DB2/4 1957
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1995 ASTON MARTIN DB7
€ 46.800



1975 MORGAN PLUS 8 RHD
€ 36.800



1963 MGB ROADSTER
"PULL HANDLE" € 28.800



1968 MASERATI MISTRAL 3.700
€ 149.800



1971 PORSCHE 911 2.200 E TARGA
€ 119.800



1970 JAGUAR E TYPE 4.2
ROADSTER S2 € 96.800



1958 JAGUAR XK 150
DROP HEAD COUPE € 69.800

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



Iso Isetta, anno 1955, inscrivibile alla 1000 Miglia, pochissimi esemplari, perfettamente mantenuta.

€ 33.000



Porsche 911 2.7 RSR replica. **Trattativa riservata**



Fiat 124 spider 2.0 Europa, anno 1985, nera, interni beige.

€ 23.500



Triumph TR4 Sport, anno 62, completamente restaurata esposta al salone di Torino e pubblicata sul libro di Michelotti world.

€ 34.500



Mini clubman, anno 1979, conservata magnificamente.

€ 9.900



Rover mini cooper, anno 1996, restauro conservativo, pochi km.

€ 11.500



Range Rover Classic 3.5, anno 1979, suffix F, allestimento interno B. Koelliker, restauro completo.

€ 49.000



Range Rover Classic 3.5 V8, anno 1985, color sabbia completamente restaurato.

€ 42.500



Ferrari 550 Maranello anno 2001 pochissimi km.

Trattativa riservata



Renault maxi clio 3.0 V6, anno 2002, splendida.

Trattativa riservata



Porsche 944 3.0 cabrio, ASI, full optional, libro tagliandi.

€ 33.800



Porsche 997 2 S cabrio, anno 2005, iscritta ASI, cambio automatico.

€ 59.000



Alfa Romeo Giulietta Autodelta, solo 361 esemplari, anno 1983, stupenda.

Trattativa riservata



Alfa Romeo spider 2.0, quarta serie anno 1992 tenuta perfettamente.

€ 23.500



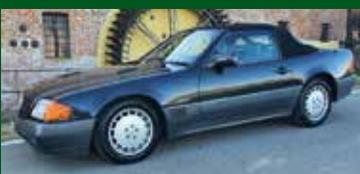
Mercedes slk evo, bellissima, cambio manuale.

€ 6.900



Mercedes 280 SL aut. Europea, 1970, con hard top, restaurata professionalmente, colore spettacolare.

€ 107.000



Mercedes SL 300 24, ASI, cambio manuale, pochi km, service book, unico proprietario.

€ 21.500



Saab 900 turbo, anno 1996, blu capote blu, pochi km.

€ 10.900



Lancia Gamma 2.0 coupé Pininfarina, conservata magnificamente.

€ 9.900

NOVITA'!!! FINANZIAMO LA TUA AUTO D'EPOCA

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - info@venostagarage.it

NERVES AUTO

www.nervesauto.it

Via delle industrie, 10 - Nervesa della Battaglia (TV)
335 826 28 08 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider, 1964, rossa, selleria in pelle nera e capote in canvas nera, 1570cc. Restauro completo, auto targata e con CRS.



Alfa Romeo Spider Veloce 2.0, 1979, conservato. Scocca avorio (verniciata a nuovo) e interni color cuoio, 2+2, motore 2000 cc ad iniezione, con documenti italiani e CRS.



Austin Morris Cooper MKII, 1968, colore verde, interni neri, 998cc, iscritta ad ASI, CSAI e con passaporto FIVA.



Bentley Mulsanne, anno 1980, guida a destra, colore azzurro metallizzato, tetto in vinile blu, interni grigi e motore V8 da 6750cc. Auto conservata, marciante, targata italiana e iscritta ASI.



Fiat 124 Spider 2000 Pininfarina, anno 1983, nera con interni beige, 2000cc ad iniezione. Ottime condizioni generali e meccanica rivista. Con documenti italiani e CRS.



Fiat 500C "topolino", 1951, 569cc, scocca nera, interni marroni originali, capote nuova. Ultimo proprietario da 31 anni. Dotata di targhe nere e iscritta ASI.



Fiat 525 S, anno 1929, interni in tessuto di lana, 6 posti, 3740cc. Vettura molto rara in eccellenti condizioni, con targhe nere, passaporto FIVA e targa oro ASI.



Fiat 1100 103, anno 1957, bicolor, targhe nere, restaurata dal precedente proprietario. L'auto in ottime condizioni generali.



Iso Scooter, anno 1963, restaurato, azzurro metallizzato, motore da 125cc a due tempi. Con targhe italiane.



JBA Falcon V6, 1990, guida a sx, scocca verde scuro e interni color biscotto nuovi, come la moquette. Capote beige, finestrini laterali, motore V6 da 3000cc, targata, con documenti italiani e CRS.



Lancia Fulvia berlina GT, 1968, colore verde ostenda, interni color cuoio, motore da 1231cc con cambio a leva centrale. Dotata di targhe nere, libretto a pagine originale e foglio complementare.



Mercedes-Benz SLK 200, 1997, scocca grigia metallizzata, interni in pelle neri, 2000cc. Con aria condizionata. Auto in eccellenti condizioni, targata e con CRS.



MGA Roadster 1500, 1957, scocca color Iris Blue, interni neri con piping azzurro, guida italiana, 1500cc. Con documenti italiani, CRS e iscrivibile alla Mille Miglia.



MGB Roadster, anno 1972, color giallo pastello, interni neri, guida italiana, volante in legno e cerchi a raggi. Auto restaurata totalmente qualche anno fa con documentazione, targata italiana.



Morgan 4/4 SII anno 1958. 2 posti, guida a sx, scocca rossa, interni e capote neri, con finestrini laterali. Motore Ford 100E da 1172cc. Stesso proprietario da 44 anni. Con documenti.



Triumph Spitfire 1500, anno 1980, restaurato dall'ex proprietario, bianco con interni e capote neri. Motore rifatto a nuovo e cerchi a raggi. Vettura targata.



Triumph TR6, 1974, conservata, colore giallo e interni neri, motore a carburatori 2500cc, guida italiana, cerchi a raggi e provvista di ASI.



TVR 290 S2, anno 1989, scocca grigio metallizzato, interni blu e motore da 2933cc e 168cv. Auto in ottime condizioni, targata e iscritta ASI.



Volkswagen Golf GL cabrio, 1982, azzurro metallizzato, interni grigi e capote nera come nuova. Auto in eccellenti condizioni, con solo 25.000 km, targhe nere e iscritta ASI.



Volvo PV 544, anno 1962, rosso bordeaux, interni beige e motore B18 da 1778cc. Auto in ottime condizioni, targata e iscritta ASI.

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 GIULIETTA 1.3, anno 1959, hard top.
Prezzo interessante



ALFA ROMEO 4C SPIDER, full Carbon, preparazione
Romeo Ferraris, 23000 km, perfetta. Prezzo in sede



ALFA ROMEO 2000 TOURING, anno 1962, in ottime con-
dizioni con Hard Top. Prezzo trattabile



ALFA ROMEO 1600 cc, spider, 4 serie, anno 1992.
Prezzo dopo visione



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 capatina blu. Trattative in sede



BMW M5 E28, anno 1988, ex USA, autovettura bellissi-
ma e rarissima. Trattative riservate



BMW Z8 anno 2002, perfetta, un pò di km di storia,
ma ora motore di km 24000. Prezzo su richiesta.



BMW ISETTA 300, tetto apribile, autovettura restaurata
anni fa, molto bella. Prezzo su richiesta



CITROEN DS 23 IE PALLAS, cambio semi automatico,
interni pelle, RESTAURO TOTALE COME NUOVA.
Prezzo in sede



CITROEN DS 23 IE PALLAS, 1974, cambio semiauto-
matico e aria condizionata, interni in pelle.



FIAT 514 SPIDER, anno 1932, restauro profes-
sionale, bellissima.



FIAT BALILLA COPPA D'ORO, 1932.
Prezzo dopo visione



FIAT 850 TC ABARTH REPLICA, documenti francesi,
bellissima. Prezzo interessante



LANCIA AURELIA B 51, anno 1951.
Prezzo su richiesta.



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, bellissima.
Trattative riservate



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, restauro profes-
sionale, come nuova, ASI e CRS, BELLISSIMA.
Prezzo su richiesta.



LOTUS ELAN S3 anno 1966, autovettura interessante,
molto in ordine. Trattative riservate



MERCEDES 230, alimentazione a benzina, 1965,
pronta per Raid, FIVA, ASI, ACI STORICO.
Prezzo su richiesta.



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. Prezzo su richiesta.



MG TC, anno 1947, targata ROMA.
Prezzo dopo visione



RANGE ROVER 3.5, anno 1975.



RANGE ROVER 3.5 cc, tre porte, 1985, restaurata.
Prezzo da concordarsi



STEYR PUCH 700 C, esemplare restaurato mitico-
losamente. Prezzo riservato a intenditori



LAND ROVER DEFENDER 75 °ANNIVERSARIO 110,
plugin benzina, 396 cv, anno nov 2023,
Trattative in sede



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALINO, 1955, com-
pletamente nuova, "Favolosa". Prezzo dopo visione



Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

OLTRE 100 VEICOLI D'EPOCA DISPONIBILI E VISIBILI PRESSO LA NOSTRA SEDE
VISITA IL NOSTRO SITO: WWW.CITYMOTORS.TO.IT - OPPURE INQUADRA IL QR CODE



SCAN ME



City Motors - Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987 - Via Maria Bricca 20 - 10044 Pianezza (To)
Tel. (+39) 011.968.26.55 - Cel. (+39) 348.226.70.58 - www.citymotors.to.it - e-mail: citymotors@comm.it

LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO
Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso - tel.: 339 8959948
e-mail: livioolivotto@virgilio.it - www.livioolivotto.com



Alfa Romeo Duetto 1300 Osso di Seppia, del 1968, più altra del 1967.



Alfa Romeo Giulia Sprint 1600, del 1964, più una Giulietta Sprint 1300.



Alfa Romeo Giulietta Spider Seconda Serie, del 1961, ed altra del 1961.



Alfa Romeo GT 2000 Veloce, del 1973, più una GT 1750 del 1971.



Alfa Romeo Montreal, del 1973, in ottimo stato, per vero appassionato.



BMW 325 Cabrio, del 1988 con cambio manuale e tetto rigido.



Fiat 600 Multipla a sei posti, del 1963, più altra a 5 posti.



Ford Galaxie Sunliner, del 1960, molto rara anche negli USA.



Jaguar E Type 4200 Coupè, meccanica tutta nuova, guida a sinistra, cambio manuale.



Lancia Delta Evoluzione, 1991, versione con "sacca intercooler", auto che sempre più acquista valore.



Lancia Flavia Coupè 1800, del 1966, ad iniezione, più altre, ma da restaurare.



Lancia Fulvia Coupè 1300 S, del 1970, tra le ultime prime serie.



Land Rover Defender 110, del 2011, più qualche Range rover Classic.



Land Rover Range Rover 3 Porte, del 1971, suffisso A, bellissima e curatissima, più altre versioni.



Maserati Biturbo Spider Zagato, del 1988, modello ad iniezione, più altra del 1986.



Maserati Merak 2000, 1978, in ottimo stato di conservazione, per veri intenditori.



Mercedes 380 SL, del 1981, più altra del 1976, versione 450 SL.



Morgan Plus 4 a Quattro Posti, 1987, cc 2000, una delle 92 con motore Fiat.



Peugeot 304 Pininfarina Cabriolet, semplicemente bella.



Triumph TR 3A, del 1959, più una MG Roadster del 1960.

Panza Auto

Solo per passione...

cell. 380 6971605

panza-auto@outlook.it



MASERATI MERAK 2000 GT

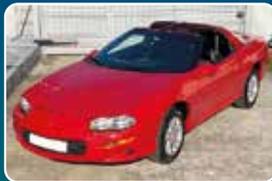


MASERATI MERAK 3000



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 SS

SI ESEGUONO RESTAURI PROFESSIONALI



CHEVROLET CAMARO TARGA 3.8 2+2



FIAT COUPE 2.0 I.E. 20 V ASI



BENTLEY S1 '62



JAGUAR MK IX 3.8 S '58



BENTLEY TURBO R



FIAT 1500 L '65 TARGA ORO



LANCIA APPIA 1° SERIE '54



BIANCHINA GIARDINETTA '65



GOLF CABRIO 1.6



FORD CAPRI 1.3 '70 ASI



VOLVO 240 TURBO



JEEP CJ 5 '68 ASI



FARMOBIL FM 700 '60



PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V '93 ASI



BMW 330 CI 3.0 CABRIO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA - POSSIBILITA' DI CONTO VENDITA

CAPO SANTA CHIARA - AUTO D'EPOCA

STEFANO: +39 335 398710 - pescheriestefanoecsr@gmail.com



FIAT 500 A DEL 1939, CABRIOLET, CARROZZERIA NEGRO TORINO, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 1600 OSCA, 1962, SUPER RESTAURO CON HARD TOP.



FIAT 500 C AUTOCARRO DEL '50. SUPER RESTAURO, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



FIAT 500 C, 1949, FORESTALE CON RIMORCHIO, RESTAURO MANIACALE DOTAZIONI DA CAMPO ORIGINALE.



FIAT 500 C AUTOCARRO CON RIMORCHIO DEDICATO, TARGHE DOC. ORIGINALI, DOPPIO CARBURATORE. € 16500



FIAT 600 MULTIPLA, ANNO 1956, BELLISSIMA, SUPER PREZZO.



FIAT 850 BERLINETTA RACER BERTONE, 1969, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 514 DEL 1931 INCREDIBILE..... CONSERVATA. € 25500



ALFA ROMEO 1750 4R GRAN SPORT DEL 1966. OMOLOGATA ASI



ALFA 2600 6 CILINDRI COUPE BERTONE, OMOLOGATA ASI E REGISTRO ALFA. STUPENDA



ALFA ROMEO GIULIA GT 1600 DEL 1973, CERTIFICATO D'ORIGINE ALFA ROMEO, TARGHE DOCUMENTI ORIGINALI. € 34500



BIANCHINA TRASFORMABILE DEL 1959, BELLISSIMO RESTAURO.



MOTO BIANCHI DEL 1934, BELLISSIMA, DOCUMENTI ORIGINALI. € 18900



BMW Z1 DEL 1992, AUTOVETTURA CONSERVATA, 14900 KM. € 53500



PORSCHE 911 S 1968 PASSO CORTO. VETTURA MOLTO RARA.

CONTANGELO MOTORI

Plurimarche



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



Contangelo Motori Srl

contangelomotori



Alfa Romeo Giulietta 1.3 TI, anno 1961, 104.000 km, interni e componenti originali.



Austin Mini Moke, 06/1968, 13.571 km, cambio manuale, alimentazione benzina, 39 Cv.



Alfa Romeo 147 GTA 3.2, 2003, 147.000 km, impianto Bose, tagliandi eseguiti in A.R.



Fiat 1100D Special 103G, 08/1962, omologata ASI nell'anno 1998, appartenuta a collezione privata fino ad oggi.



Citroen Dyane 6, anno 02/1984, interni originali in ottimo stato conservativo.



Maserati Merak 2000GT AM122, 04/1978, KM 54000, solo 2 proprietari, ultimo dal 2004 ad oggi.



Porsche 911 GT2 RS, 01/2018, circa km 850, vettura pari al nuovo mai utilizzata in pista.



Toyota MR2, 05/2002, vettura praticamente pari a nuovo, solo km 11961.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000 km, n°393 di 500.



Zagato Milanina Z11, anno 1989, auto-vettura molto rara.

Via Atellana, 34/A - 80022 Arzano (NA) - Tel. +39 081 5732538
www.contangelomotori.it

By Mont

di Luigi Montani



Restauri conservativi
 in pelle per auto d'epoca e moderne



Eseguiamo con competenza e professionalità il restauro degli interni mantenendo la pelle originale. Usurati dal tempo, danneggiati, scoloriti, macchiati o semplicemente invecchiati, dopo il nostro intervento torneranno nuovi!!!



Mob.: +39 337 604555
luigimontani6@gmail.com

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





Piatto del pneumatico? MAI PIÙ!

ALTAIREGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

+400% di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico da queste linee di cuscini appositamente progettate per evitare, seriamente, il fenomeno del "piatto del pneumatico".
Il pneumatico, quando parcheggiato nel cuscino **ALTAIREGO**, evidenzia un'impronta realmente maggiorata del **+400%** rispetto a terra! **3 linee di prodotti** per **22 modelli specifici** per veicoli del peso a vuoto tra 500 Kg e 4000 kg.

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

750 ZAGATO DOUBLE BUBBLE, 1959, restauro professionale di alto livello, autovettura certificata ASI, storia completa. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



ALFA ROMEO

156 1.8 TS 16V "ALLESTIMENTO ZENDER 3", 11/1998, targhe (AX...) originali dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. - SUPERPREZZO. € 6.900. Tel. 348 5503882.



164 TWIN SPARK, 1991, colore grigio metallizzato, interni in stoffa grigi, 1962cc. Vettura in ottimo stato e targata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



1900 BERLINA, 1952, prima serie, autovettura completamente restaurata di meccanica e carrozzeria. Prezzo da concordare. Tel. 349 3219189. mario.pianaro@gmail.com.

2000 SPIDER TOURING, 1960, omologata ASI targa oro con CRS, targa Touring, colore rosso, interni in

pelle color panna, capote e gomme storiche nuove, vettura che ha partecipato all'ultimo concorso di eleganza "Epoca by Night" nel 2024 a Pesaro. € 107.000. Tel. 339 6925240. studiomeschinidm@libero.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. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzaggo.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it. www.cristianoluzzaggo.it.



75 1.6 I.E. TIPO 162B2D, 12/1991, targhe (MI 3V...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - Supercondizioni - Superprezzo - SICURA RIVALUTAZIONE. € 8.700. Tel. 348 5503882.



ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 04/1985, targhe (MI 92...X) e documenti originali dell'epoca - iscritta asi con C.R.S. - CONSERVATO - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 9.500. Tel. 348 5503882.



ALFASUD, 1983, omologata ASI con CRS, autovettura in perfette condizioni, seconda serie, 1.186 cc, 68 cv, Km 140.000, targhe e libretto originali, riverniciata a nuovo senza alcun graffio, interni e selleria non rotta, tenuta sempre in garage, invio foto su richiesta. € 6.000. Tel. 389 2460749. guido.pelladoni@gmail.com.

ALFASUD 901 D4 5 MARCE, 08/1980, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - Targhe (VR 55...) e documenti originali dell'epoca. € 7.000. Tel. 348 5503882.



ALFETTA 1.8, 1982, con certificazione storica registro Alfa Romeo, in stupende condizioni originali, sempre ben mantenuta. Tel. 380 6971605.



ALFETTA GTV 2.0 TIPO 116.36, 04/1977, targhe (CH 14...) e documenti originali dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. (Certificato di Rilevanza Storica e Collezionista). € 19.800. Tel. 348 5503882.



ALFETTA GTV 2000, 1982, omologata ASI, seconda serie, colore argento metallizzato, targhe MI....., autovettura conservata in perfette condizioni, appena eseguito il tagliando completo, pronta all'uso, disponibile a qualsiasi prova. € 19.800. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

DUETTO CODA TRONCA 1.3, 1971, omologata ASI targa oro, restauro totale di carrozzeria con book fotografico, meccanica totalmente revisionata, motore nuovo, km 1900, visionabile in provincia di Cuneo. € 31.000. Tel. 335 7743016. mariagabriella.fassio@hotmail.it.



GIULIA 1600 SUPER, 07/1971, Tipo 10526 Biscione, Km 87.000, in perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, stupenda. € 23.000. Tel. 335 6007178.



GIULIA BOLLINO ORO, 05/1966, colore acqua di fonte, bellissima, restauro conservativo, nessun lamierato sostituito, tutta originale. A richiesta invio foto. Prezzo adeguato alla vettura. Tel. 339 7180206. grassilino@alice.it.
GIULIETTA 1.6 TIPO 116.50, 10/1981, targhe (OR 40...) di periodo - italiana da sempre - conservato - SUPERPREZZO. € 8.500. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1300 TI, 1958, 1° serie, col. giallo cina, ex dirigente Alfa Romeo, vettura selezionata per il film su Enzo Ferrari, perfette condizioni, da museo, qualsiasi verifica. € 32.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.
GIULIETTA SPIDER, 1962, ottime condizioni generali, così come la meccanica e gli interni, capote in buono stato, motore 1.290 cc originale da 80 CV, omologata ASI con targa ORO e CRS, unico proprietario dal 1995, targhe nere e libretto a pagine. € 69.000. Tel. 011.968.26.55 www.citymotors.to.it citymotors@comm.it.



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





DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI
E LA VOSTRA PASSIONE



RIGENERAZIONE

- Radiatori
- Serbatoi
- Intercooler

COSTRUZIONE

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



OFFICIAL PARTNER

KESSEL



RACING WITH FERRARI

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

CEREA

AREAEXP / VIA OBERDAN - CEREA (VR)

22-23 NOVEMBRE 2025



**MOSTRA
& MERCATO
SCAMBIO**

☎ 348.4154649

☎ 333.6538139

✉ info@mmsdepoca.it

AUTO / MOTO / CICLI
RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA
UTENSILERIA / MODELLISMO
MILITARIA / COSE DEL PASSATO

Agenzia Autosprint

pratiche auto



SPECIALISTI IN IMMATRICOLAZIONI E REIMMATRICOLAZIONI
DI VEICOLI STORICI, NAZIONALIZZAZIONI DI VEICOLI ESTERI,
COLLAUDI E ISCRIZIONI AL REGISTRO STORICO

SEDE VERIFICA VEICOLI

Verifica dei veicoli presso la nostra sede unità locale
di Izano, in via dossi 3, ogni ultimo sabato del mese,
per l'iscrizione al registro veicoli storici



Agenzia
Autosprint

schede tecniche

Il più grande archivio di **SCHEDE TECNICHE** d'Italia!
Più di 4000 schede disponibili

Contatti

Via Boldori, 12, Crema
Tel. 0373 84850 / Cell. 348 7972093
autosprintcrema@gmail.com
www.autosprintcrema.it

IN PRIMO PIANO



PEUGEOT - 203 C (1958)

Italiana, 113000 km. Ottime condizioni generali, meccanica in ordine. Motore 1290 cc, 63 CV. L'auto è in possesso del certificato di conformità originale rilasciato da Peugeot Automobiles, magnifico bicolore, tettuccio apribile. L'auto è stata revisionata nel 2023 con scadenza 08/2025. A.S.I dal 2015.

€ 9.800

Per altre info: 340 5109004

buscaluci@gmail.com



GIULIETTA SPIDER 1300 S3, 1963, colore azzurro iseo, autovettura totalmente restaurata da concorso, mai usata, pari al nuovo. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



GIULIETTA SPRINT, 1956, colore rosso, restauro totale, motore veloce, pronta per omologazione ASI. Tel. 338 9369456.

GT 1300 JUNIOR SCALINO, 1969, omologata ASI targa oro, unico proprietario dal 1973, mai incidentata, completamente originale, tenuta sempre in garage, targhe, libretto e manuali originali, tagliandata e revisionata regolarmente, solo interessati. Contatti anche su WhatsApp. € 49.000. Tel. +39 348 3702234. luigi.vidotto43@gmail.com.



ASTON MARTIN

DB2/4 MK3, restauro professionale, autovettura da concorso ed in ottime condizioni, km zero. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



AUDI

80 2.0 E BENZINA, 1993, omologata ASI, automobile sempre ben mantenuta con tutti i tagliandi e le brochure originali, colore bianco, ottime condizioni generali di carrozzeria, meccanica, ciclistica, motore ecc... Bellissima e sempre custodita in box. Tel. 380 6971605.



80 CABRIOLET 2.0 E 116CV TIPO ABK2K, 02/1994, iscritta ASI con C.R.S. - SUPERPREZZO - IMPERDIBILE. € 7.500. Tel. 348 5503882.



TT MK1 1.8 T 20V, 05/1999, prima serie - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



TT ROADSTER, 2000, omologata ASI, 225 CV, cabrio, autovettura in perfette condizioni, appena tagliandata. € 17.000 tratt. Tel. 335 455579. renato.beltrami@itssystem.com.



AUSTIN HEALEY

BN1 100/4, 1954, autovettura con guida a sx, disponibile passaporto FIVA, certificato CRS ed Heritage Trust, dotata di tre marce + overdrive, motore originale, finestrini smontabili, interni ed impianto elettrico nuovi, restauro completo, targhe e libretto italiani. € 71.000. Tel. 348 8108201. rb.bertoglio@gmail.com.



SPRITE MK1, 1960, omologata ASI targa oro, 4 cerchi raggi + 4 Minilite, marmitta nuova, capottina nuova e tonneau, auto tutta originale, perfetta, funzionante, disponibili alcuni ricambi. € 29.000. Tel. 334 3498829. luigi.cocca@alice.it.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA BERLINA 4 POSTI 110FB, 05/1967, iscritta ASI - Supercondizioni - Superprezzo. € 6.500. Tel. 348 5503882.



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.

BENTLEY

MK IV, 1948, restauro totale documentato, da concorso, targhe italiane, visibile in provincia di Brescia. Prezzo su richiesta. Tel. 340 7523477. difazio-michele@tiscali.it.



R TYPE SALOON, 1954, bicolore verde e grigio, interni color biscotto nuovi, pannelli e moquette nuovi, motore da 4566 cc. Autovettura targata italiana e iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BMW

318 I, 1988, 1800 cc, impianto GPL con ciambellone, 84 Kw, Km 218.000, ottime condizioni generali, 4 porte, colore bianco, gancio traino, certificata e revisionata. € 5.990. Tel. 338 5877458.

320/1 (E21) TC BAUR, 06/1982, targhe (mi 17...r) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - iscritta ASI CON C.R.S. - SUPERPREZZO. € 19.500. Tel. 348 5503882.



320I 6 CILINDRI, 1981, omologata ASI con CRS, due porte, colore blu metallizzato, carrozzeria restaurata, interni originali, gomme nuove, motore con Km 110.000, meccanica perfetta, molto bella. € 11.500. Tel. 328 5481616.

502 3.200 CC V8 SUPER, 1960, omologata ASI, berlina con tettuccio apribile, motore con Km 86.000,

solo 2 proprietari (l'ultimo dall'80 ad oggi), targa italiana, ex targa "H" (storica) tedesca, autovettura ricoverata rigorosamente in garage, alla migliore offerta. Visibile a Bologna su appuntamento. Tel. 348 2558181.



633 CSI, 1976, colore grigio metallizzato, interni blu, motore ottimo, documenti ok, autovettura completa ma da restaurare, targhe originali. € 5.000. Tel. 320 8078440.

Z3 ROADSTER 1.8, 1999, omologata ASI targa oro classe 1, sedili e vetri elettrici, climatizzatore, radio/cd, Km 140.000, perfetta, interni originali in pelle totale, carrozzeria senza alcun segno, colore nero. € 14.000. Tel. 335 6584599. luigifinetti@yahoo.it.



CHEVROLET

CORVETTE C5 5.7 V8, ASI-CRS, Km 139.000, CAMBIO MANUALE 6 Marce, usufruisce di agevolazioni fiscali, dispone di doppio tettuccio asportabile, pannello e in tinta. Auto sana e in buone condizioni generali. € 32.000. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com.

SSR 6.0 LS2 (SUPER SPORT ROADSTER), 404 cv, un solo proprietario, 28.000 km originali, condizioni pari al nuovo. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 46.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



TRAILER BLAZER LTZ 4.2 V 6, 2002, 4x4 con inserimento elettronico della trazione con marcia ridotta o lunga ecc... , doppia apertura portellone posteriore, tantissimi optional, autovettura in ottime condizioni generali, sempre bene mantenuto e sempre tagliandato, comandi al volante ecc.. Tel. 380 6871605.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





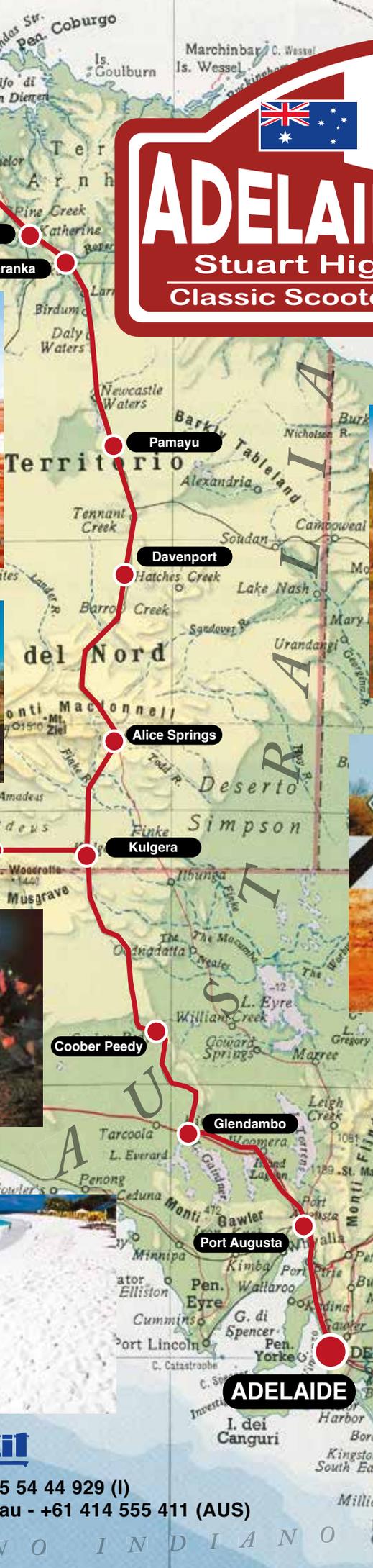
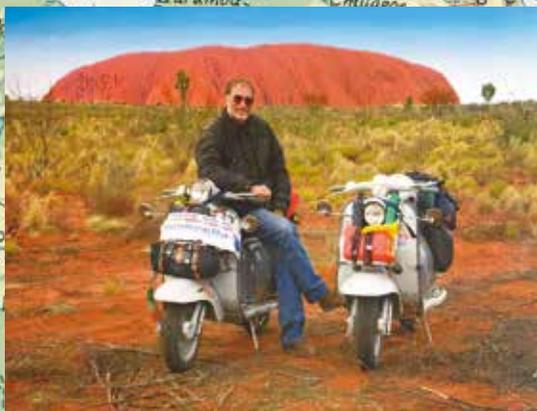
1

August
2025

ADELAIDE DARWIN

Stuart Highway Experience

Classic Scooters and Motorbikes Rally



ADELAIDE - Port Augusta	305
Port Augusta - Glendambo	287
Glendambo - Coober Peedy	254
Coober Peedy - Kulgera	415
Kulgera - Uluru	372
Uluru - Alice Springs	468
Alice Springs - Davenport	356
Davenport - Pamayu	313
Pamayu - Mataranka	406
Mataranka - Katherine	108
Katherine - Adelaide River	215
Adelaide River - DARWIN	117
Total Km	3616

Lambretta.it

info@lambretta.it - + 39 335 54 44 929 (I)
martin@makcatering.com.au - +61 414 555 411 (AUS)

OCEANO INDIANO

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 3286150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

35^a Auto e Moto d'epoca

Bastia Umbra

speciale Moto Perugia

50 anni della Lancia Beta Montecarlo

24-25 Maggio 2025

Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)

orario: sabato dalle 8.00 alle 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

CHRYSLER

CROSSFIRE, 2003, omologata ASI, regolarmente revisionata, 3.200 cc, 6 cilindri a V, velocità 240 Km/h, interni in pelle nera, 23 esemplari in Italia, perfetta, qualsiasi prova. € 20.000. Tel. 347 6174209. vtecci@libero.it



COMANCHE PICK UP, 1991, autovettura conservata in ottimo stato, foto disponibili a richiesta. € 20.000. Tel. 049 9903680, ferramenta@ritmoservice.com.

CITROEN

2CV AK FURGONETTE, 1974, completa ma smontata, da riverniciare, colore grigio, mai incidentata, no ruggine + 4 ruote e 4 gomme nuove, targa e immatricolazione francese. € 12.000 poco tratt. Tel. 0161 250144. info@bona1858.it



DS 23 PALLAS, 1972, iscritta ASI, colore oro metallizzato, chilometri zero, condizionatore ecologico, carburatori, totalmente revisionata, situata in un museo auto storiche. € 32.000. Tel. 393 2960331. fondazione_mit@quotidianodisicilia.it



DYANE, 1982, colore bianco, autovettura in buone condizioni generali, revisionata, valida fino ad ottobre 2025. € 6.000. Tel. 347 855638. alfonso.capozi@gmail.com



TRACTION AVANT, 1955, autovettura tutta restaurata qualche anno fa, colore nero, con documenti da voltura. € 13.500. Tel. 338 8625574.

FERRARI

365 GT4 2+2, 1974, omologata ASI, completamente originale, conservata, stupenda, unico proprietario, co-

lore blu metallizzato, interni in pelle beige. € 110.000. Tel. 335 6007178.



512 TR, 1993, omologata ASI, colore rosso, interni in pelle biscotto, tenuta maniacalmente, gommata, revisionata, cinghia, frizione, tagliando completo, pari al nuovo. Km 58.000, no curiosi, perfetta in tutto. € 230.000. Tel. 339 4775549.

FIAT

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 595, 12/1966, tetto apribile, targhe (TO 84...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - divertimento alla guida assicurato - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 14.000. Tel. 348 5503882.



124 ABARTH RALLY GRUPPO 4, 1975, storia sportiva iniezione Kugelfischer, autobloccante, preparata da University Motors. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito: www.cristianoluzzago.it visibile a brescia. € 89.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



124 BERLINA, 1970, conservata, sempre tenuta in box e ben mantenuta in efficienza meccanica, fondi e carrozzeria sani, ottima meccanica perfettamente funzionante, possibilità di certificazione storica. Tel. 380 6971605.



124 SPIDER AMERICA, 1980, omologata ASI targa oro, colore argento metallizzato, interni bordeaux, autovettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria. € 22.000. Tel. 335 7264107. dbozzano@gmail.com

124 SPIDER TIPO ABARTH, 1968, livrea tricolore, 1400cc con 2 carburatori Weber, molti accessori sportivi tra cui sedili sparo e rollbar. Ottimo stato, con documenti e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com. www.nervesauto.com



124 SPORT COUPÉ 1600 CC, 1973, automobile appartenuta ad un solo proprietario da nuova, targhe e libretto originale a pagine. Vettura sanissima, conservata. € 11.500. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com

124 SPORT COUPÉ 1800 CC, 1972, omologata ASI targa oro, conservata, colore rosso sierra, documenti originali, targhe nere, libretto uso e manutenzione, motore revisionato totalmente, vari lavori di manutenzione fatti, revisionata. € 13.000 tratt. Tel. 338 2082537. carlopoggi@alice.it



125 SPECIAL, 1971, omologata ASI con CRS, aria condizionata originale, pneumatici, batteria e impianto di raffreddamento nuovi, cerchi in lega, Km 93.000 garantiti, tagliandata. € 12.000. Tel. 360 399176. angelojaguar@libero.it



126 A1 MADE BY FSM, 04/1983, vettura italiana da sempre - Superprezzo. € 4.500. Tel. 348 5503882.



126 BIS, 1989, colore bianco originale, tenuta maniacalmente, perfetta di meccanica, tutta revisionata, Km 75.000, documenti e targhe UD..... originali, disponibili anche alcuni ricambi originali. € 5.000. Tel. 334 3013884. pimazo@yahoo.it

126 PERSONAL 4 650 CC, 06/1982, targhe (FO 51...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - iscritta ASI con C.R.S. - SUPERCONDIZIONI. € 4.500. Tel. 348 5503882.



128 RALLY, 1971, omologata ASI targa oro, colore bianco, conservata, targhe nere originali, cerchi in lega + acciaio, gomme nuove, mai corso solo raduni. € 16.500. Tel. 375 6972644.

130 COUPÉ, dispongo di due esemplari automatico e manuale, completi da restauro o da utilizzare per ricambi. Prezzi interessanti. Tel. 328 5481616.

1400 A, 1954, omologata ASI targa oro, restauro integrale, motore, carrozzeria, tappezzeria, tutto originale, perfetta, marciante, revisionata, con documentazione fotografica. € 16.500. Tel. 335 307511. claudio.zanghi@uniroma1.it

1400 B BERLINA, 1956, omologata ASI targa oro, bicolor, restaurata totalmente, bellissima, targhe nere, documenti originali. € 25.500. Tel. 333 7133468. renzidoctor@gmail.com



1500 SPIDER PININFARINA, 1963, certificato di rilevanza storica ASI, pneumatici Bridgestone nuovi, targhe nere, capote nuova, interni perfetti, meccanica in ordine. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 27.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it



500 C BELVEDERE, 1954, omologata ASI targa oro, restauro integrale, motore, carrozzeria e tappezzeria tutto originale Fiat, perfetta, marciante, con documentazione fotografica. € 13.000. Tel. 335 307511. c.zanghi@libero.it

500 D, 1963, autovettura in perfette condizioni, colore bianco, interni rossi, come nuova, mezza luna bianca originale. € 10.500. Tel. 333 4380311.

500 D, 1963, omologata ASI targa oro, vettura in ottime condizioni, libretto e targhe originali. € 15.000. Tel. 070 280668. apalmas@hotmail.com

500 F, 1967, omologata ASI con CRS, colore acqua marina, completamente restaurata sia di carrozzeria che di motore, come nuova, Km 8.800 percorsi, pronta all'uso. € 7.500. Tel. 331 1099245. ivoferro51@gmail.com

500 F, 1968, colore blu turchese, tutta originale, sempre in garage, sempre funzionante. € 5.000. Tel. 347 4500448.

500 GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, pari a nuova, capote nuova, autoradio, cerchi Borrani, gomme nuove, porta pacchi inox, interni nuovi, visibile a Genova. Valuto permuta anche a cifra superiore. No perditempo. Tel. 335 5604632.

500 L, 1970, color crema, bellissima, conservata, targa originale (Lu), sedili integri, motore revisionato, vernice bella, sempre stata nella stessa famiglia fino a 2 anni fa. € 4.000. Tel. 333 9813848. frabarsol16@gmail.com

500 L, 1972, autovettura come nuova ma modificata con motore 750 cc con cambio a 5 marce. € 10.500. Tel. 368 3691028. g.puglisi16@gmail.com

www.asimarket.it

INTENDA®

35 Anni
1994-2024



Naturalmente Elegante

OMNIA



Scopri tutti i
prodotti sul sito
intenda.it

AURORA





14° Defilé per Auto d'Epoca "Città di Legnago"



5 LUGLIO 2025 LEGNAGO VERONA

Manifestazione a calendario ASI

"Manovella d'Oro 2019"
"Encomio 2021"
"Targa di Bronzo 2023"

PROGRAMMA

SABATO 5 LUGLIO

- 10:00 Arrivo ed esposizione delle vetture partecipanti presso il Parco Comunale di Legnago, a seguire esame da parte dei giudici ASI.
- 12:45 Pranzo presso un locale tipico con trasferimento su veicolo d'epoca.
- 16:30 Sfilata ed esposizione delle vetture nelle vie del centro Città.
- 17:00 Visita guidata ai luoghi di interesse in Città.
- 19:00 Aperitivo e cena.
- 22:00 Presentazione e sfilata delle vetture sul palco. A seguire: premiazioni

DOMENICA 6 LUGLIO

- 9:30 Ritrovo presso la sede del Club.
- 10:00 Partenza per la visita guidata alla collezione privata "Motom".
- 12:30 Pranzo e saluti finali.



Info: 349 8547045
veteranclublegnago@yahoo.it

600, 1960, omologata ASI, vettura in ottime condizioni, motore ricondizionato totalmente, interni conservati, carrozzeria restaurata negli anni '90. € 8.500. Tel. 335 6644188. calandip@gmail.com.



600 MULTIPLA, 1963, colore aragosta, tetto avorio, interni rifatti a nuovo come gli originali, targhe nere, meccanica ottima, visibile a Bologna. € 22.500. Tel. 348 0810739.

BARCETTA, 1997, scocca grigia, interni neri, motore da 1800cc, con clima e cerchi in lega leggera. In possesso di documenti italiani e iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BARCETTA, 2001, omologata ASI con CRS a libretto, Km 95.500, auto in buone condizioni, meccanicamente a posto, kit di distribuzione e pompa acqua nuovi, revisionata, carrozzeria in ordine, autoradio originale. € 10.350. Tel. 335 8064402. erresse95@gmail.com.



COUPE' 1.8 16V 130CV, 03/1997, targhe (AN...) e documenti dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. - PRONTA ALL'USO. € 5.900. Tel. 348 5503882.



CROMA 2.5 TDE, 1992, omologata ASI con CRS, euro 1, allestimento Super, vetri elettrici, clima automatico, ABS, disponibili ricambi nuovi e usati per interni e carrozzeria. € 2.300. Tel. 346 2315141.



DINO 2.4 COUPE BERTONE, 1971, omologata ASI, completamente originale, conservata di meccanica e carrozzeria, perfetta, documenti e targhe originali. € 67.000. Tel. 335 6007178.



NUOVA 500 (110 F) FRANCIS LOMBARDI, 10/1969, MY CAR, targhe (FE 12...) dell'epoca - esemplare molto raro, versione con tetto rigido, la piu' ambita, rara e ricercata dai collezionisti. € 13.000. Tel. 348 5503882.



OSCA 1600S COUPE, 1964, vettura tutta originale e conservata, da restauro non impegnativo, targhe e documenti originali, motore Osca originale, completa di tutto, rarissima, circa 300 costruite. Valuto anche permuta. € 18.000. Tel. 392 6087097.

OSI 1200 CC S - COUPE, 1965, omologata ASI targa oro, colore argento met. con interni rossi, restauro totale, vettura molto rara, una delle 70 costruite, ruote a raggi Borrani più originali, una piccola "Ferrari", per veri intenditori. Vis. a Gambettola. € 48.000. Tel. 337 607308.

FORD

FIESTA 1.25 ZETEC, 2004, ASI, benzina, IN OTTIME CONDIZIONI, km.164.000, conservata, grigio met., cv 75, 175 km/h, immobilizer + 2° antifurto, scad. revisione 10/2026, manutenzione maniacale, regalo 4

cerchi in acciaio per gomme termiche, sostituiti. olio motore a km 157.500. € 2.800. 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.



TAUNUS 1.6L, 1979, autovettura sana, mai incidentata e ben conservata negli anni, tutta originale, disponibile per invio foto. € 6.000. Tel. 338 7259502. pasquale.sbi@gmail.com.

GIANNINI

500 D TV, 1965, omologata ASI targa oro, originale, portiere controvento, vettura revisionata ed in perfette condizioni, pronta all'uso, disponibile per qualsiasi verifica. € 27.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

MINI COOPER EXPORT, 1975, omologata ASI con CRS, colore azzurro/panna, perfettamente conservata, tutta originale, revisionata, cerchi in lega, gomme nuove, freni nuovi, targhe originali, usata solo per raduni. € 19.500. Tel. 375 6972644.

MINI MINOR MK III 850CC, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc.... unico proprietario dall'immatricolazione, pronta per il passaggio di proprietà. € 8.900. Tel. 349 6844119.

JAGUAR

E TYPE FIXED HEAD COUPE, 1963, 1a serie, autovettura in ottimo stato di meccanica con piccoli segni del tempo sulla carrozzeria, cruscotto in radica molto raro e selleria originale, conservata gelosamente da circa 40 anni. Tel. 338 8931981.



E-TYPE 3.8 L ROADSTER OTS SERIES 1, 1964, autovettura in ottime condizioni generali, interni in pelle molto ben conservati, capote in buone condizioni, motore originale, ottima meccanica e sempre tenuta in manutenzione, omologata ASI con targa ORO, italiana dall'origine, unico proprietario dal 1995. € 130.000. Tel. 011.968.26.55 www.citymotors.to.it citymotors@comm.it.



MK II 3.400, 1969, omologata ASI, originale inglese, meccanica in ordine, freni nuovi, interni buoni, bicolore verde inglese e panna, verniciatura da rivedere. € 24.000. Tel. 338 3927734. fabiomarcello.torresani@gmail.com.

XJ 3 SERIE V12 HE, 1985, vettura con CRS, ottime condizioni, gomme nuove, interno pelle, tetto elettrico, tergifari, revisionata, visibile Roma, uno dei pochi esemplari 12 cilindri 5.340 HE Sovereign. € 18.000. Tel. 335 6252444. fidelio.fiocchi@gmail.com.



XJ6 3.6 CC, 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., da privato. Invio foto su richiesta. € 7.800. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TBI 240 CV, 06/2017, SOLAMENTE 263 KM - UN SOLO ED UNICOPROPIETARIO ED UN COLLEZIONISTA - auto introvabile in queste condizioni di originalita' e rarita' - **UNICA € 99.500**



ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 04/2008, SOLAMENTE 16.104KM - NR 85 di soli 500 esemplari - PARI AL NUOVO - CONDIZIONI MANIACALI - **DA VETRINA SUPERPREZZO € 323.900**



ALFA ROMEO 4C COMPETIZIONE 1.750CC TBI 240 CV, 01/2018 SOLAMENTE 8.219 KM - EDIZIONE LIMITATA "COMPETIZIONE" NR 88 DI 108 - **UNICA NEL SUO GENERE € 117.500**

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE I PREZZI PIU' BASSI DEL MERCATO

SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) - Tel. 035/830800 - Capitale sociale: € 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
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

XJ6 3.6 SOVEREIGN, 1989, modello Sovereign, 3.600 cc, 6 cil. in linea, 212 cv, Km 85.000 orig., colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle crema, condizionatore, cambio automatico, tetto apribile elettrico, ottime condizioni generali. € 4.499. Tel. 338 5877458.

XJR 4.0 SUPERCHARGED, 1999, omologata ASI, in ottime condizioni di carrozzeria, meccanica ed interni, nuovo cambio automatico. € 14.500. Tel. 328 8879143. martinolic@libero.it.



XK 120 COUPE', 1953, omologata ASI targa oro, autovettura in perfetto stato di conservazione, sia di meccanica, carrozzeria che interni. € 98.000. Tel. 335 6360592.



XK 140, 1956, omologata ASI targa oro, bellissima, carrozzeria color bianco perla ed interni grigi con radica, solo pezzi originali, di mia proprietà dal 1989, tenuta sempre in garage, auto rivolta a veri amatori. Prezzo su richiesta. Tel. 349 6346138. mariasilvia15@libero.it.

LANCIA

APPIA II SERIE, 1958, modello C10S, scocca beige con interni in tessuto abbinati, motore 1090cc. Con targhe nere e libretto a pagine originale, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



APPIA II SERIE, 1959, omologata ASI, targhe nere, libretto a pagine, perfettamente funzionante, revisione regolare (scadenza 2026), interni in panno Lancia originali, disponibile a qualsiasi prova. € 16.000. Tel. 392 9397908. serigar@libero.it.



APPIA III SERIE, 1962, omologata ASI, colore grigio metallizzato, autovettura in ottime condizioni, per ulteriori informazioni non esitate a contattarmi. € 7.000. Tel. 338 2168492.

ARDEA, 1951, omologata ASI targa oro, autovettura in ottime condizioni, targa originale revisionata fino al 2026. Zona Toscana. € 18.500 tratt. Tel. 349 7121451 solo whatsapp. bobmaz@libero.it.

ARDEA II SERIE, 1943, vettura restaurata con le caratteristiche ed i colori di produzione. Ammortizzatori revisionati, impianto elettrico 6 v, bacchette freccia funzionanti, completa di svariati pezzi di ricambio. € 20.000. Tel. 338 7541427. mantelli.alessandro@gmail.com.



AUGUSTA, 1936, omologata ASI, vettura conservata con interni rinnovati nel 2006, colore blu, parafranghi neri, targa originale TO 74...., visibile a Sondrio. € 25.000. Tel. 335 6490560.



AURELIA B20 IV SERIE, 1954, da concorso ed in ottime condizioni di conservazione, ultimo proprietario dal 1991, interni originali ottimamente conservati, iscrivibile alla 1000Miglia, motore originale, ottima meccanica, cerchi Borrani, cambio Nardi, omologata ASI targa oro. € 160.000. Tel. 011.968.2655 www.citymotors.to.it citymotors@comm.it.

ta ASI targa oro. € 160.000. Tel. 011.968.2655 www.citymotors.to.it citymotors@comm.it.



DELTA HF TURBO 16V 186 CV, 1994, unico proprietario, Km 138.000, tutto originale, conservata, versione 5 porte, prodotta in pochi esemplari. € 23.000. Tel. 347 0588718. deluca@gigifurs.it.

FLAVIA COUPE' 1.8, 1963, dispongo di 3 esemplari in varie condizioni, da restauro o in fase di restauro professionale, complete ed autentiche, prezzi interessanti. No perditempo. Tel. 349 7317558.

FLAVIA VIGNALE, 1963, solo 1.600 esemplari, colore argento con interni rossi, 2+2, restaurata circa nel 2010, radiata, targa Roma.... € 36.000. Tel. 348 8718052. apastorino56@gmail.com.



FULVIA COUPE' HF 1600 CC (FANALONA), 1970, omologata ASI targa oro, sempre stradale, colore rosso, autovettura perfetta, mantenuta scrupolosamente in perfetta efficienza, splendida, di mia proprietà da 30 anni. € 85.000. Tel. 346 6215965. danielerizzini@gmail.com.

FULVIA COUPE' RALLY HF 1600 CC, 1970, FANALONE STRADALE, una di solo 1258 prodotte. Omologata ASI targa oro, disponibili fiche regolarita' ACI-CSAI, tutti i numeri corrispondenti, un proprietario da 30 anni. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it Visibile a Brescia. € 79.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



FULVIA COUPE' RALLYE 1.3, 1967, bellissima, tutti i pezzi, gli interni, targa e primo libretto originali, Km 3.700, di mia proprietà dal 1972, sempre in garage. No perditempo. Prezzo su richiesta. Tel. 349 6346138. mariasilvia15@libero.it.

FULVIA ZAGATO SPORT 1.3 S 2+2, 1972, bellissima, in stupende condizioni, perfetta sia di carrozzeria, interni, ciclistica e meccanica, targhe nere originali dell'epoca e con ancora il suo libretto originale. Altre informazioni su contatto. Tel. 380 6971605.



GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC2 2, 08/1981, targhe (CT 55...) originali dell'epoca - Superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 12.500. Tel. 348 5503882.



GAMMA COUPE' SECONDA SERIE, 09/1980, Km 71.000 originali, colore azzurro metallizzato, targa oro ASI, eccellenti condizioni e stato di conservazione, sempre custodita in box, condizionatore stereo4 blaupunkt con antenna elettrica. € 15.000. Tel. 338 2753711 - lancia.bmw@libero.it.

THEMA 2.0 I.E. 2°SERIE, 1989, collezionista vende per motivi di salute. Colore silver e Alcantara beige ottime condizioni con pedigree. Nulla da fare, no incidenti, conservata, targhe originali. Si vede l'autovettura (a Torino), si prova e poi si parla di prezzo. Tel. 331 9069280 - dopo le ore 20. giorgiosdb@yahoo.com.

MASERATI

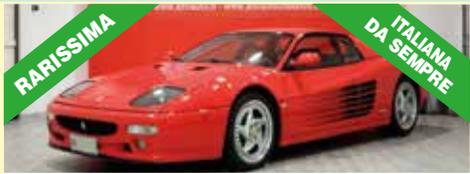
420, 1986, funzionante, aggiornato a 422, interni nero/grigio stupendi, carrozzeria e meccanica da rivedere. € 3.000. Tel. 320 8078440.

BITURBO S, 1985, vettura a carburatori, colore rosso, interni in pelle tabacco, Km 24.000 originali da nuova, pari al nuovo, da concorso, unica, prima vernice. € 18.000 tratt. Tel. 320 8078440.

IN PRIMO PIANO



FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 10/2000, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile carpetta originale completa di tutta la manualistica compreso libretto di garanzia e manutenzione con tagliandi - **RARA - SUPERPREZZO € 109.000**



FERRARI F512 M, 11/1994, Targhe (AB...) e documenti originali dell'epoca - VETTURA ITALIANA DA SEMPRE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO - una di soli 500 esemplari realizzati - **VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE PERFETTAMENTE CONSERVATA € 375.000**



FERRARI 365 GTB/4 "DAYTONA", 05/1974, TARGHE ITALIANE - ITALIANA DA SEMPRE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - esposta dal 04/2014 al 04/2015 al museo Ferrari di Maranello - Dotata di tutta la manualistica originale tra cui la rarissima tessera di garanzia - STUPENDO ABBINAMENTO CROMATICO **ECCELSA - SUPERCONSERVATO 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
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

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 EFFETTUIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO**

Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)
tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

Info: amerigoric@libero.it



Motori d'Epoca a Modena

Organizza il Mercato del Riuso

13^a Edizione

Mostra Scambio

AUTO - MOTO - SCOOTERS - CICLI - RICAMBI D'EPOCA & MODELLISMO

Città Di Modena

Sabato 26 e Domenica 27
aprile 2025

IPPODROMO GHIRLANDINA, Modena
(Ingresso Via Alessandro Argiolas,
Laterale di Via Contrada)

ORARIO APERTURA

Sabato dalle 8.30 alle 18.00
Domenica dalle 8.30 alle 14.00

Ingresso a pagamento
euro 10,00 con
parcheggio gratuito

Il 50% della Mostra Scambio è al coperto

All'interno della
mostra sarà in
funzione
un punto ristoro



Info e prenotazioni spazi espositivi:

mostrascambiomodena@libero.it [Mostra ScambioModena](https://www.facebook.com/MostraScambioModena) 329 86.32.271 Angelo

Gli splendidi restauri della

Carrozzeria "2000"
Autocofficina



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

MERAK 3000, 1973, omologata 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. Visibile a Brescia. € 54.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MAZDA

RX 8, 2004, omologata ASI, completamente originale, colore rosso, interni neri/rossi, Km 102.000, prova compressione 8,5, sempre tagliandata, motore perfetto, disponibile per qualsiasi prova. Visibile a Udine. € 24.000. Tel. 324 6827101. gigugin11@tiscali.it.



MERCEDES

200 SLK W170, 2000, aspirato, colore nero metallizzato, Km 176.000, vettura in ottime condizioni, visibile in provincia di Mantova. € 6.000 tratt. Tel. 338 6294857.

200 T W123, 01/1983, iscritta ASI con C.R.S. - sicura rivalutazione - SUPERPREZZO. € 12.000. Tel. 348 5503882.



200 TE 16 V, 1994, omologata ASI targa oro, colore blu metallizzato, interni in tessuto blu, accessoriati, block shaft, bellissima, restaurata. € 12.000. Tel. 349 7317558.

220 SE COUPE, 1964, omologata ASI, completamente restaurata, stupenda, interni in pelle nera, colore grigio. € 55.000. Tel. 335 6007178.



250 SL AUTOMATIC, 1968, completamente restaurata ai massimi livelli, accompagnata da perizia condizioni pari al nuovo. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 89.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



300 CE 2.4, 1992, omologata ASI con CRS, colore nero metallizzato, vernice originale, interni in pelle, cerchi 8 fori da 16", km 166.300, cambio manuale, ottime condizioni. Vis. a Lucca. € 12.000 tratt. Tel. 339 2352981.

300 SL 24V, 1991, colore nero metallizzato, interni originali in tessuto come nuovi, hard top in tinta, cambio meccanico, full optional dell'epoca, Km 180.000, revisionata e manutenzionata regolarmente. Provincia di Mantova. Alla migliore offerta. Tel. ... g.calciolari@hotmail.it.

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 133.000, no curiosi, provincia di Cremona. € 16.800. Tel. 333 9565552.

320 E 4 MATIC, 11-05-2000, omologata ASI con CRS, berlina, colore bianco, full optional, km 115.000 originali, secondo proprietario dal 2012, modello nato ed immatricolato per la prima volta in America, raro, revisione 2026, appena tagliandato. € 7.000. Tel. 338 7034723.

350 SL, 1974, omologata ASI, 2+2, vettura in stupende condizioni generali, capottina nuova, ecc.... Tel. 380 6971605.



500 CL, 2001, macchina bellissima, già in ASI con CRS. Esenzione bollo e assicurazione ridotta. Cerchi maggiorati da libretto. Grigio metallizzato, interni neri in pelle, full optional, doppio treno di gomme. Possibile prova con vostro meccanico. € 13.000. Tel. 333 2933423. ppiva@hotmail.it.

C 200 ELEGANCE 16V, 1996, omologata ASI con CRS, alimentazione benzina/GPL, 100 Kw, cambio e condizionamento automatico, tenuta bene in box, importanti lavori eseguiti per circa € 6.000, può percorrere almeno 250.000 Km, perfetta, viene considerata euro 4, per inutilizzo. € 3.500. Tel. 371 3612625. giorgio.morassutto@gmail.com.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro servizi 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. Tel. 335 6531771.



SL 500, 1994, unico proprietario, acquistata nuova, Km 89.000, conservata, tutta prima vernice, hard top nuovo ancora imballato, condizioni uniche, pari al nuovo. Tel. 335 6531771.

SLK 200, 1999, iscritta ASI nel 2025, tagliandata, freni anteriori nuovi, gomme ok, Km 218.000, condizioni generali più che buone. € 6.450. Tel. 366 3572865 - 02 48100700 ore ufficio. dramletoazzoni@gmail.com.



SLK 200 KOMPRESSOR EVO SPECIAL EDITION, 2003, 49.000 km orig., ultima evoluzione della 1^a serie, 6 marce, interni speciali, pari al nuovo. Molte foto e descrizione dettagliata su: www.cristianoluzzago.it. vis. a brescia. € 18.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MG

A 1600 CC, 1960, 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.

A 1600 MKII, 1961, colore rosso ufficiale, italiana, targhe in ferro, bellissima, motore nuovo, cerchi a raggi cromati. Tel. 328 5481616.

A ROADSTER 1500 CC, 1957, guida italiana, restauro totale, scocca avorio, interni nuovi in pelle rossa e capote nera. Dotata di documenti italiani, CRS ed iscrive alla Mille Miglia. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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 parafango
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

IN PRIMO PIANO



PEUGEOT 504 COUPÉ V6

In vendita questa Peugeot 504 Coupé V6. Quest'auto, anno 1974, presenta una carrozzeria grigia metallizzata, abbinata a interni in velluto blu/azzurro. Il motore è un V6 da 2.664cc abbinato a un cambio manuale a 4 marce. Questa stupenda vettura ha avuto solo 2 proprietari da nuova ed ha percorso solo 96.940 km. Si trova in ottime condizioni generali, ha targhe nere, libretto a pagine ed è iscritta all'ASI. Visione consigliata. Su richiesta, trasportiamo a destinazione. Tutte le foto sul nostro sito web.

NERVESAUTO

Veicolo classico e sportivo Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivetto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

C ROADSTER, 1968, omologata ASI, vettura in ottime condizioni, guida a destra, overdrive, sedili e moquette nuovi, restauro carrozzeria effettuato negli anni '90, meccanica in ordine. € 38.000. Tel. 335 6644188. calandip@gmail.com.



F, 1997, motore da 147 Hp con solo Km 58.500, hard top in tinta, carrozzeria impeccabile, automobile pari al nuovo, vari lavori di manutenzione eseguiti quali guarnizione testa, sospensioni anteriori nuove, posteriori originali, perfetta. € 9.000. Tel. 338 6702217. gianguidopastorello@libero.it.



MAGNETTE ZA SALOON, 1955, stupenda, certificata storica con il C.R.S., era l'auto della polizia inglese negli anni 50/60, iscrivibile alla Mille Miglia, perfette condizioni generali con un'ottima meccanica, già tutta tagliandata e revisionata, interni in pelle e radica. Tel. 380 6971605.



PA MIDGET, 1934, omologata ASI targa oro e Fiva, pronta per gare di regolarità, perfetta e completa di tutti i dettagli originali. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it, visibile a Brescia. € 36.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



TD, 1951, completamente restaurata, come nuova, valuto permuta anche a cifra superiore. € 35.000. Tel. 335 5604632.

MORGAN

+8, 4.6 L, 1997, autovettura rarissima, uniproprietario. Carrozzeria in alluminio azzurro metallizzato, interni in pelle rossa, super accessoriata, originale italiana, modello molto raro. Visibile a Brescia, molte foto e descrizione dettagliata su www.cristianoluzzago.it. € 59.000. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



4/4, 1980, 2 posti, guida a sx, bicolore rosso-nero, interni e capote neri, con finestrini laterali. Motore Ford da 1600cc. Con documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



4/4 2 SEATER LHD, 1977, super accessoriata, interni pelle rossa, ruote a raggi, originale italiana, CRS ASI, certificata Morgan, perfetta in tutti i dettagli. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 39.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



PLUS 8 3500 CC, 1979, super accessoriata, splendida, solo 30.000 km originali, coredata di certificato di rilevanza storica ASI, colore avorio, interni in pelle tabacco. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



OPEL

KADETT A, 1963, omologata ASI targa oro nel 2015, meccanica restaurata, motore con meno di Km 2.000, interni perfettamente conservati, carrozzeria verniciata solo in esterno. € 6.000. Tel. 333 4133837. rsant@libero.it.

KADETT B, 1970, omologata ASI targa oro con CRS, revisionata, meccanica in ordine, moquette nuova, documenti originali, gommata, disposto a qualunque prova, foto a richiesta. Tel. 339 5047702. luginatal09@gmail.com.

PACKARD

SUPER EIGHT, 1949, fantastica auto americana e per gli intenditori, auto di ottima qualità costruttiva, versione con motore ad otto cilindri in linea, molto bella. Tel. 339

8959948, visibile a Roncade, Treviso, oppure visita: www.livioolivotto.com.



PEUGEOT

203 C - 1290 CC, 1958, Italiana, 113000 km. Ottime condizioni generali, meccanica in ordine, 63 CV. Revisionata nel 2023 con scadenza 08/2025, A.S.I dal 2015, tetto apribile, bicolore, in possesso del certificato di conformità originale rilasciato da Peugeot Automobiles. € 9.500. Tel. 340 5109004. buscaluci@gmail.com.



205 GTI 1600, 1990, iscritta ASI con CRS, autovettura in ottime condizioni, mai usata per corse, visibile a Roma. € 19.800. Tel. 328 9820739. lucimario@tiscali.it.

406 COUPE, 2002, iscritta ASI con CRS, unico proprietario, vettura conservata, originale, modello Fap Plus, vernice blu, sedili in pelle, A.C. tutti gli accessori, bollo ridotto. € 3.500. Tel. 336 742414. marleg@mlink.it.

PORSCHE

911 CARRERA RS, 1973, replica fedelissima su base 2400 T, meccanica 3000, 250 CV, rest mood perfetto, stupenda, disponibili tutti i ricambi originali. Potentissima. No perditempo e permuta. € 95.000. Tel. 349 7317558.

911 T 2.4, ASI, raro modello tappo est. colore orig. Albert blau, interni neri, motore appena revisionato da specialisti Porsche, gomme nuove, assetto e freni a posto, targa orig. BO nera, libretto a pagine, usata regolarmente, sempre stata in Italia. Tel. 337 448949. med.farina@gmail.com.



924 2.0, 1980, omologata ASI targa oro, Km 104.000, perfettamente funzionante, riverniciata nel 2022 compresi i 5 cerchi, interni impeccabili, kit di ricambi compresi, disponibili fatture dei lavori eseguiti. € 15.000 tratt. Tel. 346 0838764. stefano.speranza79@gmail.com.



924 XK 5 MARCE, 1980, colore verde metallizzato, ruote con cerchi a raggi, uniproprietario, autovettura inutilizzata da 30 anni, completa, tenuta in garage. € 5.000. Tel. 345 5926582. sergiocalligaro21@gmail.com.

CARRERA SC 3.200 G50, 1987, iscritta ASI targa oro, CRS, matching numbers, certificato di origine Porsche due proprietari, targhe, chiavi, compressore, manometro e attrezzi originali Porsche, AC, 5 marce, gomme nuove, libretto servizi e fatture. € 67.000. Tel. 348 0159240.

RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Sport, motore 748cc, restauro totale, carrozzeria bicolore rosso bordeaux-avorio, interni nuovi rossi e motore da 748cc. Con documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pom. 335 8262808 (Gastone Olivetto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ROLLS ROYCE

PHANTOM 2 LIMOUSINE, 1928, omologata ASI targa oro, funzionante perfettamente, conservata, targa italiana da oltre 50 anni, ha partecipato alle Mille Miglia nel 1971. Tel. 335 6531771.



SILVER CLOUD, 1960, iscritta ASI targa oro, bicolore, aria condizionata, in perfette condizioni, prezzo interessante, per inutilizzo. Valuto permuta. Tel. 338 9369456.

ROVER

2000 TC, 1973, omologata ASI - ACI storica - In ottime condizioni - Vettura ricca di dotazione pezzi di ricambio - Motore e Carrozzeria - Interni pelle beige nuovi - Gomme 4 stagioni nuove - Visibile a Grado (GO). € 17.000 tratt. Tel. 335 7036244. tofoletti@msn.com.



2000 TC, 1976, colore verde inglese, interni in pelle beige, tutta originale, completa e funzionante, documenti in regola, aria condizionata, più un'altra identica completa per ricambi. Affare. € 5.500. Tel. 320 8078440.

www.asimarket.it



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 - **47ª MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 6/7 DICEMBRE 2025** - PIAZZA F. CORRISONI (p.sso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti.

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 www.arezclassiccimotors.it - info@arezclassiccimotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 10/11 GENNAIO 2026** - 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: 17/18 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 pubbl.: 8.00 - 19.00 - dom. dalle 8.00 alle 18.00. 10

BOLOGNA - (BO) - BOLOGNA FIERE - +39 049 7386856 - F +39 049 9819826 - info@autoemotodepoca.com. **AUTO E MOTO D'EPOCA - SALONE INTERNAZIONALE DI AUTO E MOTO CLASSICHE, SPORTIVE E SPECIALI: 23/24/25/26 OTTOBRE 2025** - Il più grande Salone di auto e moto d'epoca d'Europa dove si fondono cultura, passione, tecnologia e design.

CAORLE - (VE) - MMS D'EPOCA - per informazioni: 349 0745028 - 348 4154649 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOT STORICA - 27ª Mostrascambio Internazionale: 27/28 SETTEMBRE 2025** - Presso Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, scambio/ vendita anche tra privati.

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 349 0745028 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: 22/23 NOVEMBRE 2025** - presso Area Exp. Via Oberdan. È obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **54ª MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: FEBBRAIO 2026** - L'evento sarà nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 mt. dal casello Cesena Nord della A14.

ERBA - (CO) - ASSOCIAZIONE AMICI DELLA PARAPLEGIA - ANGELO 328 9860757 - CARLO 340 8927229 - info@comitatoparaplegia.com - Erba Motori. **ERBA MOTORI: XVIª MOSTRASCAMBIO: 11/12 OTTOBRE 2025** - Auto e moto d'epoca - American Car & Custom - editoria e modellismo - Vespa e vintage space - accessori & ricambi - club e registri - vendita auto&moto da privato a privato - memorabilia e toys - sfilate - VI concorso d'eleganza per auto d'epoca e youngtimer. Lariofiere, viale Resegone, Erba. Orari visitatori: sabato 9-18,30 - domenica: 9-18.

IMOLA - (BO) - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **47ª MOSTRASCAMBIO: 20/21 SETTEMBRE 2025** - Presso l'Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Per la prima prenotazione bisogna inviare un fax al n°0542/698315.

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 7/8/9 NOVEMBRE 2025** - 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: MARZO 2026** Sviluppato su un'area espositiva di 50.000 mq, Automotoretro offre una panoramica a 360° sul mondo del motorismo - Fiere di Parma.

PORDENONE - Pordenone Fiere - tel. 0434/232111 - info@fierapordenone.it - Fiera di Pordenone - **ALTO ADRIATICO MOTORI D'EPOCA: 25/26/27 APRILE 2025** - Manifestazione dedicata ai motori d'epoca: autovetture, motocicli, 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 Mercoledì dalle 21 alle 24) - tel.: 333 4388400 (dopo le ore 19,00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: 5/6 APRILE 2025** - Tutti gli spazi sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - ridotto € 10. Orari: sabato 08.00 - 18.30 - domenica 8 - 17.

ROMA - IPPODROMO CAPANNELLE Tel. 338.7229553 - info@millenniumeventi.it - **40ª MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: 12/13 APRILE 2025**. Club e privati espositori di veicoli storici, ricambi/accessori per auto e moto d'epoca nuovi ed usati e, inoltre anche modellismo d'epoca, memorabilia e tabelle pubblicitarie d'epoca, modernariato ed antiquariato.

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: NOVEMBRE 2025** - presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10.

TREVISO - TV - SPORT SHOW - Ippodromo Sant'Artemio di Treviso - Tel. 392 2628221 Alberto - mostrascambio.tv@gmail.com - **16ª MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, CICLI, RICAMBISTICA, AUTOMOBILIA: 12/13 APRILE 2025**. Evento imperdibile per gli amanti dei motori. Per gli spazi è necessaria prenotazione. Orari per il pubblico: ore 09:00 alle ore 18:00.

216 COUPÉ, 1994, km.68000, 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.

SEAT

SAVIO JUNGLA 600, 1975, ASI, Km 59.000, revisione 09/2026, 2 Voxson Tanga FM e AM, dispongo di un'altra capote estiva beige, buonissime condizioni, gommata, prov. di Vercelli. € 14.000 poco tratt. Tel. 339 2449299.

SIMCA

1000 COUPÉ BERTONE, 1964, vettura in buone condizioni generali, colore rosso, cerchi in lega, sedili sportivi, meccanica revisionata incluso il motore, nessun segno di rugGINE, affare, rara. € 13.500. Tel. 349 7317558.

TRIUMPH

ROADSTER, 1948, ottime condizioni estetiche e meccaniche, nera con interni rossi, modello 4 posti, 1800cc, targhe italiane, iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



SPITFIRE 1500 CC, 05/1979, ASI con C.R.S. - italiana da sempre - pronta all'uso. € 12.200. Tel. 348 5503882.



TR2, 1955, overdrive, eleggibile 1000 miglia, motore 4000 km, totalmente restaurata, certificata FIVA- ACI/ CSAI- British Motor Heritage. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito: www.cristianoluzzaggo.it. Visibile a Brescia. € 54.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



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. Vis. a Brescia. € 35.800. Tel. 328-2454909 - www.cristianoluzzaggo.it. info@cristianoluzzaggo.it.



TR4 A IRS, 05/1969, targhe (TO B3.....) e documenti originali dell'epoca - vettura italiana da sempre, una vera rarità! per questo modello! € 27.800. Tel. 348 5503882.



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, guida a sinistra, velocissima, da sempre italiana,

introvabile, per scarso utilizzo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIOLET, 1980, colore grigio metallizzato, 5 marce, iniezione meccanica, impianto a metano, cerchi in lega, effettuato tagliando e cambio bombolone a metano, autovettura in buonissimo stato. € 4.000. Tel. 338 5453987. gamberoniloredana@gmail.com.



GOLF GL - E, 1982, 1100 cc, 50 cv, 3 porte, argento metallizzato, Km 96.000 originali, certificata, modello Formel - E, secondo proprietario dal 2005 per conservazione, ottime condizioni. € 8.800. Tel. 338 5877458.

GOLF GTD IIªSERIE, 1984, colore grigio, tettuccio apribile, carrozzeria da rivedere, motore in perfette condizioni. € 5.000. Tel. 380 3792175. toscano.cinzia@gmail.com.

GOLF GTI CABRIOLET, 1983, autovettura in ottimo stato sia di carrozzeria che di motore, capote perfetta, certificata con CRS. € 13.000 tratt. Tel. 328 2115220. cesarepiacentini54@gmail.com.

GOLF SYNCRO IIªSERIE, 1994, 4 ruote motrici automatiche, colore nero, carrozzeria da lucidare, motore in perfette condizioni, impianto GPL, alzacristalli elettrici. € 5.000. Tel. 380 3792175. toscano.cinzia@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 1300 CC, 1973, omologata ASI, colore verdone, autoveicolo in ottime condizioni generali. € 8.300. Tel. 338 7259502. pasquale.sbi@gmail.com.

MAGGIOLINO 11/D2 1200CC VETRO PIATTO, 05/1970, targhe (RE 16...) e documenti originali

dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO. € 11.700. Tel. 348 5503882.



MAGGIOLINO 1200 CC CABRIO, 1970, marciante, uniproprietario, assicurata, revisionata, automobile in buone condizioni generali, manutenzione periodica. € 11.000. Tel. 347 8990667. matteo.mauro451@hotmail.com.



MAGGIOLINO 6 VOLT, 04/1964, autovettura in condizioni di originalità pressochè perfette. Km 79.000 originali, colore blu, omologata targa oro ASI, targhe nere, tagliandata. € 15.000. Tel. 338 2753711 - lanciabmw@libero.it.

ALTRE MARCHE

AC 12-HP ROYAL ROADSTER, 1926, restauro totale, colore verde e marrone chiaro, interni rossi, capote nera, 1469cc. Vettura targata italiana e iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



LIBRERIA DEI MOTORI

Libri nuovi e usati



MAGGI & MAGGI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243
info@maggiemaggi.com



FIAT-NSU 508 C CABRIOLET, 1939, una delle poche prodotte e decisamente ben conosciuta, comparsa nella rivista Ruoteclassiche e ha partecipato alla Mille Miglia del 2017, 2018 e 2019. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade, Treviso, oppure visita: www.livioolivotto.com.



INTERMECCANICA INDRRA SPIDER, 1970, due posti, unico esemplare, autovettura stupenda, si valutano eventuali parziali permutate con auto sportive. Tel. 335 6007178.



MARCH 3 FORMULA, motore Alfa Romeo 2000, frizione a carter secco anni '70, vettura da corsa perfettamente funzionante, negli ultimi 20 anni è appartenuta ad un collezionista che la usava in pista sporadicamente, disponibili set di varie ruote, ecc... Tel. 380 6971605.



AGRICOLL

AMA PRESSA MOD. 243 - BCS RANGHINATORE, '60 circa, pressa raccogliatrice fieno e paglia da montagna, largh. 1.80 mt., buone cond. orig., raccoglie e confeziona in balle il materiale, utilizzabile con trattorino, BCS mini ranghinatore, mette in andana fieno/paglia per successivo lavoro con pressa. Tel. 347 4286328.

TRATTORE LAMBORGHINI MODELLO R 230, 1971, in ottimo stato di conservazione, perfettamente funzionante, più altri modelli Lamborghini anni '50 e '60. Tel. 339 8959948, visibili a Roncade, Treviso, oppure visita: www.livioolivotto.com.



FUORISTRADA

MERCEDES BENZ 200 GE, 1987, 2.0 benzina, Km 87.000, mod. W460, restaurata con parti originali, sempre tenuta in garage, dispone di un secondo treno di gomme (mud), visibile su Roma e provincia. € 23.200. Tel. 329 9493687. giacomonia@gmail.com.



INDUSTRIALI E MILITARI

FIAT 625, 1967, carro attrezzi, colore bianco, in buone condizioni, cassone inclinabile con verricello e braccio di forza, doppio servofreno, motore 2.700 cc. € 2.500. Tel. 380 3792175. toscana.cinzia@gmail.com.

FIAT 65, 1984, carro attrezzi, colore arancio, motore 4561 cc in buone condizioni, piedini idraulici, verricello e pedane idrauliche, braccio di forza e gancio traino. € 4.000. Tel. 380 3792175. toscana.cinzia@gmail.com.

MOTO

AERMACCHI 350 CC TV, 1971, perfettamente conservata, tutto originale, usata pochissimo, utilizzata solo per esposizione in vetrina negozio di abbigliamento, solo Km 2.068, documenti in regola e originali. € 5.700. Tel. 347 0588718. deluca@gigifurs.it.

AERMACCHI ALA VERDE 250 CC, 1962, moto completamente restaurata, motore revisionato, percorsi Km 3, modello a quattro marce, omologata FMI, documentazione storica con foto ante restauro. € 7.000. Tel. 338 7369474.



AERMACCHI HARLEY DAVIDSON 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

ARIEL 250 CC SIDE VALVE DE LUXE MODEL LB, 1929, colore nero c/fillett oro, targata Milano, conservatissima, cromature perfette, tubo scarico a sogliola originale inglese. Libretto originale e documenti completi. Unico proprietario. € 10.000 non tratt.. Tel. 339 5302720. silvano.fresco@gmail.com.



BIANCHI AQUILOTTO, 1952, motore a rullo, di proprietà di famiglia, restaurato, disponibili adesivi da applicare e sella originale, funzionante, visibile a richiesta. € 750. Tel. 339 2068378. berrettimarisa@tiscali.it.



BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. Certificata. € 2.999. Tel. 338 5877458.

BMW R 75 - 5, 1970, tutta originale con chiavi, lucchetto, borse, manuale d'uso, set attrezzi, perfettamente funzionante, colore nero con fianchetti america, Km 67.000, terzo proprietario dal 1998. € 8.800. Tel. 347 2432177. tocci.francesco@libero.it.



DUCATI 916 SENNA TRIBUTO, 2004, decisamente una motocicletta che si rivaluterà nel tempo, km 52000. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade, Treviso, oppure visita: www.livioolivotto.com.



DUCATI SCRAMBLER 250 CC, 07/1973, targhe (CS 046...) originali dell'epoca - italiana da sempre. € 7.500. Tel. 348 5503882.



FRERA TTL 250 CC, 1934, omologata ASI, importante moto storica italiana, una delle ultime assemblate nello stabilimento di Tradate (VA), originale in ogni sua parte, già restaurato con libretto, funzionante, targata Roma... in ferro tre croci. € 14.900. Tel. 338 4194739. fabrizioforavanti53@gmail.com.



GILERA 150 CC TURISMO, 1953, restaurata completamente con motore rifatto, modello con forcella stampata, cambio a 3 marce, targa in ferro, certificato di rilevanza storica, visura del P.R.A. (radiata). € 1.950. Tel. 349 6844119.

HARLEY DAVIDSON HYDRA GLIDE, 1954, modello Anniversary, restauro completo, originale, cedo solo a veri collezionisti ed appassionati. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 333 2272500. domenicotomati@yahoo.it.

HONDA 125 CC CB K3, 1970, moto perfetta, targa e libretto originali, iscritta al registro storico FMI, avviamento elettrico, motore revisionato e mai usato, vernice bellissima, dispongo anche di numerosi ricambi. € 3.000. Tel. 339 6594418. pelizzari.franco@yahoo.it.

HONDA 350 FOUR, 1974, omologata ASI, libretto e targa originali, in ottimo stato. € 4.200. Tel. 335 6851795. boggiian-arch@virgilio.it.



HONDA CB 350 FOUR, 1974, colore rosso, motocicletta originale, conservata, salvo gli scarichi, con CRS, libretto a circolazione a pagine, manuale d'istruzioni d'uso, Km 11.600, scadenza revisione giugno 2025, serbatoio rivestito, pronta all'uso, per inutilizzo. € 3.200. Tel. 347 9621191. giancarloannisa@libero.it.

HONDA CB 400 FOUR SUPER SPORT, 01/1976, splendido esemplare - motocicletta da vetrina - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



HONDA CBX 750F, 1976, conservata e tutta originale, con documenti pronti per il passaggio di proprietà, sempre custodita in box, moto di interesse storico, batteria nuova, è stata assicurata fino a luglio 2024. € 1.500 tratt. Tel. 349 6844119.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI targa oro, in OTTIMO STATO, km.29.200, scadenza revisione 10/2024, conservata, cc 395, blu/azzurro metallizzato, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA VF1000 F 16V, 08/1984, targhe (PD 13...) originali - italiana da sempre - ISCRITTA FMI. € 3.900. Tel. 348 5503882.



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.

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con colore LeCler originale, completamente restaurato, monta conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 684419.

KAWASAKI 750 H2 MACH IV, 1972, motocicletta perfetta, restaurata completamente e professionalmente, dopodiché mai usata, prima serie, colore blue, targa originale, bellissima. Inoltre dispongo di un'altro H2 750 oro, targa originale, derivato di serie stradale. € 17.000. Tel. 339 6594418. pelizzari.franco@yahoo.it.

KAWASAKI 900 Z1 A, 1974, omologata ASI targa oro, Km 25.800, restaurata e tagliandata, pronta su strada, unico proprietario, veicolo di interesse storico, a corredo numerosi pezzi di ricambio originali e non, da vedere. € 18.000 tratt. Tel. 339 8022416. bigisaccani@gmail.com.



MOTO GUZZI GTS 500 CC, 1938, motoreveicolo perfettamente funzionante, documenti in regola, visibile in provincia di Cuneo. € 11.300. Tel. 335 7743016. mariagabriella.fassio@hotmail.it.



MOTO GUZZI GUZZINO B65, 1949, motociciclo completamente restaurato, provvisto di targa ma senza libretto. Visibile in provincia di Cuneo. € 1.500. Tel. 335 7743016. mariagabriella.fassio@hotmail.it.



MOTO GUZZI LE MANS 1ªSERIE, 1976, ex Dell'Orto, targa e documenti originali, ammortizzatori Koni originali, no restauro, perfetta. € 14.000. Tel. 345 3203682 (whatsapp).



MOTO MORINI 3 1/2 SPORT 350 K2, 1982, omologata targa oro ASI, telaio 22796, Km 49500, la moto, che è stata restaurata non integralmente qualche anno fa, è perfettamente funzionante, tagliandata e con revisione in corso con scadenza luglio 2025. Causa inutilizzo. € 3.000. Tel. 366 4075173. lucioargentato@hotmail.com.



NSU 175 Z, 1932, omologata ASI, pezzo unico, ottimo stato di conservazione (restaurata 30 anni fa), motore funzionante, cambio a bacchetta (3 marce). € 9.500. Tel. 347 3337380.



PANTHER ALA ROSSA 350 CC, 1934, motocicletta con documenti italiani originali, conservata, revisionati motore e cambio, targata Treviso, posso spedire in tutta Italia, modello raro con valvole chiuse, foto a persone interessate. Tel. 334 1364324.

PARILLA 125 CC, 1952, iscritta ASI, unico proprietario, moto totalmente conservata in buono stato, funzionante. € 1.600. Tel. 339 4070270.

PIAGGIO 150 PX, senza documenti, meccanica buona con Km 35.880, carrozzeria un po' marcia ma completa, per ricambi. Se interessato posso mandare foto, inoltre dispongo di una Cagiva 125 e un 250 senza documenti per ricambi anch'essi. Tel. 347 9440642.

PIAGGIO VESPA 50 SPECIAL, 1970, 3 marce, faro tondo, iscritta al Registro Storico, restaurata con smontaggio totale nel 2009 con ricambi originali, dopo il restauro usata solo per mostre ed eventi veicoli storici, trasportandola su carrello. Visibile a richiesta. € 3.000. Tel. 339 2068378. berrettimaria@tiscali.it.



PIAGGIO VESPA PX 150 E, 1982, in ottimo stato, completa di vari accessori quali telo per copertura, parabrezza, due cerchi in lega gommati, bauletto artigianale. € 3.300. Tel. 347 8587853. ritacane-rotti@gmail.com.

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, con dati per cinghie e catene distribuzione auto. € 240. Tel. 346 3045499.

CARBURATORI VARI, '50-'60, SS 29A per Falcone Sport, VC24B per Isetta Iso, T112sa per Mosquito, MC26F con filtro per motocarro Moto Guzzi Ercole 500 cc, carburatori per Vespa, Ape, Lambretta, Lambro e per altri modelli, inoltre dispongo di motori Moto Guzzi 500 cc per Ercole. Tel. 347 4286328.

GUIDONCINI MOTORADUNI, dispongo di 80 pezzi risalenti agli anni '50. Prezzo ad offerta. Tel. 346 2403460. stefanotipiubelaetuti@gmail.com.

MODELLINI, dispongo di numerosi automodelli in scala. Anche contatto WhatsApp. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com.

PER ABARTH 850 - 1000 GIULIETTA E VARI, dispongo di un carburatore Weber 36DCD7 in buonissime condizioni. € 400. Tel. 346 3045499.

PER 850 BERTONE SPIDER IIªSERIE, 1971, dispongo di vari ricambi di carrozzeria e meccanica, hard top, porta destra e sinistra, più altri ricambi. Prezzi su richiesta. Tel. 335 6007178.



PER ALFA ROMEO, 1970, dispongo di CERCHI MILLEMIGLIA restaurati a € 600, inoltre alternatore nuovo per Panda young 750 + kit di revisione spinterogeno a € 150. Tel. 331 7574560.

PER ALFA ROMEO - FIAT, dispongo di cerchi ruote 6'x14" marca Momo in lega, anni '70, da verniciare ma perfetti sui bordi. € 250. Tel. 366 9503340.

PER ALFA ROMEO 2000 GT, '71 - '75, dispongo di un paraurti anteriore e posteriore più 3 borchie in ottimo stato. € 350. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1600 CC SUPER, 1971, dispongo di vari ricambi di carrozzeria e meccanica, quattro porte anteriori e posteriori, cofano anteriore e posteriore, frontale più altro. Tel. 335 6007178.

PER ALFA ROMEO GIULIA E GT, '62-'65, dispongo di una scatola guida ZF come nuova. € 400. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT / VELOCE, dispongo di accessori vari, tutti originali, stufa riscaldamento, specchietto retrovisivo, interruttori, maniglie, vetri portiere, ecc... Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selleria anteriore e posteriore, vari alzavetro, conta chilometri, posacenere, più altre minuterie. Inoltre per A.R GT dispongo di una proboscide per una GT Giulia bollino oro completo di carburatori. Prezzi a richiesta. Posso inviare foto. Tel. 339 7180206. grassilino@alice.it.

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it

**SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI**

PER ALFA ROMEO 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 AQUILOTTO E ALTRO, dispongo di un telaio e motore per suddetta moto, da restaurare, motore DKW Hobby, monoblocco Fiat 500 C, pezzi Mercedes 200 anni '70, NSU Prinz, Chrysler Voyager, VW Multi van. Prezzi su richiesta. Tel. 339 6616415.

PER BULTACO TSS 125 CC, 1965, dispongo di carenatura originale dell'epoca, numeri a pannello, conservata. € 350. Tel. 347 4336437.

PER CITROEN DYANE 6, dispongo di un parafrangente destro più rivestimento posteriore e scarico completo (escluso i collettori) nuovi più varie. Tel. 338 1876100.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 125 PRIMA SERIE, dispongo di un paraurti posteriore nuovo, fondo di magazzino, in ottime condizioni. € 90 più spedizione. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 500 D, dispongo di un motore revisionato (6 numeri motore) € 1.500, inoltre dispongo anche di un motore per Piaggio Vespa 150 VB1M del 1957 a 3 marce. Tel. 347 9440642.

PER FIAT DINO 2400 COUPE', 1972, dispongo di 4 cerchi con gomme buone marca Pirelli, 2 P6 225/60/15/95, 2 205/60/15/91, inoltre fanalini posteriori, plastiche, candele e calotta, 4 cerchi Cromodora e altre minuterie. Prezzi a richiesta. Tel. 339 7180206.

PER FIAT DINO COUPE' 2.4 BERTONE, 1971, dispongo di vari ricambi di carrozzeria e meccanica. Tel. 335 6007178.

PER FIAT X1,9 BERTONE 2ªSERIE, dispongo di vari ricambi di carrozzeria per suddetta auto. Tel. 335 6007178.

PER FIAT VARI MODELLI, quali Ritmo, 126, 131, Beta coupé dispongo di circa 30 parabrezza in blocco, anche per Alfa Romeo AlfaSud e Giulietta. Prezzi da concordare dopo visione a Cremona. Tel. 338 3391744.

PER FULVIA ZAGATO HF 1.600 CC, 1972, dispongo di diversi ricambi per suddetta autovettura. Prezzi da concordare. Tel. 349 1716194.

PER INNOCENTI LAMBRETTA VARI MODELLI, '40-'60, anche motocarri derivati, ricambi di carr. e mecc., motori 125 Li, rarissimo manubrio per motofurgoncino Lambretta 125 FB, carburatori, ruote varie misure, inoltre ricambi per motocarri Innocenti Fc, Fd e Lambro 550 volante. Prezzi da concordare. Tel. 347 4286328.

PER KAWASAKI 500 MACH III H1A 3 CILINDRI, 1970, dispongo di un serbatoio sano, senza ruggine, da verniciare, più altri per varie moto e modelli, sia giapponesi che italiani anni '70/'80. Tel. 366 9503340.

PER LANCIA ARDEA TOPOLINO, dispongo di un cofano con fregio a € 200, un cofano ed una portiera destra per Topolino a € 150 ciascuna, più cerchi tipo A/B e C più spedizione. Prezzi dopo contatto. Tel. 338 4026256 ore serali.

PER LANCIA DELTA I E TURBO, dispongo di un motore tipo 831B3000, in buone condizioni. € 500. Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FULVIA COUPE', dispongo di vari ricambi: monoblocco ghisa diam. 77, mai rettificato per 1300 cc, coppe olio, ponte posteriore 82021, scatola filtro aria, radiatore acqua, alzacvetri e altro. Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO 1300 CC, seconda serie, dispongo di un paraurti anteriore. € 1.000. Tel. 338 2168492.

PER LAZZARINI 125 CC MONOCOCCA, 1978, dispongo di telaio in acciaio, serbatoio scocca per motore 125 cc, MBA originale dell'epoca. € 2.200. Tel. 347 4336437.

PER PIAGGIO APE BACCHETTA, 1949, cofano motore originale, prima vernice, ricambi di meccanica e carrozzeria per Ape AC 1/2/3/4, carburatori, carter, portacatene pedali, freno post., inoltre dispongo di alcuni ricambi per Vespa faro basso, forcelle e altro. Prezzi modici. Tel. 347 4336438.

PER PORSCHE 911, dispongo di un cofano anteriore e posteriore coda di anatra in perfetto stato. € 800. Tel. 348 5637820.

PER RENAULT 4 GTL, dispongo di portiere destre e sinistre, portello posteriore, parabrezza, cerchi ruote diverse serie. Tel. 366 9503340.

PER RITMO ABARTH 130, dispongo di cerchi ruote conservati in buone condizioni, bordi perfetti. € 400. Tel. 366 9503340.

PER VOLKSWAGEN PESCAICIA, 1977, dispongo di 4 gomme Michelin ZXZ, ottimo battistrada, misure 185 SR 14 Radial, ottima base per essere ricoperte, gomma datate. € 100. Tel. 339 3259200.

PER VOLVO 850 SW, dispongo di due porte anteriori con nuove complete di finestrini. Ritiro in loco provincia di Cremona. € 100. Tel. 338 3391744.

RACCOLTE COMPLETE, di varie testate quali QuattroRuote, RuoteClassiche, varie annate La Manovella, Auto Capital, Classic Cars, enciclopedie auto/moto, inoltre anche extra motori quali National Geographic, Reflex, ecc... Per i prezzi ed info non esitate a chiamare. Tel. 335 350232. mario.angeli1949@libero.it.

RIVISTE LA MANOVELLA, come nuove - annate complete dal 1994 al 2014 - mancanti solo marzo 1995 - marzo 1996. € 210. Tel. 334 1832929.



CERCO

MOTO PERUGINA, in qualsiasi condizione, con o senza documenti. Tel. 349 7704038. lucapettinaria64@gmail.com.

MOTORE PER LANCIA STRATOS, 1974, completo o solo il blocco motore purché originale. Tel. 328 9486640. graziella.didio64@gmail.com.

PER CHRYSLER, 1929, un carburatore con attacco nella parte inferiore del collettore. Tel. 338 4026256.

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 MACCHINE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in lotta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi Toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.



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

Abbonato **Socio ASI** tessera ASI n°..... **Non abbonato**

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura).....

Prezzo..... Nome e Cognome Città

TELEFONO (indispensabile).....

E-MAIL

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

- VENDO**
- Auto
 - Moto
 - Veicoli agricoli
 - Fuoristrada
 - Veicoli industriali
 - Veicoli militari
 - Nautica
 - Varie

CERCO

SCAMBIO

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:

ASI Service s.r.l.
c/o GRAF ART s.r.l.
 Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
 Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
 E-mail: info@grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**. E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la 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.



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

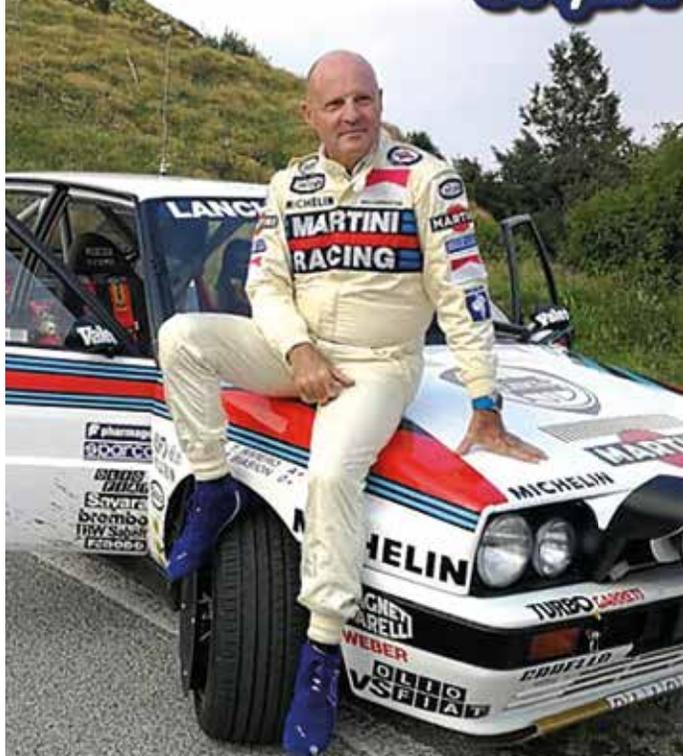
NEW FORMULA!

LAST TOUCH 2.0

express

**CERA LIQUIDA SUPERVELOCE
PER UNA RIFINITURA PERFETTA**

CON PREGIATA CERA DI CARNAUBA



due volte campione del mondo rally nel 1988 e nel 1989

MIKI BIASION

BRAND AMBASSADOR MA-FRA®

SCEGLIE LAST TOUCH® 2.0

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



DISPONIBILE NEI MIGLIORI NEGOZI
E SU MAFRA.SHOP



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESIS CLASSICHE



**RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI
AUSTIN HEALEY - ROLLS ROYCE**

PRONTA CONSEGNA SU OLTRE 35000 ARTICOLI

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630
+39 0382 525429**