



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



70 ANNI ALPINE ORGOGLIO FRANCESE



Fiat 500 F
L'età della
maturità

Aspettando ASI MotoShow
I campioni
da Masetti a Bagnaia

Il Giubileo dell'ASI
Dall'asinello
alla papamobile

ISSN 1593 - 7607
50005>
9 771593 76008



CARTTIME

ITALIAN TRAVEL ACCESSORIES





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 Daudo
Tecnica: Lorenzo Morello

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

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

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Marconetti, Comoglio, Gastaldi,
Di Mauro, Piccinini, Conti, Archivio Rao,
Vescovo, Archivio Michelotti, Renault

Hanno collaborato
Paolo Conti, Giovanni Farina, Luca Gastaldi,
Rino Rao, Alessandro Vescovo

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 - Pigini Group
Loreto - Trevi
Certificata ISO 14001 - SA 8000



Ufficio abbonamenti:

GRAF ART S.r.l.
Viale delle Industrie, 30 - 10078 Venaria Reale (TO)
Tel. 011.013124 - Fax 011.4556278
E-mail: info@grafart.it

Distribuzione librerie ed edicole:

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

Pubblicità

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

- Istituzionale ed extrasettoriale:

ASI Service S.r.l.
Tel. 011.8198130

Cantellinet
Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

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

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

AMBASCIATORI di turismo sostenibile

Con la primavera si è intensificata l'attività dei Club con tanti raduni e iniziative su tutto il territorio nazionale. In un contesto che vede il turismo italiano crescere e concentrarsi sulle località più note, l'Automotoclub Storico Italiano propone una forma più sostenibile, che mira a far conoscere e valorizzare luoghi di grande cultura fuori dagli abituali circuiti turistici.

È noto a tutti come la concentrazione di un turismo selvaggio - molte volte "mordi e fuggi" - sta mettendo in crisi i centri storici delle principali località turistiche, modificandone anche in modo radicale il tessuto sociale. Un turismo molte volte senza una base culturale, porta più disagi che vantaggi all'intero Paese.

L'Italia ha una quantità di luoghi, monumenti, paesaggi, natura, musei, da poter soddisfare e ospitare moltissime persone, offrendo loro esperienze personalizzabili a seconda dei giusti e della cultura. E, in questo campo, l'ASI attraverso i suoi Club è un precursore. Il turismo lento che ormai da decenni viene proposto nelle manifestazioni a calendario ASI è una formula di successo che, di anno in anno, attrae sempre nuovi appassionati che uniscono la passione per l'automobile o la motocicletta (ma anche per i veicoli industriali, agricoli, militari, le imbarcazioni, i velivoli e le biciclette) a quella per la cultura e la voglia di conoscere nuovi territori insieme a un gruppo di amici legati dagli stessi interessi.

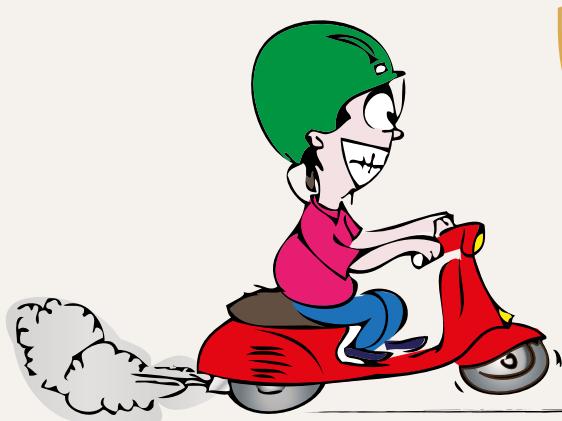
Recentemente l'ASI ha voluto dare ancora maggiore visibilità a questo tipo di eventi con ASI Circuito Tricolore, che rappresenta il "catalogo" delle possibilità che il nostro Paese offre per poter godere di un turismo - come già detto - lento, a misura d'uomo, che consente di immergersi nelle abitudini e consuetudini locali. La diversità tra le regioni italiane è un valore aggiunto riconosciuto in tutto il mondo e, non a caso, le presenze straniere ai nostri eventi sono sempre più numerose.

Molta attenzione è sempre dedicata all'enogastronomia, un'altra grande eccellenza italiana. Negli eventi dei Club e dell'ASI è sempre al centro dell'attenzione, perché rappresenta una buona fetta della cultura del luogo che si visita.

Un'altra caratteristica delle manifestazioni ASI è la loro grande varietà. Dal raduno riservato a pochi equipaggi si va alla grande kermesse internazionale ASI MotoShow, in programma sul circuito di Varano de' Melegari, da venerdì 9 a domenica 11 maggio, che richiama migliaia di motociclisti orgogliosi di mostrare le proprie motociclette da corsa in uno show dinamico. Quest'anno si potrebbe superare il record di 1000 esemplari e la presenza di un campione indiscutibile come Giacomo Agostini renderà la festa ancora più emozionante.

Roberto Valentini

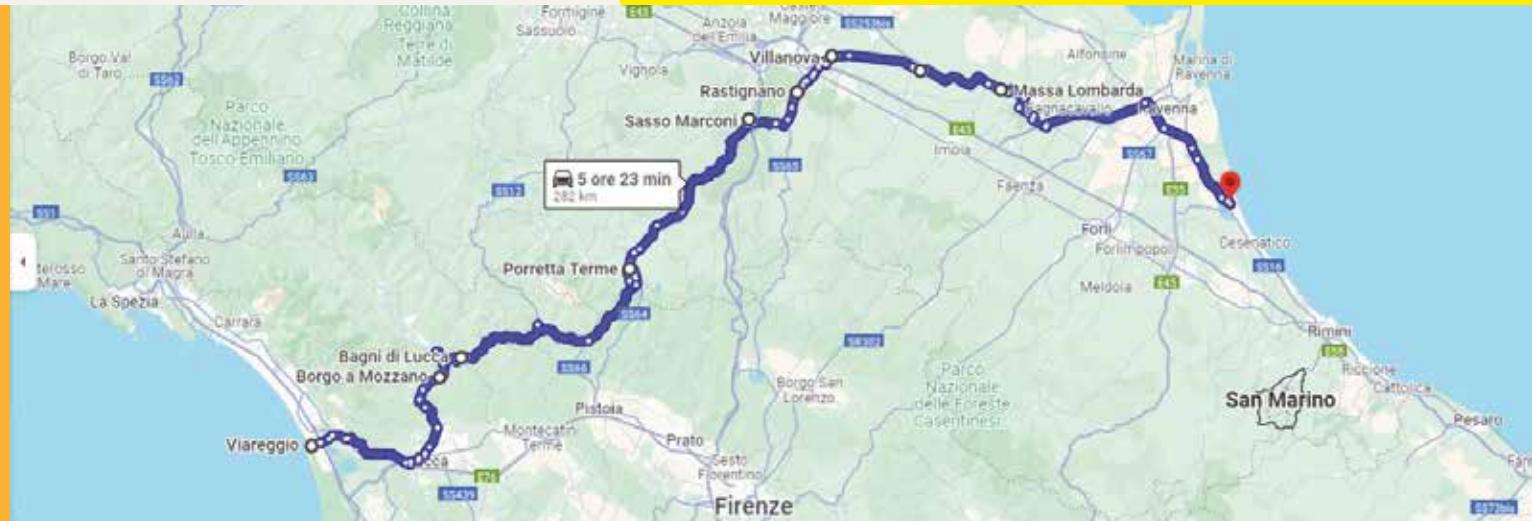
WWW.AMSBAGNIDELLAPORRETTA.IT



SAVE THE DATE

5-6 luglio 2025

TIRRENO ADRIATICO PER CINQUANTA CINQUANTINI



VIAREGGIO > BORG A MOZZANO

BAGNI DI LUCCA > LA LIMA

SAN MARCELLO PISTOIESE > PRACCHIA

PORRETTA TERME > SASSO MARCONI

RASTIGNANO > VILLANOVA DI CASTENASO

MEDICINA > MASSA LOMBARDA > CERVIA



Manifestazione riservata a ciclomotori omologati A.S.I.
Informazioni e preiscrizioni su: www.amsbagnidellaporretta.it
Tel. 347 24 24 367

IN QUESTO **NUMERO**

N° 05 - MAGGIO 2025

La Manovella



42



EDITORIALE di Roberto Valentini
Ambasciatori di turismo sostenibile

LETTERA DEL PRESIDENTE

di Alberto Scuro
Appuntamenti storici

PRIMO PIANO

Il Giubileo dell'ASI
Il Vespucci a Napoli incontra
la Fiat 1500 della RAI

ATTUALITÀ ASI

FIVA NEWS
A Strasburgo per promuovere la cultura
del motorismo storico

ATTUALITÀ

MODERN CLASSIC
Hyundai Inster: equilibrio elettrico,
contenuti da grande

VERSO ASI MOTO SHOW
75 Anni di Motomondiale - di Paolo Conti

01

70 ANNI ALPINE

Il sogno sportivo di un sognatore francese
di Roberto Valentini

05

ALFA ROMEO 75 RADIOMOBILE

Da 40 anni e nei secoli, fedele
di Luca Marconetti

07

OSSA 250 SUPER PIONEER

Una spagnola a recanati
di Luca Marconetti e Alessandro Vescovo

12

FIAT 500F

Lo stato dell'arte - di Matteo Comoglio

14

YAMAHA TÉNÉRÉ E SUPER TÉNÉRÉ

Sabbia o asfalto ma senza compromessi
di Luca Marconetti

16

DAF 44

Scorci d'Olanda - di Matteo Comoglio

20

CULTURA

Dall'asinello di Gesù alla papamobile - di Rino Rao

26

ASI CIRCUITO TRICOLORE

Circuito Tricolore: a maggio un caleidoscopio di
eventi in tutta la penisola

42

ASI CIRCUITO TRICOLORE

Valli e Nebbie: sui ponti del Delta del Po

ASI MOTODAY

ASI MotoDay 2025: il rombo della passione
attraversa le piazze più belle d'Italia

CLUB

ASTE & MERCATO

CLASSIC TOYS

Scala bavarese

IN VIAGGIO

Lungo il Naviglio pavese: due province
e millenni di storia

CLASSIC IN ART

La 127 Camaleonte di Cristian Chironi:
il viaggio infinito

CLASSIC ENGINES & BICYCLES

LIFESTYLE

ANTICIPAZIONI

IN LIBRERIA

90

94

98

102

103

104

105

106

107

108

110

RUOTE VELOCI

FONDAZIONE MARAZZATO, A GIUGNO TORNANO LE "RUOTE VELOCI"



L'evento che riunisce tutti i veicoli da competizione animerà il weekend del 21 e 22 giugno a Stroppiana, nel complesso che ospita la Collezione Marazzato che si trasformerà in una fiera dei motori con convegni, spettacoli e intrattenimento per grandi e piccoli

Dopo il grande successo dell'edizione 2024, la "Ruote Veloci" è una celebrazione della **passione** per **Fondazione Marazzato** ha deciso di inaugurare tutto ciò che ha anche fare con lo **sport motoristico** e con la manifestazione **"Ruote Veloci"** la nuova stagione dei **"Porte Aperte"**, gli eventi aperti al pubblico che ospita nella sua sede di **Stroppiana** (VC). Nel weekend del **21 e 22 giugno 2025**, il complesso che ospita i pezzi migliori tra i circa 250 della Collezione Marazzato e il suo circondario **si trasformeranno in un vero e proprio circo dei motori**, con esposizioni di **esperti e protagonisti** sullo sfondo delle vetture statiche, **convegni**, attività **dinamiche** e tanto divertimento.

quest'anno affronterà, con la mostra temporanea e un convegno nella mattinata di sabato 21, un tema molto caro agli appassionati di automobilismo Made in Italy: **Tra asfalto e terra: le capostipiti Lancia Fulvia Coupé e Alfa Romeo GT Junior 1300**", ripercorrerà dalle origini l'impegno dei marchi Alfa Romeo e Lancia rispettivamente in pista e nei rally, con la voce **Realtà Virtuale** e molto altro. Tra le anticipazioni: una **Fiat Record Chiribiri** del 1913 dalla **Collezione Righini** e ospite il team tutto al femminile di **Serena Rodella** in partenza per la prossima **Parigi - Dakar**.

Le stesse tematiche ispireranno le **attività all'aperto**: una su asfalto, con esibizioni di **drift** a cui potranno partecipare come passeggeri anche i visitatori, e la **gita in carovana** tra le risaie alla scoperta delle bellezze del territorio vercellese, e una su terra **con gli spettacoli in fuoristrada sullo sterrato interno del comprensorio**. Durante le due giornate sarà possibile **visitare la collezione, da soli o accompagnati da guide**, sperimentare la guida simulata di mezzi d'epoca grazie ai **visori a Realtà Virtuale** e molto altro. Tra le anticipazioni: una **Fiat Record Chiribiri** del 1913 dalla **Collezione Righini** e ospite il team tutto al femminile di **Serena Rodella** in partenza per la prossima **Parigi - Dakar**.

Non mancheranno **aree gioco dedicati ai più piccoli e una zona ristoro** con piatti e prodotti tipici. **Gli eventi organizzati dalla Fondazione Marazzato sono totalmente gratuiti**. I cancelli del complesso, che si trova lungo la **SP31 a Stroppiana** (VC), saranno aperti sabato **21** e domenica **22 dalle 10:00 alle 18:00** con un'apertura serale relativamente al sabato con orari da definire. Ulteriori dettagli sull'evento saranno comunicati sui canali web e social della Fondazione Marazzato.

APPUNTAMENTI STORICI



Cari Amici,

Il calendario di primavera degli eventi organizzati dai Club e dalla Federazione si va infittendo e la voglia di rimettere in moto i nostri veicoli diventa sempre più incontenibile. Sarebbero da citare tutti ma è ovviamente impossibile farlo. Questo sarà però un maggio davvero particolare perché caratterizzato da due importanti eventi istituzionali per la nostra Federazione. In realtà già a fine mese scorso, siamo stati chiamati in audizione alla *X Commissione della Camera dei Deputati* per sostenere il ruolo che il nostro Paese dovrà avere nel rispetto della pluralità di azioni inerenti la transizione ecologica nel settore dell'automotive. Lo abbiamo fatto consegnando il nostro report "ASI Net Zero Classic" sull'uso di carburanti alternativi su veicoli "classici" spingendo a superare l'approccio semplicistico basato sulle sole emissioni chilometriche e valutare il bilancio ambientale complessivo dei veicoli lungo tutta la loro esistenza.

Dal 13 al 15 maggio prossimo due "Targhe Oro" ASI si incontreranno a Napoli in occasione dell'arrivo della nave scuola della Marina Militare Italiana "**Vespucci**" al Molo Bausan del Porto di Napoli, una delle tappe del Tour 2025 voluto dal Ministero della Difesa e del Made in Italy.

Ad andarle incontro sarà la **Fiat 1500** del 1966 della RAI Radiotelevisione Italiana, la vettura che per anni ha seguito il Giro d'Italia nelle radiocronache dello storico commentatore Adriano De Zan Quest'auto, che vanta la Targa Oro, è tra le uniche rimaste del patrimonio storico della RAI e, grazie al protocollo d'intesa che abbiamo sottoscritto l'anno scorso con l'azienda di Viale Mazzini, è stata presa in "custodia" dall'ASI per la sua conservazione e valorizzazione con lo scopo di non disperdere la storia di sport che l'ha accompagnata ma anche di vero e proprio simbolo di spaccato sociale di un'Italia che si stava trasformando con il boom economico.

Vespucci e Fiat 1500, entrambi portatrici del riconoscimento d'eccellenza di originalità dell'ASI, saranno al centro di una cerimonia per sottolineare ancora una volta l'alto valore culturale e identitario del patrimonio veicolare storico italiano.

Il 31 maggio, invece, sia pure con la tristezza della perdita di Papa Francesco, si terrà l'evento "**1900-2000: un secolo di Giubileo con le vetture storiche dell'ASI**". Un appuntamento che per la prima volta nella storia della nostra Federazione, vedrà 14 vetture dei nostri club (due coeve per ogni anno delle 7 edizioni giubilari) sfilare nel Centro Storico di Roma fino a Piazza San Pietro, precedute dalla Fiat 1500 della RAI che "tornerà in servizio" con un operatore TV per riprendere la carovana ASI.

L'evento, che ha ricevuto il patrocinio del Dicastero della Santa Sede, della Città Metropolitana di Roma Capitale e della RAI, sarà scortato dalla Polizia Urbana dal Piazzale Giuseppe Garibaldi al Gianicolo sino a percorrere via della Conciliazione. Al messaggio di motorismo storico come connessione di culture di popoli nei secoli della "modernità", l'ASI intende anche portare il proprio contributo alla riduzione delle emissioni di CO₂ grazie all'impiego del *bio-fuel* che in questa particolare ed importante occasione, alimenterà le protagoniste di un "Secolo di Giubileo".

Presidente Automotoclub Storico Italiano

Alberto Scuro



UN SECOLO DI GIUBILEO

CON LE VETTURE STORICHE DELL'ASI

31 MAGGIO 2025

PARTENZA: 9:00

ARRIVO: 10:30

DA PIAZZA DEL GIANICOLO
A VIA DELLA CONCILIAZIONE /
PIAZZA SAN PIETRO



CON IL PATROCINIO DI



Città metropolitana
di Roma Capitale





IL GIUBILEO DELL'ASI

“1900-2000: un secolo di Giubileo con le vetture storiche dell'ASI” il 31 maggio



Papa Francesco apre la Porta Santa la Vigilia di Natale 2024.

Sabato 31 maggio, sia pure con la tristezza della perdita di Papa Francesco, si terrà l'evento “1900-2000: un secolo di Giubileo con le vetture storiche dell'ASI”. Un appuntamento che per la prima volta nella storia della nostra Federazione, vedrà 14 vetture (due coeve per ogni anno delle 7 edizioni giubilari) sfilare nel Centro Storico di Roma fino a Piazza San Pietro, preceduta dalla Fiat 1500 della Rai che “tornerà in servizio” con un operatore TV per riprendere la carovana ASI.

L'evento che ha ricevuto il patrocinio del Dicastero della Santa Sede il 16 gennaio scorso, di Città Metropolitana di Roma Capitale e della RAI, sarà scortata dalla Polizia Urbana dal Piazzale Giuseppe Garibaldi al Gianicolo sino a percorrere via della Conciliazione. Al messaggio

di motorismo storico come connessione di culture di popoli nei secoli della “modernità”, l'ASI intende anche portare il proprio contributo alla riduzione delle emissioni di CO₂ grazie all'impiego, in questa occasione, di bio-fuel. Le vetture partecipanti saranno infatti rifornite con il carburante Sustain Classic, testato a lungo dall'ASI, che riduce di parecchio le emissioni di CO₂ nell'atmosfera.

Sarà questo il momento clou di una serie di iniziative che coinvolgeranno anche 100 veicoli storici nella stessa giornata. I partecipanti, che si devono iscrivere attraverso un format pubblicato sulla nostra newsletter, convergeranno a Roma nel parcheggio a silos presso Città del Vaticano nella mattinata di sabato 31 maggio entro le 10,30. Alle ore 11 è previsto il passaggio attraverso la Por-

ta santa di San Pietro. Per i credenti è un atto carico di significato simbolico e religioso che consente, unito alle condizioni stabilite dalla Chiesa, di ottenere l'indulgenza plenaria, un'opportunità unica per il rinnovamento spirituale. L'indulgenza plenaria è un dono speciale della Chiesa, concesso durante l'Anno Santo, che permette di ottenere la remissione totale della pena temporale legata ai peccati già confessati e perdonati. Passare attraverso la Porta Santa è il gesto simbolico che rappresenta l'ingresso in una nuova vita di grazia, abbandonando il peccato e avvicinandosi alla misericordia divina.

Al termine della cerimonia i veicoli lasceranno il parcheggio per proseguire la giornata con un momento conviviale durante il pranzo.



IL VESPUCCI A NAPOLI

Incontra la Fiat 1500 della RAI

Due "Targhe Oro" si ritrovano insieme a Napoli dal 13 al 15 maggio.



Dal 13 al 15 prossimi due "Targhe Oro" ASI si incontreranno a Napoli in occasione dell'arrivo della nave scuola della Marina Militare Italiana "Vespucci" al Molo Bausan del Porto di Napoli, una delle tappe del Tour 2025 voluto dal Ministero della Difesa e del Made in Italy.

Ad andarle incontro sarà la Fiat 1500 del 1966 della Rai Radiotelevisione Italiana, la vettura che per anni ha seguito il Giro d'Italia nelle radiocronache dei commentatori, tra i quali la voce del ciclismo Adriano De Zan.

Quest'auto, che vanta la Targa Oro, è tra le uniche rimaste del patrimonio storico della RAI, e grazie ad un protocollo d'intesa con l'azienda di Viale Mazzini, è stata presa in custodia dall'ASI per la sua conservazione e valorizzazione con lo scopo di non disperdere la storia di sport che l'ha accompagnata ma anche di vero e proprio simbolo di spaccato sociale di un'Italia che si stava trasformando con il boom economico.

Il molo partenopeo con la presenza del Vespucci e della Fiat 1500, entrambi portatrici del riconoscimento d'eccellenza di conservazione dell'ASI, sarà al centro di

una cerimonia per sottolineare ancora una volta il valore culturale del patrimonio del motorismo storico. E, giovedì 15 maggio, con l'arrivo di tappa del Giro Ciclistico d'Italia, le suggestioni saranno ancora maggiori. Un vero e proprio inno al Made in Italy, con l'icona delle corse ciclistiche su strada ad

incontrare l'eccellenza della Marina Italiana. La Fiat 1500 ricorderà ai numerosi spettatori attesi all'evento, un momento di storia epica per la nostra nazione, quando la RAI portava nelle case degli italiani le notizie e gli avvenimenti più importanti. E il Giro d'Italia era ed è tuttora uno di questi.





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.



The Unipol logo consists of the word "Unipol" in a bold, blue, sans-serif font. Below the text are three horizontal bars: a green bar above a red bar, which is above a blue bar, all of which are slightly curved upwards at the ends.

IL CONTRIBUTO DEI BIO-CARBURANTI

Particolarmente interessante l'intervento della dottoressa Paola Giudicianni del CNR durante il convegno tenutosi alla Camera nel febbraio scorso.

di Roberto Valentini



La Lancia Flaminia GT con la quale proseguiranno i test con un long-run di 10.000 km.



L'intervento della dottoressa Paola Giudicianni del CNR durante il convegno tenutosi alla Camera dei Deputati a Roma il 19 febbraio scorso.



Paola Giudicianni spiega il ruolo dei biocombustibili nel prossimo futuro.

Uno degli interventi più interessanti del convegno organizzato dall'Automotoclub Storico Italiano il 19 febbraio scorso alla Camera, è stato quella della dottoressa Paola Giudicianni, ricercatrice del CNR, con esperienza anche nel settore privato (ENI e BMS). Le sue aree di competenza sono la conversione termochimica della biomassa e la diagnostica dei prodotti derivanti dai processi di conversione. Recentemente, la sua attività di ricerca si è estesa a diversi campi di applicazione del biochar e alla pirolisi di biomasse utilizzate per il fitorimedio di suoli contaminati da metalli pesanti. In questo contesto, è stata coinvolta in diversi progetti di ricerca in ambito nazionale e internazionale (RIZOBIOREM, CERESIS, ECOREMED).

L'intervento di Paola Giudicianni (CNR-STEMS) ha acceso un faro sul ruolo dei biocarburanti nel raggiungimento degli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e il 2050: "Oltre a facilitare la transizione



La Lancia Stratos con la quale sono stati effettuati i test in collaborazione con Quattroruote e Ruote classiche.

verso l'elettrificazione del settore dei trasporti e a supportare i segmenti del settore che non possono essere elettrificati - afferma la dottessa Giudicianni - il loro utilizzo contribuisce a mitigare l'elevata intensità di utilizzo delle materie prime critiche (Critical Raw Materials) nella gestione dei motori elettrici. Inoltre, nel prossimo futuro, e non solo, garantiranno quella pluralità tecnologica nel settore dei trasporti che rappresenta il punto nodale di un sistema produttivo in grado di rispondere con efficienza ai rapidi cambiamenti degli assetti socio-economici e geo-politici mondiali".

Come si può raggiungere un obiettivo sostenibile?

“È necessario supportare lo sviluppo di processi innovativi, nonché fornire una spinta alle economie di scala di tecnologie già dimostrate in via prototipale in ambiente operativo, in grado di utilizzare fonti lignocellulosiche da scarti di lavorazione o da colture dedicate su suoli marginali”.

Quali sono le difficoltà che si incontrano per mettere a regime la produzione dei bio-carburanti?

“Sono numerose le strategie che è possibile mettere in campo per smussare le criticità di questa tipologia di fonti, dovute alla variabilità della composizione, alla frammentazione spaziale e temporale della loro disponibilità e alla minore efficienza di

conversione: l'ottimizzazione di processi multi-feedstock, l'integrazione fra sistemi decentralizzati di produzione di intermedi e sistemi di raffinazione centralizzati, lo sviluppo di schemi di bio-raffineria multi-prodotto di tipo “zero-waste” che sappiano sfruttare gli effetti compensativi sulle emissioni di CO₂ grazie a processi capaci di produrre prodotti che abbiano al contempo un valore di mercato e fungano da mezzi di stoccaggio del carbonio (biochar)”.

In sintesi, la produzione di bio-carburanti può aiutare a raggiungere gli obiettivi climatici che si pone l'Unione Europea?

“I biocarburanti sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi climatici EU, possono rappresentare la transizione per i segmenti non elettrificabili. Offrono una riduzione dell'impatto sui CRM e generano un sistema produttivo flessibile”.

Come giudica l'iniziativa dell'ASI?

“L'iniziativa ASI, sebbene riguardi un settore di nicchia del panorama automobilistico, è oltremodo significativa in quanto i risultati positivi ottenuti dalla sperimentazione rappresentano un notevole slancio promozionale per l'utilizzo dei bio-carburanti in una più ampia fetta del settore che rimarrà in vita ancora per molto tempo e cioè quello delle auto di interesse storico con motore endotermico”.

ASSEMBLEA ASI A TORINO

Il 24 maggio al Politecnico

Si terrà sabato 24 maggio a Torino, presso l'Aula Magna del Politecnico l'assemblea annuale dell'Automotoclub Storico Italiano alla quale parteciperanno i rappresentanti dei Club federati. Per l'approvazione dei bilanci consuntivo 2024 e preventivo 2025.

Si tratta di un momento di confronto importante vista dei prossimi impegni e, soprattutto del 2026, anno nel quale l'ASI festeggia i suoi 60 anni. L'assemblea ASI è sempre molto partecipata, vista la grande passione che anima i Club che svolgono attività su tutto il territorio nazionale promuovendo la cultura del motorismo storico.



ASI CLASSIC MOTOR PRESS AWARD

Il 30 giugno la scadenza per l'invio dei lavori

Organizzato e promosso da ASI con il patrocinio della FNSI (Federazione Nazionale Stampa Italiana), USSI (Unione Stampa Sportiva Italiana), UIGA (Unione Italiana Giornalisti Automotive) e in collaborazione con il magazine La Manovella, ASI Classic Motor Press Award è il premio riservato ai giornalisti professionisti e pubblicisti iscritti all'Ordine, che potranno partecipare con un unico articolo o servizio originale, che non sia già stato premiato o abbia partecipato ad altri concorsi.

Quattro le categorie: carta stampata, TV, radio e podcast, web - che a insindacabile giudizio della giuria sarà valutato altamente significativo per la divulgazione della cultura del motorismo storico, come memoria dell'ingegno meccanico, del design e dello stile italiano, valori indiscutibili nell'epopea della mobilità e della connessione di mondi per lo scambio di conoscenze ma anche distintivo del concetto di made in Italy apprezzato nel mondo.

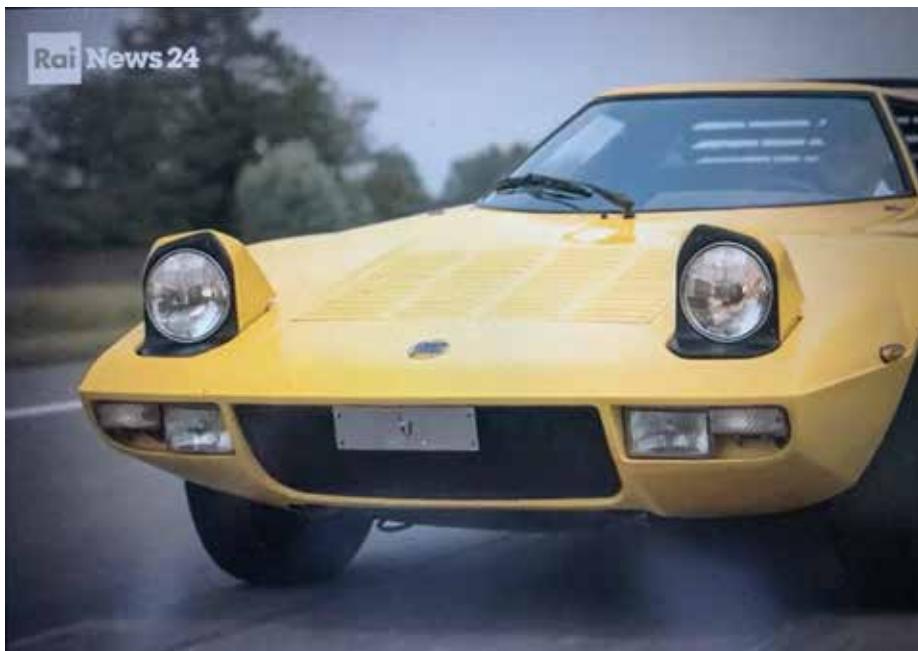
La giuria sarà composta dai presidenti del consiglio direttivo ASI, della Fédération Internationale Véhicules Anciens (FIVA), della FNSI, dell'USSI, della UIGA, del responsabile Comunicazione Corporate ASI e dal direttore responsabile della rivista La Manovella.

I lavori dovranno essere presentati entro il 30 giugno 2025. Regolamento sul seguente link: <https://www.asifed.it/wp-content/uploads/2024/09/Brochure-Premio-Giornalistico-ASI-2025.pdf>.



RAI NEWS MOTORI24

Ampio servizio sulle bio-benzine



Il 12 aprile scorso sul canale RAI News24, nell'ambito della rubrica Motori24, è andato in onda un ampio servizio sulle bio-benzine sperimentate dall'Automotoclub Storico Italiano, i cui risultati sono stati presentati alla Camera dei Deputati il 19 febbraio scorso. Il reportage, a cura della redazione di Motori24, ha fatto il punto sulla situazione sottolineando la ricerca nell'ambito del settore e i meriti dell'ASI che, attraverso ASI Green, ha iniziato da tempo a porsi in problema, cercando di coniugare la passione per il motorismo storico con le esigenze di sostenibilità oggi necessarie per poter continuare ad utilizzare e a mostrare una testimonianza di stile e tecnologia che ha condizionato il mondo a partire dal XX secolo.

Questo il link per guardare il servizio: www.rainews.it/rubriche/motori24/video/2025/04/Motori24-del-12042025-7612a8b0-060c-407d-be15-bfba-8404d5ee.html



SUSA 14-15 GIUGNO 2025

I° memorial ALBERTO TRIBOLLO



Autovetture ammesse: n. 25 auto ANTE 1953 - n. 25 auto ANTE 1976
 Per info: Segreteria VCCT 011 53 89 90 - Registro FIAT 011 45 42 450
 LAZZARO 335 5950820 - DURANDO 334 6048752

Con il Patrocinio della Città di Susa



PRO-SPINO
team

PROVINCIA
DI AREZZO

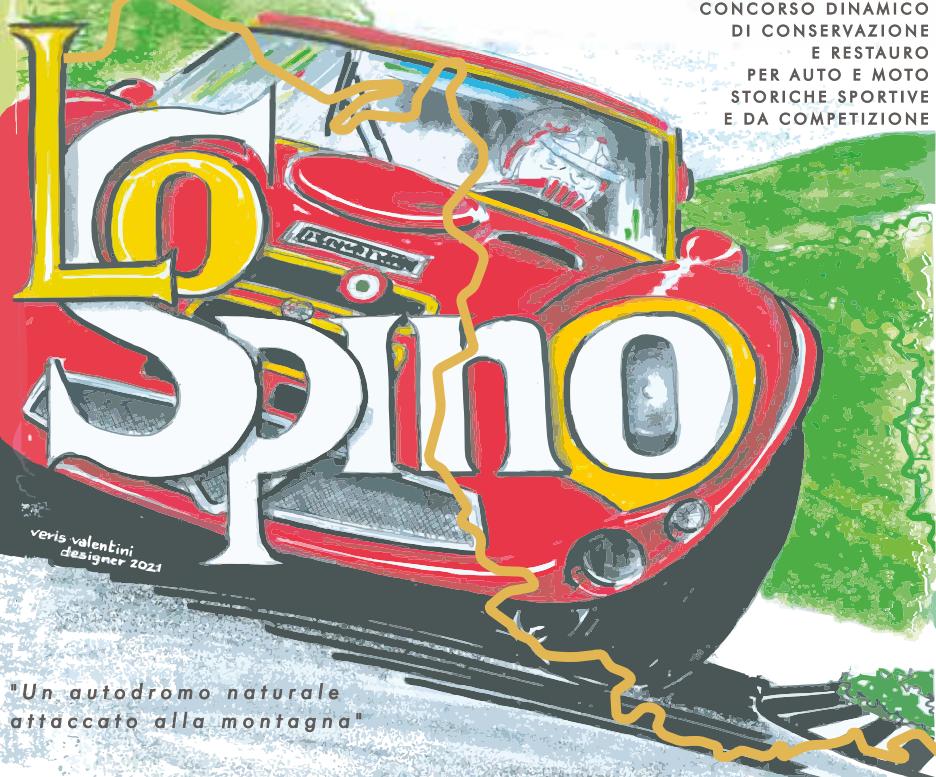
COMUNE DI
PIEVE S. STEFANO

COMUNE DI
CHIUSI DELLA VERN

Lo Spino

LEGGENDE IN SALITA

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



TRACCIATO RIEVOCATIVO DI 12+700 KM DELLA PRIMA EDIZIONE (1965) DELLA CRONOSCALATA
PIEVE SANTO STEFANO - PASSO DELLO SPINO
 info: prospinoteam@gmail.com - 392/0810271

27-28
SETTEMBRE
2025

**3° TROFEO
ADRIANO GRADI**



COPPA UGO BARONE



MAIN SPONSOR:

TRATOS

PA-RO
AUTORICAMBI

BANCA
CAMBIANO

A STRASBURGO per promuovere la cultura del motorismo storico

E scongiurare alcuni provvedimenti che renderebbero difficile la sua sopravvivenza.

di Roberto Valentini



L'intervento nella hall del Parlamento Europeo del tedesco Bernard Langhe, presidente del "Gruppo parlamentare europeo del Motorismo Storico". A destra, l'olandese Tiddo Bresters, presidente FIVA.



Il parlamentare europeo Antonio Decaro, che conosce bene le problematiche del settore, era presente all'evento. Presente anche la parlamentare europea Isabella Tovaglieri, qui insieme al consigliere ASI Giuseppe Dell'Aversano, sempre molto vicina all'ASI.



Martedì 1° aprile la hall del Parlamento Europeo di Strasburgo si è colorata con la rassegna tematica del motorismo storico. Una serie di pannelli ha descritto, nazione per nazione, l'importanza della cultura del motorismo in ciascun Paese. L'Italia ha giocato la sua immagine con la Fiat 500, un'icona di tecnologia e costume conosciuta in tutto il mondo.

Era importante in questa occasione far conoscere come l'automobile e la motocicletta siano state importanti nella vita dei cittadini europei per tutto il XX secolo, permettendo anche oggi la mobilità individuale e, di conseguenza, la possibilità di migliorare rapporti interpersonali tra i popoli. A Strasburgo si è festeggiato il venticinquesimo anniversario della costituzione del "Gruppo Parlamentare Europeo del Motorismo Storico" presieduto dal tedesco Bernard Langhe che, per sottolineare questo evento, ha organizzato l'esposizio-

ne. Durante il momento di incontro con i parlamentari, Paolo Tumminelli, professore presso l'università di Colonia e studioso della mobilità, ha fatto un resoconto su come il motorismo abbia in realtà unito l'Europa ancor prima che questa fosse effettivamente considerata un'unica grande nazione. Ha inoltre evidenziato il valore che hanno i veicoli storici come opere museali che vengono messe gratuitamente alla fruizione di tutta la popolazione quando vengono portate agli eventi ad essi dedicati. Tumminelli ha concluso il suo intervento sottolineando che, viste le implicazioni storico-culturali, è impensabile che nel 2035 tutto quanto questo possa finire a causa di decisioni politiche del Parlamento europeo.

È poi intervenuto il presidente della FIVA Tiddo Bresters, che ha evidenziato come questo fosse il primo evento in cui la FIVA veniva accolta all'interno del Parlamento

europeo, auspicando un confronto costruttivo con le istituzioni.

Tra i numerosi europarlamentari presenti, per l'Italia c'erano Antonio Decaro e Isabella Tovaglieri che hanno ascoltato interessati gli interventi. Entrambi conoscono bene la realtà italiana del motorismo storico attraverso l'Automotoclub Storico Italiano.

Alcune recenti proposte, come segnalato nell'editoriale dello scorso numero de La Manovella, porterebbero all'impossibilità di conservare testimonianze dello stile e della tecnologia dei veicoli. Se per quanto riguarda l'uso dei motori endotermici la soluzione delle bio-benzine è già una realtà che ASI Green sta sviluppando e testando, la regolamentazione sul fine vita dei veicoli comporterebbe l'impossibilità di conservarli e restaurarli in modo corretto.

Per questi motivi, ma non solo, la FIVA continuerà a sensibilizzare i parlamentari europei con nuove iniziative.



SAVE THE DATE

SESTA EDIZIONE

Economy

8 Maggio 2025 15.00-19.00

NAPOLI Tennis Club Napoli
Viale Anton Dohrn

GENDER GAMES

Perché la parità di genere
non è un gioco

eventi@economygroup.it



questa edizione sosterrà



EXPO' DI PRIMAVERA

La Fiat 600 protagonista a Torino

Si è conclusa con successo la seconda edizione di AMTS (Auto Moto Turin Show) a Lingotto Fiere di Torino che ha accolto oltre 27.000 visitatori. All'inaugurazione di venerdì 4 aprile sono intervenute le istituzioni regionali e comunali, rappresentate da Claudia Porchietto, Sottosegretario alla Presidenza della Regione Piemonte, e da Valentino Magazzù, Consigliere della Città di Torino. L'ASI ha allestito un ampio stand esponendo molte versioni della Fiat 600, la popolare utilitaria che ha permesso a molte famiglie italiane di avere un'automobile, in occasione del suo 70° compleanno. Molto ammirate le versioni fuoriserie Moretti e il furgone 600T, oltre alla Multipla Taxi. Accanto alla 600 un'altra icona del Made in Italy, la Innocenti Lambretta.

Nella foto, l'inaugurazione di AMTS Auto Moto Turin Show 2025 con, al centro, Claudia Porchietto (Sottosegretario alla Presidenza della Regione Piemonte), Alberto Scuro (Presidente ASI), Gabor Ganczer, (Amministratore Delegato di GL events Italia).



MOTO GARANZINI a MotòExhibition

L'ASI ha preso parte alla prima edizione di "MotòExhibition", nuova kermesse espositiva che si è tenuta a Modena Fiere il 29 e 30 marzo, allestando un'esposizione dedicata a un marchio quasi sconosciuto, quello che porta il nome del suo fondatore: Oreste Garanzini. Sono stati esposti rari esemplari come il sidecar del 1921 a marchio Veros e due 350 Sport del 1923 e 1924 con motore Jap. Domenica 30 marzo nello stand ASI, si è tenuto un talk di approfondimento sulla figura di Oreste Garanzini con la partecipazione della nipote Flavia. L'attività motociclistica di Garanzini si è sviluppata fino al 1931 per poi convertirsi al settore automobilistico. Oggi, quindi, le moto Garanzini sono davvero delle perle rare, preziose testimonianze di un saper fare italiano che ha fatto scuola.



Spider e cabriolet **A MONTICHIARI**



Dall'11 al 13 aprile la Fiera di Montichiari (BS) ha ospitato la quarta edizione di "Spider & Cabriolet", kermesse dedicata a questa tipologia di vetture. Nel corso dell'evento si sono sviluppate diverse tematiche, come "Brescia e l'auto. Costruttori e carrozziere", a cura dell'Historic Racing Club, oppure la retrospettiva su due splendide "scoperte" che nel 2025 compiono 70 anni, l'Alfa Romeo Giulietta Spider e la Lancia Aurelia B24, curata da ASI e presentata da Luca Marconetti de La Manovella.

I CLUB DEL NORD EST

alla Fiera di Vicenza



Da venerdì 28 a domenica 30 marzo nei padiglioni della Fiera di Vicenza è stato allestito ASI Village con la presenza dei Club del Nord est. L'Historic Club Schio, l'Historic Car Club Verona, il Circolo Veneto Automoto d'Epoca, il Veteran Car Club Legnago, lo Zagato Car Club, il Circolo Patavino, il Fiat 500 Club Italia, il Circolo Ruote Classiche Rodigino, il Veteran Car Club Padova, il Club Serenissima Storico, il Club Cingoli e Ruote per Conoscere la Storia. Nello stand ASI due straordinarie BMW per ricordare l'imperdibile appuntamento con ASI MotoShow 2025. Nell'occasione è stata presentata l'edizione 2025 de "La Leggenda di Bassano, appuntamento di ASI Circuito Tricolore, esempio di connubio tra collezionismo e turismo.

Oltre 1000 espositori **A GONZAGA**

È sempre un evento molto atteso, con quel suo fascino di mercatino unito alle esposizioni culturali, la Mostra-scambio organizzata dal CAMER alla Fiera Millenaria di Gonzaga, che ha visto la presenza di oltre 1000 espositori in un contesto che richiama i tradizionali mercatini dei ricambi.

A tagliare il nastro, venerdì 4 aprile sono stati Claudio Pasqualini (Presidente di Fiera Millenaria), Elisabetta Galeotti (Sindaco di Gonzaga), Carlo Bottani (Presidente della Provincia), Marco Carra (Consigliere Regionale), Lorenzo Capelli (VicePresidente Camera del Commercio), Gianfrancesco Spadoni (Presidente C.A.M.E.R Club), Maiko Rosati (VicePresidente C.A.M.E.R Club), Alberto Scuro (Presidente ASI) e Col. Vincenzo Di Stefano (Comandante Provinciale dei Carabinieri di Mantova).



ASCENSORI PER AUTO

garage a scomparsa



PRATO



SALERNO



TRENTO



TRENTO

Risolviamo il problema del parcheggio con i nostri impianti certificati per il trasporto auto con conducente a bordo. Ogni impianto è conforme alla direttiva 2006/42/CE, per una velocità massima di 0,15 m/sec ed una portata massima di 7.000 kg.

AJC offre un prodotto sicuro, personalizzabile per ogni esigenza con un servizio di installazione e manutenzione locale, grazie alla propria rete tecnica che copre tutto il territorio nazionale.

MONTACARICHI AUTOMATICI

trasporti merci e persone



TREVISO



PIAZZA ARMERINA



VERONA

I nostri montacarichi sono certificati per il trasporto di merci e persone. Sono conformi alla direttiva macchine 2006/42/CE per velocità massima di 0.15 m/sec laddove è richiesto soprattutto volume per movimentare merci con portata massima 7.000 kg, capienza massima 93 persone, superficie massima di utilizzo in cabina 28 mq ed alla direttiva ascensori EN 81.20/50 per velocità massima superiore a 0.15 m/sec e portata massima di 30.000 kg.

AJC ha progettato e costruito montacarichi per industria casearia, ingrosso e commercio, logistica e spedizioni, aziende vinicole.

CLUB OROBICO



RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ
17 MAGGIO 2025

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

GIRO DEI DUE LAGHI SILVAUTO DAY
14 SETTEMBRE 2025

RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

17 MAGGIO 2025
TERME DI TRECORE BALNEARIO

REGOLARITÀ / TURISMO UN EVENTO, DUE PROGRAMMI

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

col supporto di



www.silvauto.it



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

VETERAN SAN PELLEGRINO TEAM

CIRCUITO TRICOLORE

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

GAMBARDELLA
Odontoiatria

www.studiudentisticogambardella.it

ITALIANOPTIC

www.italianoptic.it

CANTUCCIO
Morrabella &
Serrato

www.mozzarelladiseriate.it

terme
di trescore

www.termeditrescore.it



Una delle novità della coreana Hyundai e la Inster, che si propone come auto ideale per la città.



La Inster sul Colle di Monginevro, metà del nostro test. La linea piuttosto squadrata della Hyundai Inster, una moderna compatta con motorizzazione elettrica. Piuttosto ricercati alcuni particolari della carrozzeria, in particolare nel posteriore.



HYUNDAI INSTER

equilibrio elettrico contenuti da grande

La nuova piccola della Casa coreana ha equipaggiamenti di classe superiore. Ideale in città, ha una grande autonomia anche sulle strade di montagna, dove l'abbiamo provata.

di Roberto Valentini

L'elettrico non deve più essere considerato un tabù da demonizzare a tutti i costi. Ci sono situazioni che coincidono con le esigenze di molti automobilisti e la nuova Hyundai Inster si presenta come una valida opzione per molti, vista la sua autonomia omologata di 370 km e dimensioni compatte, con una lunghezza inferiore ai 4 metri.

Eccezionale, per una vettura di queste dimensioni, la dotazione sia tecnica sia di accessori. Dal punto di vista tecnico ci sono tanti aiuti alla guida (Adas), compresa la frenata automatica di emergenza, grazie a uno radar. Un'altra caratteristica particolare della Inster è il consumo ridotto sulle strade extraurbane. Un test compiuto con ampio uso di strade di

montagna, dalla sede della redazione de La Manovella (alle porte di Torino) fino a Monginevro (1830 m. di altezza), con ritorno passando da Sestriere (2035), affrontando il tratto della celebre cronoscalata lunga 10,500 km con un dislivello di 750 metri. In tutto 220 km nei quali comunque abbiamo tenuto una media elevata con alcuni tratti autostradali percorsi a 130 km orari. Grazie alla possibilità di regolare in 4 posizioni il recupero di energia mediante due palette poste sul volante, siamo riusciti a compiere l'intero tracciato sfruttando solo il 51% della carica. Togliendoci un po' di pregiudizi, siamo pure riusciti a divertirci sfruttando le caratteristiche migliori della propulsione elettrica, come la prontez-

za dell'erogazione di potenza nei sorpassi e la tenuta di strada eccellente grazie alla distribuzione dei pesi tutta concentrata in basso. Il motore eroga una potenza di 85Kw (equivalenti a 115 CV).

Certo la Inster dà il meglio di sé in città, grazie alle sue dimensioni (è lunga 382 cm, larga 177 cm e alta 158 cm) e all'agilità. All'interno sorprende lo spazio per i passeggeri dei sedili posteriori, regolabili per aumentare la capacità del bagagliaio. Le finiture degli interni puntano alla praticità, con accostamenti di colore piacevoli.

Il costo della versione XClass (quella da noi provata) è sotto i 30.000 euro, ma base parte dai 24.900 euro.

Hyundai rende disponibile INSTER in due configurazioni diverse: la prima è dotata di una batteria da 42 kWh che alimenta un motore da 97 CV per un'autonomia media di 327 km (WLTP); la seconda è equipaggiata con batteria da 49 kWh e motore da 115 CV con un'autonomia media che arriva a 370 km, ma che diventano ben 518 km nel ciclo urbano (WLTP). La ricarica rapida DC è di serie e permette di caricare dal 10 all'80% in appena 30 minuti. INSTER prevede inoltre di serie anche il caricatore di bordo da 11 kW che ottimizza il tempo di ricarica anche sulle colonnine AC.

INSTER ha di serie un'ampia dotazione di sistemi di assistenza attiva alla guida (ADAS) chiamati Hyundai - Smart Sense; offre così una serie di funzionalità solitamente proprie dei veicoli di fascia ben superiore. La dotazione di serie include il Forward Collision-Avoidance Assistant 1.5; Lane Keeping Assist; Lane Following Assist; Leading Vehicle Departure Alert; Intelligent Speed Limit Assist; ICC & Driver Attention Warning; Rear Occupant Alert logic; High Beam Assist; Smart Cruise Control con funzione Stop&Go; Highway Driving Assist 1.5; Telecamera posteriore e sensori di parcheggio.



ALFA ROMEO

presenta il logo dedicato ai 115 anni di storia

Il 24 giugno Alfa Romeo compirà 115 anni, un traguardo memorabile che oggi il marchio globale festeggia con la presentazione ufficiale di un logo celebrativo, che rende omaggio a una storia straordinaria fatta di passione italiana, stile e competizioni sportive. Il nuovo logo viene così condiviso con i club ufficiali e con tutti gli appassionati nel mondo, affinché possa essere utilizzato in occasione di eventi, raduni, materiali dedicati e iniziative locali. È un gesto simbolico ma potente, che sottolinea il legame profondo e viscerale tra il marchio ed i suoi appassionati "Alfisti", in un rapporto che non conosce confini geografici né temporali, ma che vive di una passione comune e della condivisione dei valori fondanti del marchio. Per svelarlo al mondo, Alfa Romeo sceglie un momento speciale dell'anno perché proprio in questi giorni il marchio ed i suoi appassionati ricordano la storica vittoria alla Mille Miglia del 1930 con Tazio Nuvolari e l'esordio del Quadrifoglio alla Targa Florio del 1923.



AUTOMOBILI LAMBORGHINI

dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella



Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha ricevuto al Quirinale una delegazione di Automobili Lamborghini composta dal Chairman e CEO Stephan Winkelmann e alcuni membri del comitato direttivo. L'incontro ha rappresentato un momento di alto valore istituzionale per condividere i successi raggiunti dall'azienda, la sua capacità di rappresentare nel mondo l'eccellenza italiana e il ruolo che svolge come ambasciatrice del Made in Italy a livello globale. Nella foto il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella con Stephan Winkelmann.



X Te

ASSICURIAMO
LA TUA STORIA

Allianz



Allianz
Next



QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM

Garanzie prestate da Allianz Next S.p.A. ed intermediate in esclusiva dall'Agenzia Per Te S.r.l.

PREMI A PARTIRE DA 100€

- Guida libera per i maggiori di 25 anni
- Massimale R.C.A. 6.450.000,00 € persone / 1.300.000,00 € cose-animali
- Infortuni conducente 60.000,00 Euro IP 60.000,00 Euro morte
- Tutela legale
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- 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
- SCACCIA PENSIERI *urto animali selvatici*
- AUMENTO CAPITALE INFORTUNI CONDUCENTE
- 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

GFG PERALTA

come un boomerang
dal futuro

La Peralta S è una one-off futuristica firmata GFG Style, presentata al Pastejé Automotive Invitational 2025. Disegnata da Fabrizio Giugiaro per il collezionista Carlos Peralta, è ispirata alla leggendaria Maserati Boomerang del 1971. Interamente realizzata a mano in alluminio lucidato a specchio, fonde superfici vetrate e carrozzeria in un effetto monolitico unico. Sportiva a motore centrale e trazione posteriore, vanta un design avveniristico e una spettacolare apertura a cupola. Un tributo visionario al passato, con lo sguardo puntato al futuro.

**FIAT GRANDE PANDA**

è l'auto ufficiale
della Deejay Ten 2025



Fiat Grande Panda è l'Auto Ufficiale della Deejay Ten 2025, la corsa non competitiva che celebra sport, musica e condivisione. Dopo la prima tappa a Torino, la Grande Panda accompagnerà l'evento a Bari, Treviso e Milano. Grazie alle sue versioni ibrida ed elettrica, porta un messaggio di mobilità sostenibile e felicità quotidiana. Nel Deejay Village, il pubblico ha cantato "Felicità" di Al Bano e lasciato pensieri sul "muro della Felicità". Un connubio perfetto tra energia, allegria e innovazione.

BRIDGESTONE:
spaziale!

Bridgestone presenta la seconda generazione di pneumatici per rover lunari al 40° Space Symposium in Colorado. Progettati con raggi metallici flessibili, garantiscono resistenza e leggerezza in condizioni estreme. Sviluppati con la Japan Aerospace Exploration Agency, sono pensati per piccoli e medi rover. Il progetto fa parte del programma "AirFree" e punta a rivoluzionare la mobilità spaziale. Il pneumatico ha vinto il premio "Tire Concept of the Year" ai Tire Technology International Awards 2025.

**28º TROFEO SCARFIOTTI**

 Evento per auto d'epoca, a calendario ASI,
con prove di abilità (strumentazione libera),
tra le colline marchigiane nei luoghi di interesse
culturale, storico e paesaggistico



Lodovico Scarfiotti alla Mille Miglia vinta nel 1956, con la Fiat 1100 T

**07-08
GIUGNO
2025**

**MONTECASSIANO · TREIA
SAN SEVERINO
SERRAPETRONA
SARNANO · CALDAROLA**

**2° MEMORIAL
RITA MAGNANINI**

MANOVILLA D'ORO
2002-2005-2008-2009-2010
2011-2012-2013-2017-2019
MEDAGLIA D'ARGENTO 2024



ENCOMIO
2003-2023

PREMIO SPECIALE
2006-2015-2016-2018-2021



Comune di
Montecassiano



Comune di
Treia



Comune di
San Severino



Comune di
Serrapetrona



Comune di
Sarnano



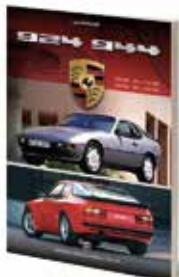
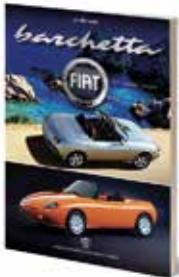
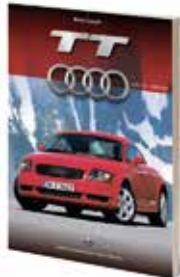
Comune di
Calderola



LE GUIDE ASI

€ 19 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 guida 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, brossura, immagini a colori, testi in italiano - **Codici 259 - 260 - 261 - 262**

LANCIA 1906-1976 INNOVAZIONE COMUNICAZIONE

€ 48

NOVITÀ

Roberto Carlorosi

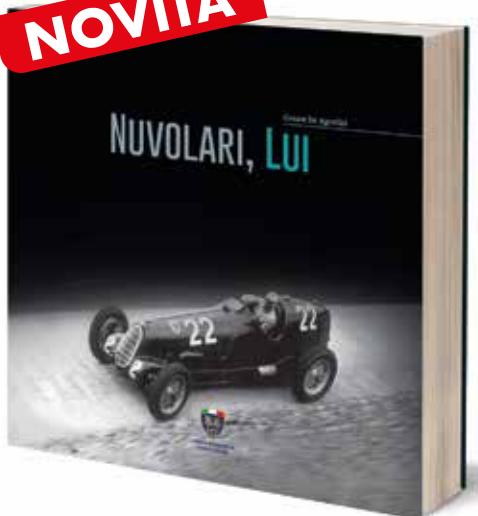
Questa pubblicazione non è, e non vuole essere, la storia della Lancia (autorevoli testi la raccontano già in maniera esaustiva), ma una narrazione che segue il collegamento tra le evoluzioni tracciate da Vincenzo Lancia e le scelte di marketing e comunicazione che tuttora caratterizzano il marchio. 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 sovraccoperta, centinaia di foto in b/n e a colori, testi in italiano e inglese - **Codice 258**

QUESTO MESE VI CONSIGLIAMO...



FIAT 500 - L'UTILITARIA DELLA LIBERTÀ

Matteo Comoglio e Enrico Bo

€ 40

Una nuova edizione rivista e ampliata che vuole essere una indispensabile guida per conoscere a fondo la storia e le caratteristiche della Fiat 500, oltre ad essere un buon supporto per il restauro. Si è cercato di racchiudere tutte le informazioni per avere un approccio alla vettura, filologicamente e storicamente corretto. Si parla di colori, di abbinamenti, di fornitori e di singoli componenti.

Tutte le informazioni sono basate su documenti ufficiali, cataloghi ricambi, manuali d'officina e complessivi di finizione della Fiat stessa, frutto di una minuziosa e lunga ricerca, fatta per pura passione della 500. Oltre a tutto questo vi è anche un intero capitolo dedicato al restauro con alcuni consigli sull'acquisto della vettura e su come affrontarlo. Questo libro vuole quindi essere un punto di riferimento per l'appassionato della bicilindrica, quasi una guida "definitiva", per destreggiarsi e avvicinarsi a questa piccola e iconica vettura.

Pag. 248 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e b/n
Testi in italiano e inglese- Codice 225

ASI BOOKSHOP - Catalogo completo

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

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



Pecco Bagnaia.

75 ANNI DI MOTOMONDIALE

DA MASETTI A BAGNAIA PASSANDO ATTRAVERSO LE MOTO DEI PILOTI ITALIANI,
E NON SOLO, CHE HANNO VINTO PRIMA IN 500 E POI IN MOTOGP,
CON QUALCHE DIVAGAZIONE ANCHE IN 250, 350 E MOTO2,
ESPOSTE AD AUTOMOTORETRÒ ALLE FIERE DI PARMA.

di Paolo Conti



Umberto Masetti.

Monza 10 settembre 1950, Umberto Masetti in sella alla Gilera vince il Campionato del mondo della classe 500. È la prima volta che un pilota italiano si aggiudica il successo assoluto nella classe più importante del Motomondiale. Da allora è un lungo susseguirsi di piloti e di moto italiane al vertice di quella che nel passare degli anni è diventata la MotoGP, attraverso le gesta di Libero Liberati, Giacomo Agostini, Marco Lucchinelli, Franco Uncini, Valentino Rossi sino ad arrivare alla... Ducati. È un "percorso" di vittorie che è stato cele-

brato con una mostra in occasione dell'ultima edizione di Automotoretrò alle Fiere di Parma, che ha ricordato anche i piloti e le moto italiane capaci di lasciare un segno tangibile nelle altre classi, a testimonianza di una eccellenza agonistica e tecnica di primo piano. Ovviamente quelle esposte e che illustrano queste pagine, sono solo alcune delle moto che in 75 anni hanno esaltato l'ingegno e la bravura delle nostre Aziende, pur non avendo mai vinto il mondiale come la Benelli 500 o la Cagiva 500. E non mancano quelle straniere, vedi Norton Manx per ricordare la più significativa, che pur non avendo vinto con i nostri

piloti sono state le rivali delle nostre moto e le protagoniste del loro periodo. Si passa al presente e al futuro della MotoGP con la Yamaha M1 di Valentino Rossi e la Honda RCV di Scott Redding e della Moto2 con la Honda ex Team Gresini. Ma a chiudere il cerchio non potevano che essere la Ducati e Pecco Bagnaia, anche se la moto esposta non è quella che nel 2023 ha portato il pilota torinese a vincere il suo terzo titolo iridato bensì il modello che ha consentito a Loris Capirossi di scrivere per la prima volta il nome della Casa bolognese nell'albo d'oro della MotoGP.

GILERA 500 (1956-1964)

Con sei titoli iridati dal 1950 al 1957 la 4 cilindri della Casa di Arcore è stata la protagonista assoluta della classe regina nella prima fase del motomondiale. Il primo alloro lo conquista con Umberto Masetti, che concede il bis nel 1952. Nei tre anni successivi la porta al successo l'inglese Geoffrey Duke, con l'ultimo successo nel 1957 con l'italiano Libero Liberati. Tutto questo senza tenere conto dei risultati del motore a quattro cilindri progettato dalla O.P.R.A. (Officine Romane di Precisione Autoveicoli) nel 1926, del nuovo progetto della C.N.A. del 1933 chiamato Rondine, che nel 1937 viene rilevato dalla Gilera. Limitandoci alla sola storia Gilera, nel

corso degli anni la moto subisce continui affinamenti sia nell'aerodinamica che nella tecnica, ben illustrati dai due esemplari esposti. Resta però sempre fedele al progetto originale, del motore a quattro cilindri in linea con la potenza massima che dai circa 52 CV a 9.000 g/m del 1950 arriva

ai 70 CV a 10.500 g/m del 1957. A fine stagione 1957 la Gilera, con patto congiunto con Moto Guzzi e Mondial, decide di ritirarsi dalle gare di velocità, giustificando questa scelta con la manifesta superiorità rispetto agli avversari, gli alti rischi per i piloti e l'introduzione da parte della FIM di nuovi regolamenti tecnici che le penalizzerebbe. Tutto questo, però non impedisce un ritorno in pista a partire dal 1963 attraverso la scuderia Duke con i piloti Derek Minter e John Hartle. Le moto sono le stesse di sei anni prima, con la sola modifica della carenatura che, da regolamento, lascia scoperta la ruota anteriore. La mancanza di sviluppo della moto e soprattutto dei ricambi indispensabili mette fine alla Scuderia, in cui ha corso anche Phil Read. Ma non è ancora finita, nel 1964 ci prova il pilota argentino Benedicto Caldarella, che dopo i successi nella stagione argentina con la Gilera 4 cilindri sul finire dell'anno precedente, ottiene una moto. In molte occasioni le prestazioni del binomio Caldarella-Gilera sono di vertice, ma la mancanza d'affidabilità dovuta all'usura dei componenti, impedisce di concretizzarle in vittorie. Gli ultimi sprazzi sono nel 1966 con la sola novità tecnica dell'impiego del cambio a 7 rapporti. Le moto sono affidate a Minter, a Frank Perris e a Remo Venturi, che con il secondo posto nel campionato italiano della classe 500 mette la parola fine alla storia di una delle moto da corsa più longeva e vincente di sempre.

MV AGUSTA 500 4 CILINDRI (1955)

È alla guida di un esemplare simile a questo, che nel GP d'Italia a Monza nel 1955 Umberto Masetti diventa il primo pilota italiano a vincere un GP iridato nella classe 500 con la MV Agusta. La moto, progettata dall'ingegner Piero Remor che ha lasciato le cure della Gilera all'ingegner Sandro Colombo, debutta nel mondiale nel 1950 con Ar-ciso Artesiani, ma per ottenere i primi successi deve aspettare il 1952 con l'inglese Leslie Graham, secondo nel mondiale dietro a Masetti, e il 1954 con l'inglese Dickie Dale. Ed è ancora grazie ad un pilota inglese, John Surtees, già conosciuto come il "figlio del vento" per la sua bravura, che nel 1956 la MV Agusta vince il primo iride nella classe 500. Il risultato è agevolato dalla squalifica inflitta a Duke e altri piloti in seguito allo sciopero sostenuto ad Assen in Olanda per ottenere l'aumento dei premi di partenza (all'epoca non esistevano gli sponsor), ma è confortato dalle prestazioni della moto. La potenza massima è andata progressivamente crescendo passando dai circa 50 CV a 9.000 g/m degli esordi ai 70 CV a 11.000 g/m della moto di Surtees.

Dopo l'epopea di Surtees, che nel 1958-'59-'60 vince sia il titolo della 500 che quello della 350, e il suo passaggio all'automobilismo, soprattutto nella 500 la MV Agusta non conosce rivali, anche se dal 1961 la Casa si ritira ufficialmente dalle corse, ma lascia le moto ai piloti, che corrono con il marchio "Privat". Nel 1961 si registra ancora una doppietta 350-500 con il rhodesiano Gary Hocking, mentre nei 4 anni successivi arriva solo il titolo della mezzo litro con il superlativo Mike Hailwood. Intanto all'orizzonte inizia a splendere la stella di Giacomo Agostini, che all'esordio con la MV Agusta nel 1965 deve accontentarsi di due piazze d'onore dietro a Mike "the Bike" in 500 e a Jim Redman con la Honda in 350. Assieme ai successi crescono anche le prestazioni, con la potenza massima che arriva al valore di 75 CV a 11.200 g/m conservando sempre la distribuzione bialbero e il cambio a 6 rapporti.

MOTO GUZZI 350 BIALBERO (1956)

È l'albo d'oro della Moto Guzzi 350 monocilindrica caratterizzata dalla distribuzione a doppio albero a camme in testa, da cui deriva il nome, a raccontarci il significato di questo modello, campione del mondo ininterrottamente dal 1953 al 1957. I primi due titoli li conquista l'inglese Fergus Anderson, i successivi due il suo connazionale Bill Lomas e l'ultimo l'australiano Keith Campbell. Inizialmente il motore scaturisce da una maggiorazione di quello della "Gambalungino" 250, portandolo progressivamente alla cilindrata di 317, 345 e infine 349 cm³, ma lasciando la distribuzione monoalbero. Nonostante i primi due posti nel mondiale con Anderson e Enrico Lorenzetti, nel 1954 viene progettato un nuovo motore. È sempre un monocilindrico orizzontale con cambio a 5 marce, ma con la distribuzione bialbero e la potenza massima di 35 CV a 7.800 g/m. La moto è estremamente filante e, con il peso di soli 120 kg, è in grado di superare i 220 Km/h. Sull'ultima versione del 1957, capace di battere le ambizioni delle 4 cilindri Gilera e MV Agusta, la potenza massima raggiunge il valore di 38 CV a 8.000 g/m.



MV AGUSTA 500 3 CILINDRI (1970)

Nel 1966 alla fine del vittorioso GP del Belgio sulla pista di Spa-Francorchamps la MV Agusta 500 quattro cilindri conclude la sua carriera agonistica per lasciare spazio ad una nuova versione della mezzo litro, la 3 cilindri, che nella versione con cilindrata di 350 aveva fatto il suo esordio l'anno prima in Germania al Nürburgring. Rispetto alle quattro cilindri le nuove moto sono molto più snelle e filanti. Impressione confermata dalla bilancia, con oltre 20 kg di meno. Il motore oltre che nel frazionamento differisce anche per l'impiego della distribuzione a 4 valvole per cilindro e il cambio è a 6 rapporti. A crescere sono anche le prestazioni, con la potenza massima che arriva a 80 CV a 13.000 g/m sulla 500 e a 60 CV a 13.500 g/m sulla 350, con velocità massima rispettivamente di 280 e 265 km/h. Le tre cilindri sono state impiegate sino al 1971 nella 350 e sino all'anno successivo nella 500. Queste sono state anche le moto con cui Giacomo Agostini ha ottenuto i maggiori successi: 7 titoli iridati nella 500 dal 1966 al 1972 e 4 nella 350.

**KAWASAKI 500 H1R (1971)**

Nel settembre del 1968 la Kawasaki presenta la H1 Mach III, la 500 stradale a tre cilindri due tempi con ammissione controllata dal pistone dalle prestazioni di primissimo piano, che già nel 1969 le consentono di trovare ampio credito nelle competizioni riservate a quelle che nei paesi anglosassoni chiamano Production Sports. L'ottima prova fornita in Francia alla 24 Ore di Le Mans, dove fino alla nona ora di gara le Kawasaki sono un giro avanti la Honda CB 750, anche se alla fine si devono accontentare del secondo, terzo e quarto posto, o il successo ottenuto alla 6 Ore di Zandvoort in Olanda. Sulla scorta di questi e altri risultati diventa evidente che, con una opportuna preparazione la moto potrebbe ben figurare anche nel Motomondiale, diventando una valida alternativa per i piloti privati. Per la moto di serie la potenza massima dichiarata è di 60 CV a 8.000 g/m e la velocità massima è di 190 km/h, ma ad entusiasmare sono le doti di accelerazione da 0 a 100 km in 4 secondi e 13 secondi per arrivare ai 160 km/h. All'inizio del 1970 è pronta la versione destinata anche al Motomondiale. Il motore mantiene lo stesso schema, così come il cambio a 5 rapporti, ma la frizione in bagno d'olio viene sostituita con quella a secco. Cresce la potenza massima che arriva a 72 CV a 9.000 g/m. Il telaio resta in tubi a doppia culla ma con diversa geometria. Nel 1971 la H1R vince il GP di Spagna e conclude al quarto posto nel mondiale 500 con l'inglese Dave Simmonds, già campione del mondo nel 1969 con la Kawasaki nella classe 125. L'esemplare in foto è quello appartenuto al pilota e poi costruttore francese Erick Offenstadt.

**AERMACCHI ALA ORO 350 (1967)**

La validità tecnica dei modelli stradali della Aermacchi per una loro trasformazione agonistica emerge già alla fine degli anni '50 con la realizzazione della Ala d'Oro 175 partendo dalla base della Chimera 175, la prima 4 tempi a cilindro orizzontale con raffreddamento a aria e distribuzione a aste e bilancieri. La svolta che porterà le moto varesine ad essere tra le più diffuse nelle corse in salita e in circuito prima nella classe 250 e poi anche 350 è legata all'incremento di cilindrata che dal 1960 caratterizza le varie "Ali", denominazione dei vari modelli che rendeva omaggio alle origini aeronautiche dell'Azienda. La trasformazione viene realizzata direttamente in fabbrica e le moto figurano a listino. La quarto di litro viene realizzata in due versioni, la 250 DS con impianto d'illuminazione, che viene prodotta dal 1960 al 1967 e la 250 S disponibile dal 1961 al 1973. Rispetto alla "Ala verde", il modello più sportivo con potenza massima di 16 CV a 6.500 g/m, inizialmente la potenza massima dell'Ala Oro è di 22 CV a 8.000 g/m, dato che cresce a 26 CV a 9.000 g/m nel 1961. Nel 1963 la potenza viene incrementata a 29 CV a 9.800, le moto possono essere fornite con il cambio a 4 o a 5 rapporti e hanno la frizione a secco. A partire dal 1963 è disponibile anche una 350 ottenuta incrementando l'alesaggio, mentre dall'anno successivo viene costruito un nuovo motore 350 con potenza massima di 33 CV a 8.000 g/m. Negli anni 60 sono molti i piloti che con una sola moto corrono in 250 e 350 grazie alla possibilità di sostituire testa e cilindro in funzione della cilindrata.



BENELLI 500 (1972)

La storia della Benelli nella mezzo litro è legata a due modelli ben distinti, che hanno in comune il frazionamento a quattro cilindri della cilindrata. Dopo una prima esperienza con una 350 maggiorata che Pasolini porta al successo nella sua gara d'esordio con la Casa pesarese, viene realizzata una "vera" 500 con cilindrata piena, distribuzione a 4 valvole per cilindro, potenza dichiarata di 75 CV a 12.800 g/m e cambio a 7 rapporti. La moto con Pasolini e in qualche occasione gli inglesi Phil Read e Mike Hailwood, ha qualche buono sprazzo, ma spesso è costretta al ritiro per problemi ai freni, gli stessi della 350 insufficienti per la maggior potenza della 500, o cadute per il tentativo dei suoi piloti di tenere il passo della più performante MV Agusta. Nel 1969 per opera dell'ingegner Piero Prampolini e ispirandosi ad alcune soluzioni mediate dalla Honda 6 cilindri da GP, fornita alla Benelli da un ricco corridore privato tedesco che l'aveva ottenuta in un modo mai chiarito, iniziano gli studi e la realizzazione di una nuova 500. Per questa moto viene dichiarata la potenza massima di 100 CV a 13.500 g/m, con la linea rossa sul contagiri a 16.000. La distribuzione è a 4 valvole per cilindro e il cambio, come da limite regolamentare, è a 6 rapporti. Il peso è di circa 145 kg e la velocità max superiore ai 265 km/h. Nelle poche uscite fatte la moto si dimostra competitiva, ma non molto affidabile. Nel 1971 viene deciso che per continuare a cor-

rere la moto deve essere affidata a un top rider. Dopo il rifiuto di Agostini, tentativo d'ingaggio che porta Pasolini a lasciare la Benelli e tornare alla Aermacchi, e la rinuncia di Mike Hailwood, la moto resta ferma. Una situazione analoga si ripete nel 1972, quando per correre l'anno successivo, oltre a Agostini viene contattato anche Jarno Saarinen. Anche questa volta la risposta è negativa, ma Saarinen, neo campione del mondo con la 250 Yamaha davanti a Pasolini con l'Aermacchi, fa un'uscita estemporanea con le Benelli 350 e 500 in una gara sul circuito di Villa Fastiggi a Pesaro, dove vince entrambe le classi, con Agostini con la MV Agusta secondo nella 500 e ritirato nella 350. Nel 1973 in seguito all'incidente che a Monza costò la vita a Pasolini e Saarinen la Benelli decise di sospendere definitivamente l'attività agonistica.

**HARLEY DAVIDSON-AERMACCHI 250 RA (1976)**

Con le versioni a 4 tempi l'Aermacchi ottiene moltissimi successi, ma in gare nazionali o in corse di minor rilevanza. Per essere competitivi a livello mondiale è indispensabile convertirsi al motore a due tempi. Nel 1971 con il ritorno anche di Renzo Pasolini avviene il debutto della 250 a 2 tempi raffreddata ad aria. Nel '73, quando l'Azienda è stata acquistata dall'americana AMF debutta proprio a Monza, dove si verifica il terribile incidente che coinvolge Pasolini e Jarno Saarinen, la versione con il raffreddamento a liquido. Il lavoro svolto da Pasolini e dal reparto corse però è più che positivo e la sua "eredità" agonistica viene raccolta da Walter Villa, che si aggiudica il titolo iridato della quarto di litro per tre anni di fila dal 1974 al 1976. Sono campionati senza storia, tanto è evidente la superiorità del binomio tutto italiano, anche se le moto sono marcate Harley-Davidson. La bontà della moto viene confermata dalla vendita fino al 1980, quando lo stabilimento è già stato venduto alla Cagiva, di quasi 200 esemplari ai piloti privati di tutto il mondo.

SUZUKI 500 RG MK V 500 (1980)

Dopo aver sfiorato il titolo, ideale, di miglior privato nella 500 nel 1979, Franco Uncini ci riprova nel 1980. E centra il traguardo con il quarto posto finale preceduto dai tre piloti factory Kenny Roberts e Marco Lucchinelli. Le armi a disposizione sono due delle 6 Suzuki RG MK V arrivate in Italia. Le altre sono per il campione italiano Carlo Perugini, anche lui due, e una ciascuno per Becheroni e Faccioli. Rispetto al modello precedente non si può parlare di grandi differenze, ma di costanti aggiornamenti. È una storia che si ripete ormai dal 1976, quando la Suzuki inizia a vendere ai piloti privati la sua 500. Questa volta il principale intervento riguarda un rinforzo sotto il forcellone e tra gli steli della forcella. I dati ufficiali dichiarano una potenza massima di 110 CV a 11.000 g/m con il valore di coppia massima di 7,2 kgm a 10.750 g/m. Su una moto da corsa progettata per i massimi traguardi è un dato di scarsa rilevanza, ma comunque significativo per capire sotto a quale regime è meglio non andare se si vuole avere il motore sempre ben in tiro. Il telaio è un doppia culla in tubi con sospensione posteriore a forcellone oscillante che agisce su una coppia di ammortizzatori. Il peso a secco è di 143 kg e il serbatoio ha la capacità di 31,5 litri. E sempre a titolo di curiosità nel 1980 la moto in Italia costava 13.770.000 lire, a cui si dovevano aggiungere circa altri 3 milioni di lire di ricambi per affrontare la stagione.



YAMAHA TZ 700 (1974)

Nel 1974 Giacomo Agostini, che alla fine dell'anno precedente ha lasciato la MV Agusta per passare alla Yamaha, ottiene alla 200 Miglia di Daytona uno dei suoi successi più clamorosi e sorprendenti della sua impareggiabile carriera. Per lui si può dire che è praticamente al debutto su una moto a 2 tempi, in una pista non certo familiare e, soprattutto contro avversari di grande esperienza in questo tipo di gare e con un tipo di moto che gli sono praticamente sconosciute. Ovviamenete il merito di questa grande vittoria, va anche alla nuova Yamaha TZ 700, una moto non certo esclusiva per il solo Agostini, visto che sono ben 7 quelle che troviamo tra le prime dieci classifica finale. Infatti la 700 viene prodotta ed è disponibile anche per i piloti privati. Il motore a 2 tempi a quattro cilindri in linea può essere visto come un accoppiamento di 2 motori 350, almeno per quanto riguarda le misure di alesaggio e corsa. I cilindri sono a blocchi di due e l'ammissione è lamellare per rendere più fluida l'erogazione, soluzione quest'ultima non presente sulla 350. La potenza massima è dichiarata di 115 CV a 10.000 g/m. La frizione è multidisco a secco e il cambio ha 6 rapporti. Il telaio è a doppia culla con la parte superiore studiata per abbassare il serbatoio. I freni sono a disco, con i 2 anteriori e il posteriore da 298 mm. Con questa moto sempre nel 1974 Agostini vince anche la 200 Miglia di Imola.



APRILIA 250 RSV (1996)

All'Aprilia bastano meno di 10 anni per passare dal debutto nella classe 250 fino a diventare la protagonista incontrastata della categoria. L'esordio avviene nel 1985 con la presentazione ufficiale sulla pista di Misano Adriatico della AF1 affidata a Loris Reggiani. Nel 1994 con Max Biaggi, che nel corso della stagione si aggiudica 5 gran premi, e uno lo vince il suo compagno di squadra Jean Philippe Ruggia, arriva il primo titolo piloti. È solo l'inizio di una supremazia impressionante. L'anno dopo nuovo titolo e ben 8 successi parziali. Sembra un numero sorprendente, che però viene ulteriormente migliorato da Biaggi nel 1996, quando centra il tris iridato e si aggiudica 9 GP nel corso della stagione. I successi del pilota romano sono legati anche all'evoluzione tecnica della moto. Dalla prima con il motore Rotax bicilindrico in tandem, nel 1988 si passa ad un motore bicilindrico a V realizzato dalla Rotax su specifiche Aprilia. Cambia anche la sigla, che diventa AF/IV. Nello stesso anno avviene il debutto anche nei GP della 125. Dopo un paio di stagioni un po' in sordina nel 1991 si registra un autentico rilancio. La moto viene profondamente rivista nella parte termica, nel raffreddamento, nell'accensione e nell'alimentazione. La potenza massima arriva a 84 CV a 12.500 g/m. Anche il telaio è oggetto di importanti interventi con ampio uso della fibra di carbonio. Cambia anche la sigla, che diventa RSV. Loris Reggiani e Pierfrancesco Chili, i due piloti ufficiali ottengono un successo ciascuno e Biaggi vince il campionato europeo. La moto si affina anche nel 1992, anno del primo titolo nella 125 con Alessandro Gramigni, e arrivano 6 successi con ben tre triplette di primo, secondo e ter-

zo di Reggiani, Chili e Biaggi, i tre piloti ufficiali. Nel 1993 Reggiani e Ruggia ottengono un successo a testa, ma è dall'anno successivo, come abbiamo visto, che con il ritorno in squadra di Biaggi e la potenza che cresce fino a 92 CV a 12.500 g/m, che l'Aprilia 250 diventa imbattibile.



GILERA 250 RSA (2008)

Anche nel 2008, come ormai avviene da alcuni anni, il gruppo Piaggio, di cui fanno parte l'Aprilia e la Gilera, accanto alla squadra ufficiale Aprilia schiera nel mondiale una squadra ufficiale con le stesse moto ma marcate Gilera. Come nel 2007 con i colori Gilera corrono l'esperto Roberto Locatelli, già campione del mondo 125 nel 2000 e Marco Simoncelli, uno dei più promettenti piloti della nuova generazione. Locatelli dispone della nuova Aprilia RSA messa a punto nella galoppata trionfale di Jorge Lorenzo l'anno prima, mentre Simoncelli inizia con la RSW 250 LE, la moto ufficiale d'inizio stagione dell'anno precedente, ma con la clausola di ricevere anche lui la versione più performante in relazione ai risultati. Situazione che puntualmente si verifica, anche se tra le due moto le principali differenze non sono nelle prestazioni assolute, quanto nella migliorata tenuta in curva e nella maggior maneggevolezza nei cambi di direzione repentini. Il motore è a 2 tempi bicilindrico a V di 90° con ammissione a disco rotante eroga la potenza massima di oltre 100 CV a 13.500 g/m. Il cambio è a 6 rapporti e il peso è di 100 kg. Il serbatoio ha la capacità massima, imposta da regolamento di 22,5 litri. Con il successo in 6 GP e del titolo iridato, Simoncelli conferma la superiorità della moto e la sua bravura.

**YAMAHA M1 (2007)**

Per la stagione 2007 la MotoGP si prepara a quello che, per il momento, è il cambiamento più rilevante da quando è stata istituita nel 2002. Il limite di cilindrata massima viene fissato a 800 cm³, inoltre sono ammessi solo i motori a 4 tempi, abrogando la regola che ne consentiva ancora l'utilizzo, anche se nessuno la sfruttava più. È una premessa importante, visto che costringe tutti i costruttori a dover cambiare moto. La Yamaha, che con Valentino Rossi ha vinto le edizioni del 2004 e 2005 e ha sfiorato il titolo nel 2006, per adeguarsi al nuovo regolamento resta fedele allo schema seguito fin dall'esordio nella MotoGP. Il motore resta una 4 cilindri in linea raffreddato a liquido con iniezione elettronica CDI, la potenza massima che supera i 200 CV e il cambio estraibile con possibilità di varie scelte dei rapporti. Anche il telaio mantiene la struttura Deltabox a doppia trave in alluminio con la possibilità di variare la geometria dell'angolo di sterzo, l'interasse e l'altezza. La forcella è della Ohlins e la sospensione posteriore è a forcellone oscillante in lega leggera con ammortizzatore sempre Ohlins. Le ruote hanno cerchi da 16,5" con doppio freno a doppio disco in carbonio anteriore e a disco singolo in acciaio posteriore. Il peso a secco è di 148 kg e la velocità massima supera i 320 km/h. Nel corso della stagione è stato provato anche un motore a valvole pneumatiche, ma questa soluzione non ha avuto continuità per problemi d'affidabilità. La moto esposta è quella usata da Valentino Rossi nel vittorioso GP d'Olanda a Assen, il terzo dei suoi quattro successi stagionali, che insieme con gli altri piazzamenti gli sono valsi il terzo posto nella classifica finale preceduto da Casey Stoner con la Ducati e da Daniel Pedrosa con la Honda.

**DUCATI DESMO16 GP3 (2003)**

La Ducati fa il suo esordio nella MotoGP nel 2003 con una moto, la GP03 che, nonostante gli inevitabili difetti di gioventù, si dimostra già molto competitiva. Nella prima gara in Giappone a Suzuka Loris Capirossi va a podio e Troy Bayliss conclude quinto. Per il progetto dell'ingegner Filippo Preziosi, che per il motore si è avvalso anche della collaborazione della Piero Ferrari's High Performance Engineering, è l'indicazione che le scelte fatte sono positive. Per l'ingresso nella più alta espressione agonistica e tecnica del motociclismo, alla Ducati decidono di rimanere fedeli a quelle soluzioni, che ormai sono diventate sinonimo stesso di Ducati. Sono la distribuzione desmodromica e il telaio a traliccio in tubi. Il motore è un V 4 con angolo di 90° da 989 cm³ a scoppi regolari (ricordiamo che dal 2002 al 2007 il limite massimo è di 990 cm³). La potenza massima è di circa 200 CV a 16.000 g/m e con il peso attorno ai 145 kg la velocità è superiore ai 320 km/h. Anche se la moto si rivela piuttosto impegnativa da guidare sia per la grande potenza, stimata superiore a quella dichiarata, sia per la mancanza di rigidità del telaio, e accusa qualche problema d'affidabilità, va 8 volte a podio e, soprattutto, vince sulla pista di Barcellona il GP di Catalogna con Capirossi, che conclude il campionato al quarto posto. Per la Ducati c'è anche la soddisfazione del secondo posto nella speciale classifica costruttori. Questo è l'inizio per arrivare ai titoli di Casey Stoner e Pecco Bagnaia.



ASI MOTO SHOW 2025

ediz 22^a
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



PROVINCIA
DI PARMA



**GILERA 500****SATURNO****COMPETIZIONE (1946)**

Progettata prima della seconda guerra mondiale fa il suo esordio in corsa nel 1940. Dal 1946 e sino alla definitiva messa a punto della 4 cilindri è questa monocilindrica con distribuzione ad aste e bilancieri a tenere alto il nome Gilera. È con un modello simile che inizia a correre anche Umberto Masetti. Nel corso degli anni la moto subisce costanti affinamenti nel motore e nel telaio, con quest'ultimo che dalla struttura a culla chiusa come su questo esemplare, passa al culla aperta con il motore in funzione portante. Le versioni successive si chiamano sempre tutte Competizione, ma sono conosciute con il nome di Sanremo, denominazione legata ai 5 successi consecutivi nell'omonimo Gran Premio sul circuito di Ospedaletti, e infine Piuma per l'opera di alleggerimento. Nel corso degli anni la potenza massima è passata dagli iniziali 28 ai 38 CV degli ultimi esemplari, con un incremento sensibile anche delle prestazioni e la velocità massima che supera i 190 km/h.

NORTON MANX M 30

(1954)

La monocilindrica inglese è stata senza alcuna ombra di dubbio la miglior mezzo litro a disposizione dei piloti privati dall'inizio del Motomondiale sino alla soglia degli anni Settanta. Ma non solo: nel 1950 Duke è stato battuto dalla 4 cilindri Gilera di Masetti per un solo punto, mentre nel 1951 i ruoli si sono invertiti, con il classico Davide che ha ragione su Golia. A partire dal 1950 viene impiegato il nuovo telaio "featherbed" (letto di piume) che in seguito diventerà comune anche su tutte le altre moto. Un ruolo importante l'ha avuto anche la versione 350, siglata M 40, che differisce solo per cilindrata e prestazioni. È stata campione del mondo nel 1951 e '52, sempre con Duke, e molto spesso sul podio negli anni successivi. Nel 1954, ultimo anno d'impegno diretto nelle corse, i motori ufficiali arrivano a potenze di 54 CV per il 500 e a 38 per il 350 mentre in seguito i motori in vendita ai piloti privati hanno, rispettivamente, potenze attorno ai 50 e 36 CV.



PATON 500 (1968)

Per la Paton, nome formato dalle iniziali dei cognomi di Lino Tonti e Giuseppe Pattoni, in parte vale quanto già detto per la Cardani al riguardo delle motivazioni, anche se questa è una storia diversa. La collaborazione tra Pattoni e Tonti inizia nel 1958 per realizzare una moto da competizione sulla base della Mondial 125 monoalbero. Nel 1960 Tonti abbandona il sodalizio per dedicarsi solo alla Bianchi e quella che prima era una sigla diventa una sorta di diminutivo del solo Pattoni. Nel 1964 realizza una 250 bicilindrica a quattro tempi, che rappresenta una sorta di tappa d'avvicinamento alla 500. Due anni dopo al circuito di Cesenatico debutta la Paton 500 affidata all'inglese Fred Stevens e nel 1967 questa moto con Angelo Bergamonti vince il campionato italiano, anche in virtù di un certo disinteresse di Agostini. La scelta tecnica del "Pep", come chiamano Pattoni nell'ambiente, è convenzionale. Motore bicilindrico a quattro tempi raffreddato a aria con distribuzione bialbero, potenza massima stimata di 52 CV a 9.000 g/m, all'epoca non dispone ancora del banco dinamometrico per ottenere rilevazioni precise. La frizione è multi disco a secco e il cambio è a 6 rapporti. Per il telaio la scelta cade su un "letto di piume" a doppia culla, le sospensioni sono Ceriani e i freni Fontana. La moto resta sostanzialmente invariata sino al 1975, anche se non mancano aggiornamenti al motore, che culminano nel 1972 con la distribuzione a 4 valvole per cilindro.

**MOTO GUZZI 500 V8 (1956)**

Al debutto la stampa inglese l'ha definita "the most wonderful of all racers" la più meravigliosa tra quelle da corsa, e non solo bisogna aggiungere, con il suo motore a 8 cilindri a V di 90°, distribuzione bialbero, alimentazione con 8 carburatori e raffreddamento a liquido. La 8 cilindri progettata dall'ingegner Giulio Carcano è anche la moto più potente del suo periodo, con un valore massimo di quasi 80 CV a 12.500. È

un autentico capolavoro, che però ha bisogno di tempo e di risorse economiche per raggiungere la piena maturità tecnica. La moto riesce ad esprimere tutto il suo potenziale solo in un paio d'occasioni, quando con Giuseppe Colnago vince la gara di campionato italiano a Siracusa, e con l'inglese Dickie Dale vince a Imola e conclude quarto al Tourist Trophy, allora considerata la gara più prestigiosa.



BENELLI 250 (1968)

Alla fine del 1966, in seguito all'incidente che mette fine alla carriera agonistica di Tarquinio Provini, Renzo Pasolini inizia il suo legame con la Benelli. L'anno successivo con la 250 a quattro cilindri della Casa pesarese disputa solo una prova di campionato italiano, che vince. La situazione cambia nel



1968, quando disputa tutte le prove in ambito nazionale e si aggiudica il titolo. Nel mondiale, la moto che impiega il motore con distribuzione a 4 valvole, viene schierata solo con la funzione di consentire a Pasolini di apprendere la conformazione dei vari circuiti, come avviene al Tourist Trophy all'Isola di

Man, dove conclude al posto d'onore preceduta dalla Yamaha di Bill Ivy. Per comprendere il significato di questo risultato sono sufficienti alcuni dati: la potenza massima della Benelli è di 46 CV a 14.000 contro i 65 della quattro cilindri a due tempi della Yamaha. È una differenza sensibile anche in termini di velocità massima, con i 216 km/h della Benelli contro i 236 km/h della Yamaha di Ivy. Sulla carta, per la Benelli, nonostante la bravura di Pasolini, il futuro non lascia spazio a grandi prospettive, ma... alla fine del 1968, sull'esempio di quanto fatto l'anno precedente dalla Honda, la Yamaha e la Suzuki decidono di ritirarsi dall'impegno ufficiale nel Motomondiale. Questo dovrebbe spianare la strada alla Benelli. Pasolini parte con i favori del pronostico, ma un incidente in prova lo mette fuori gioco. Per disputare il Tourist Trophy, gara che la Benelli ha vinto, sempre nella classe 250, nel 1939 con Ted Mellors, quando non c'è ancora il Motomondiale iniziato nel 1949, e nel 1950 con Dario Ambrosini, viene ingaggiato Phil Read e qualche giorno prima della partenza anche l'australiano Kel Carruthers. A Read viene assegnata la moto più performante con potenza massima di 50 CV a 15.000 g/m con la distribuzione a 4 valvole per cilindro, mentre Carruthers corre con la "vecchia" a 2 valvole e 46 CV. Carruthers vince, ed è l'inizio della cavalcata che, grazie anche ai successi in Irlanda e nella ex Jugoslavia, consente a lui e alla Benelli di aggiudicarsi il titolo iridato.

BENELLI 500 (1968)

La storia della mezzo litro Benelli inizia nel 1965 con la realizzazione da parte dell'ingegner Aulo Savelli di un nuovo motore, anche se per vederlo in azione bisogna aspettare il 1967, visto che le prime gare del 1966 vengono disputate da Renzo Pasolini con la 350 leggermente maggiorata. La

500 che corre nel '67 appare subito come una "replica" maggiorata nella cilindrata delle quattro cilindri 250-350. Le misure di alesaggio e corsa sono di 54 x 54 mm da cui si ricava la cilindrata piena di 494 cm³. La potenza dichiarata è di 75 CV a 12.800 g/m. La distribuzione è a 4 valvole per cilindro comandata da un treno d'ingranaggi posto al centro tra le due coppie dei cilindri. L'accensione è a magnete posizionato frontalmente, la frizione è a dischi multipli a secco e il cambio ha 7 rapporti. Il peso è di 136 kg e il telaio riprende lo schema di quello della 350, seppur sia rinforzato per resistere alla maggior potenza. Anche i freni sono gli stessi della 350, che però si rilevano insufficienti per gestire la maggior potenza data dal motore 500. E sono proprio i freni Ceriani a 4 ganasce la fonte dei maggiori problemi della Benelli mezzo litro, con Renzo Pasolini che riesce ad avere la meglio della MV Agusta e di Agostini solo quando sono condizionati da problemi di natura meccanica. Nel 1967 l'attività agonistica è limitata alle gare nazionali che aprono la stagione, con la sola vittoria a Modena in seguito al ritiro di Agostini, e la partecipazione al Tourist Trophy conclusa con il ritiro. Anche negli anni successivi

l'impegno agonistico della 500 è piuttosto saltuario. Il tentativo di risolvere i problemi della moto con l'ingaggio di piloti di grande esperienza, da Mike Hailwood a Phil Read da affiancare a Pasolini non sortisce gli effetti sperati, se non quello ancor più negativo di spingere un sempre più sfiduciato Pasolini, che risultati alla mano è il migliore tra tutti, a lasciare la Benelli.



H-D AERMACCHI 350 RA (1976)

Come per la versione raffreddata a aria anche di quella a liquido viene realizzata la 350 che mantiene soluzioni tecniche simili alla quattro di litro. La principale differenza la si riscontra nelle prestazioni, con la potenza massima che arriva a 62,3 CV a 10.000 g/m invece dei 53 CV a 11.800 g/m della versione più piccola. La 350 però non riesce ad eguagliare i successi della 250, anche in considerazione della scarsa partecipazione della squadra alle gare della classe maggiore. Nel 1976, però, quando Villa sceglie il doppio impegno di correre in entrambe le classi ottiene una splendida doppietta vincendo entrambi i titoli. Anche la 350 è stata costruita fino al 1978 in piccola serie di 37 esemplari per i piloti privati. Sulla base della 350 nel 1974 sono stati realizzati 10 modelli con cilindrata maggiorata a 391 cm³ con potenza massima di 67,4 CV a 9.800 g/m per poter correre nella classe 500. Sempre in tema di mezzo litro nel 1975 viene realizzata una 500 a cilindrata piena con potenza massima di 90 CV a 10.500 g/m, ma, a differenza di 250 e 350 senza riuscire a lasciare il segno.

**SUZUKI 500 RG MK IV (1979)**

Dal 1976 all'80 la classifica delle gare di campionato del mondo della classe 500 sembrano più quelle di un trofeo monomarca Suzuki che quelle della massima competizione motociclistica. La decisione della Casa di Hamamatsu di produrre e mettere in vendita un certo numero delle sue 500 quattro cilindri in quadrato apre nuovi scenari, offrendo anche ai piloti privati una moto competitiva che gli consenta di lottare ad armi quasi pari con gli ufficiali. Nel 1979 arriva sul mercato la quarta versione della RG Gamma, che pur mantenendo lo schema tecnico che caratterizza la serie, presenta alcune importanti novità. La principale riguarda le nuove misure di alesaggio e corsa, che contribuiscono a rendere l'erogazione della potenza più dolce e fruibile, senza compromettere le prestazioni. Sono nuove anche le marmite. Nel telaio troviamo la nuova forcella con steli da 37 mm di diametro e i cerchi sono i Campagnolo in magnesio da 18".

**SUZUKI XR 35 500 (1981)**

Nel 1981, dopo tre anni di supremazia di Kenny Roberts, il tricolore torna a sventolare sul podio della classe regina del Motomondiale, con Marco Lucchinelli che si aggiudica il titolo in sella alla Suzuki gestita dal Team Gallina. Per entrambi è la consacrazione di un lungo lavoro. In particolare per il team manager spezzino che aveva sfiorato il colpo grosso già nel 1979 quando ha in squadra Virginio Ferrari, che deve inchinarsi a Kenny Roberts. Per Gallina significa anche dimostrare che la soluzione della ruota anteriore da 16" migliora la stabilità.

Anche la moto ufficiale di anno in anno non subisce grandi modifiche, se non anticipare quelle soluzioni tecniche che poi verranno messe a disposizione anche dei piloti clienti. Come si verifica nel 1976 quando sulle moto ufficiali cambiano le misure di alesaggio e corsa, mentre per ritrovare un simile intervento su quella in vendita bisogna aspettare il 1979. In termini di prestazioni l'incremento è costante, con la potenza massima che è di circa 100 CV a 11.200 g/m sulla versione del 1974 per arrivare ai 130 CV sempre allo stesso regime, sulla moto di Lucchinelli. Tutto è legato al motore a due tempi a 4 cilindri in quadrato raffreddato a liquido con ammissione a disco rotante, uno schema che è rimasto invaria-

to nel tempo. Assieme al lavoro dei tecnici Suzuki un ruolo importante ce l'hanno gli interventi che di volta in volta effettua Gallina, come un booster nei cilindri che migliora la risposta ai bassi, e che poi viene standardizzato anche su tutte le altre moto ufficiali.



HARLEY DAVIDSON 750 XRTT (1972)

Nel mese di ottobre del 1972 Renzo Pasolini fa il suo debutto in sella alla Harley-Davidson XRTT 750 nelle gare americane sulle lunghe distanze ottenendo il terzo posto alla 250 Miglia dell'Ontario. La moto rappresenta l'ultima evoluzione del modello che la Casa americana realizza per cercare di arginare l'offensiva agonistica che arriva dalle Case inglesi, che da sempre hanno avuto il loro principale sbocco commerciale oltre oceano, e dalle giapponesi, che ormai hanno scalato il vertice sia nelle corse che sul mercato. E non a caso davanti a Pasolini ci sono Paul Smart con la Kawasaki e Geoff Perry con la Suzuki. La nuova Harley-Davidson mantiene lo schema del motore bicilindrico a V di 45° con la distribuzione a aste e bilancieri, ma dispone di un nuovo gruppo testa-cilindro finalmente in lega leggera e non più in ghisa. Oltre al materiale, vengono cambiate le misure di alesaggio e corsa e sono apportati importanti miglioramenti agli organi della distribuzione. Il raffreddamento resta a aria, ma le alette dei cilindri hanno una superficie aumentata del 75 per cento e ci sono due radiatori dell'olio. In termini pratici si registra un sensibile incremento della potenza massima, che cresce di 70 CV a 7.800 g/m a circa 80 a 8.000 g/m. Il cambio è a 4 marce e la velocità massima è di 270 km/h. Il peso a secco è di 155 kg e il serbatoio, come da regolamento delle gare USA, ha la capacità massima di 25 litri. Con questa moto nel 1973, due mesi prima della tragedia di Monza che coinvolge anche Jarno Saarinen, Pasolini prende il via alla 200 Miglia di Daytona, ma deve ritirarsi per crampi a una gamba in seguito alla perdita

di una pedana, senza però mai riuscire ad inserirsi nel gruppo di testa, pur essendo il migliore dei piloti Harley-Davidson. Ironia della sorte a vincere è Jarno Saarinen con la Yamaha 350.

**HONDA RS 250 GP (1988)**

La Honda RS 250 R è una delle moto da competizione prodotta in piccola serie per i piloti privati di maggior successo commerciale, figurando in listino fin dal 1984. L'esemplare esposto è del 1998 e lo si può considerare come quello del massimo stadio evolutivo, visto che pur essendo prodotto fino al 2002 non ha più subito modifiche né dal punto di vista estetico che tecnico. Senza andare troppo indietro col tempo, per trovare gli ultimi interventi da cui scaturisce quello che possiamo chiamare il modello finale, ci si deve focalizzare sulla versione realizzata nel 1993. Il motore mantiene le misure interne precedenti, ma l'angolo della V tra i cilindri passa da 90° a 75°. Il sistema di raffreddamento a liquido viene maggiorato. Altri interventi riguardano il selettori del cambio, e l'impiego di un contralbero di bilanciamento. Nel telaio l'intervento principale riguarda il forcellone posteriore con la sostituzione di quello tradizionale con uno a braccio singolo, soluzione che sfrutta l'esperienza nelle gare Endurance maturata dalla Honda con la Elf. In termini di prestazioni si deve registrare un lieve costante incremento rispetto al valore di 66 CV a 11.500 g/m, ma essendo una moto destinata ai privati c'è ampio spazio per ogni team di intervenire sul motore per cercare di spremere qualche CV in più, potendo contare su una struttura affidabile. L'ultima modifica che viene apportata è quella che consente di usare la benzina verde senza penalizzare le prestazioni.

**CAGIVA C594 (1994)**

Con la C594 si chiude la storia della Cagiva nel motomondiale. L'anno è il 1994, come si intuisce dai numeri della sigla dopo il 5 iniziale che indica la cilindrata 500. La moto è una di quelle usate dall'americano John Kocinski, già campione del mondo con la Yamaha 250 nel 1990 e poi campione del mondo nella Superbike nel 1997 con la Honda. Kocinski inizia a correre con la Cagiva a metà stagione del '93, dopo aver rotto il contratto per correre nella 250 con la Suzuki. La C594 è una moto ormai matura per poter puntare anche al titolo, dopo il lavoro di sviluppo e messa a punto operato dal quattro volte campione del mondo della 500 Eddie Lawson, che nel 1992 porta la moto italiana per la prima volta in pole position e per la prima volta sul gradino più alto del podio. Per contenere il peso c'è un ampio impiego di componenti in magnesio, carbonio e titanio. Rispetto alla moto di Lawson e del suo compagno di squadra Alex Barros è cresciuta anche la potenza massima, che da 169 CV a 12.000 g/m arriva a 177 a 12.600 g/m. Kocinski alla prima gara di campionato in Australia sembra poter dare credito alle migliori previsioni, aggiudicandosi sia la pole position che la vittoria. Il secondo posto in Malesia lo mantiene al vertice, ma poi riesce ad essere incisivo solo in un paio d'occasioni e a fine campionato si deve accontentare del terzo posto, preceduto da Mike Doohan con la Honda e da Luca Cadalora con la Yamaha. Anche se questo è il miglior risultato in assoluto ottenuto dalla Cagiva, i fratelli Castiglioni titolari dell'Azienda decidono di smettere con il Motomondiale per concentrare le attenzioni sulla Superbike con la Ducati, l'altra azienda di famiglia.

HONDA MOTO2 (2012)

Dopo l'introduzione della MotoGP, nel 2010 il nuovo regolamento va a interessare quella che è la classe intermedia, con l'abolizione della 250 sostituita dalla Moto2. La principale novità riguarda il motore, che è uguale per tutti. Lo scopo è quello di contenere i costi e pareggiare il livello tecnico per far emergere quello agonistico dei piloti. La Moto2 inizia con il motore Honda 600 a 4 tempi e 4 cilindri, che viene fornito dalla Honda stessa ed è derivato da quello della CBR 600 RR. La potenza è di 150 CV, ma viene limitata a 130 CV a 16.000 g/m per aumentarne l'affidabilità e assicurarne l'efficienza per la durata minima di 3 gare. I limiti riguardano anche l'elettronica, con la fornitura di una centralina uguale per tutti che consente la raccolta dei dati, il funzionamento del transponder e dell'ECU, che gestisce la formazione della miscela aria-carburante e ne controlla la combustione. Anche la frizione è "monomarca" fornita dalla Suter. Il cambio non è estraibile e la benzina è per tutti la 100 ottani fornita dall'ENI. I motori vengono assegnati per sorteggio, ma c'è la possibilità di sporgere reclamo se viene ritenuto meno performante degli altri. Il reclamo deve essere corredata da una cauzione di 20.000 Euro. Se dopo le verifiche tecniche si ha ragione, la cifra viene restituita assieme ad un altro motore, in caso contrario si perde la cauzione e si tiene il motore contestato. Tra le limitazioni ci sono il divieto di impiegare l'impianto frenante con dischi in carbonio e il peso minimo è fissato in 135 kg. Anche per i pneumatici siamo in regime di monogomma, fornita dalla Dunlop. La Moto2 esposta è quella

del pilota inglese Gino Rea, che nel 2012 è seguito dal Team Gresini. Per Rea, già campione della Superstock 600 nel 2009, non è una stagione molto fortunata e come miglior risultato ottiene solo un secondo posto in Malesia. Il titolo della Moto2 se l'aggiudica Marc Marquez su una Suter davanti a Pol Espargaro con la Kalex e Andrea Iannone con la Speed Up.



HONDA RCV 1000 R (2014)

Le griglie di partenza piuttosto scarne non sono certo una prerogativa della sola MotoGP. Il problema era emerso anche quando si correva con le 500 due tempi. Ed allora, come nei primi anni Dieci del 21° secolo, la soluzione è venuta "inventando" una categoria con moto dai costi accessibili anche dai

piccoli team e dai piloti senza grandi sponsor alle spalle. Sono i numeri a rimarcare il problema, visto che nel 2011 in MotoGP ci sono 4 costruttori, Ducati, Honda, Suzuki, Yamaha, 10 team e 17 piloti. Lo spettacolo ne soffre. Ecco allora che nel 2012 la Dorna apre le porte dei GP alle CRT (Claiming Rule Team). Sono moto con telaio e componenti simili a quelli delle MotoGP, ma con motore di cilindrata massima fino a 1000 cm³ di derivazione stradale, ovvero molto simili a quelli impiegati sulle Superbike. Il tentativo, però, non dà i frutti sperati, almeno in termini di spettacolarità, visto che le CRT hanno prestazioni di molto inferiori. Per ovviare al problema a partire dal 2014 viene creata una nuova categoria, la Open, con moto che sono dei veri e propri prototipi come le MotoGP ufficiali, ma impiegano soluzioni tecniche meno ricercate e vengono affidate ai team a prezzi calmierati. Andiamo allora a conoscere le caratteristiche di una di queste Open, la Honda RCV 1000 R. Il motore è un V4 a quattro tempi raffreddato a liquido con distribuzione a doppio albero a camme in testa con 4 valvole per cilindro azionate a molla. Il cambio è a 6 marce sequenziale e la potenza è superiore ai 230 CV a 16.600 g/m. La velocità massima supera i 350 km/h. Il telaio è a doppio trave in alluminio, lo stesso materiale del forcellone posteriore su cui è infilzato il Pro Link. Il serbatoio ha la capacità di 23 litri e il peso a secco, come da regolamento, è di 160 kg. Con le Open corrono anche piloti di grande rilevanza, dall'ex iridato della MotoGP Nicky Hayden al nostro Danilo Petrucci.





PROGRAMMA MANIFESTAZIONE

VENERDI' 9 MAGGIO

ore 8.30 - 18.00

Registrazione dei partecipanti e verifiche tecniche nel paddock

ore 11.00

INAUGURAZIONE ASI MOTOSHOW 2025

ore 13.45 - 18.15

Motoshow in circuito con il primo turno di prova per ogni batteria*

ore 20.00

COCKTAIL DI BENVENUTO AL CASTELLO PALLAVICINO DI VARANO

SABATO 10 MAGGIO

ore 8.00 - 12.00

Registrazione dei partecipanti e verifiche tecniche nel paddock

ore 8.30 - 13.00

Motoshow in circuito con il secondo turno di prova per ogni batteria*

ore 11.30 • SORVOLO AEREI H.A.G. ITALY

SFILETATE IN PISTA

ore 13.00 • TEAM DUCARTIST + SQUADRA CORSE ASI/WCRB-WORLD CLASSIC RACING BIKES + MUSEO MOTO LAVERDA & ASI /LAVERDA CORSE

ore 13.15 • DUE RUOTE AL FRONTE: LE MOTO MILITARI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

ore 13.30 • CINQUANTINI e SCOOTER IN PISTA: UNA VALANGA SCOPPIETTANTE

ore 14.00 - 18.45

Motoshow in circuito con il terzo turno di prova per ogni batteria*

ore 17.00 • I CAMPIONI E I GENTLEMAN RIDER SCALDANO I MOTORI





PROGRAMMA MANIFESTAZIONE



SABATO 10 MAGGIO

ATTIVITÀ SOCIALI

ore 8.30 - 16.30

VISITA AL CASTELLO DI BARDI

(per Accompagnatori, su prenotazione - posti limitati)

ore 9.30 - 12.00

VISITA ALLA DALLARA ACADEMY

(Navetta dall'Autodromo ore 9.30 e ore 10.45, su prenotazione - posti limitati)

ore 20.30

CENA CON SERATA DI FESTA (per Partecipanti e Accompagnatori)

presso la Proloco di Varano de' Melegari - Via Martiri della Libertà 8

DOMENICA 11 MAGGIO

ore 8.30 - 13.00

*Motoshow in circuito con il quarto e ultimo turno di prova per ogni batteria**

ore 11.30 • SORVOLO AEREI H.A.G. ITALY

SFILATE IN PISTA

ore 13.00 • I NOSTALGICI DELLE 125 2T ANNI 80 E 90

+ HONDA 125, IL SOGNO DEI SEDICENNI

ore 13.15 • PRESENTAZIONE CAMPIONI IN PISTA

ore 13.30

GRANDE PARATA DEI CAMPIONI

**Le batterie di ingresso in circuito saranno composte da motoveicoli appartenenti alle diverse categorie storiche*

IL SOGNO SPORTIVO

DI UN INTRAPRENDENTE FRANCESE



Tre Alpine A106 di fronte agli uffici Renault di Parigi nel febbraio del 1955.

L'ALPINE, OGGI IN GRANDE RILANCIO, È NATA 70 ANNI FA A DIEPPE

PER L'INIZIATIVA DI JEAN RÉDÉLÉ, APPASSIONATO PILOTA-PREPARATORE.

VINCENTE NEI RALLY E IN PISTA, OGGI ANCHE CAR OF THE YEAR.

di Roberto Valentini - foto Actuafoto Bologna, archivio Michelotti, Renault



La Seconda guerra mondiale aveva insegnato ai paesi europei - sia che fossero vincitori sia che fossero vinti - a ricominciare da capo, inventando dal poco materiale a disposizione oggetti che potessero riportare in fretta l'economia avanti. La Francia, seppur uscita vincitrice dal conflitto, si trovava nel dopoguerra in grande difficoltà economica. Il governo fece di tutto per salvare l'industria dell'automobile, puntando sui tre principali marchi: Peugeot, Citroën e Renault, affidando a ciascuno un segmento di mercato. Alla Renault venne affidato quello delle utilitarie, con la 4 CV che risultava ideale per motorizzare la classe medio-bassa. Prima della guerra la Francia rispetto all'Italia aveva un'economia molto

più florida e le automobili non erano un bene di lusso, ma potevano essere acquistate anche da classi sociali non elevate. Progettata di nascosto durante la guerra la 4 CV venne presentata al pubblico al Salone di Parigi del 1946 e si rivelò subito un'ottima vettura. Il suo piccolo motore di 760 cm³, montato posteriormente, abbinato alla scocca portante e alle sospensioni a ruote indipendenti, la rendeva agile e maneggevole, tanto da permetterle di distinguersi nelle competizioni, anche quelle più impegnative, come la 24H di Le Mans e la Mille Miglia.

Tra i piloti che vincono con questa utilitaria c'è anche un giovane Jean Rédélé, figlio del concessionario Renault di Dieppe. Alla Mille Miglia del 1952 vince la categoria e le sue ambizioni, non solo agonistiche, crescono.



L'Alpine A106 di Jean Vinatier alla 1000 Miglia del 1957.

Terminerà 5° di classe e 112° assoluto.

La A106 risulta competitiva anche nei rally e nelle corse in salita.

A destra, Jean Rédélé nel 1964.



LA COLLABORAZIONE CON GIOVANNI MICHELOTTI

Decide di costruire una gran turismo sulla base proprio della Renault 4 CV. Per la meccanica trasforma il cambio originale a 3 marce con uno a 5 rapporti, oltre ovviamente a un'elaborazione del motore. Ma per essere ancora più performanti a livello assoluto, serve perdere molto peso. Rédélé si ispira in qualche modo alla Porsche 356. Anch'essa aveva la meccanica

derivata da un'utilitaria e da questa aveva realizzato una coupé veloce e leggera con carrozzeria in alluminio. Rispetto alla Volkswagen Maggiolino, la Renault 4 CV era più evoluta, con scocca portante e, di conseguenza, un pianale che si poteva mantenere con poche modifiche. Partendo dunque da questa base, il pilota francese vuole costruire la sua "sportiva"

e, all'inizio, pensa che la carrozzeria in plastica possa essere la soluzione ideale. Per realizzarla si rivolge allo stilista torinese Giovanni Michelotti, dando il via ad una collaborazione proficua e duratura. Michelotti realizza un primo prototipo in alluminio costruito a Torino da Allemano. Alla fine del 1952, tra Natale e Capodanno, Rédélé stesso porterà su strada da To-

Le versioni speciali per la 24 Ore di Le Mans: Morrogh-de Lageneste nel 1964, ottengono il successo nella classifica a indice energetico, girando a 163,374 km orari di media.



Sotto, l'elegante coupé disegnata da Giovanni Michelotti per Jean Rédélé nel 1953. A destra, Michelotti disegna anche la seconda versione della "4CV Rédélé", realizzata da Allemano. Ancora Michelotti dà lo stile a un prototipo che precede la celebre A110.





Alla fine del 1956 Allemano realizza, su disegno di Michelotti, questa Alpine Cabriolet.

rino a Dieppe questa vettura. Il peso è contenuto in 550 kg e nel 1953 otterrà risultati sportivi molto incoraggianti.

L'idea di utilizzare la plastica per la carrozzeria resta nella mente di Rédélé. In Europa però la tecnologia non è così avanzata e il francese non riesce a trovare un accordo con le industrie americane, molto più avanti in questo settore. I successi sportivi della sua berlina lo convincono a cercare un progetto per una piccola produzione in serie.

Trova un accordo con la Renault per la fornitura di molti componenti, e si fa realizzare sempre a Torino da Michelotti e Allemano un secondo prototipo. Ma non sarà la versione definitiva della A106. Che invece verrà realizzata in materiale composito su disegno di Jean Gessalin e costruita dai fratelli Chappe, su incarico del suocero di Jean Rédélé, Charles Escoffier, uno dei più grandi concessionari Renault di Francia, che presenta il primo prototipo al consiglio direttivo di Renault nel febbraio del

1955. Qui ottiene l'approvazione del progetto e, subito dopo, Jean Rédélé, impone alcune modifiche derivate dalle 4 CV sviluppate con Michelotti. Il modello viene denominato A106: la A sta per Alpine, in onore dei successi ottenuti da Rédélé nella Coupe del Alpes.

Nel giugno del 1955 viene fondata la Société des Automobiles Alpine, con sede a Dieppe e un mese dopo, nel cortile della sede della Régie Renault, a Boulogne-Billancourt, tre esemplari dell'Alpine A106 sfoggiano i colori della bandiera francese: una blu, una bianca e una rossa.

Rédélé continua a correre da pilota nelle gare più prestigiose e le sue berline risultano vincenti nella loro categoria e, sovente, anche nella classifica assoluta, soprattutto nei rally, dove in alcuni casi la graduatoria finale tiene conti di coefficienti legati alla cilindrata. Vince la sua categoria alla Mille Miglia del '55 e il modello assume la denominazione di "Alpine 106 Mille Miglia".



La versione definitiva della A108 del 1958.



Al salone di Parigi del 1966 Rédélé presenta la A110 al Presidente della Repubblica Francese, Georges Pompidou.



Resta in produzione fino al 1960, affiancato nel 1958 da una cabriolet, disegnata da Michelotti, denominata A108. Quell'anno la gamma si compone della berlina e della cabriolet disponibili con diverse motorizzazioni: 747 cm³ con 42 CV, 850 cm³ con 50 CV e 904 cm³ con 60 CV. Della A108 viene anche proposta la versione coupé nel 1959. La Coupé Sport è la prima Alpine montata su telaio a trave centrale portante, cui fa presto seguito la Coupé 242 con meccanica della Dauphine Gordini e motori da 845 e 904 cm³.

IL GRANDE SUCCESSO DELLE A110 NEI RALLY

Un grande salto di qualità per prestazioni e stile viene compiuto nel 1962 con la presentazione dell'Alpine A110. Il disegno è sempre di Giovanni Michelotti, il telaio a traliccio centrale è abbinato a una carrozzeria in vetroresina, il motore è il 4 cilin-

dri di 956 cm³ della Renault 8. Negli anni successivi la cilindrata sale progressivamente: 993 cm³, 1108 cm³ e 1289 cm³. La produzione aumenta parallelamente ai successi nelle competizioni e, grazie al fatto che gran parte dei componenti provengono dalla produzione di serie Renault, la vettura ha un ottimo rapporto prestazioni-prezzo. Per i piloti privati rappresenta un'ottima vettura, facile da gestire e molto competitiva.

L'apice della competitività l'Alpine-Renault la raggiunge nel 1973 con la conquista della prima edizione del Campionato Mondiale Marche Rally con la versione 1.8 Gruppo 4. Non si tratta di una vittoria facile, dal momento che gli avversari sono tanti e agguerriti, a cominciare dalla Lancia con le Fulvia HF 1.6, Fiat con la nuova Abarth 124 Rally, Ford con la Escort RS 1.8, Opel con la Ascona SR, più qualche sporadica partecipazione della Saab con la 96, del-



Lo squadrone Alpine alla 24 Ore di Le Mans del 1968 con la A220 di De Cortanze-Vinatier.

la Citroën con la DS, della Datsun con la 240 Z, della BMW con la 2002 Ti. Presenze sporadiche, ma di grande competitività su percorsi favorevoli. L'Alpine-Renault inizia benissimo la stagione monopolizzando il podio nel Rallye di Montecarlo, vinto da Jean Claude Andruet. Si tratta di una bella rivincita nei confronti della Lancia che l'anno prima con Munari e Mannucci aveva sconfitto lo squadrone francese. In Svezia vincono le Saab, ma l'Alpine di Jean-Luc Thérier è terza, davanti alla Lancia di Kallstrom e alla Fiat di Lindberg. Thérier vince in Portogallo davanti a compagno di squadra Jean-Pierre Nicolas. La squadra francese non prende parte al Safari, ma si presenta agguerrita in Marocco, dove ottiene un successo con Bernard Darniche, determinante per porre una seria ipoteca sul titolo. I successi di Thérier all'Acropoli in Grecia e al Rallye di Sanremo competano l'opera, permettendo allo squadrone francese una passerella d'onore al Tour de Corse, ultima gara del Mondiale, dove le berline blu monopolizzano nuovamente il podio.



L'officina Alpine di Dieppe nel 1970.



Sempre nel 1970 il reparto corse ufficiale.



Primo posta al Rallye di Sanremo 1973 per Jean-Luc Thérier.

IN PISTA NEL MONDIALE MARCHE

Per essere competitiva a livello assoluto in pista, nel 1963 viene costruito un prototipo denominato M63 che inizia bene la sua carriera, imponendosi alla 1000 Chilometri del Nürburgring. L'anno successivo la stessa vettura ottiene il successo nella classifica a indice energetico nella 24 Ore di Le Mans, condotta da de Lageneste e Morrogh, girando a 163,374 km orari di media.

Questo prototipo rappresenta il punto di partenza di quelli successivi che, anni dopo,

proseguono i trionfi nella categoria con le A120, A 210 e A220, quest'ultima progettata per ospitare un motore di 3000 cm³. Il marchio Alpine rappresenta la Renault nel Mondiale Marche dal 1974 al 1978, con la A442 V6 Turbo, il cui risultato più significativo è il successo nella 24 Ore di Le



La vittoria di Andruet-Biche al Rallye di Montecarlo del 1973.



Nel 1971 la A310 affianca le berline A110 nel listino Alpine.

Mans del 1978 con i piloti Didier Pironi e Jean-Pierre Jassaud, con il nuovo primato: per la prima volta vengono superati i 5000 km percorsi in 24 ore di gara.

La Casa di Dieppe non si limita però alla costruzione di vetture da corsa biposto. Nel 1964 viene infatti costruita la Formula 2, con motore di 1000 cm³ e potenza di 105 CV e cambio Hewland a cinque rapporti. A questa monoposto fa seguito la A364 Formula 3 con motore 1600 cm³ e carrozzeria in poliestere. Con questa vettura Patrick Depailler fa sua la gara di

Formula 3 del Gran Premio di Montecarlo del 1971.

LE AUTO DI SERIE

Le corse sono sempre state la parte più evidente di Alpine, ma anche nell'ambito delle auto di serie la casa di Dieppe si è sempre distinta con le versioni stradali delle sue vetture da corsa, partendo dalle origini. Oltre alle già citate A106, A108 e A110 nelle varie evoluzioni, Alpine ha prodotto nel 1971 la A310, una coupé con carrozzeria più moderna che avrebbe dovuto

sostituire anche nelle corse la A110. In realtà la A310 non ebbe in gara il successo sperato, ma come auto di serie invece riscosse i favori di un pubblico che cercava un'auto sportiva meno esasperata. Per questo motivo la A310 ebbe una vita piuttosto lunga, anche perché nel 1978 l'Alpine fu assorbita dalla Renault che utilizzò il marchio per contrassegnare la versione sportiva della R5 aspirata e turbo. La A310 venne via via potenziata con motori V6 e V6 Turbo, poi, dal 1991 al 1995 divenne A610 Turbo.



Una panoramica delle auto da competizione di Rédelé in un'esposizione allestita nel 2022 in occasione dei 100 anni del costruttore francese. Sotto, a sinistra, l'Alpine A442 B sport prototipo vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1978. A destra, a sinistra, la A110 "classica" precede la nuova. Si noti la differenza di dimensioni.





Alpine è impegnata oggi in Formula 1, nel WEC (mondiale sport prototipi) nei monomarca in pista e nei rally e nel GT4. A destra, l'Alpine A110 serie speciale dedicata a Jean Rédélé nel 2022.



LA RINASCITA NEL 2012

Il 5 novembre 2012 viene annunciata la rinascita del marchio Alpine, che si estrinseca con lo studio e la progettazione della nuova A110, che verrà presentata al Salone di Ginevra del 2017. La nuova vettura ha lo stile di quella iconica, abbinata a una meccanica da vera sportiva.

Con l'arrivo ai vertici del Gruppo Renault di Luca De Meo nel 2020, l'identità del mar-

chio è stata ulteriormente rafforzata, continuando la tradizione di un atelier che quasi costruisce su misura i prodotti per i clienti, anche l'Alpine di oggi ha iniziato a proporre numerose serie speciali, e diverse versioni per le esigenze di una clientela dai gusti diversi. In molti casi le serie speciali rievocano successi o eventi del passato storico della marca, come ne caso delle serie dei "70 anni", declinata in due versioni: A110 R70 e

la A110 GTS, che sostituiscono le versioni GT e S.

Il logo del 70° anniversario di Alpine sui parafanghi sulle soglie delle portiere e sui poggiapiede, così come la targhetta numerata, ricordano che la A110 R70 è un'edizione limitata a 770 esemplari. Infine, il monogramma della bandiera francese sul montante esterno e all'interno delle portiere rende omaggio alle origini di Alpine in

questo anniversario.

Viene proposta in tre tinte carrozzeria - Blue Caddy, Blanc Glacier e Rouge Sismique - in riferimento all'emblematica foto in cui Jean-Charles Rédélé scelse tre A106 tricolore per presentare ufficialmente la sua prima auto di serie con il logo del marchio appena creato nel 1955, alla presenza di Pierre Dreyfuss, Presidente e Amministratore Delegato di Renault. Questa collezione mette

in mostra il know-how tutto francese della marca, a partire dal logo del 70° anniversario in carbonio a vista, visibile attraverso la verniciatura del tetto. L'abitacolo è disponibile in blu, bianco o rosso, con nuove sellerie Sabelt® in armonia con la carrozzeria scelta, così come i bordi dei cerchi in carbonio da 18 pollici in tinta con la carrozzeria. Ma Alpine oggi amplia la sua gamma con nuovi prodotti, come la A209, versione

sportiva della R5 con la quale ha condiviso il titolo di Car of the Year 2025, il più prestigioso riconoscimento internazionale nell'ambito dell'automobile. Ma le novità non finiscono qui. Il 27 maggio verrà presentata ufficialmente la nuova A390 la prima fastback sportiva 100% elettrica, preludio ai festeggiamenti per i 70 anni, in programma a Dieppe dal 30 maggio al 1° giugno. ■



L'Alpine A209
Auto dell'Anno 2025.
Alpine (sotto)
ha ricreato
la coreografia
della presentazione
delle A106 con la
quale abbiamo
aperto il servizio,
alla Renault con
le nuove A110S 70.





DA 40 ANNI E NEI SECOLI, FEDELE

Le quattro Alfa Romeo 75 1.8 del servizio fotografate insieme all'attuale Giulia Quadrifoglio nella Piazza della Bandiera all'interno della Caserma Montebello in centro a Milano, la più grande dei Carabinieri. Da sinistra il V.Brig. Claudio Campoli, Giovanni Farina, il V.Brig. Francesco Tomasi, l'App. Zaccaria, il Mar. Ord. Andrea Macaccaro e Samuele Mosca.

Le vetture fanno tutte parte del GASAP-Gruppo Automoto Storiche dell'Arma di Pastrengo e del GASA di Canale.

Ci sono automobili i cui compleanni vanno celebrati senza se e senza ma. Una di queste è l'Alfa Romeo 75. Su di lei, però, si è detto tutto e anche di più: l'ultima vera Alfa, l'ultima a trazione posteriore, l'ultima col "Cuore Sportivo": uno spartiacque per gli appassionati e giù una sequela di cliché ripetuti alla nausea e che, seppur fondati su basi per lo più reali, hanno anche un po' stufato.

Compito del giornalista di motori, quindi, è quello di trovare ogni volta la chiave giusta la quale, nel festeggiare i genetliaci che in gergo si considerano "tondi", come i 40 anni nel caso della 75, apre al lettore le porte della curiosità, dell'emozione, delle vibrazioni positive: operazione tutt'altro che facile.

A volte però, la fortuna gira a nostro favore, come in questo caso: Giovanni Farina, commissario tecnico nazionale ASI per la Commissione Lampeggiatori Blu Storici ASI ma soprattutto appassionato di vetture italiane "in uniforme" della "Benemerita", ci offre un servizio su quattro stupende 75, appartenute al Nucleo Radiomobile dell'Arma (NRM), due restaurate, una appena finita e due conservate splendidamente ma, con addosso, ancora tutti i segni di un'attività intensa e un'abnegazione che solo un'automobile come questa può simboleggiare. E quindi, quale più nobile pretesto, per tornare a parlare di una vettura tanto importante?

**PER FESTEGGIARE
LE 40 PRIMAVERE
DELL'ALFA ROMEO 75,
ABBIAMO AVUTO L'OPPORTUNITÀ
DI REALIZZARE UN SERVIZIO
SU QUATTRO ESEMPLARI
EX-CARABINIERI RADIOMOBILE
ALL'INTERNO DELLA STORICA
CASERMA MONTEBELLO DI MILANO
NELL'OTTICA DEL PROTOCOLLO D'INTESA
FIRMATO TRA ASI E L'ARMA NEL 2023.**

di Luca Marconetti

Due delle 75 del servizio, una seconda serie, con la mascherina grigia, in primo piano e una terza serie dietro. I due carabinieri sono in servizio e vestono quindi l'uniforme operativa, ma queste vetture le posseggono e le curano per passione, utilizzando il proprio tempo libero dal lavoro per diffondere il ruolo storico e sociale che hanno avuto.

A completare il quadro perfetto poi, la location: la storica Caserma Montebello - è la decana dei NRM, fondata nel 1956 ma anche la più grande in assoluto dell'Arma dei Carabinieri - di Milano, dove siamo stati accolti con gran calore sabato 29 marzo da tutti gli uomini che lì sono di stanza, in primis il Ten. Col. Marco D'Aleo, Comandante della Radiomobile di Milano, visibilmente commosso e comprensibilmente orgoglioso di fronte agli esemplari che vedete illustrati in queste pagine.

"Il legame tra l'Arma dei Carabinieri e l'Alfa Romeo è ormai un dato storico oggettivo, consolidato e nazional-popolare" - sostiene il Ten. Col. D'Aleo, che continua - *"i nostri uomini, in special modo al Nucleo Radiomobile, convivono con le automobili con le quali prestano servizio, stringendo con esse un legame più personale e intimo di quanto non possa fare un civile. Ciò li porta a diventare dei veri appassionati del modello, soprattutto per un'icona come l'Alfa 75.*

A un certo punto diventa una 'questione di vita': chi acquista queste auto impegna tempo e risorse enormi e siamo quindi contenti di poter tributare a uomini e mezzi un omaggio come quello di oggi".

ALFA ROMEO 75 RADIOMOBILE

Questo servizio, per altro, rientra appieno in un importante documento che lega ASI all'Arma dei Carabinieri, il Protocollo d'Intesa firmato a marzo 2023. In quell'incartamento, le due Istituzioni si impegnano nel comune obiettivo di tutela, conservazione e divulgazione del patrimonio motoristico nazionale e di come questo abbia contribuito al mantenimento della legalità, della sicurezza dei cittadini e allo sviluppo culturale e sociale del Nostro Paese; lo ha ribadito ancora il Ten. Col. D'Aleo: "così come l'ASI tutela i mezzi d'epoca quali patrimonio storico, tecnico e culturale, anche nell'Arma dei Carabinieri, si è recentemente capito come un veicolo di servizio non è solo un mero strumento di lavoro ma diventa simbolo del sacrificio, della missione e del rischio che gli uomini dell'Arma corrono ogni giorno su strada e al servizio dei cittadini: conservare un'automobile che ha prestato servizio coi colori d'Istituto, restaurarla e poi esporla agli eventi per la collettività, significa diffondere e tramandare i valori dell'Arma. In questo non potevamo quindi che essere allineati agli intenti che sono precipui anche di ASI".



ALFA ROMEO 75 RADIOMOBILE

LA "75 DEI CARABINIERI", STRAORDINARIO STRUMENTO DI LEGALITÀ ENTRATA NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO

Alla mattinata era presente anche il Mar. Ord. Andrea Macaccaro, che presta servizio alla Stazione di Montichiari (BS) ma, nel tempo libero, si occupa dei veicoli "autoradio" d'epoca, del loro reperimento, restauro, manutenzione e preservazione grazie al suo ruolo all'interno dell'Associazione Nazionale Carabinieri, che consta di soci in servizio, in congedo o semplici simpatizzanti ma è comunque disciplinata da una normativa di settore, il Testo Unico dell'Ordinamento Militare.

Il Mar. Ord. Macaccaro, esperto di guida veloce, oltre a supportare gli altri soci nel mantenimento delle vetture delle quali studia storia e tecnica, segue la logistica della partecipazione dei veicoli agli eventi e supporta i colleghi

nelle uscite, specialmente i più giovani che vogliono avvicinarsi a questo mondo. Ricordiamo che queste attività dedicate alla collettività, vengono svolte durante riposi e ferie, dimostrandone, attraverso la volontà di preservare e tramandare

questi veicoli, l'abnegazione all'uniforme dell'Arma. Chi meglio di lui, il quale, fra l'altro, è anche consigliere del Club HCC di Verona, federato ASI, avrebbe potuto raccontarci le peculiarità tecniche ed evolutive di queste vetture, entrate nell'immaginario collettivo, immediatamente riconoscibili come poche?

"L'Arma dei Carabinieri adotta la 75 per l'anno 1988 in sostituzione dell'Alfetta e per affiancare le Alfa 90 adottate nel 1985" - esordisce il Mar. Ord. Macaccaro - "si sceglierà, come già per le precedenti

Alfetta I serie e Alfa 90, la motorizzazione 1.8, inizialmente a carburatori, poi a iniezione".

Si tratta di un'unità derivata strettamente dalla tradizione Alfa del dopoguerra: 4 cilindri in linea con distribuzione a due alberi a camme in testa nella cilindrata originaria dell'Alfetta del 1972, di 1779 cm³, alimentato da due carburatori doppio corpo invertiti da 40" Dell'Orto o Weber, poi dall'iniezione elettronica Bosch Motronic, in entrambi i casi con potenza massima di 120 CV.

"Per quanto riguarda l'allestimento specifico" - continua il Mar. Ord. Macaccaro - "troviamo la classica colorazione Blu Lord 438, mentre la 75 è l'ultima a non adottare la livrea con i "fulmini" rossi, introdotti dalla successiva 155; af-

fianco alla scritta del Corpo in stampatello maiuscolo bianca, riporta lo stemma del reparto di appartenenza, in questo caso quello della Radiomobile (la mitica "Gazzella", nome col quale verranno ricordate le stesse radiomobili, ndr), conoscu-

"Carabinieri per professione, Carabinieri nel tempo libero", è il motto di chi questi modelli storici "in uniforme" li porta alle manifestazioni e lo fa durante ferie e riposi, dimostrando l'abnegazione all'Arma e alla storia del motorismo.

ta anche come "Pronto Intervento" (nome originario della Radiomobile), denominazione che compare, insieme al numero telefonico d'emergenza 112, sul parabrezza e sul lunotto, in quest'ultimo caso con caratteri rossi. L'allestimento del tetto, in livrea bianca, prevede il faro brandeggiante, con calotta in inox, orientabile manualmente tramite una leva interna (quello elettronica verrà introdotto solo sulla 156), i due lampeggiatori blu e l'antenna radio per collegarsi alla centrale operativa e comunicare con le altre auto in circolazione;



La tipica plancia "monolitica" è quella di tutte le 75. Rispetto alla precedente Alfetta, risultava più ergonomica, con il volante in materiale schiumato di minor diametro e più tecnologica grazie al check-panel.

Gli interni sono rivestiti in skai celeste robusto, poco sporchevole e interamente lavabile. Sulla terza serie delle 75 assegnate alla Radiomobile esordisce l'evoluto computer "Bull" della OTE, per dialogare in tempo reale con il CED. Alla base del sedile le staffe per alloggiare il mitra.

A sinistra, la pulsantiera piazzata davanti alla leva del cambio. Da sinistra l'interruttore per i dispositivi sonori e quelli per l'accensione, separata, dei due lampeggiatori blu sul tetto. La leggendaria "Gamma 400" prodotta sempre dalla OTE di Firenze, vero spartiacque per le operazioni del Nucleo Radiomobile e di pronto intervento.



Sopra, un'esemplare di terza serie riconoscibile dalla mascherina in tinta vettura.
A sinistra, i membri dell'Associazione Nazionale Carabinieri vestono le uniformi storiche dell'epoca delle vetture. Il mitra è il PM12 della Beretta.
La 75 è l'ultima a presentare le scritte rosse sul lunotto.

sugli esemplari destinati alle Caserme più grandi, specialmente a quelle delle città capoluogo, nella parte posteriore del tetto è riportato un numero alare identificativo a due cifre, non presente sulle auto solitamente in servizio in provincia.

L'interno, che presenta le novità già introdotte dal modello civile quali una maggiore ergonomia, gli appoggiatesta anche per i sedili posteriori e il volante di dimensioni ridotte rispetto a quello dell'Alfetta, rivestito in un più pratico e moderno materiale plastico schiumato, è qui totalmente rivestito di similpelle celeste scuro, robusto e poco sporchevole, essendo completamente lavabile. Fra le dotazioni la pulsantiera e tre elementi davanti al cambio, per attivare i dispositivi sonori bitonali e ciascun lampeggiatore separatamente, la leggendaria "Gamma 400" (la radio in frequenza UHF prodotta dalla OTE-Officine Toscane Elettromeccaniche di Firenze a inizio anni '80, che sfrutta appunto una frequenza di 400 MHz, ndr) con ricevitore "a cornetta" posizionato su un supporto alla destra della plancia centrale e le due staffe "a S" alla base di entrambi i sedili anteriori, utili ad alloggiare il mitra Beretta PM12. Le 75 in servizio al Nucleo Radiomobile si suddividono in tre "gruppi", non per forza coincidenti all'evoluzione del modello 1.8 civile: il primo, rappresentato dagli esemplari di I serie, riconoscibili per la mascherina anteriore grigia a fenditure orizzontali, per gli indicatori di direzione posteriori arancio collegati dalla fascia catarifrangente di

medesimo colore e per le targhette identificative "a lingottino", vengono consegnati quando il modello sta per uscire di scena; il secondo con la carrozzeria rivista - le luci posteriori sono rosse, compresa la fascia catarifrangente e davanti c'è una mascherina con due prese d'aria intere a nido d'ape - ma che, nonostante l'imminente esordio dell'iniezione elettronica, manterrà l'alimentazione a carburatori; il terzo, riconoscibile dalla mascherina in tinta carrozzeria e, tranne alcuni esemplari iniziali ancora a carburatori, con il motore a iniezione elettronica.

L'allestimento sarà sempre quello base, con gli indicatori di direzione anteriori arancio, i paraurti color antracite abbinati agli specchietti e alla modanatura sulla linea di cintura ma dotato di fendinebbia; i cerchi sono sempre in lamiera con borchia in plastica, del tipo piatto sulla I serie poi del più piacevole tipo a 16 fori con logo impresso al centro. "Con la terza serie" - conclude - "avviene quello che è un vero e proprio punto di svolta nell'equipaggiamento: per la prima volta sulla 75, una Gazzella dei Carabinieri è dotata di un computer portatile, anch'esso fornito dalla OTE del Gruppo Finmeccanica-Marconi, denominato Bull. Si tratta della seconda generazione dei sistemi radio dell'epoca, i quali permettevano ai militari, durante un controllo, di interfacciarsi in tempo reale con la banca dati interforze, all'epoca il CED-Centro Elaborazione Dati e con la radio".

**I proprietari di queste 75
sono Carabinieri giovani che quando
le vetture prestavano servizio,
non erano nemmeno nati. Oggi se ne
prendono cura con passione e forte spirito di
appartenenza all'uniforme che indossano.**



L'allestimento delle '75 date in dotazione all'Arma, sempre con motorizzazioni 1.8, prima a carburatori poi a iniezione, sarà sempre quello base con i paraurti color antracite. Sotto, lo stemma del Nucleo Radiomobile, la mitica "Gazzella", nome col quale vengono identificate questo tipo di vetture in servizio.

Il V.Brig. Claudio Campoli ieri - al Lido del Carabiniere di Marina di Massa, nell'agosto del 1992 - e oggi, dopo aver "ritrovato" la sua inseparabile "990".



La 75 continua la tradizionale e proficua collaborazione col marchio Alfa Romeo e si inserisce nel filone delle berline sportive in uniforme consacratosi con la Giulia, scelte per l'esuberanza dei loro motori e per il comportamento su strada dinamico e aggressivo garantito dalla trazione posteriore, su Alfetta, 90 e 75, esaltato dall'ottima ripartizione dei pesi garantita dal raffinato schema "Transaxle", che prevede il cambio in blocco col differenziale al retrotreno, montato su ponte De Dion e parallelogramma di Watt.

A completare l'immagine di vettura rispettabile e di rappresentanza, le stesse caratteristiche delle versioni civili, come la moderna linea a cuneo definita da Ermanno Cressoni, caratterizzata da elementi innovativi quali lo scudetto anteriore affilato e stilizzato e le belle maniglie incassate a filo carrozzeria. Sono state in tutto 2073 le Alfa Romeo

75 consegnate all'Arma dei Carabinieri. Venendo agli esemplari del nostro articolo, la "990", dal numero di targa, come i militari dell'Arma chiamano affettuosamente le auto che guidano, è di proprietà di Giovanni Farina ma quest'ultimo, quando c'è da parlare della sua 75 ex-Carabinieri, preferisce fare un passo indietro e lasciare la parola al V.Brig. Claudio Campoli consegnatario di questo preciso esemplare quando venne fornito nuovo di zecca alla Radiomobile di Massa Carrara, nella primavera del 1992, che non ha voluto mancare alla giornata: "salire di nuovo su questa vettura mi fa tornare alla mente tanti ricordi professionali e personali e mi rende orgoglioso di essere Carabiniere: proprio partendo da lei, ripercorro un po' la mia carriera.

Sono salito per la prima volta sulla '990' nel 1992 dopo un corso di guida veloce (oggi "guida di sicurezza") sulla pista della Piag-

gio di Pontedera; avevo 21 anni. Era la berlina a trazione posteriore più sicura e stabile ma, se esageravi - e spesso era necessario - non perdonava: chi imparava a guidare in situazioni di emergenza quelle macchine lì, poteva guidare di tutto; oggi anche un bambino sarebbe in grado di guidare un'auto attuale, compresa l'attuale Giulia che guido per servizio, sportiva e dinamica ma mille volte più sicura di una 75".

I proprietari delle altre auto di queste pagine - fanno parte dell'Associazione Nazionale Carabinieri come Giovanni Farina e Andrea Macaccaro - sono Carabinieri in servizio ma, soprattutto sono giovani, ché, quando la 75 garantiva la legalità sulle nostre strade, loro nemmeno erano nati o erano perlopiù bambini. Eppure oggi hanno voluto salvare un pezzo di storia dell'Arma e della Radiomobile, mettendosene una in garage e occupandose-

ne con passione e dedizione. I V.Brig. Francesco Tomasi e Carmelo Montalto Monella, l'App. Andrea Zaccaria sono proprietari di alcune 75 presenti e di altri modelli come Alfetta, 90 e 155 ma anche Fiat Brava e Marea. Tutti hanno iniziato collezionando modellini e rimanendo incantati davanti alle auto in uniforme, con le sirene e i lampeggianti ben in vista. "Auto, Alfa Romeo e Carabinieri per me sono dei valori fondamentali che fanno parte della mia vita e ai quali tengo particolarmente" - sostiene il V.Brig. Tomasi. Gli fa eco l'App. Zaccaria - "Queste vetture hanno un'anima e, rispetto a un modello moderno, danno qualcosa in più" - sostiene. Per il V.Brig. Montalto Monella, di stanza a Pastrengo, è stato un passaggio "naturale": "A Pastrengo questi veicoli sono molto di più che mezzi fuori servizio e prendermene cura è davvero un privilegio". ■



Le 75 passano un testimone ideale all'attuale "Gazzella" dei Carabinieri, l'Alfa Giulia, che ricorda un altro mitologico modello adottato dalla Radiomobile. Quella nell'immagine è la versione Quadrifoglio V6 benzina biturbo da 510 CV.

POSSEDERE E GUIDARE UNA EX-VETTURA MILITARE: NORME E REGOLE DA SEGUIRE

Approfittando della competenza e della disponibilità di Giovanni Farina, ci siamo fatti spiegare, una volta per tutte, come si fa a possedere e utilizzare una vettura che è stata in servizio per lo Stato, come quelle dei Carabinieri.

Se io domani decidessi di acquistare un'auto ex-Carabinieri, qual è l'iter che dovrei seguire per poi conservare e utilizzare la vettura nel rispetto delle regole e della legge?

"Quando l'Arma decide di dismettere un veicolo, questo viene messo all'asta e acquistato da aziende specializzate, che ricevono un "dispaccio di dismissione" e si occupano di tutta la burocrazia conseguente e poi di rimetterlo sul mercato civile. Il privato che l'ha acquistato, procede quindi al normale iter di reimmatricolazione "civile": si richiede il CRS tramite un Club federato ASI - e la Commissione Lampeggiatori Blu ASI è designata proprio al rilascio di questo importante documento per i mezzi in uniforme - si ottengono le targhe nuove e si può rendere circolante a tutti gli effetti la vettura assicurandola come una normale vettura storica. L'Associazione Nazionale Carabinieri, ha una lista dei mezzi d'epoca circolanti costantemente aggiornata, la quale è a disposizione dei Comandi Provinciali e di Stazione per ogni necessità".

Comunque, con un veicolo riportante i colori d'Istituto originali, non posso fare la passeggiata domenicale in autonomia...

"Assolutamente no: si possono usare solo per partecipare ad eventi ai quali le istituzioni e gli enti organizzatori ci invitano: si tratta quindi di veri e propri servizi (nel nostro caso, tra il 70% e l'80% di questi sono dedicati all'Arma) che vengono richiesti, tramite lettera protocollata, alla nostra segreteria. Per raggiungere il luogo dell'evento partendo dalle proprie abitazioni, le vetture devono esibire la targa civile ottenuta dopo la reimmatricolazione, avere i lampeggianti coperti e qualsiasi scritta interrotta (oscurate alcune lettere o

tutte, ndr). L'equipaggio a bordo deve essere riconoscibile indossando le uniformi ufficiali dell'Associazione Nazionale Carabinieri oppure quelle ordinarie, in caso di militari in servizio. Giunti in loco o comunque su strada scortati dalle Forze dell'Ordine, possono sfoggiare le caratteristiche d'origine".

I mezzi e il personale vengono coinvolti dalle amministrazioni per eventi di rilevanza nazionale, come la Mille Miglia ma, così come l'ASI, si basa interamente sull'attività volontaria dei suoi membri, che partecipano utilizzando le proprie giornate di riposo e si occupano personalmente della manutenzione delle vetture, diventate di loro proprietà avendo seguito la procedura descritta poco sopra. Si tratta quindi di un servizio civico senza fine di lucro, mosso semplicemente dalla passione di chi vuole impegnarsi in questa attività di preservazione e conservazione del patrimonio motoristico dell'Arma dei Carabinieri.



Le targhe riportanti le iniziali dell'Esercito Italiano, sono state adottate dai Carabinieri fino allo scorporo della Forza Armata nel 2000.

UNA SPAGNOLA A RECANATI

LA OSSA 250 SUPER PIONEER

È STATA UNA DELLE MOTO ENDURO PIÙ CELEBRI
E SOGNATE DELLA TRIADE DI PRODUTTORI SPAGNOLI
CHE SPOPOLO NEGLI ANNI '70.

LUIGI VESCOVO L'HA AVUTA DA RAGAZZO
E SE L'È RICOMPRATA ORA E RESTAURATA.
OGGI CON LEI RIVIVE EL PRIMERO AMOR...

di Luca Marconetti e Alessandro Vescovo



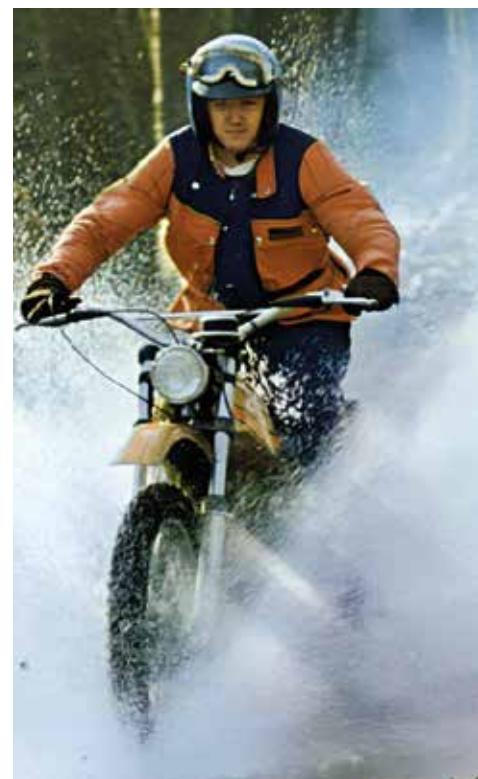
La E73 del 1973, apprezzata enduro derivata dal modello da corsa ma opportunamente addomesticata per la strada. A destra, la bellissima E73 350, versione maggiorata per contrastare i modelli del Sol Levante e le Montesa Alpina e Frontera.

Le chiamavano le "mitiche tre", Bultaco, Montesa e Ossa, e lo facevano a ragion veduta: le moto venute dalla Spagna, tra gli anni '60 e '70 un paese così vicino eppure così culturalmente ancora lontano da quello che conosciamo oggi, in grado di dominare il settore dell'enduro e del fuoristrada per le loro capacità di inarrestabilità e robustezza, di fronte alle quali poco possono i modelli "nostrani" ancora troppo derivati da versioni stradali e quindi delicati e inadeguati. Questo perché tutte e tre, nel realizzare le proprie moto "civili", seguivano il guru dell'off-road Francisco Javier Bultò, noto come "Don Paco", fondatore di Montesa e Bultaco, per il quale il miglior banco di prova per un modello da produrre in grande serie sono le corse, e non il contrario. Ossa - acronimo di Orpheo Sincronics Sociedad Anonima, fondata nel 1928 per la fornitura di materiale vario all'industria cinematografica - è l'ultima a entrare nell'"arena" ma lo fa con una dimostrazione di forza: a volerlo è il figlio del fondatore Manuel Giró, Eduardo, che entra in azienda nel 1964 iniziando una mirata campagna di ricerca e sviluppo di modelli molto competitivi nelle competizioni nazionali ma soprattutto internazionali. I risultati infatti, non tardano ad ar-

Un'immagine della 250 Super Pioneer '75 tratta dalla brochure ufficiale dell'epoca.



La protagonista del nostro servizio è una 250 Super Pioneer del 1975, cosiddetta "prima serie" e caratterizzata dal parafango in colore carrozzeria, un brillante oro.





Il frontespizio della medesima brochure.

La livrea le varrà il soprannome "Dorada". A destra, Luigi Vescovo con la sua Ossa, *El Primero Amor*. La sua storia ci dimostra che il lavoro e l'abnegazione per le due ruote d'epoca da fuoristrada rappresentano motivo di ispirazione e di longevità, così come la passione per la regolarità, che lo porta anche a organizzare eventi sul suo territorio.



rivare: nel 1967 arriva la medaglia d'oro alla Sei Giorni Internazionale di Enduro in Polonia e due medaglie d'oro nel Campionato Spagnolo.

Da quella vincente 250, cilindrata scelta per tali campionati, nasceranno alcuni modelli commerciali belli e azzeccati, come la Enduro 250 a 4 marce per gli USA e, nel 1971, la 250 E71 (E come "Enduro" seguita dall'anno di produzione) per l'Europa derivata dalla versione corsaiola "Sei Giorni" nell'aspetto e nella meccanica ma con motore ottimizzato e cambio a 5 rapporti. Il mercato delle enduro negli Stati Uniti, anche grazie alla vittoria nel Campionato Trial del '72 di Mike Andrews, sembra esplodere tutto d'un tratto e Ossa (che le fa importare dalla Yankee Motors di Schenectady, NY) non si fa trovare impreparata. È qui che le brillanti spagnole vengono denominate "Pioneer".

Tutte sono caratterizzate da un monocilindro a 2 tempi di 244 cm³ (alesaggio e corsa 72x60 mm) raffreddato ad aria. La trasmissione è a catena.

Una pietra miliare nella gamma enduro Ossa sarà la E73 del 1973, della quale la protagonista del nostro servizio è una profonda evoluzione: nuovi sono l'impianto di aspirazione e scarico, il carburatore Amal da 32 mm in luogo del precedente IRZ da 29 mm e 28 CV di potenza a 6800 giri/min, rispetto ai 23 e 25 delle versioni succitate. Inoltre cambio a 5 marce, accensione elettronica Motoplat e tamburi maggiorati. Pressoché identico a quello della E71, il telaio è un doppia culla, abbinato a una forcella telescopica all'anteriore e a un doppio ammortizzatore al posteriore. Simile alla generazione precedente anche

il gruppo serbatoio-sella e la carrozzeria. È proprio questo modello che porterà la Ossa agli onori della cronaca sportiva nel 1974, quando Ton Marsinyach si aggiudica il Campionato Spagnolo All-Terrain.

LA GAMMA SUPER PIONEER

Considerati i successi sportivi, a partire dal 1975 Ossa divide i due settori e presenta una nuova gamma, più "turistica" per la clientela commerciale, che sarà chiamata Super Pioneer, riprendendo il nome già utilizzato dai modelli USA e una per quella sportiva professionistica, denominata Desert.

Della Super Pioneer fa parte la 250 e la più grande 350.

La 250 è la punta di diamante della gamma Super Pioneer; basta guardarla: con la sua bella livrea oro brillante con decalcomanie arancio e nere - che le varrà il soprannome "Dorada" - che riveste l'intera carrozzeria in fibra di vetro, sarà una delle moto più desiderata e ambita dai giovani dell'epoca (come leggerete tra poco nella storia del ritrovamento e restauro dell'esemplare del servizio). Il telaio è il doppia culla al cromo-molibdeno della Phantom Cross 74 opportunamente modificato per le esigenze di una moto decisamente più stradale. La forcella anteriore è la Betor da 35 mm dei modelli Cross, mentre il forcellone posteriore è più corto di 4 mm, provocando così una diminuzione del passo e una maggiore manovrabilità. Gli ammortizzatori Betor 90 sono regolabili in 5 posizioni. I cerchi Akront di nuovo disegno, calzano pneumatici tassellati (Pirelli, in primo equipaggiamento) 3,00x21" all'anteriore, 4,00x18" al posteriore. I freni davanti hanno Ø di 122 mm, i po-

steriori di 150 mm. Il serbatoio carburante è da 13 litri.

Il motore, che mantiene le caratteristiche delle antenate, quali l'accensione elettronica e il carburatore flottante Amal 32 mm, eroga 22 CV e il filtro dell'aria "umido" è in un vano in plastica sotto la sella, il cambio deriva da quello delle più sportive Desert ma ha un rapporto al ponte più corto e un 5° rapporto più lungo.

Caratteristico, come sulla E73, il terminale di scarico rialzato sulla destra rivestito da una griglietta paracalore cromata fissata con grandi viti tonde.

Il peso, contenuto in 93 chili, il più basso della categoria, la rende una moto brillante nonostante i pochi cavalli, molto divertente nei percorsi fuoristrada veloci. La velocità massima è di 130 km/h.

Nel 1976 arriva il nuovo modello, riconoscibile dal parafango bianco in resina infrangibile. Tante le modifiche meccaniche e telaistiche: forcella anteriore rinforzata, freno anteriore conico di nuovo disegno, ammortizzatori posteriori Betor Gas montati più inclinati, serbatoio con rinforzo longitudinale per una maggiore escursione, carburatore Bing e terminale di scarico allungato.

La 350, presentata nel 1976, a sua volta evoluzione della versione "maggiorata" della E73 da 1/4 di litro, caratterizzata dalla stupenda livrea bianca con la virgola blu su serbatoio e fianchetti è invece la risposta alle versioni 350 (Alpina) e 365 (Frontera) di Montesa, oltre che alle "Jap" Suzuki TS 400 e DT 400 e Yamaha XT 500.

La 350 Super Pioneer è sempre bianca ma ora ci sono strisce rosse e filetti neri, con l'indicazione della cilindrata sul fianchetto.



Tipico delle Ossa da Enduro del periodo, il terminale alto fissato a destra e con la griglietta paracalore cromata.

A cambiare è invece il motore, di 302 cm³ (cambiano sia alesaggio che corsa, di 77x65 mm) - curiosamente non corrispondente alla denominazione, scelta piuttosto per affinità commerciale con la più piccola 250 - subito identificabile per le profonde scanalature tre le alette di raffreddamento, alimentato da un carburatore Bing T84 da

32 mm per 32 CV a 4200 giri/min. Anche il telaio - sempre a doppia culla - è rivisto, gli ammortizzatori montati maggiormente inclinati e i tamburi più piccoli per risparmiare peso. Condivide con la 250 del '76 anche il parafango bianco in fibra antiurto.

Infine, nel 1979 ecco la Super Pioneer 250 cosiddetta "terza serie"



La ruota anteriore con forcella Betor da 35 mm dei modelli Cross, che permette un'escursione di 140 mm.



L'essenziale ma raffinato strumento Veglia-Bressel, montato a sinistra del faro singolo anteriore.
A destra, il complessivo motore telaio, quest'ultimo derivato dal modello Phantom Cross 74 ma opportunamente modificato per un suo più amatoriale, quale l'Enduro. Sul carter è inciso il quadrifoglio, simbolo di Ossa. Sotto, da sinistra, le belle decalcomanie applicate sul serbatoio e replicate sui fianchetti.

Alessandro Vescovo le ha trovate in un mercatino spagnolo. Il tappo serbatoio è originale.

Il monocilindrico di 244 cm³ ha la particolarità di avere le alette molto profonde.

Sulla testata ci sono due sedi candela. Il motore visto da destra. I Vescovo non sono ancora riusciti a trovare il carburatore originale Amal. La sella è stata rifoderata ma la scritta originale mantenuta.



o "verde", grazie alla squillante livrea color mela che ora interessa tutta la carrozzeria, abbinata al nuovo supporto del faro squadrato in fibra bianco e verde. Invariata la meccanica.

Insieme alle Desert Phantom e Fuego, le Super Pioneer sono le ultime moto da enduro prodotte dalla Ossa: con la caduta del regime franchista e il ritorno della democrazia, le aziende spagnole sarebbero state dilaniate dai violenti scontri sindacali portandole al fallimento in un decennio (anche Montesa e Bultaco avrebbero avuto la stessa sorte).

STORIA DI UN RITROVATO AMORE E DEL SUO RESTAURO

"Ancora tu? Ma non dovevamo vederci più?". La canzone parla di due ex innamorati che si rivedono e si riscoprono, così come ha fatto Luigi Vescovo con la Ossa 250 Super Pioneer. Con suo figlio Alessandro, di "signorine regolariste" ne hanno rimesse in forma tante, ma nella mente di Luigi la Ossa è rimasta sempre ben impressa.

Nel 1982 Luigi vuole comprare una moto da regolarità e la scelta ricade su una Beta 250 GS che ha visto in un'officina del maceratese, dove abita. Quando arriva però la moto non è più disponibile ma dietro ad alcune bici scorge un serbatoio color oro... perlustra meglio e scopre che ha i pneumatici meno pronunciati di quelli da Cross ai quali è abituato: è una moto spagnola da Enduro, ne è sicuro. La conferma arriva poco dopo: si tratta di una Ossa 250 Super Pioneer; ha già avuto due proprietari ed è un po' stanca. Ma a Luigi interessa poco: la acquista e la prova subito sulle colline di casa sua, imprescindibili per i regolaristi della zona e rimane impressionato dalle sue performances eccezionali.

Se la gode un po' poi, quando nasce suo figlio Alessandro, la vende a un cliente di suo padre Renato, tornista consciuto e stimato a Recanati e dintorni.

Alessandro, venendo a conoscenza di quel racconto, si sente un po' in colpa e, nel maggio di un anno fa, grazie alla proposta di un fornitore di pezzi di ricambio di moto spagnole, propone a suo padre di rientrare in possesso di un buonissimo esemplare di Super Pioneer: Luigi non ci pensa su due volte.

Appena la moto arriva nel loro "garage-museo", come lo chiamano gli amici, analizzano insieme il mezzo che risulta in condizioni accettabili ma va ripristinato in alcune parti. Si parte dal serbatoio e dai fianchetti, che vanno sverniciati, sabbiati, ridipinti e piazzato un nuovo kit di adesivi, per fortuna ben riprodotti e reperibili e in rete mentre i parafanghi, danneggiati, sono stati sostituiti con omologhi usati in migliori condizioni. Anche il telaio è sabbiato e riverniciato nel nero lucido dell'epoca; i cerchi puliti e lucidati, il manubrio ricromato. La sella, con il fondo in vetroresina intatto, ha avuto bisogno solo di essere rifoderata, mantenendo la sua scritta originaria sul retro. Il pezzo più raro da trovare invece, lo strumento tondo, è in ottime condizioni. Il motore invece ha avuto solo bisogno di un bel tagliando ma, purtroppo, i Vescovo non sono ancora riusciti a trovare un carburatore Amal originale: ora monta un ZSDTRP. Gli ammortizzatori frusti, sono stati sostituiti da dei Betor conformi a quelli di primo equipaggiamento. ■

**OSSA
SUPER PIONEER 350**



La 350 Super Pioneer del 1976.

OSSA 250 SUPER PIONEER



La 250 Super Pioneer "seconda serie" del 1976, riconoscibile dal parafango bianco antiurto.

OSSA SUPER PIONEER 250/78



L'ultima Super Pioneer, la 250/78 tutta verde e con nuovo cupolino portafaro squadrato.

LO STATO DELL'ARTE



**COMPIE 60 ANNI LA SERIE "F"
DELLA FIAT 500,
ENTRATA IN PRODUZIONE NEL 1965.
È LA MASSIMA ESPRESSIONE STILISTICA
DELL'UTILITARIA TORINESE,
CHE CON QUESTA VERSIONE
RAGGIUNGE LA SUA MATURITÀ.**

di Matteo Comoglio

Poco dopo l'inizio degli anni '60, l'esigenza di rinnovare la Fiat 500, entrata in produzione nel 1957, comincia a farsi sentire, non tanto per la concorrenza praticamente inesistente sul mercato italiano, quanto per essere al passo con i tempi e star dietro alle velocissime trasformazioni di quegli anni. Se la 500 nasce, infatti, come prima automobile per chi ancora non ne aveva mai posseduta una, diventa rapidamente la perfetta seconda vettura per la famiglia. Inoltre, le nuove normative in vigore dal 1964 prevedono che il senso di apertura delle portiere diventi per tutte le vetture "controvento", proprio per scongiurare aperture improvvise decisamente pericolose per gli occupanti. Inoltre, si stabilisce che le serrature devono essere a vincolo tridimensionale, comandate da maniglie esterne a pulsante. Questo spinge Giacosa e i suoi tecnici a lavorare per rinnovare completamente la 500 e renderla, finalmente, una vettura moderna ed al passo con i tempi. L'ingegnere torinese si mette subito al lavoro agli inizi



del 1963 riproponendo alla dirigenza Fiat la sua idea di qualche anno prima di montare il motore a "sogliola" anche sulla berlina. Questo ha un triplice vantaggio: l'unificazione della produzione di un unico propulsore, la possibilità di creare un piccolo vano portabagagli anche nella parte posteriore e una migliore guidabilità grazie al baricentro più basso. Ma la proposta viene inesorabilmente bocciata, oltre all'imposizione tassativa che la linea e le caratteristiche della vettura debbono rimanere identiche. Ed è così che a marzo del 1965, al Salone di Ginevra, viene presentata al pubblico la nuovissima e rinnovata "500 F". Il prezzo è di 475.000 lire, circa 25.000 lire in più della "D". Da qui in poi sarà un successo inarrestabile.

Il progetto viene rivisto a partire dalle tecniche di stampaggio delle lamiere, riducendo al minimo i componenti utilizzati. Ad esempio, le fiancate sono ora stampate in un solo pezzo, così come il padiglione del tetto, che prima era imbullonato alla scocca. Inoltre, dagli sfridi di

lavorazione della fiancata si ottengono direttamente le portiere. Questo dona alla 500 una resistenza torsionale decisamente maggiore, che si traduce in una grande robustezza di tutto l'insieme. Inizialmente, i due cofani e la traversa di sostegno motore sono identici a quelli della "D", fatto salvo il cofano anteriore, che ha attacchi diversi e non ha più la modanatura centrale in alluminio, scomparsa anche dalle fiancate. Le portiere non hanno più la cerniera esterna ma interna e decisamente più robusta, fissata con otto bulloni per porta (nella produzione successiva muteranno diventando solo 4). Cambia così completamente il disegno di questi lamierati, che hanno rinforzi e nervature per sopportare le sollecitazioni sulle cerniere e sulle serrature. Dovendo riprogettare l'intera fiancata, Giacosa allunga anche il gocciolatoio, eliminando la nervatura dietro al vetro posteriore. Non solo: per aumentare la visibilità si aumenta anche la superficie vetrata del parabrezza.



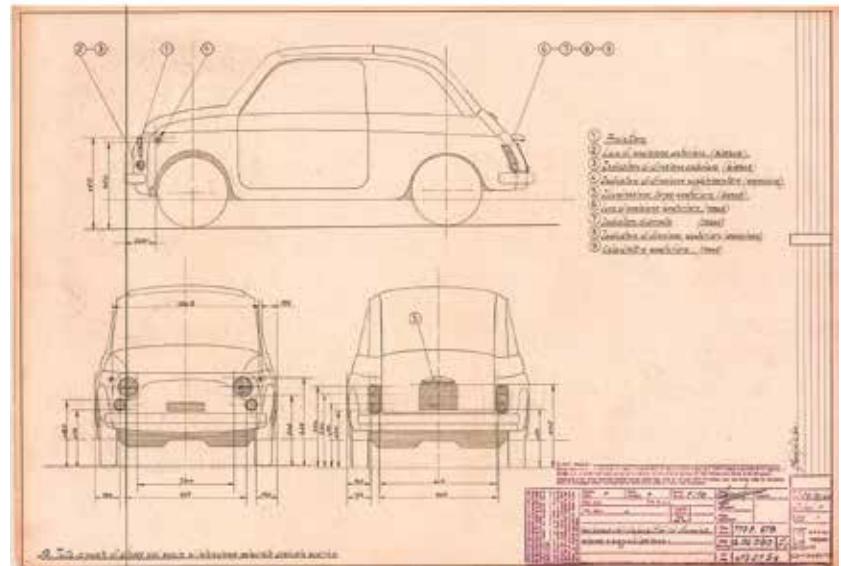
Uno dei primi esemplari di Fiat 500 F in livrea rosso Fiat 115.

Anche la griglia posteriore, posizionata sul cofano motore, è ora in un pezzo unico (sparisce il profilo in alluminio), separata dal tetto e montata, su questo modello con 6 viti con la testa a croce (zincatura bianca e non verniciata). Cambia il disegno dei fanali posteriori, che hanno una forma piatta e meno sporgente, perdono la basetta in alluminio e sono ora interamente in plastica con bordino "alluminato" dall'interno (la base portalampadine è anch'essa in plastica). Allo stesso modo cambiano le luci di posizione anteriori, anch'esse non hanno più la base in alluminio e sono a filo con la carrozzeria. I fari anteriori differiscono dalla versione "D" per la presenza all'interno della parabola dell'oscuratore, che permette un fascio di luce più potente e omogeneo (cambiano di

conseguenza anche le lampadine), muta quindi l'attacco sul lamierato del frontale, in quanto non sono più fissati a incastro a "baionetta" ma da un gancio e una molla. Nel vano anteriore, cambia radicalmente il serbatoio del carburante, ora arretrato per questioni di sicurezza, con forma a "lingotto" e capienza aumentata a 22 litri (un litro in più della versione "D"). Questo nuovo serbatoio è fissato con due fasce al posto di una, che danno origine a una nuova forma del tappetino in gomma. Si allunga anche la cinghia che trattiene la ruota di scorta, ora ancorata direttamente alla scocca. Viene arretrato il piccolo serbatoio per il liquido freni, non più cilindrico ma a forma di parallelepipedo trattenuto da una fascia in ferro. Aumenta così leggermente lo spazio a disposizione per

La piccola 500 grazie al peso contenuto e al motore posteriore a sbalzo era anche vettura ideale per le gite in montagna sulla neve.





Nelle affollate città degli anni '60 la 500 è una regina: trovare parcheggio non è più un problema. A destra, un disegno tecnico in cui si evidenzia il nuovo impianto di illuminazione. Sotto, a sinistra, la 500 F e la "cugina" da lavoro Giardiniera. A destra, l'esemplare del nostro servizio è del 1967 ed è completamente conservato, mai restaurato

A destra, l'esemplare del nostro servizio è del 1967 ed è completamente conservato, mai restaurato



i bagagli. Il cric e gli attrezzi non sono più posizionati nella sacca di juta, ma separati: gli attrezzi trovano ora posto in una trouss in plastica grigia marchiata Fiat e il cric è alloggiato direttamente sul passaruota destro, fissato con due cinghia in gomma. La ruota di scorta è sempre posizionata in verticale e, a questo proposito, bisogna notare che proprio i cerchioni cambiano rispetto al modello "D". Ora non sono più pieni, con la "tettarella" centrale che fungeva anche da supporto per la coppa coprimozzo, sostituita da una semplice staffa saldata. Questo probabilmente per due motivi: raffreddare meglio il tamburo freno e risparmiare sui

costi di produzione. Le coppe coprimozzo, i cerchi faro e i fregi sottoporta continuano a essere in alluminio lucidato. Il fregio anteriore resta in tre pezzi per i primi mesi di produzione per poi diventare in unico pezzo in "vedril" (plastica trasparente alluminata).

La 500 F diventerà la seconda auto per molti italiani, una vera rivoluzione rispetto anche solo a 10 anni prima.

dall'interno). La scritta posteriore "Nuova 500" resta invariata in alluminio fino a settembre 1968, diventando poi a rombi, così come il fanale per l'illuminazione della targa (anch'esso diventerà poi in "vedrili" dal 1966). Il tetto apribile

cambia nel telaietto, perdendo la doppia chiusura a gancetti in alluminio, diventando singola con maniglia in plastica e perno in ferro, avvitato con due viti con testa a croce assicurato alla scocca. Il colore del telaio continua a essere il grigio Fiat 684. Ovviamente

cambia il suffisso del numero di telaio, diventando 110F e la produzione inizia a partire dal numero 824.001.

Negli interni le modifiche più evidenti riguardano ovviamente le portiere: il pannello è ora più

squadрато, sempre in tinta con l'interno, la maniglia alzavetro e quella di apertura della portiera sono inedite per la 500, accompagnate dal solito "scodellino" in plastica nera e fermate da una molla. Inoltre è presente una maniglia tiraporta in alluminio fissata da due viti con testa svasata e taglio a croce. Rispetto al modello "D" cambia la guarnizione giroporta, non più in gomma spugnosa piena ma con sezione cava e interamente in gomma (eccetto l'anima in ferro per la parte di fissaggio). Inoltre è presente di serie un batticalcagno in alluminio, utile per tenere ferma la guarnizione e per proteggerla durante la salita e la discesa dall'auto.



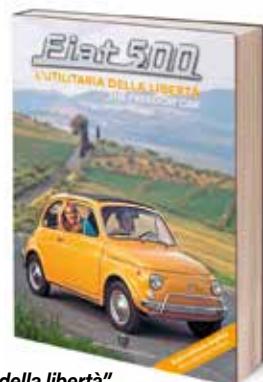
La primavera, la 500 e il tettuccio apribile, perfetto esempio di libertà anni '60.

Vettura ideale per i giovani e soprattutto per le ragazze, con la sua aria agile e sbarazzina. Dalla linea della fiancata si nota che la 500 non è affatto cambiata seppur ha subito un cambiamento radicale che l'ha resa decisamente più moderna.

Nel frontale si possono notare i nuovi fari con oscuratore, le frecce/posizioni senza basetta in alluminio e il fregio in pezzo unico.



Le informazioni di questo articolo sono tratte dal libro curato dall'autore del servizio con il Commissario Tecnico di modello Enrico Bo: *il più completo compendio in lingua italiana esistente sulla leggendaria bicilindrica torinese.*



"Fiat 500. L'utilitaria della libertà"
(Nuova Edizione 2022) di Matteo Comoglio ed Enrico Bo, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 232 pagine, 40,00 €. www.asiservice.it/asi-shop/libri/

Le portiere hanno un sistema di apertura a molla che le tiene in posizione completamente aperta all'occorrenza. Il lamierato del cruscotto è identico alla "D", eccetto il posizionamento delle spie e degli interruttori, ora disposti in modo più razionale: la spia verde della freccia a sinistra dello strumento, quella degli abbaglianti a destra, il primo interruttore per l'accensione della luce del quadro, il secondo per le luci, il nottolino di avviamento (sempre con ghiera cromata) e infine l'interruttore dei tergilampi. Tutti gli interruttori non hanno più le levette in ferro cromato ma in plastica nera, pur mantenendo la ghiera. Il posacenere rimane nella medesima posizione. Il piccolo cruscotto color avorio è ora un pezzo unico e non più scomponibile come sulla "D" ed è fermato nella sua sede da due molle a incastro. Il fondoscala viene portato a 120 km/h, segnando solo i km di venti in venti. Diverso anche il devioluci, che perde le stecche in ferro cromato per quelle in plastica nera. Praticamente invariati il volante e il pulsante clacson, che hanno solo delle piccole e impercettibili

differenze. Mutano i bordi paraginocchia morbidi, che diventano più grandi e imbottiti. Il cassetto portaoggetti non è più in lamiera verniciata ma in cartone pressato verniciato con una goffratura nera, fissato alla paratia con quattro dadi da 7 mm. Diventa necessario quindi spostare il comando dell'acceleratore a mano sul

Con l'adozione delle porte "controvento" la 500 entra nell'era moderna, diventando una delle vetture più vendute della Fiat fra gli anni '60 e '70

tunnel del convogliatore riscaldamento. Le leve rimangono identiche, eccetto il pomello del cambio, che resta sempre in plastica nera ma assume una forma a "funghetto". I tappeti in gomma neri, sempre di marca "Everest", cambiano nei passaruota coprendo ora tutta la porzione fino alla portiera. Diversi ovviamente anche quelli di base, che vanno a coprire sotto i sedili. I pannelli posteriori restano divisi in due come sulla precedente "D" (diventeranno

in un pezzo unico stampato pochi mesi dopo), cambia la seduta della panca posteriore che non è più in gommaspugna a densità differenziata ma diventa a molle con struttura in ferro. Invariati i sedili anteriori che mantengono le cinghie in gomma per la seduta (sostituite dalle molle poco tempo dopo). Il materiale delle se-

dute è finta pelle con cadenini avorio (da settembre '68 cadenini neri e mezzaluna in tinta con il resto della tappezzeria), in colori diversi a seconda dell'abbinamento con la livrea esterna. A richiesta sono disponibili quelli in tessuto, senza sovrapprezzo. Per tutti, la mezzaluna dei sedili anteriori è sempre color avorio. Cambia anche la copertura dietro al sedile posteriore (sotto al lunotto), che non è più in gomma nera imbottita di crine e incollata, ma in gomma con grana più spessa (non più bordata) e un'imbottitura di sfridi di lavorazione di tessuti, compressi e fonoassorbenti.

Per ciò che riguarda la meccanica, all'avantreno le testine sterzo cambiano, perdendo gli ingassatori e diventando del tipo senza ma-

LE MODIFICHE PIÙ IMPORTANTI DELLA 500 F

FREGIO ANTERIORE: all'inizio della produzione è in tre parti, diventa poi un pezzo unico in plastica verso la fine del 1965.

PORTE: passano da 8 a 4 bulloni verso la fine del 1965.

SILENZIATORE: uguale alla "D" fino a inizio 1966, poi diventa a semigusci saldati; cambiano anche le staffe.

GRIGLIA PRESA D'ARIA POSTERIORE: da inizio produzione fissata con 6 viti e con nervature; da inizio 1966 a 3 viti.

RIVESTIMENTO SEDILI: da agosto/settembre 1968 diventa monocolore perdendo la mezzaluna bianca.

SIGLA POSTERIORE: da settembre 1968 cambia, diventando a scritte rombooidali; muta anche la foratura.

FRONTALE: da novembre 1968 viene uniformato il rivestimento frontale con quello della "L", di conseguenza si sposta il clacson anche per la "F", sotto alla calandra; resta comunque il fregio tipico della "F" fino a fine produzione.

COFANO MOTORE: da aprile 1970 circa, cambia la posizione del fanale targa che si alza, variando lo stampo del lamierato.

TELAI CAPOTE: verniciato in grigio Fiat 684 fino al maggio 1970, poi diventa nero.

FISSAGGIO CRIC: dall'inizio con due cinghie in gomma, da aprile 1967 si inserisce un invito per il cric e la cinghia diventa una sola.

COPPE RUOTA, MODANATURE SOTTOPORTA, CERCHI FARO: nel corso del 1966 diventano tutte in acciaio cromato e non più in alluminio lucidato.

MANIGLIE TIRAPORTA: diventano in plastica a fine 1965.

VASCHETTA SERBATOIO FRENI E PORTAFUSIBILI: cambiano forma e dimensioni nel corso del 1968.

MOLLEGGINO SEDILI ANTERIORI: passano dalle cinghie in gomma alle molle in ferro verso la fine del 1965.

CAVO DI ARRESTO COFANO POSTERIORE: dapprima in gomma come sulla "D", poi diventa in cavo di acciaio rivestito dall'inizio del 1966.

BOBINA: passa da sinistra a destra del vano motore, con conseguente modifica del lamierato motore e cavi candele ad inizio 1968.

TELAI DEFLETTORI: modificato il sistema di fissaggio del "galletto" di chiusura, diventa incollato al vetro (visti sulle "F" ultima serie).

SERBATOIO CARBURANTE: modificati leggermente la forma e il tappo di chiusura a inizio 1967.

nutenzione. I freni mantengono la stessa dimensione di tamburo, ma vengono potenziati con il montaggio di nuovi cilindretti idraulici da 7/8" invece di 3/4", il tutto dovuto a un peso maggiore dell'intera vettura, prossimo ormai ai 520 kg, oltre 20 in più della "D".

Al posteriore, i molloni delle sospensioni sono accorciati di 2 mm. Rinforzati anche i bracci oscillanti posteriori, i giunti elastici e i semiassi, punto debole delle versioni precedenti. La frizione a sei molle elicoidali montata sulla "D", viene rimpiazzata da una più moderna, con molla a diaframma e diametro maggiorato da 140 a 155 mm. Diverso anche il cuscinetto reggispinga, che diventa a sfere. Questa modifica comporta ovviamente anche la sostituzione del volano, adeguato per ospitare la nuova frizione e il nuovo motorino di avviamento, fissato con tre bulloni anziché due alla nuova campana del cambio (un'aggiunta resa necessaria per le frequenti rotture della campana del cambio, che a lungo andare si indeboliva spezzandosi in prossimità dell'attacco dei bulloni). Sulle prime "F" rimane comunque ancora a due bulloni). Anche il cambio stesso è oggetto di piccole modifiche alla rapportatura degli ingranaggi, che rimangono comunque a innesti frontalì come di consueto. Il propulsore cambia il suffisso in 110F.000 e rispetto al suo predecessore 110D beneficia di numerose modifiche. La testata è decisamente più robusta, soprattutto in prossimità degli scarichi e le valvole hanno la doppia molla di richiamo. La sede del filtro aria è decisamente più grande ed è stato progettato un ricircolo per i vapori d'olio che vengono recuperati nell'aspirazione. Il tubo per recuperarli parte dal coperchio punterie che viene modificato. Nel modello precedente i vapori venivano direttamente scaricati sull'asfalto. Lo sinterogeno è più semplice, non più verniciato di nero e perde l'oliatore laterale. Il carburatore non è più il Weber 26 IMB4, ma inizialmente un 26 IMB6, per poi diventare 26 IMB10. Differenti anche il silenziatore, non più a barilotto, ora composto da due semigusci saldati; conseguentemente cambiano anche le staffe di sostegno.

La 500 F è stata, insieme alla versione "L" (presentata nel settembre del 1968), la 500 più venduta di tutti i tempi, con 2.272.000 unità. Prodotta dal 1965 al 1972, è stata anche la più longeva di tutte le versioni.



Il vano anteriore con il serbatoio "a lingotto" arretrato. In questo caso la vettura è del 1965. Sopra, l'interno con il semplice cruscotto. I sedili in finta pelle con cerniere avorio e mezzaluna avorio. Rimarranno così fino a settembre del 1968.

Sotto, da sinistra, la maniglia di apertura, la manovella alzavetro e la maniglia tiraporta in plastica nera. Il propulsore della 500 F, con la sede per il filtro aria maggiorata e la nuova marmitta a semigusci. Il piccolo tachimetro con fondoscala a 120 km/h, esempio di design e praticità. Tutte le informazioni all'interno di un unico strumento. Il sedile posteriore ribaltato per ottenere un vano di carico senza rovinare la seduta.



FIAT 500 F



Immagine pubblicitaria dell'epoca in cui si esalta la praticità della 500 nelle attività quotidiane.



Gli interni con cordoncino nero e mezzaluna in tinta, disponibili a partire da settembre 1968.

In tutti questi anni è sempre stata costruita nello stabilimento di Mirafiori a Torino, con numerazione compresa tra il telaio 824.001 e il telaio 3.096.091, ma dal 1971 sono state prodotte anche negli stabilimenti di Desio (Autobianchi) e Termini Imerese. La produzione di Desio ha numeri di telaio compresi tra il 6.030.953 e il 6.120.574, con un totale di 84.348 vetture prodotte. A Termini Imerese, invece, i telai partono dal numero 5.016.129 per arrivare al 5.096.649, per un totale di 80.421 automobili. Gli accessori disponibili a richiesta non sono molti: l'autoradio a 35.200 lire e le gomme a fascia bianca (stretta) a 5.050 lire.



Un esemplare di 500 F prodotto dopo settembre 1968, con la scritta posteriore già a caratteri romboidali.



DATI TECNICI

SCHEDA TECNICA FIAT 500 F (1965)

MOTORE:	Tipo 110F.000, bicilindrico a quattro tempi parallelo e verticale, disposto posteriormente a sbalzo, alesaggio x corsa 67,4 x 70 mm, cilindrata totale 499,5 cm ³ , rapporto di compressione 7,1:1, potenza massima 18 CV a 4.600 giri/min, coppia massima 3,1 kgm a 3.000 giri/min.
DISTRIBUZIONE:	asse a camme nel basamento comandato da catena, comando ad aste e bilancieri, valvole in testa inclinate di 12° rispetto all'asse del cilindro.
ALIMENTAZIONE:	pompa carburante meccanica a membrana, carburatore mono-corpo invertito Weber 26 IMB6 (poi IMB10), filtro carburante nel serbatoio e nella pompa benzina. Filtro aria a cartuccia di carta. Starter manuale.
ACCENSIONE:	a batteria e spinterogeno, candele Magneti Marelli M14 12/225.
LUBRIFICAZIONE:	sistema a pressione con pompa a ingranaggi.
RAFFREDDAMENTO:	ad aria forzata mediante ventilatore centrifugo calettato sulla dinamo, regolazione temperatura con termostato a farfalla per scarico aria.
CAMBIO:	a quattro marce più retromarcia non sincronizzate, coppia conica 8/41, comando a leva sul tunnel.
TRASMISSIONE:	frizione monodisco a secco da 155 mm, con molla a diaframma, corsa a vuoto del pedale 15-20 mm.
FRENI:	a tamburo sulle 4 ruote, con cilindretti a doppio stantuffo con registrazione automatica del gioco. Comando idraulico a pedale, freno di emergenza agente sulle ganasce dei freni posteriori.
STERZO:	scatola guida a vite e settore elicoidale. Articolazioni a nodi sferici a lubrificazione permanente.
SOSPENSIONI:	anteriore a ruote indipendenti con bracci oscillanti e molla a balestra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici. Posteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti triangolari e molle ad elica, ammortizzatori idraulici telescopici.
RUOTE:	cerchi a disco in lamiera 3,5" x 12, pneumatici tessili a 4 tele misura 125/12.
CARROZZERIA:	a scocca portante, apertura portiere nel senso di marcia.
DIMENSIONI E PESI:	passo 1.840 mm, carreggiata anteriore 1.121 mm, carreggiata posteriore 1.135 mm, lunghezza massima 2.970 mm, larghezza massima 1.320 mm, altezza 1.325 mm, altezza minima da terra a vettura scarica 125 mm, peso in ordine di marcia 520 kg, peso totale a pieno carico 840 kg. Serbatoio carburante 22 litri. Coppa olio motore 2,5 litri, scatola cambio e differenziale 1,1 litri, impianto frenante 0,22 litri.
PRESTAZIONI:	velocità massima oltre 95 km/h, pendenza massima superabile 26%, consumo carburante 5,5 litri/100 km.
PREZZO E OPTIONAL:	Prezzo alla presentazione 475.000 lire, più spese di messa su strada, autoradio 35.200 lire, pneumatici a fianco bianco 5.050 lire.

FRANCIS LOMBARDI UNA 500 TUTTA MIA

IL CARROZZIERE VERCELLESE

LAVORA SULLA CELEBRE BICILINDRICA TORINESE PER OFFRIRNE UNA VERSIONE PERSONALIZZABILE SECONDO I GUSTI DEL CLIENTE PIÙ ESIGENTE.

di Luca Marconetti

L'esemplare del nostro servizio in livrea azzurro metallizzato, prodotto il 6/1967, come conferma anche la targhetta identificativa nel vano bagagli, è quello presentato nello stand Francis Lombardi al Salone di Torino del 1967, a fine ottobre dello stesso anno. È stata poi ceduta alla maestra della figlia di Francis Lombardi, infine venduta a Vicenza a fine '68.



Apartire dal suo nome, che originariamente sarebbe Carlo Francesco, Francis Lombardi ama il design americano tanto ché, quando diventa carrozziere nel 1947 - prima ha fatto il pilota di aerei e li ha anche fabbricati con la AVIA: il più famosa è il FL3 in legno utilizzato praticamente come mezzo d'addestramento da tutti gli Aero Club italiani - realizza giardinette con le fiancate in legno "woody", allunga le berline con pinne e appendici che ricordano futuristiche astronavi, piazza lunotti panoramici al posto di vetri piatti sulle carrozzerie di Fiat 1100 e 1400, copiando le Studebaker Commander (il produttore americano lo trascinerà perfino in tribunale con l'accusa di plagio).

Il primo successo è la pratica 600 Lucciola a 4 porte: colori sgargianti, azzardati abbina-

menti bicolore e ruote con borchie lucide. La stessa formula verrà proposta per elaborare la Nuova 500, partendo proprio dalla F descritta nelle pagine precedenti e prodotte tra la seconda metà del 1967 e la fine del 1971: le vetture vengono inviate alla carrozzeria vercellese incomplete per essere abbigliate ma comunque senza toccare la meccanica. Sono disponibili inizialmente col tettino in tela, come la protagonista del nostro servizio, successivamente anche con tetto rigido, sottolineato da un inspessimento della lamiera al fondo del pannello il quale genera un accenno di spoiler sopra il lunotto e, nell'ultimo lotto prodotto, da una doppia nervatura di rinforzo.

Il musetto ha una griglia a diedro con baffetti in zama cromata e i fari sono incassati; la fiancata ha i fascioni sottoporta in inox, le ruote borchie integrali con anello in accia-

io e bordo recante 8 feritoie rettangolari; il cofano motore ha la serratura; gocciolatoi, guarnizioni di parabrezza e lunotto sono anch'essi in acciaio inox.

All'interno plancia sagomata verniciata in aggrappante nero (nella foto, la strumentazione dedicata) e materiale morbido antiurto, con scritta specifica.

Il suo forte è la possibilità di personalizzazione: si possono avere il volante sportivo e il pomello cambio in legno, i vetri posteriori apribili a compasso, il cassetto porta oggetti sul tunnel centrale, i paraurti speciali e perfino i copricerchi in plastica che imitano i ben più costosi Amadori & Campagnolo in alluminio e magnesio. Moltissime le tinte metallizzate, non offerte da Fiat. Così, è difficile che esista una 500 Francis Lombardi uguale a un'altra, tanto che verranno denominate "My Car", ossia, appunto "La mia auto".

SABBIA O ASFALTO MA SENZA COMPROMESSI



La XT600Z Ténéré 1VJ è la seconda serie, sul mercato dal 1985 al 1988.
L'esemplare del nostro servizio ha la bella livrea coi colori del team francese Sonato/Gauloises
su grafiche aggiornate rispetto alla prima serie 55W: inserto azzurro, filetto giallo,
e la banda gialla alla base della scritta a replicare un orizzonte sabbioso.
Confermati i cerchi oro e il giallo anche per i soffietti della forcella e le tabelle porta-numero.
Si ringrazia Gabriele Rizzo per la disponibilità.

YAMAHA



LA YAMAHA XT600Z TÉNÉRÉ È STATA LA PRIMA A PORTARE NEI GARAGE DEGLI APPASSIONATI LA TECNOLOGIA NATA DALL'ESPERIENZA SULLE PISTE DESERTICHE DELLA PARIS-DAKAR, COME SUGGERISCE ANCHE IL SUO NOME. LA SUPER TÉNÉRÉ HA INVECE CEDUTO ALLE TENTAZIONI DELL'ASFALTO PER ESSERE COMPETITIVA CON LA CONCORRENZA MA SEMPRE ALLA MANIERA DEI TECNICI DI IWATA... CON LO ZAMPINO DELLE FILIALI EUROPEE.

di Luca Marconetti

del 1983, che il pubblico imparerà a conoscere col ben più avventuroso nome di Ténéré, regione del Sahara che si estende dal Niger al Ciad ma anche la traduzione di "deserto" nella lingua berbera dei Touareg. Poi anche il costruttore di Iwata si lascerà sedurre dall'asfalto e nel 1989 lancerà l'iperprofica XTZ750 Super Ténéré e questa è un'altra storia. Vale la pena dunque raccontale insieme? Secondo noi sì.

TÉNÉRÉ, L'ORIGINE

I giapponesi della Casa del Diapason sono stati i primi a instillare in una moto di serie le conoscenze e le esperienze apprese nella Paris-Dakar: presi alla sprovvista dai tecnici di Yamaha Europe che arrivano coi progetti sotto braccio nel 1981, capiscono che la cosa può funzionare e nel 1983 battono tutti sul tempo presentando la XT600Z, la prima "dakariana" di serie, che infiammerà il cuore dei centauri di nuova generazione e inaugurerà un settore inedito.

Presentata al Salone di Parigi - che all'epoca è diventata la nuova città delle moto enduro - nel settembre 1982, stupisce subito per il suo aspetto praticamente "pronto-piste" desertiche: telaio monotrave in tubi tondi e stampati, forcella anteriore con steli da 41 mm ed escursione da 255 mm con tanto di soffietti ben in vista, forcellone posteriore Mono Cross (pneumoidraulico a funzionamento progressivo) in alluminio, freno anteriore a disco di 260 mm, motore rigorosamente monocilindrico 4 tempi, distribuzione monoalbero a 4 valvole, un contralbero di

Ne gli anni '80 la mobilità non è più solo un bisogno ma diventa anche mezzo di divertimento, avventura, fonte di emozioni forti. Lo dimostrano la nascita di tantissime rievocazioni di corse che, venti, trenta, quaranta, ottanta anni prima, sono state leggendarie e pionieristiche e il ritorno alla scoperta di zone da sempre considerate impervie, prime tra tutte i deserti. E così, come successo all'inizio del '900, le competizioni estreme e le gare di durata sono di nuovo straordinari strumenti pubblicitari e, quello che oggi affascina di quei rampanti ultimi due decenni del '900, è constatare come ogni Casa abbia avuto un approccio diverso a questo fenomeno e ai nuovi mezzi pubblicitari e di marketing che le avrebbero traghettate al nuovo Millennio.

Se analizziamo per esempio le scelte fatte attorno a quella che è probabilmente la più massacrante gara di quel periodo, la Paris-Dakar, soprattutto in ambito motociclistico, ci rendiamo conto come molti l'abbiano cavalcata per presentare modelli nuovi adatti a una vasta clientela e a molteplici utilizzi ma anche come, invece, alcuni non abbiano voluto scendere a compromessi e dimostrare che, proprio partendo da quell'enorme bagaglio di esperienze, si sia potuto arrivare a modelli estremamente tecnici e specialistici, moderni e all'avanguardia.

Così capita, nel mare magnum delle enduro "tuttiereni" che iniziano ad andare di moda negli anni '80, che esista ancora una moto senza compromessi come la Yamaha XT600Z

La prima serie 34L coi colori istituzionali Yamaha.

L'altezza da terra, la meccanica e il telaio ben in vista, il serbatoio da 30 litri, l'avviamento a kick starter e il parafango alto ne fanno una vera specialista.



Sempre la prima serie ma con l'allestimento cromatico 55W con i colori del Team France Sonato/Gauloises (la squadra che ha esordito alla Paris-Dakar con le XT500 di Cyril Neveu e Gilles Comte, rispettivamente vincitore e secondo nella prima edizione del '79).





Il design della 1VJ replica quello della prima serie ma la meccanica è ora parzialmente carenata mentre il serbatoio è più piccolo, 26 litri.

Era la moto che turbava i sogni del suo attuale proprietario intanto diventato collezionista di moto enduro.

La Ténéré, rispetto alle concorrenti che arriveranno sul mercato dopo, è essenziale e spartana, come confermano il cupolino che serve solo a sostenere il faro e la tabella porta-numero, la strumentazione e il manubrio. L'avviamento a pedale è mantenuto ma solo per le emergenze: quello elettrico fa ora parte della dotazione di serie.



equilibratura, 595 cm³ (mentre quelle da Dakar erano ancora delle mezzo litro) di cilindrata, alimentazione con un carburatore Teikei da 26 mm, 44 CV a 6500 giri/min, con raffreddamento misto aria/olio, carter secco, cambio a 5 rapporti, 145 kg, un'agilità incredibile soprattutto su terreni impervi come la sabbia e una velocità massima di 160 km/h.

L'escursione del "mono" dietro è di 235 mm, il tamburo freno ha diametro di 180 mm, l'accensione è a kick starter.

A fare il resto, di quell'immagine da dura e pura irriducibile, ci pensa l'estetica: domina l'enorme serbatoio da 30 litri, il cupolino che regge faro e strumentazione è ridotto all'osso, mentre sotto di lui spicca l'enorme parafango; inesistenti le carene: la meccanica verniciata di nero è tutta a vista, unica concessione la piastra paramotore; su codina e cupolino le tabelle portanumero; disponibili al lancio due livree entrambe iconiche: 34L con i colori istituzionali del Marchio, bianco con fregi neri e rossi (saranno ripresi anche dalla Belgarda di Gerno di Lesmo in Brianza, la "Yamaha Italiana"), tabelle nere, sella bicolore rosso/nero, telaio e soffietti forcella rossi, o 55W con i colori

del team Yamaha France Sonato/Gauloises, quindi blu con fregi neri e bianchi, sella nera, telaio blu, tabelle e soffietti giallo acceso. In entrambi i casi, a renderla subito mitica anche i cerchi a raggi dorati. Nel 1985 arriva la seconda serie denominata 1VJ, come la protagonista del nostro servizio. Alla proverbiale affidabilità Yamaha e scelta di materiali di prim'ordine, ora si abbinano novità tecniche che la rendono da una parte più utilizzabile e poliedrica, dall'altra ancor più inarrestabile e invincibile: avviamento elettrico (ma il pedale rimane), serbatoio da 23 litri (la sella si abbassa), radiatore olio davanti alla testata, testa cilindro parzialmente carenata, peso leggermente maggiore.

Esteticamente sono confermati i cerchi oro e i colori della prima serie ma le grafiche sono rinnovate: sulla bianco/rosso/nero il fregio interessa tutto il serbatoio e telaio, sella, tabelle, "becco" del parafango, forcelle sono tutti rossi; sulla "Gauloises" spariscono i quadrotti neri per ospitare un più piacevole inserto azzurro con filetto giallo e la scritta che, alla base, ha un "orizzonte" giallo che sembra no dune di sabbia.

YAMAHA TÉNÉRÉ E SUPER TÉNÉRÉ

Nel 1988 anche ad Iwata si arrendono alla moda e, soprattutto, ci si rende conto che non si può andare controcorrente rispetto a quello che sta facendo la concorrenza: se da un lato infatti, tutti vogliono guidare moto "Dakar-replica", queste devono essere anche più malleabili e dinamiche e ciò vuol dire praticamente abbandonare il fuori-strada.

E così sarà caratterizzata la XT600Z terza serie, la 3AJ lanciata nel 1988 e rimasta in commercio fino al 1991. Il serbatoio torna a crescere fino a 26 litri, il cupolino è più alto e ha il doppio faro tondo, il parafango si abbassa sulla ruota ed è solida alla forcella, scompaiono le tabelle sulle fiancate. Meccanicamente appare il freno a disco posteriore, sparisce il pedale dell'avviamento, il peso sale ancora. Le livree, sempre le stesse.

ARRIVA "LA 660"

Nonostante il parere contrario degli incrollabili "desertisti", il prodotto va venduto. Perciò, nel 1991, avviene un'ulteriore ingen-

tilimento, con tanto di crescita di cilindrata, che arriva a 659 cm³ e, per altro, è raffreddato totalmente a liquido e ha la distribuzione a 5 valvole per cilindro. Stiamo parlando del modello 3YF, caratterizzato da un design nuovo (il cupolino è aerodinamico e ha il faro inglobato), con ampie carene, serbatoio da soli 20 litri, cerchio posteriore da 17"

azzeccato kit da endurance sviluppato da Beppe Gualini, che permette di partecipare alla Paris-Dakar nella categoria "Marathon" per le moto strettamente derivate dalla produzione: due serbatoio Acerbis da 20 litri ciascuno oltre a due posteriori per altri 20 litri totali, che permettono di fare 1200 km con un pieno, la scatola filtro tra i due

A fare il resto, di quell'immagine da dura e pura irriducibile, ci pensa l'estetica: domina l'enorme serbatoio da 30 litri, il cupolino che regge faro e strumentazione è ridotto all'osso, mentre sotto di lui spicca l'enorme parafango; inesistenti le carene.

(invece che 18"), corsa delle sospensioni ridotta e un peso che sfiora la soglia psicologica dei 200 kg, 50 più di quella del '83. La moto però, va benissimo - un motore con un solo cilindro che arriva a 100.000 km senza bere un goccio d'olio, non s'era mai visto prima - e vende.

La Belgarda, realizza anche un

anteriore, cerchi posteriori da 18" e più robusti, monoammortizzatore e forcella rivisti, serbatoio per l'acqua e scarico libero. Il compianto Fabrizio Meoni, con la Belgarda, arriva 13° assoluto al suo esordio alla Paris-Dakar nel 1992: in quell'anno la gara prosegue addirittura fino a Città del Capo.

SUPER TÉNÉRÉ, DESERTO D'ASFALTO

Ma la Ténérè 3YF non basta per frenare l'ascesa della concorrenza (la Honda si è perfino sdoppiata in due modelli, Transalp e Africa Twin) e ci vuole qualcosa di più poderoso, che sia infallibile e veloce questa volta, soprattutto su asfalto. In poche parole, anche nella gamma di Iwata nascerà una bella "Adventure Touring", la XTZ750 Super Ténérè del 1989.

Anch'essa scaturita dall'esperienza di Yamaha alla Paris-Dakar, sta volta quelle del 1988 e 1989 ma anche dalle sportive FZ, la "Super" è dotata di un bicilindrico parallelo 4 tempi di 749 cm³, inclinato in avanti di 45 gradi, raffreddato a liquido e con distribuzione a 5 valvole per cilindro (tre di aspirazione e due di scarico) con due alberi a camme in testa, contralberi di equilibratura, carter secco, alimentazione a doppi carburatori Mikuni da 38 mm, in grado di sviluppare 70 CV (9 più della BMW R100GS e 19 più della Africa Twin) a 6750 giri/min, 75,5



La Super Ténérè è una "Adventure Touring" a tutti gli effetti ma, rispetto alle concorrenti troppo ingentilite, mantiene quello spirito pionieristico tipico del marchio, tanto che le sue versioni da gara vinceranno ben sette Paris-Dakar, dal '91 al '98 (nel 1996 con l'italiano Edi Orioli).

Nel 1988 la terza serie della XT600Z Ténérè (3AJ), nonostante l'aspetto ancora più "dakariano", ha prestazioni più votate alla marcia su strada che fuori: il serbatoio si ingrandisce di nuovo fino a 26 litri, il parafango è solida alla forcella, il "mono" posteriore è rivisto e il freno a disco ha un curioso fodero giallo.



Nel 1991 la Ténérè cresce di cilindrata (da 595 a 659 cm³) e diventa XT660Z. Le carene sono più estese, il cupolino aerodinamico, più grande e fasciante, il serbatoio da 20 litri, la ruota dietro da 17" invece che 18".





L'estetica è dominata dalla carenatura decisamente abbondante, la più estesa del segmento, per un contrasto dell'aria sempre impeccabile. Tante le colorazioni ma la più bella rimane sempre quella bianco/blu con dettagli gialli. Il frontale fortemente dakariano ha il classico doppio faro. *Si ringrazia per la disponibilità il collezionista Domenico Zappieri.*

La strumentazione completa da grande stradista, nulla ha a che fare con quella essenziale delle prime Ténéré. Il bicilindrico parallelo 4 tempi di 749 cm³ inclinato in avanti di 45 gradi, raffreddato a liquido e con distribuzione a 5 valvole per cilindro, due alberi a camme in testa, contralberi di equilibratura, carter secco, alimentazione a doppi carburatori Mikuni da 38 mm per 70 CV. Dietro monta un "mono" evoluto rispetto alla 600 denominato New Mono Cross Rising Rite e una ruota da 17" (pneumatico 120/80).

La moto è una delle più alte in commercio: 865 mm la sella, 240 mm la luce da terra.



Nm di coppia a 6750 giri/min, e di volare, grazie al peso contenuto entro i 200 kg, a 100 km/h in 4 secondi e a 190 di punta massima.

Il telaio è un doppia culla continua in tubi quadri di acciaio ad alta resistenza, davanti c'è una forcella a perno avanzato (come sulle cross YX) con steli da 43 mm (235

mm di escursione) e una ruota da 21" (pneumatico 90/90), dietro un "mono" evoluto rispetto alla 600 denominato New Mono Cross Rising Rite e una ruota da 17" (pneumatico 120/80), il freno anteriore ha due dischi (con il caratteristico "fodero" di plastica gialla), il posteriore è singolo, tutti sono da 245 mm di diametro; il serbatoio è da 26 litri.

L'estetica è dominata dalla carenatura decisamente abbondante, la più estesa del segmento, per un contrasto dell'aria sempre impec-

cabile. Tante le colorazioni ma la più bella rimane sempre quella bianco/blu con dettagli gialli. Il frontale fortemente dakariano ha il classico doppio faro, sella e manubrio sono piuttosto larghi e la moto è una delle più alte in commercio: 865 mm la sella, 240 mm

la luce da terra.

Sarà un successo anche perché, pur non essendo tecnica come la Ténéré ma piuttosto una stradista confortevole e godibile come le concorrenti, mantiene quello spirito pionieristico tipico del marchio,

tanto che le sue versioni da gara vincono ben sette Paris-Dakar, dal '91 al '98 (nel 1996 con l'Italiano Edi Orioli).

La Super Ténéré torna nel 2010 con un bicilindrico di 1200 cm³ (XT1200Z), erogante 81 CV: è una meteora ma già si parla della nuova "Super" con motore 900...

Anche nella gamma di Iwata nascerà una bella "Adventure Touring", la XTZ750 Super Ténéré del 1989.

LA TÉNÉRÉ OGGI

Poi, a fine millennio, la "Dakar" (che intanto ha imposto il tetto a 450 cm³) e le enduro interesseranno più a pochi e la Yamaha, come lo fu a lanciarle, sarà la prima a mettere fuori produzione le sue Ténéré e Super Ténéré, nel 1998... almeno fino al 2007, quando, anche se il mito della gara desertica è ormai sbiadito, c'è comunque un ritorno alle "maxi

enduro" che possono andare dappertutto (con buona pace dei "paninari" e degli Yuppies che negli '80 le usavano per farci l'aperitivo e, al massimo, lasciavano un po' di gomma sul pavé di San Babila) e Yamaha non si fa scappare l'occasione: la XT660Z Ténéré, con un nuovo 5 valvole, va contro l'ostracismo dei monocilindrici dell'epoca e si ripresenta tecnica e affilata come ai vecchi

tempi, come suggerisce anche il design (realizzato da Rodolfo Frascoli) frastagliato ed essenziale, esile e hi-tech. Esce di produzione nel 2014 ma nel 2018 riappaia in una veste nuova: la Ténéré 700 ha il bicilindrico di 698 cm³ della naked MT-07 - quindi in un certo senso sostituisce anche la Super Ténéré, che infatti non è più in listino - ma lo spirito è molto spinto verso il fuoristrada: forcella con

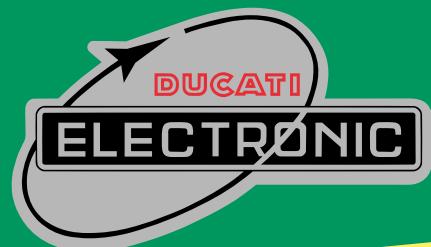
steli da 43 mm, peso ridotto, sospensioni adatte a ogni utilizzo, cambio a 6 rapporti, versione World Rally (una delle 5 declinazioni disponibili) con doppio serbatoio da 23 litri.

Di nuovo una scelta controcorrente, di nuovo un modello tecnico senza compromessi fortemente premiato dal pubblico, che non ha mai dimenticato la sua leggenda antenata. ■

Una delle tante colorazioni disponibili per la Super Ténéré.



La Ténéré 700 (TZ) attuale, dotata di un bicilindrico parallelo, qui in configurazione World Rally e tinta "White Heritage" che riprende quella della 34L del 1983.



TUTTO
Lambretta
INNOCENTI

2 MITI ANCORA
INSIEME



Da 10 anni
l'unica
Accensione
ad anticipo
variabile
di SERIE!



Il minimo dei componenti per avere
il massimo dell'affidabilità!

«Quello che non c'è non si rompe»

Henry Ford

Brevetto:
Stratos
ENGINEERING

Made in Italy distribuito da: Tuttolambretta e Scooterthefero — per l'Inghilterra distribuito da: Scootopia



La DAF 44 riproposta in un ambiente "olandese", in mezzo ai tulipani fioriti di "Tulipani Italiani" a Grugliasco, alle porte di Torino, presso la Cascina Duc.

SCORCI D'OLANDA

La linea della vettura è di Giovanni Michelotti.



**LA PICCOLA UTILITARIA
PRODOTTA NEL PAESI
BASSI NON HA UNA LINEA
PARTICOLARMENTE INNOVATIVA,
MA PORTA CON SE LA
RIVOLUZIONE DEL CAMBIO
AUTOMATICO A VARIAZIONE
CONTINUA, SOLUZIONE CHE
VERRÀ ADOTTATA MOLTI
ANNI DOPO DA ALCUNE CASE
AUTOMOBILISTICHE.
NE ABBIAMO TROVATO UN
ESEMPLARE INTONSO E GLI
ABBIAMO REGALATO
UN PO' D'ARIA DI CASA....**

di Matteo Comoglio

Nel 1958, al Salone dell'Automobile di Amsterdam, viene esposto il prototipo di una vettura utilitaria con motore a due cilindri contrapposti di 590 cm³ raffreddato ad aria: il suo nome è "DAF 600". Nonostante la linea abbastanza anonima ma comune a molte vetture "poco osate" di quegli anni, l'auto richiama l'attenzione dei visitatori e degli addetti ai lavori in quanto non solo viene prodotta in Olanda, Paese non certo da annoverare tra i grandi produttori di automobili, ma è dotata di un innovativo cambio automatico denominato "Variomatic". In pratica, grazie a un sistema di cinghie e pulegge con elementi conici a diametro variabile, il cambio varia in modo continuo il rapporto di trasmissione, cosicché per viaggiare il conducente deve soltanto premere il pedale dell'acceleratore per avanzare e azionare il freno per fermarsi. L'assenza del pedale della frizione ovviamente facilita la guida, soprattutto nel traffico cittadino e rende possibile l'utilizzo di questa piccola vettura anche da parte di chi ha una ridotta mobilità e spesso deve rinunciare a guidare proprio a causa del terzo pedale. Un vantaggio decisamente apprezzabile che però si trasformò in un limite se non addirittura in un pregiudizio, con la DAF

catalogata senza appello come "l'auto dei disabili" (per lo meno da noi). In Olanda e in altri Paesi europei invece, la nuova vettura ha un buon successo commerciale, tanto che tre anni dopo la DAF presenta il secondo modello che, oltre a delle lievi modifiche nel frontale, ha prestazioni migliori grazie al motore di cilindrata maggiorata a 750 cm³. Nel frattempo, nel 1964 a Milano, nasce la DAF Italia che inizia a pubblicizzare e commercializzare la Nuova "Daffodil" (narciso in italiano), posta in vendita a 785.000 lire. Di questo modello sono previste altre due varianti maggiormente accessoriate: la Daffodil Luxe, che costa 875.000 lire, e la Daffodil Luxe Extra che costa 52.000 lire in più. Il motore resta il 750 raffreddato ad aria, ma gli interni e gli equipaggiamenti, rispetto alla versione originale, sono decisamente più moderni ed evoluti. Due anni dopo, nel 1966, viene lanciata la DAF 44 (come l'esemplare, rarissimo in Italia, del nostro servizio), un modello totalmente nuovo: il motore pur mantenendo l'impostazione originale, ha una cilindrata ulteriormente incrementata a 850 cm³ con una potenza di 40 CV e una velocità massima di 123 km/h. Le sospensioni sono indipendenti su tutte le quattro ruote e all'avantreno sono montate le barre di torsione.

L'esemplare del servizio è stato acquistato da Andrea Bonato che l'ha trovato identico all'auto di famiglia della sua infanzia.
"Con quest'auto, partendo da Torino, ci andavamo in vacanza in Calabria" ci ha confidato.



DAF 44

Le dimensioni della vettura sono inoltre maggiori, così come sono più grandi e godibili gli spazi interni. La linea, pur ricordando i modelli precedenti, è sulla 44 decisamente più gradevole e moderna, rispecchiando ora anche i canoni richiesti dall'esigente pubblico italiano. Questo grazie all'accordo stipulato tra la DAF di Eindhoven e il designer Giovanni Michelotti.

Timidamente qualche 44 berlina inizia a circolare anche sulle nostre strade, mentre meno attenzione è riservata alla versione "giardinetta" Stationcar.

Nel 1967, sempre sotto la supervisione della matita di Michelotti, arriva la nuova 750 che assume la sigla "33". Da

Nel 1968, solo un anno dopo, nasce la DAF 55: frontale a parte, il corpo vettura è sostanzialmente simile alla 44, ma la

costruito dalla DAF, ma derivato da quello della Renault R8. La velocità massima sale a 136 orari. Nel nostro Paese la 55 ha scarsa diffusione e ancor meno la versione coupé.

Più fortunata sarà invece la serie 66, prodotta a partire dal 1972: ancora una volta cambia il frontale, ma sono gli interni ad essere notevolmente migliorati. Per quanto riguarda la meccanica, il motore rimane praticamente lo stesso della 55, solo con 3 CV in più di potenza, mentre la trasmissione è ora dotata di una nuova frizione centrifuga; cambiano anche

È dotata di un innovativo cambio automatico denominato "Variomatic" che, grazie a un sistema di cinghie e pulegge, varia in modo continuo il rapporto di trasmissione: per viaggiare basta premere il pedale dell'acceleratore per avanzare e azionare il freno per fermarsi.

questo nuovo modello, che raggiunge i 110 orari con 32 CV DIN, sono derivate le versioni Furgone, Combi e Pick-up.

vera novità è l'adozione di un motore a 4 cilindri raffreddato a liquido di 1108 cm³ e 50 CV che per la prima volta non è



Il disegno sposa ancora gli stilemi tradizionali delle DAF originarie con alcuni elementi geometrici tipici degli anni '70.

Gli interni sprizzano razionalità e soluzioni intelligenti da tutti i pori.

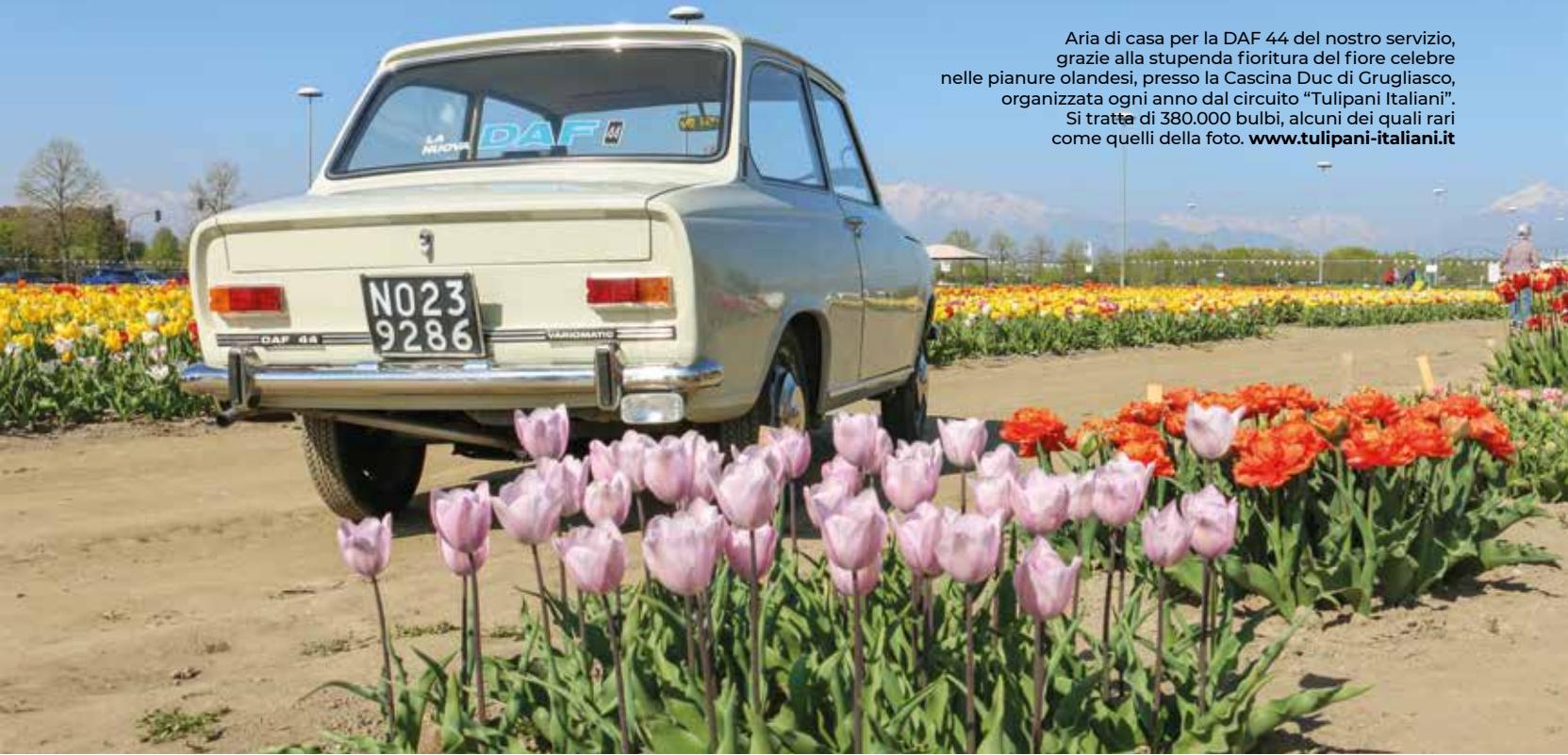
Per esempio, il sedile si abbatte inclinandosi verso l'interno, per migliorare l'accesso al divano posteriore.

Una delle due cinghie, di sezione particolarmente spessa, del sistema di trasmissione a variazione continua.

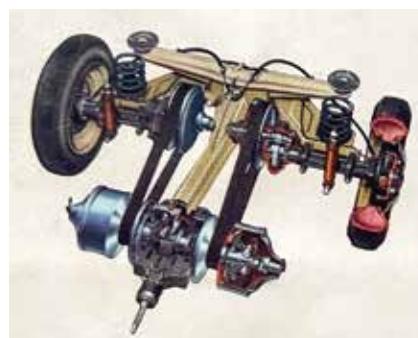
La strumentazione è completa seppur molto semplice, la plancia è rivestita nella parte superiore da un utile profilo antiriflesso.



Aria di casa per la DAF 44 del nostro servizio, grazie alla stupenda fioritura del fiore celebre nelle pianure olandesi, presso la Cascina Duc di Grugliasco, organizzata ogni anno dal circuito "Tulipani Italiani". Si tratta di 380.000 bulbi, alcuni dei quali rari come quelli della foto. www.tulipani-italiani.it



La leva per la trasmissione automatica. Esistono solo tre posizioni: avanti, "folle" e retro. Fra le piccole raffinatezze il tappo per il rifornimento del serbatoio benzina celato dietro la targa posteriore. Variomatic è la denominazione commerciale della particolare trasmissione tipica di tutte le DAF. Il complesso retroreno con le due cinghie, una per ruota, che ricevono il moto dalle pulegge a diametro variabile, a loro volta azionate da un differenziale centrale.



DATI TECNICI

MOTORE:	Due cilindri contrapposti orizzontali a quattro tempi, potenza massima 40 CV a 4500 giri/min, raffreddamento a circolazione di aria forzata, cilindrata 844 cm ³ , rapporto di compressione 7,5:1, lubrificazione a pressione con radiatore dell'olio.
TRASMISSIONE:	Variomatic DAF a variazione continua e selezione automatica della demoltiplicazione. Funziona come differenziale a bloccaggio automatico e trasmissione omocinetica per i due semiassi oscillanti posteriori.
FRIZIONE:	automatica centrifuga a due fasi.
SOSPENSIONI:	Avantreno con balestra trasversale e ammortizzatori telescopici idraulici a doppio effetto, retroreno a semiassi oscillanti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto.
FRENI:	a tamburo sulle quattro ruote.
RUOTE E PNEUMATICI:	Ruote a disco in acciaio da 14 pollici, pneumatici 135 SR14.
DIMENSIONI E PESI:	Passo 2250 mm, lunghezza 3850 mm, larghezza 1540 mm, altezza 1380 mm, peso a vuoto 725 kg.
PRESTAZIONI:	Velocità massima 123 km/h, pendenza superabile oltre 30%, capacità serbatoio 40 litri.

le sospensioni, ora a ruote semi indipendenti secondo lo schema De Dion. Top di gamma è la 66 Marathon proposta anch'essa nelle versioni coupè e familiare: tutte e tre sono dotate del quattro cilindri di 1300 cm³ derivato da quello montato sulla Renault R10 Major che sviluppa 65 CV, dodici in più rispetto alla 66 standard e buoni per raggiungere i 145 km/h. Le Marathon sono immediatamente riconoscibili dalla nuova calandra con doppi fari, da tinte più vivaci e da una banda diversamente colorata che corre lungo tutta la fiancata. All'interno, oltre a qualche piccolo dettaglio come la presenza di una consolle che consente il montaggio di tre strumenti supplementari, saltano immediatamente all'occhio i sedili più sportivi che integrano anche il poggiapiede. Nel 1972 la DAF cede il comparto auto alla Volvo e così, a partire dal 1975, la 66 subisce un lifting che riguarda soltanto la calandra e viene commercializzata come Volvo 66 fino al 1980, quando è sostituita dalla Volvo 343, modello dal design completamente nuovo ma che conserva il motore Renault e la trasmissione automatica. ■

DALL'ASINELLO DI GESÙ ALLA PAPAMOBILE

**IN PREPARAZIONE AL GRANDE
EVENTO CHE ASI ORGANIZZA
IL 31 MAGGIO IN OCCASIONE**

**DEL GIUBILEO A ROMA,
RIPERCORRIAMO LA "MOBILITÀ"
DELLA CHIESA CATTOLICA.**

di Rino Rao (Commissione Cultura ASI)

Gesù entra a Gerusalemme
cavalcando un puledro d'asina. (Giotto)
Sotto, l'Imperatore Costantino regge le briglie
del cavallo di Papa Silvestro I. (Storie di Costantino)



Gesù era un vigoroso camminatore e negli anni del suo magistero visitò più volte, quasi sempre in compagnia dei suoi discepoli, tutta la Palestina, dalla Galilea sino alla Giudea, spingendosi anche in Fenicia. Era un viaggiatore povero, senza alcuna provvista, che confidava nell'ospitalità della gente più umile. Domenica 2 aprile, in Giudea era una di quelle radiose mattinate primaverili, dense di aromi della campagna, quando una moltitudine di gente festante s'incamminò sulla strada per Betania per incontrare Gesù che, a sua volta, era già in cammino per Gerusalemme. Egli, seguito dai discepoli, si inerpicò sul fianco destro del Monte degli Ulivi ed appena in vista della vetta svoltò a sinistra e raggiunse un pianoro dal quale si godeva una magnifica



Papa Clemente XIV
impartisce la benedizione
da un magnifico destriero
riccamente bardato.
(Giovanni Porta)

vista di Gerusalemme. In quella spianata, Egli incontrò la folla infervorata ed osannante che gli era andata incontro. Fu allora che Gesù *mandò due dei suoi discepoli e disse loro: "andate nel villaggio che vi sta di fronte e subito entrando in esso troverete un puledro legato sul quale nessuno è mai salito. Slegatevelo e conducetemelo. E se qualcuno vi dice: < perché fate questo? > Rispondete: il Signore ne ha bisogno e subito lo rimanderà qui..... (I discepoli) condussero il puledro da Gesù e vi gettarono sopra i loro mantelli ed Egli vi montò sopra"* (Marco 11,1-7).

Un puledro d'asina, come mai una simile scelta? Non sembra possibile motivarla con semplice stanchezza, giacché il Nazareno era un infaticabile camminatore; piuttosto, Egli intendeva dare maggiore

solennità al suo ingresso nella capitale giudea e per farlo scelse un modesto asino, simbolo nell'Antico Testamento della pace, della dolcezza e della modestia, così come il cavallo lo era del lusso, dell'arroganza, delle rapine e della guerra. Infine, la scelta di un puledro "sul quale nessuno si fosse ancora seduto" (Luca 19,30) indica chiaramente il carattere messianico di quella scelta anticipata da Zaccaria (19,30): "ecco a te viene il tuo re giusto e vittorioso, umile, cavalca un asino, un puledro figlio d'asina". La scelta di Gesù di un umile asinello per solennizzare il suo trionfale ingresso in Gerusalemme ribadiva la sua predilezione per la povertà ed una liturgia non fastosa, ma semplice ed umile.

Tuttavia, l'esempio di Gesù non fu seguito dai suoi vicari se non, all'alba del

cristianesimo, dagli immediati successori di San Pietro. Infatti, malgrado l'impernarsi delle persecuzioni, la Chiesa, già all'inizio del II secolo - mentre cercava di stabilizzare l'autorità papale e di organizzare le sue gerarchie - si arricchiva con le donazioni e i lasciti delle ricche famiglie dei patrizi convertiti.

Nel volgere di quel periodo, il Papa aveva abbandonato l'asino in favore di muli e cavalli bianchi e l'umile tonaca per un vestiario sacramentale via via più simbolico, ricco e ricercato. L'utilizzo di un bel destriero bianco, montato da un Vicario di Gesù, ci è tramandato da un dipinto che celebra lo storico incontro di Papa Silvestro con l'Imperatore Costantino. In esso possiamo ammirare l'eleganza del Papa con il pallio e la tiara, simboli del suo potere spirituale e temporale.



La portantina era una comoda alternativa, agli equini ed alle carrozze, per brevi spostamenti. A destra, 1896. Leone XIII, a bordo di una elegante landò, è stato il primo Papa ad impartire la benedizione mediatica.



La seconda versione della meravigliosa Carrozza di Gran Gala (1841) custodita nel Padiglione delle Carrozze dei Musei Vaticani.



Secondo la tradizione, Egli ricevette da Costantino, insieme alla città di Roma, la preziosa tiara triregno, simbolo della superiorità del potere papale su quello imperiale. Ricordiamo che questo riconoscimento, che legittimò il potere temporale del Papa, sebbene in quel tempo più formale che sostanziale, fu aspramente criticato da Dante:

***“Ah! Costantin, di quanto mal fu matre,
non la tua conversion, ma quella dote
che da te prese il primo ricco padre”***

(Inferno XIX 115-117)

Erano appena passati due secoli dal trionfale ingresso di Gesù a Gerusalemme a cavallo di un puledro d'asina, vestito con una spartana tunica, ricoperta da un modesto mantello, senza alcun segno del suo potere, ma quale solco si era scavato fra quell'umile semplicità del Cristo e lo splendore dei suoi vicari!

In realtà la Chiesa, trovandosi ben presto ad interagire, per la sua stessa sopravvivenza, con i potenti della terra, fu indotta a adottare i loro stessi simboli, organizzandosi come una *società teandrica*, composta da un aspetto divino ed uno umano. Dell'aspetto umano

fecero parte le istituzioni, i ruoli, le celebrazioni, i simboli del potere, stabilendo un modus vivendi che ne ha caratterizzato il suo operare, dapprima per salvare la fede, poi per la conquista del potere temporale, sino ad arrivare all'istituzione del Papa-Re. Sin dalle origini, il magistero del Papa fu legato alla necessità di muoversi da un luogo all'altro di Roma e dei suoi possedimenti, ma in tempi moderni, privato di ogni potere temporale, al pellegrinare per il mondo per testimoniare la fede. Il viaggiare divenne metafora della vita della stessa Chiesa e Giovanni XXIII ebbe a dire *“la vita della Chiesa è un pellegrinaggio”*.

Il movimento fra le mura vaticane, i brevi viaggi, il pellegrinare dei Papi, hanno necessitato di mezzi di trasporto che nel tempo si sono evoluti, secondo la tecnica ed i costumi. Passiamo così dall'asinello di Gesù, ai muli ed ai cavalli del Medio Evo, alle portantine, all'opulenza delle carrozze del XVIII secolo, alle splendide automobili post Concordato ed infine alla *Papamobile*, per ritornare alla sobrietà imposta da Papa Francesco che ha abolito l'uso di automobili lussuose in favore delle utilitarie, fino ad inserire nel Museo Vaticano delle Carrozze una bianca Renault 4, come quella che usava quando era Arcivescovo di Buenos Aires.

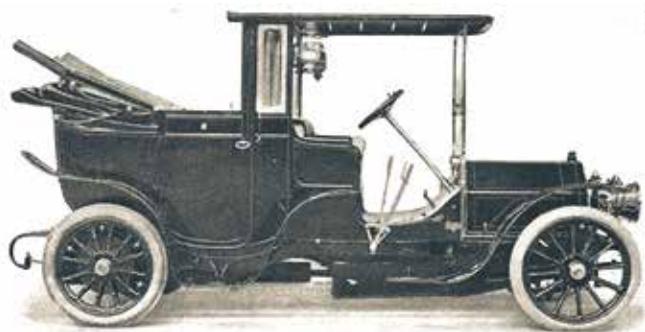
Il Papa ha sempre viaggiato; per noi è tempo di riprendere il nostro viaggio attraverso i mezzi che ne sono la testimonianza.

Dopo la rappresentazione del bianco destriero, montato da Silvestro in occasione del suo incontro con Costantino, numerose testimonianze ci sono pervenute dell'utilizzo papale degli equini, impiegati in missioni pericolose come quella di Papa Leone Magno che ferma Attila, e comunque protrattasi sino al XVII secolo. In alternativa agli equini, sempre rigorosamente dal mantello bianco, veniva utilizzata la comoda portantina o la sedia gestatoria, successivamente usata da Papa Giovanni XXIII. Abolita da Giovanni Paolo II, fu riutilizzata proprio da lui, quando negli ultimi anni del suo papato era infermo.

Si ritiene che l'inizio "ufficiale" dell'uso della carrozza papale sia avvenuto col rapimento dal Quirinale - ad opera di Napoleone nel 1798 - di Pio VI morto in esilio nel 1800. Dopo quel debutto, le carrozze pontificie vennero spesso utilizzate per solennizzare eventi storici come, ad esempio, l'ingresso a Roma di Pio VII, che così rimarcò l'avvenimento: *"da Roma hanno portato via il Papa in carrozza, ora il suo successore ritorna in carrozza e la vita della Chiesa riprende"*.

La più antica carrozza papale, custodita nel Padiglione delle Carrozze dei Musei Vaticani, fondata da Paolo VI nel 1967, è la meravigliosa *Berlina di Gran Gala*, il reperto più pregiato della collezione. La sua costruzione, affidata al carrozziere romano Gaetano Peroni, iniziata sotto il pontificato di Leone XII (Annibale della Genga 1823-1829), fu completata da Gregorio XVI (1831-1846) che nel 1841 fece eliminare la seduta dei tre cocchieri per evitare che volgessero le spalle al Papa. I postiglioni avrebbero condotto il tiro a sei, montando i cavalli di volata, secondo il coreografico e sicuro schema alla d'Aumont. Al posto della seduta, furono inseriti due grandi putti alati che sorreggono una magnifica tiara nelle cui infule è inciso lo stemma di Gregorio.

Leone XIII, passato alla storia per l'enciclica *Rerum Novarum*, fu un Pontefice che, pur attento all'evoluzione della scienza, rimase fedele alla politica "ultramontana" del suo predecessore Pio IX. Egli, durante il suo lungo magistero conclusosi nel 1903, cercò di ammorbidente i toni del confronto con il governo italiano, ma continuò a non riconoscere le Guarentigie e si chiuse in volontario esilio entro le mura del Vaticano. In tutto quel lungo periodo, che va dal 1878 sino al 1922, quando fu eletto Pio XI, i Pontefici continuarono a servirsi, per i loro limitati spostamenti entro le mura del Vaticano, di sobri cocchi, in prevalenza trainati da una pariglia di cavalli.

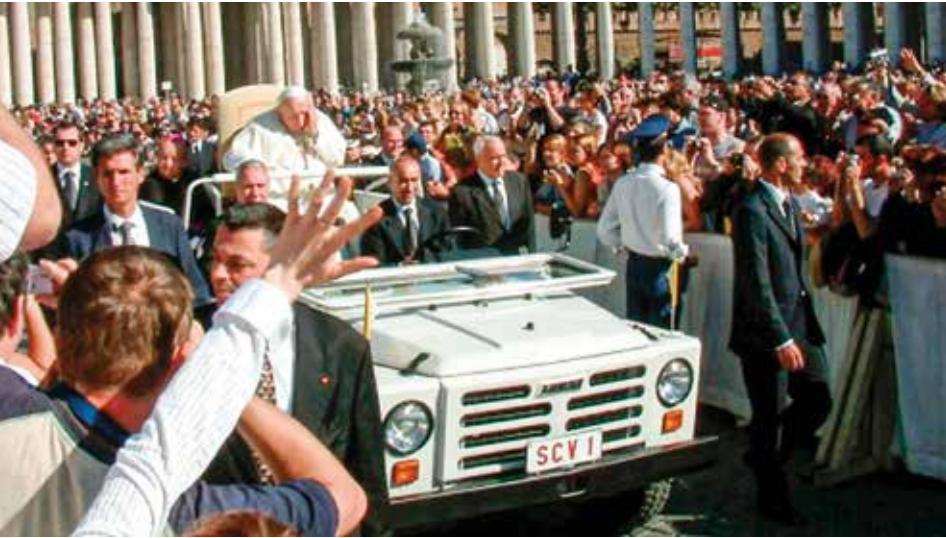


L'Itala 20/30, prima automobile entrata in Vaticano nel 1909, era un landaulet carrozzato a Torino da Locati & Torretta.



Sopra, la magnifica Mercedes 300 landaulet, con mantice chiuso. A sinistra, l'imponenza e la maestosità della Mercedes 600 Landaulet viene esaltata dal parossismo della sua linea geometrica. All'interno il trono papale rivestito in velluto grigio. Ai lati, due mobiletti per la cancelleria, breviario, radio e cordiali.





Sopra, la Checker Marathon è lo stesso modello del film *Taxi Driver*. A sinistra, Giovanni Paolo II sulla Fiat Campagnola divenuta famosa per l'attentato della quale fu vittima il 13 maggio 1981.



La stessa auto venne utilizzata, insieme alle Mercedes-Classe G, anche da Papa Benedetto XVI.

La prima automobile entrata in Vaticano, una Itala 20/30 donata nel 1903 dall'Arcivescovo di New York, rimase inutilizzata sia da Pio X che dal suo successore Benedetto XV. La stessa sorte subirono la Fiat Tipo 2, donata dal Cardinale Bonanzo, e una vettura statunitense che, prima dello scoppio della Grande Guerra, raggiunsero la rimesa papale. D'altra parte, il profilo di Pio X, pubblicato dal giornalista Emilio Zanzi sulla Stampa Sportiva, lo descrisse come un podista che odiava le automobili: "il vecchio contadino non volle mai salire sulle carrozze che fanno *teuf-teuf*".

Fino al termine della seconda guerra mondiale, nel Vaticano, l'automobile rappresentò più la materializzazione dell'ossequio dovuto al Papa da parte dei fedeli, che un mezzo di trasporto di pratica utilità. In que-

sto periodo, molti costruttori si unirono ai fedeli, facendo a gara nel presentare i propri doni a quattro ruote, anche interessati al beneficio che ne sarebbe derivato per l'immagine delle relative aziende.

Per non interrompere il ritmo dell'articolo, inteso ad illustrare i sistemi di trasporto impiegati dalla somma Autorità religiosa e, nello stesso tempo, per non scontentare i lettori che vorrebbero leggere delle bellissime automobili che passarono buona parte della loro vita in garage, descriveremo questo periodo storico in un'appendice che può essere letta tramite il QRcode riportato in calce.

Riprendiamo il racconto con Papa Giovanni XXIII. Il suo papato, breve quanto intenso, introdusse nella politica e nella liturgia della Chiesa importanti aperture. Papa Roncalli fu

amatissimo e popolarissimo.

In quel contesto, quale automobile poteva essergli più congeniale della Mercedes 300 landaulet? Era una macchina assolutamente magnifica, di una rara e sobria bellezza, soprattutto con la cappotta abbassata.

Toccò al suo successore, Paolo VI, attuare e sviluppare le riforme della Chiesa Cattolica per il mondo intero, cercando dappertutto la conciliazione. Egli fu per eccellenza il *Papa Pellegrino* che dedicò quasi metà del suo magistero a portare la parola di Dio, anche nelle terre più lontane.

Nel mutato scenario, le automobili papali non potevano rimanere le protagoniste dei viaggi del Papa, ma solo le comprimarie, relegate ormai alle trasferte locali. Infatti, il Papa usò l'aereo per raggiungere i più disparati angoli della terra e, una volta in loco,

si servì delle automobili, sempre adeguate al suo status di Capo di Stato, messe a disposizione dalle autorità locali.

Per la sua prima missione, Papa Montini, accompagnato dal suo segretario Monsignore Macchi, lasciò il Vaticano in piena oscurità, alle 3 del mattino del 4 gennaio 1964, per raggiungere a bordo della Mercedes 300 l'aeroporto di Ciampino ed imbarcarsi su un aereo dell'Alitalia, per l'occasione interamente verniciato in bianco e con le insegne papali, destinazione Amman dove sarebbe stato accolto da Re Hussein. Dopo 159 anni, Paolo VI fu il primo Pontefice ad uscire fuori dall'Italia ed il primo ad utilizzare l'aereo. Per tutti i trasferimenti in loco Paolo VI utilizzò una Mercury nera, guidata dal suo autista personale, con la quale raggiunse Israele percorrendo circa ottocento chilometri, parte dei quali sulle piste desertiche.

Dal 1964 Papa Montini, per testimoniare la fede della Chiesa di Cristo, raggiunse numerose nazioni, città e località fra le quali ricordiamo Bombay, New York, Portogallo, Fatima, Istanbul, Efeso, Smirne, Bogotà, Svizzera, Uganda, Sydney e Manila dove subì un attentato, riportando una ferita al costato, chiudendo il suo pellegrinare nel dicembre del 1970. Durante la permanenza nelle varie nazioni, i relativi governi gli misero a disposizione prestigiosi modelli Mercury, Chevrolet, Rolls Royce, Cadillac, Lincoln, Buick e anche la Land Rover della quale il Pontefice apprezzò la grande visibilità che lo esponeva al pubblico dei fedeli.

Il viaggio nell'emisfero australe fu l'ultimo grande pellegrinaggio di Paolo VI che, successivamente, si limitò agli spostamenti tradizionali in Roma e dintorni ed ai ricorrenti viaggi per Castel Gandolfo, dove spirò nell'agosto del '78.

Negli anni del Pontificato di Paolo VI la flotta vaticana si era arricchita di almeno tre veicoli molto interessanti: la Mercedes 600 landaulet, la Checker Marathon e la Toyota Land Cruiser.

La grandiosa Mercedes fu donata al Papa dalla Casa tedesca, nel settembre del '65, con una cerimonia organizzata a Castel Gandolfo, alla quale partecipò lo stato maggiore della Casa tedesca.

L'automobile era imponente e con le sue semplici linee ben rappresentava *élégie à l'angle poussée au paroxysme*; equipaggiata con un poderoso V8 bialbero di ben 6330 cc della potenza di 250 CV e di cambio automatico, malgrado una massa di 2750 kg potesse, teoricamente, sfiorare i 200 km/h. L'allestimento degli interni, dotato di molte regolazioni elettriche, era sobrio ed accuratissimo. Il landaulet era dotato di tetto rialzato, di un magnifico mantice nero, azionabile elettricamente anche in marcia, e del trono papale contornato da due eleganti mobiletti in radica contenenti una radio e da stipetti per la cancelleria, toilette e cordiali.

Come da accordi, la vettura, quando dopo venti anni di servizio

venne dismessa, fu restituita alla Casa e sin dal 1986 è esposta nel Museo Mercedes.

È interessante notare come anche una vettura minimalista, quale la Checker Marathon, per decisione di Papa Montini, sia entrata a fare parte della flotta vaticana.

Paolo VI, nel suo peregrinare per il mondo, apprezzata la visibilità e la sicurezza offerta dai fuoristrada, ne introdusse l'uso in Vaticano, in sostituzione della Sedia Gestatoria, ordinando l'acquisto, nella primavera del '75, di una bianca Toyota Land Cruiser J 40, che fu frequentemente usata in Piazza S.Pietro, anche in occasioni solenni, come il Giubileo del '75.

Il veicolo, divenuto popolare come *Papamobile*, incontrò anche il gradimento di Giovanni Paolo II che nel 1980 gli affiancò una Fiat Nuova Campagnola torpedo, sulla quale il 12 maggio dell'81 subì l'attentato di Alì Agca. Successivamente, furono approntate *Papamobili* più protettive, come la Land Rover 110 e la Mercedes 230 G, mentre, con l'avvento del metal detector, la Campagnola veniva nuovamente utilizzata in Piazza San Pietro.

Tra le automobili usate dai Papi, non possiamo non ricordare le quattro ammiraglie donate a Wojtyla, quali la Lancia Giubileo, la BMW 733i ed, infine, due Mercedes, la 500 SEL Guard, totalmente blindata, e la W 140 S 500.

A questo punto ci chiediamo: che fine hanno fatto le carrozze e automobili che abbiamo illustrato? Le carrozze sono custodite nel Museo Vaticano delle Carrozze. Meno esauriente è la risposta riguardo le automobili.

Delle 17 automobili della flotta Vaticana descritte, 6 sono esposte nel Padiglione delle Carrozze: la Citroën, la Graham-Page, la Mercedes Nurburg, la Lancia Giubileo, la Fiat Campagnola e la Renault 4; una Cadillac 75 e la Checker Marathon nel NB Center di Nicola Bulgari; due Mercedes, i landaulet 300 e 600, presso il Museo della Mercedes-Benz di Stoccarda. Non avremmo quindi notizie di sette automobili, fra le quali spiccano per importanza la Fiat 525 berlina, la Mercedes 290 landaulet Castagna e la IF 8A berlina Sala della quale abbiamo ipotizzato la sorte nell'appendice.

Chiudiamo con un doveroso pensiero a Papa Francesco che, cercando di realizzare uno dei suoi proclami *ah, come vorrei una Chiesa povera per i poveri ...basta auto di lusso per la Chiesa*, ha dismesso l'uso delle lussuose auto della flotta papale, preferendo utilizzare, inizialmente, sobrie auto di serie senza emblemi né trofeo, come la Volkswagen Phaeton, poi modeste utilitarie, quasi a richiamare l'umile asinello di Gesù, con il quale abbiamo iniziato questo reportage, attraverso le testimonianze di 2000 anni di storia, della mobilità pontificia. ■

2013. Un dinamico Papa Francesco sta per provare una Renault 4, come quella che guidava quando era Arcivescovo di Buenos Aires.



L'APPROFONDIMENTO ONLINE

Nella versione online de La Manovella di maggio, disponibile per tutti i soci, potete leggere il servizio completo dell'approfondimento sulle vetture del Vaticano, con tante curiosità e aneddoti, anche inquadrando il qr code o collegandovi al sito: www.asifed.it/cultura-online/dallasinello-di-gesu-all-papamobile/





CIRCUITO TRICOLORE

a maggio un caleidoscopio di eventi in tutta la penisola



Dall’Umbria alla Sardegna passando per la Sicilia, la Puglia e la Lombardia:
la magia del format ASI continua.

È Entrata nel vivo la stagione 2025 del Circuito Tricolore, format ormai collaudato che 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.

Infatti, dopo “Valli e Nebbie” organizzato dall’Officina Ferrarese tra la città di Ferrara e il Delta del Po, del quale avete letto nelle pagine precedenti, nel mese di maggio ci sarà l’imbarazzo della scelta, sia per gli amanti delle due che quelli delle quattro ruote.



Si comincia dall’8 all’11 maggio con la classicissima in terra umbra organizzata dal CAMEP di Perugia, una cavalcata fra le zone più suggestive del “Cuore verde d’Italia”. La settimana dopo, dal 12 al 18 maggio, gran tour dell’Isola più grande d’Italia con il Giro di Sicilia concepito dal VCC Panormus di Palermo: un tuffo immersivo e intenso fra le tradizioni, la storia, il costume di una delle terre più belle del mondo. Dal 16 al 18 maggio sarà un’altra affascinatissima isola la protagonista della Coppa Gentleman Sardi dell’Automoto d’Epoca Sardegna di Cagliari, che promette ai suoi partecipanti di andare alla scoperta degli angoli meno noti e per questo curiosi del territorio sardo. Circuito Tricolore si sdoppia infine tra il 30 maggio e il 1 giugno, con Sulle Strade della Pugliesità DOC organizzato dal Club Aste e Bilancieri di Bitonto, fra masserie, il Mar Adriatico e i romantici tramonti che avvolgono la Valle d’Itria e con il Circuito del Lario del VCC Como, in sella a moto di tutte le epoche attraverso le lussureggianti terre cantate dal Manzoni.

MEDIA PARTNER



CIRCUITO TRICOLORE

CON IL PATROCINIO DI



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



 **MINISTERO DELLA CULTURA**



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



Allianz
Next


ASSICURIAMO LA TUA STORIA


europ
assistance


MA FRA
i cosmetici per la vostra auto




tecnostampa®
industria grafica



Il passaggio delle vetture
su uno dei ponti di barche.

VALLI E NEBBIE sui ponti del Delta del Po

Un percorso molto suggestivo ha caratterizzato l'evento di apertura di ASI Circuito Tricolore 2025.

Un centinaio di equipaggi in una tre giorni di cultura alla scoperta dei tesori di una zona molto interessante.

di Roberto Valentini - foto R

Quando un Club lavora all'organizzazione di un evento con tanta passione e tanto anticipo si ottengono risultati mirabolanti che contribuiscono a creare entusiasmo in chi vi partecipa. È il caso dell'edizione 2025 di Valli e nebbie, appuntamento di apertura di ASI Circuito Tricolore nel quale l'Officina Ferrarese ha espresso il massimo per mostrare i tesori di un territorio ricco di storia qual è il Delta del Po.

A cominciare dalla cornice della partenza e dell'arrivo nel cuore di Ferrara sotto il Castello Estense e nella piazza della cattedrale dove un pubblico numerosissimo ha assistito alla cerimonia di arrivo dei 100 equipag-

gi che hanno partecipato all'evento. Molto interessante il parco delle vetture con ben quattro Bugatti ad aprire la fila, seguite da altri modelli di grande rilevanza, come la Delahaye 135 MS Sport Roadster del 1939, la Riley Brookland del 1930, la Jaguar SS 100 del 1937 e la rara Fiat 500 A Sport Motto del 1947 per citarne solo alcune, visto comunque il livello molto elevato di tutte le vetture iscritte.

Il percorso ha toccato nella prima giornata il Basso Ferrarese, da Tresigallo alla riserva di Zenzalino, da Codigoro a Lagosanto, passando per Mesola con i suggestivi passaggi sui ponti di barche e alcuni tratti sterrati di strade di campagna.



La Jaguar SS100 di Stefano Landi e Maddalena Degli Oddi.



All'arrivo il presidente dell'ASI Alberto Scuro e il presidente dell'Officina Ferrarese Riccardo Zavatti premiano il miglior equipaggio femminile, composto dalle giovanissime Ludovica e Costanza Coronin su Austin Healey BJ8.

La pioggia, caduta a tratti, non ha disturbato la manifestazione. Anzi, alcuni scorci soprattutto nella zona lagunare sono risultati ancora più suggestivi. Sempre suggestiva la serata organizzata all'interno del Castello Estense.

Da rilevare la grande collaborazione da parte delle amministrazioni dei comuni interessati dal "Valli e Nebbie". In tutti i centri dove si sono svolte le prove di abilità c'è stata una grande presenza di pubblico, interessato a conoscere la storia e le caratteristiche delle vetture.

La seconda giornata ha portato alla visita del Castello Lambertini di Poggio Renatico, per concludersi a Ferrara con la premiazione a Palazzo Pandaglia presso l'Istituto Vergani Navarra.

Per la cronaca la classifica assoluta delle prove di abilità cronometrica ha visto al primo posto il consigliere federale Marco Galassi, con la moglie Francesca su una Fiat 1100 BL Giardinetta Castagna.

Impeccabile l'organizzazione dell'Officina Ferrarese, con uno staff numeroso e preparato diretto dal presidente Riccardo Zavatti.



Sfilata fianco al Castello Estense di Ferrara la Maserati GT di Antonio Calleri e Dolores Cannon.



La Fiat 1100 BL Giardinetta Castagna di Marco e Francesca Galassi.



La Mercedes-Benz 300SL di Paolo Casella e Lorenzo Boscarelli sfilata di fianco a una moderna Mercedes-AMG Classe A.



La piccola Fiat 500 A Sport Motto di Vittorio Mandelli e Alessandro Vecchiattini è la colonna di alcune vetture.



Sembra una gita fuoriporta degli anni Settanta, con un'Alfa Romeo Giulietta Spider a precedere modelli coevi.

La laguna e il mare si incontrano su questa suggestiva strada.



PANORAMI E CULTURA

Con l'officina Ferrarese

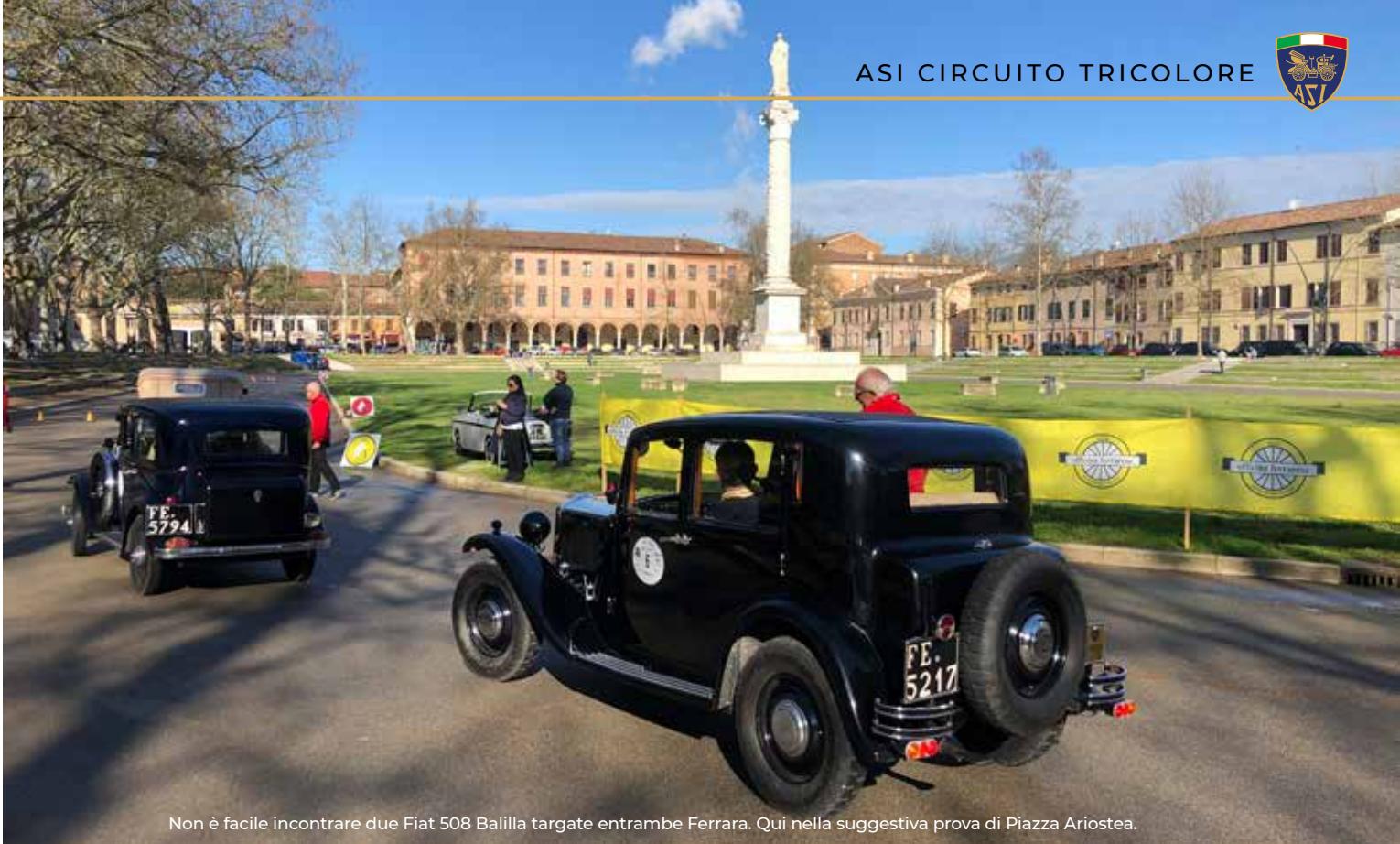
Il viaggio proposto quest'anno è stato davvero suggestivo, con la natura ancora un po' indietro rispetto alla primavera, ma con panorami e scorci paesaggistici di grande rilievo. Non è facile, comunque, orchestrare un percorso che possa

Il porto di Goro ha ospitato una prova di precisione, disputata sotto la pioggia.



Un'altra americana, la Shelby Mustang GT 350 del 1966, su un viale ghiaioso.





Non è facile incontrare due Fiat 508 Balilla targate entrambe Ferrara. Qui nella suggestiva prova di Piazza Ariostea.

dare emozioni e piacere di guida. Si nota la cura, fatta probabilmente di mille passaggi e ricerche da parte degli organizzatori, che hanno anche proposto la cultura e la gastronomia locale, con molta attenzione nella scelta dei menu e nella scelta dei luoghi.

È questo il mix che piace e che richiama ogni anno un numero sempre crescente di equipaggi, con automobili molto interessanti. Quest'an-

no i posti disponibili si sono esauriti ben prima della chiusura delle iscrizioni.

Intanto all'Officina Ferrarese stanno già pensando al 2026, per continuare ad offrire nuovi panorami e luoghi da conoscere e visitare, con la consueta piacevolezza che solo un turismo lento e attento all'ambiente può offrire.

Una Ford Roadster De Luxe del 1931 affronta lo sterrato della campagna del Delta del Po.





ASI MOTODAY 2025

il rombo della passione attraversa le piazze più belle d'Italia

Domenica 6 aprile 2025, l'Italia si è tinta dei colori del motorismo storico con la quarta edizione di ASI MotoDay, l'evento diffuso promosso dall'Automotoclub Storico Italiano per dare il via alla stagione radunistica delle due ruote d'epoca.



La kermesse ha avuto il suo culmine nella giornata di domenica, dove centinaia di moto, alcune antiche e molto rare, hanno colorato Prato della Valle.

ASI MotoDay 2025 ha acceso la passione per le due ruote d'epoca in tutta Italia domenica 6 aprile, con la quarta edizione di un evento che è ormai diventato simbolo del motorismo storico nazionale.

Promosso dall'Automotoclub Storico Italiano, l'evento diffuso ha coinvolto centinaia di Club Federati ASI in un'unica grande celebrazione del motociclismo vintage.

Il rombo dei motori storici ha animato borghi, città e piazze da nord a sud, abbracciando tutte le regioni in una giornata all'insegna della cultura, della memoria e della passione.

Il tema scelto per il 2025, "Le piazze più belle d'Italia", ha trasformato i centri storici in suggestivi musei a cielo aperto.

Motociclette d'epoca, ciclisti in abiti retrò, appassionati e curiosi si sono dati appuntamento nelle cornici architettoniche più affascinanti del Paese.





Molti i curiosi che hanno chiesto ai proprietari delle moto le loro caratteristiche uniche.

Ogni club ha dato il proprio tocco all'evento, con iniziative locali che hanno spaziato tra raduni, mostre tematiche, rievocazioni storiche e attività per famiglie.

Il momento clou si è svolto a Padova, città che ha ospitato un programma ricco articolato in due giornate.

Sabato 5 aprile, i partecipanti hanno visitato il maestoso Palazzo della Ragione, per poi assistere al convegno "La storia delle due ruote nel Veneto" nella Sala Paladin del Municipio.

Relatori come Benito Battilani, Piero Laverda e Alfredo Azzini hanno condiviso aneddoti, sfide e curiosità sull'evoluzione del motociclismo italiano, con un focus sul ruolo del Veneto.

La domenica, Prato della Valle è diventato il cuore pulsante dell'evento.

Tra esposizioni di moto d'epoca, veleopiedi e biciclette storiche, il pubblico ha potuto ammirare pezzi unici e vivere un'atmosfera d'altri tempi.

PASSIONE SENZA ETÀ

Giovani e anziani uniti dalla stessa emozione per il motorismo storico.





Non sono mancati momenti dedicati ai più giovani, grazie a un mini-circuito per bambini realizzato in collaborazione con le scuole primarie e l'Assessorato alla Cultura.

L'iniziativa ha saputo fondere perfettamente divertimento ed educazione, trasmettendo il valore della storia motoristica anche alle nuove generazioni.

La diretta streaming sui canali social ASI ha permesso a migliaia di utenti di seguire l'evento da tutta Italia, dimostrando come il motorismo d'epoca possa dialogare anche con il pubblico digitale.

"Sostenibilità, cultura e turismo sono le tre direttive sulle quali sta operando ASI per il futuro del motorismo storico," ha dichiarato il presidente Alberto Scuro, evidenziando l'impegno concreto dell'associazione".

L'Assessore padovano Diego Bonavina ha aggiunto: "Una due giorni intensa, che ha unito storia, cultura e sport, coinvolgendo persone di tutte le età."



Le bici hanno fatto parte dell'esposizione catalizzando l'attenzione del pubblico, specialmente gli esemplari più curiosi e con soluzioni insolite.



L'ASI MotoDay 2025 ha confermato il proprio successo, non solo come evento motoristico, ma anche come strumento di promozione territoriale, culturale e turistica.

Ha unito appassionati, famiglie, collezionisti e semplici curiosi, dimostrando che il fascino delle due ruote d'epoca è più vivo che mai. Un evento che guarda al futuro senza dimenticare il passato, celebrando con orgoglio la tradizione motoristica italiana.

E per chi c'era, il ricordo sarà fatto di motori, emozioni e tanta, tantissima Italia.

Al link www.asifed.it/lasi-motoday-in-prato-della-valle-a-padova-una-giornata-speciale-con-moto-bici-e-appassionati-speciali/ il video completo della diretta streaming



MUSEO A CIELO APERTO

Le piazze italiane diventano scenografie ideali per raccontare la storia su due ruote.



MINI GRAND PRIX UNICEF a terni con il CUAE



Grande apprezzamento da parte della cittadinanza e delle Istituzioni locali per la prima edizione del Mini GP ASI UNICEF organizzato a Terni dal CUAE. L'evento ASI Solidale, svolto presso il Centro Sportivo Polivalente dell'Istituto Leonino, ha ricevuto il Patrocinio del Comune di Terni. Il Gran Premio è stato inaugurato dall'Assessore alla Scuola e Welfare Viviana Altamura e dall'Assessore allo Sport e Politiche Giovanili Marco Schenardi. Prima della partenza delle manche la Polizia Stradale ha svolto una lezione giocosa di sicurezza stradale ai cinquanta bambini iscritti al GP.

Al termine la segretaria del Comitato UNICEF della Provincia di Terni, Fernanda Scimmi, ha ringraziato per la generosa raccolta di fondi e lo spirito solidale e di festa che ha animato l'iniziativa.

DAL BEL MARE AL BEL MONTE



con il CAEM/Scarfitti

Una piacevolissima domenica da trascorrere tra Servigliano e Monte San Martino, due cittadine perle del fermano, ha caratterizzato la 28^a edizione di "Dal bel mare al bel monte-Memorial Arnaldo Giammarini" appuntamento tradizionale d'inizio primavera per le auto d'epoca. Piazza Roma a Servigliano ha ospitato di prima mattina 35 equipaggi, esorcizzando le condizioni meteo, decisamente migliori delle previsioni dei giorni precedenti. È stato così interessante ammirare il paesaggio attraversato con l'itinerario verso Monte San Martino e Santa Vittoria in Matenano, tra deliziose colline e gli scorci resi vivi dal verde primaverile.



CPAE: il XVI Trofeo del Grande Fiume a una Lancia Lambda



Il maltempo non rallenta i cronometri della sedicesima edizione del Trofeo del Grande Fiume, prima prova del Challenge CPAE dedicato alla regolarità ed appuntamento che ha celebrato la tradizione motoristica piacentina e cremonese con un forte richiamo al marchio Gitan e alla motonautica. Cinquantasei le automobili al via, fissato dal Pubblico Passeggio di Piacenza, che hanno affrontato un centinaio di chilometri solcando le strade delle province di Piacenza e Cremona. A vincere il Grande Fiume la Lancia Lambda spider Casaro di Giandomario Fontanella e Anna Covelli (CPAE) che hanno preceduto sul podio Angelo Seneci e Luisa Ciatti (MWCC) su Innocenti Mini Cooper e la Porsche 356 Super 90 di Massimo Bisi (Castellotti).



BERGAMO-SAN VIGILIO: grande festa delle due ruote



Oltre 60 moto hanno partecipato alla Rievocazione Storica della Bergamo-San Vigilio 2025, sfidando la pioggia sul percorso tra città e valli bergamasche domenica 13 aprile. L'evento ha celebrato i 102 anni dalla prima edizione e reso omaggio a Dino e Roberto Sestini. Presenti moto d'epoca rare, tra cui cinque anteguerra, e il campione Edoardo Dossena. Tra i passaggi più suggestivi, i tornanti della Nembro-Selvino, celebre tappa del Giro d'Italia. Un successo firmato Club Orobico Auto Moto d'Epoca.





MAGA CIRCE, la provincia di Latina trasformata in un museo dinamico

Si è conclusa l'edizione 2025 della Coppa d'Oro della Maga Circe, riservata alle auto sportive d'epoca costruite entro il 1965. Circa 40 equipaggi hanno sfilato tra i paesaggi della provincia di Latina, da Sabaudia a San Felice Circeo. L'evento ha trasformato il territorio in un museo a cielo aperto del motorismo storico. Grande soddisfazione da parte del CLAS per la qualità delle vetture e l'affluenza di pubblico. Un successo che ha valorizzato storia, cultura e bellezze locali.



A LODI l'eccellenza del territorio in auto d'epoca



L'evento Sulle strade del Lodigiano, terra di eccellenze e autentiche tradizioni organizzato dalla Scuderia Eugenio Castellotti domenica 6 aprile, ha avuto grande successo, promuovendo il motorismo storico e il territorio lodigiano. I partecipanti hanno percorso strade pittoresche, attraversando i centri abitati di Lodi, San Colombano e Codogno, per giungere al Castello di Camairago, il tutto a bordo di auto storiche di grande valore come la Benjamin Type B del 1911 e la Rolls Royce Phantom II del 1930. Il convegno "Insieme per salvare l'automotive", svoltosi a Lodi, ha visto la partecipazione di esperti e istituzioni, con un focus sulla tutela e promozione della cultura automobilistica storica e sul futuro dell'industria dell'auto. È intervenuto anche il presidente ASI Alberto Scuro.



RED CARPET FOR MERCEDES SL, fascino sulle ali della musica



Fascino e suggestione sabato 5 e domenica 6 aprile per il "Red Carpet for Mercedes SL" organizzato dalla Scuderia Marche. Protagonista una rarissima SL Maybach, guidata da Francesca Grimaldi e ripresa dal TG1 Motori. L'evento, che ha riunito le affascinanti spider tedesche arrivate da tutto il Paese, ha attraversato le province marchigiane unendo motori, cultura e paesaggi spettacolari. Emozionante il passaggio a Ripatransone e il red carpet a Fermo per partecipare alla recita della Madama Butterfly di Giacomo Puccini. L'iniziativa ha valorizzato la regione e il lavoro del club maceratese.



CON "TUTTI IN PISTA"



...un pieno di adrenalina!

Una giornata ventosa ma piena di energia ha acceso il Kartodromo 90 di Turi per l'edizione 2025 di "Tutti in Pista", organizzata dal Club "Aste e Bilancieri" di Bitonto. Soci e simpatizzanti si sono sfidati in pista con le loro auto storiche, tra cui Porsche, Alfa Romeo, Fiat 500 e Uno Turbo, regalando spettacolo e passione. Dopo le prove cronometrate, i migliori dieci si sono cimentati in una gara sui kart, vinta dal socio Lorenzo Greco. Ospite speciale della giornata, il pilota Francesco Montagna ha raccontato la sua carriera e mostrato la sua Lamborghini Trofeo da oltre 600 CV. Il tutto si è concluso tra applausi, premiazioni e un gustoso pranzo alla Sala Enotria.



ASI TRANSPORT SHOW

31 maggio- 1 giugno 2025

Scheda di Iscrizione



Conducente:

Cognome: _____ Nome: _____
 Nato a: _____ il: _____ Mail: _____
 Indirizzo: _____ Città: _____ Prov.: _____ Cap: _____
 Telefono: _____ Patente n: _____ Scad.: _____
 C. I. n.: _____ rilasciata dal Comune di: _____ Scad.: _____
 Club ASI: _____ N. tessera ASI: _____ Tg: S M L XL XXL

Passeggero:

Cognome: _____ Nome: _____ Nato a: _____
 il: _____ C. I. n.: _____ Scad.: _____ Tg: S M L XL XXL

Veicolo:

Marca: _____ Modello: _____ Anno: _____
 Targa: _____ Compagnia Assicurativa: _____ Polizza n: _____
 Scad.: _____ Certificato Identità ASI (Omologazione): _____ CRS-ADS ASI: _____

Quote di Partecipazione

- Quota di Partecipazione per n. 2 persone (Equipaggio conducente + passeggero, che comprende ospitalità dal pranzo di sabato 31/05 fino al pranzo di domenica 01/06 con pernottamento in camera doppia) **€. 250,00**
 (Supplemento camera singola passeggero euro 40,00; sconto euro 40,00/equipaggio per pernottamento autonomo).
- Quota di Partecipazione per n. 1 persona (Equipaggio solo conducente, che comprende ospitalità dal pranzo di sabato 31/05 fino al pranzo di domenica 01/06 con pernottamento in camera singola). **€. 150,00**
 (Sconto euro 40,00 per pernottamento autonomo).

PROGRAMMA

<u>Sabato 31 maggio 2025</u>	<u>Domenica 1 giugno 2025</u>
Ore 11.00 – Ritrovo mezzi ed accrediti presso azienda SIG S.p.A., via Marosticana 380, Dueville (VI); Ore 12.00- 13.30 Buffet; Ore 14.00- 15.30 Partenza per Piazzola sul Brenta. Sistemazione mezzi sul piazzale antistante la Villa Contarini; Ore 15.30- 16.30 Visita della Villa Contarini; Ore 17.00 - 18.00 Rientro presso SIG S.p.A. Ore 18.00 - Sistemazione mezzi e trasferimento con i bus presso gli alberghi; Ore 20.30 - Cena presso il Ristorante Scaldaferro	Ore 8.30 – Ritrovo presso azienda SIG S.p.A., via Marosticana 380, Dueville (VI); Ore 9.00-10.00 Trasferimento a Bassano del Grappa; Ore 10.30-12.00 Visita di Bassano del Grappa; Ore 12.30 Pranzo presso il ristorante il Pioppetto- Romano d'Ezzelino VI; Ore 14.30 Trasferimento con i bus presso il Museo Bonfanti e visita; Ore 16.00 fine evento.

Modalità e Termini di Iscrizione

Le domande di iscrizione dovranno pervenire entro il 23/05/2025 all'indirizzo julio@asifed.it. In alternativa potranno pervenire in forma cartacea all'A.S.I. – Automotoclub Storico Italiano – Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore n. 27, CAP 10131 Torino e saranno sottoposte a verifica per l'accettazione da parte del Comitato Organizzatore ASI in base alla rilevanza storica e culturale dei veicoli e comunque fino ad esaurimento dei posti. (50 equipaggi) SI SEGNALA CHE se il numero di richieste di partecipazione risulterà superiore al numero di posti disponibili, sarà facoltà di ASI effettuare una selezione dei veicoli iscritti sulla base dei seguenti fattori: 1) possesso di Certificato di Identità ASI - 2) unicità del veicolo fra quelli iscritti. Saranno prese in considerazione solo le richieste correttamente compilate ed accompagnate dalla copia della ricevuta di versamento della quota di partecipazione. I versamenti dovranno essere effettuati con bonifico bancario a favore di: A.S.I. Automotoclub Storico Italiano presso Banca del Piemonte Spa – Sede di Torino **Iban IT 61 A 03048 01000 0000 000 92301** causale del versamento: QUOTA PARTECIPAZIONE ASISTRANSPORTSHOW 23 indicando il nominativo del Richiedente. IL PROGRAMMA COMPLETO È SCARICABILE DAL SITO WEB www.asifed.it e POTRÀ SUBIRE MODIFICHE PER SOPRAVVENUTE NECESSITÀ. Le richieste non accettate dalla commissione verranno interamente rimborsate. Non sarà garantita la restituzione dell'intera quota di partecipazione per gli annullamenti comunicati dopo la data del **23/05/2025**. Il sottoscritto dichiara di aver preso conoscenza delle condizioni / regolamento della manifestazione (consultabile e scaricabile dal nostro sito internet www.asifed.it) e di accettarle per sé e per i suoi accompagnatori, senza riserve di sorta, nonché di uniformarsi alle prescrizioni date dagli Organizzatori nel corso della manifestazione e di rinunciare, nei confronti degli Organizzatori, a qualsiasi richiesta di risarcimento per danni subiti nel corso dell'evento. Allega foto dell'autoveicolo (% anteriore) e dichiara, nel caso in cui la richiesta d'iscrizione sia accettata, di partecipare alla manifestazione solo ed esclusivamente con il veicolo sopraindicato. In osservanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR), autorizza il trattamento dei dati personali da parte dell'ASI - Automotoclub Storico Italiano Strada Val San Martino Superiore n. 27, 10131 Torino o da un soggetto autorizzato.

ATTENZIONE: COMUNICARE EVENTUALI INTOLLERANZE ALIMENTARI

Luogo e Data _____

Firma _____

ASI TRANSPORT SHOW IN VENETO



L'ASI Transport Show celebra i veicoli utilitari storici con una sfilata unica tra Dueville e Bassano del Grappa, il 31 maggio e 1 giugno. Autocarri, autobus e mezzi ricreativi d'epoca tornano protagonisti grazie all'Automotoclub Storico Italiano. L'evento valorizza un patrimonio spesso trascurato, ma fondamentale per la storia industriale e sociale del Paese. Dal vapore al motore Diesel, questi veicoli hanno rivoluzionato trasporti e logistica nel corso del Novecento. L'Italia ha avuto un ruolo chiave nell'innovazione dei mezzi industriali, raggiungendo traguardi importanti.

Un'occasione imperdibile per appassionati e collezionisti di ammirare mezzi rari e perfettamente restaurati.



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
ANZICHÉ € 83,00**
SPESA DI SPEDIZIONE COMPRESA - DISPONIBILITÀ LIMITATA

Abbonati sul sito www.epocauto.it

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

MANIFESTI D'EPOCA E COLLECTIBLE:

alla casa d'aste milanese **Cambi** fanno incetta le opere più celebri

I manifesti fanno sempre più parte del nostro immaginario collettivo poiché ne raccontano la storia, sono iconici perché tutti ce li ricordiamo per strada o fra le pagine di giornale e sono espressione di un'epoca così recente ma così lontana.

Ecco perché sono ormai entrati nella mira dei collezionisti più raffinati, come sanno bene anche le case d'asta. Per esempio Cambi, casa attiva tra Genova, Milano, Torino, Venezia e Roma, il 26 marzo scorso ha presentato una ricchissima selezione di manifesti e poster vintage originali, ai quali si sono accompagnati oggetti pop come tabelle smaltate, insegne luminose, modellini, giocattoli, sculture, orologi da parete, porcellane, perfino un telefono a gettoni.



Courtesy Casa d'Aste Cambi



Courtesy Casa d'Aste Cambi

Fra i risultati più importanti la pubblicità "Carpano Cavour" realizzata per la celebre casa vitivinicola da Armando Testa, venduto a 1250 € (stima 1000-1800 €), la grande litografia "Rimini Grand Hotel" di Luigi Bompard, passata di mano a ben 9350 € (stima 7000-9000€) il lotto più costoso, due manifesti del GP di Monaco del '30 e del '31 realizzati da Robert Falcucci a 910 € e il telefono a gettoni "Rotor" a 780 €; sono rimasti invece invendute la locandina originale della Dolce Vita di Sandro Simeoni e l'insegna termoformata Alfa Romeo.



SOTHEBY'S: all'asta a Milano

RM Sotheby's annuncia una nuova asta di auto da collezione a Milano, in programma il 21 e 22 maggio 2025. L'evento si terrà nella suggestiva cornice della Fonderia Macchi Carlo, ex spazio industriale oggi simbolo di moda e design. Circa 50 vetture d'epoca e di alta gamma saranno battute all'asta, attirando collezionisti e appassionati da tutto il mondo. Milano, capitale del lusso e della creatività, si conferma location ideale per un evento di questo calibro. "Sarà un appuntamento memorabile", ha dichiarato Peter Wallman, presidente RM Sotheby's per il Regno Unito ed EMEA. L'asta offrirà modelli iconici e supercar rare, coprendo i principali segmenti del collezionismo.

Fra i lotti più interessanti un'Alfa Romeo 8C 2300 Cabriolet Pinin Farina del 1932 (stimata tra i 3,5 e i 4,5 milioni di euro), una BMW M1 del 1980 (425.000-525.000 €) e l'Aston Martin DBR9 GT1 del 2008, ultimo chassis prodotto (1,5-1,8 milioni di euro).

Maggiori dettagli saranno resi noti su rmsothbys.com.



Neil Fraser 2025.
Courtesy RM Sotheby's

SCALA BAVARESE

Un collezionista lodigiano ha messo insieme una raccolta di modellini composta da un centinaio di pezzi dell'intera gamma "R". Alcuni sono molto rari.

Una collezione di modellini di moto, seppur cospicua, non è cosa rara. Lo diventa già di più se chi la fa, si concentra su un singolo modello e sulle sue evoluzioni e risulta invece unica quando, parte di quella raccolta, annovera anche esemplari difficili da trovare o che arrivano da ogni angolo del mondo.

È infatti questa la caratteristica dell'esposizione messa in piedi in 40 anni di ricerca da Ettore Barbieri, classe 1961, lodigiano, tesserato ASI alla Scuderia Eugenio Castellotti di Lodi, da sempre appassionato di motociclette d'epoca, in particolar modo del marchio BMW e di una serie di modelli specifica prodotti dalla Casa bavarese, quelle con motore boxer della serie "R", una delle più fortuna di BMW Motorrad.

Si tratta di una gamma vastissima che spazia dalle stradali alle fuoristrada, dai modelli militari a quelli da corsa... ed Ettore ne ha almeno un esemplare per tipo, in varie scale, dalle più piccole fino a quelle 1:8, quindi moto da competizione, militari, per le Forze dell'Ordine degli Stati più disparati, sidecar civili, della seconda guerra mondiale e per altri usi specifici, versioni di serie dagli anni '50, '60 e via via sino ad arrivare alla produzione contemporanea.

"Agli esordi i modellini li scovavo nei retrobottega dei negozi di giocattoli fra quelli mai venduti, sulle bancarelle dei mercatini di antiquariato o di balocchi d'epoca: la ricerca era elettrizzante, sembrava di

dare la caccia ad un tesoro nascosto!" - ci confida Ettore, che continua - "oggi, con l'avvento di internet, si sono aperti mercati un tempo irraggiungibili: ecco quindi arrivare modelli non disponibili in Italia ma spesso nemmeno in Europa, serie limitate solo per alcuni Paesi, compresi gli USA e l'Asia".

I modelli per la maggior parte sono stati assemblati e verniciati partendo da scatole di montaggio, spesso personalizzando colori e pezzi proprio come si fa per una moto vera; alcuni più rari, invece, sono già pre-costruiti.

"Non mi separerei da nessuno dei modellini" - conclude - "ma se proprio dovessi eleggere la "regina", la corona andrebbe al primo acquistato: si tratta della scatola di montaggio in scala 1:9 prodotta dalla Protar (fondata dal pilota motociclistico Tarquinio Provini) della mitica BMW R100GS vincitrice della Paris-Dakar 1985 con in sella Gaston Rahier: lo pagai cinquantamila lire in un negozio di Milano. Dopo tanti anni è calata la vista ma la passione è quella di sempre e la storia non finisce qui, mi aspettano altre scatole di montaggio: la prossima moto da costruire sarà la BMW R60/5 in forza alla polizia stradale tedesca negli anni '60. Buona strada a tutti!"



L'angolo dedicato alla leggendaria R90S (c'è anche il libro scritto da Antonio Frova ed edito dalla Libreria ASI), compresa una stupenda miniatura del suo motore boxer.



Il reparto delle più anziane e di quelle da record.



La vetrina con i pezzi più pregiati. Alcuni sono ancora da costruire altri non esposti.

LUNGO IL NAVIGLIO PAVESE:

due province e millenni di storia

Un percorso lineare ma ricchissimo di vicende che si perdono nella notte dei tempi: questa è la sensazione che si ha percorrendo il placido specchio d'acqua artificiale che collega Milano con Pavia, dalla movida alla campagna.

La chiusa della Certosa di Pavia.



IL NAVIGLIO GRANDE, SUGGESTIONI AD OVEST

Il Naviglio Grande è il secondo naviglio che partiva da Milano e ancora oggi mantenuto quale importante attrazione turistica grazie al suo paesaggio pittoresco, le ville storiche e i locali che lo fiancheggiano, con percorsi ciclabili e passeggiate che attirano visitatori e residenti. Anch'esso come il Pavese ha giocato un ruolo fondamentale nello sviluppo economico di Milano, specialmente per il trasporto del marmo. Fra le località che tocca Corsico, Gaggiano, Abbiategrasso, Robecco Sul Naviglio per sfociare nel Ticino al confine col Piemonte.

Un'immagine del Trofeo Ambrosiano del 2023 lungo il Naviglio Grande, che da Milano raggiunge il Ticino.



I Navigli di Milano sono un sistema storico di canali artificiali progettato per il trasporto fluviale e l'irrigazione agricola, opera famosa tanto quanto il suo Duomo o il Castello Sforzesco. La loro costruzione iniziò nel XII secolo e si estese fino al XIX secolo, con contributi significativi da parte di ingegneri come Leonardo da Vinci. Questi canali collegavano Milano al Lago Maggiore, al Lago di Como e al fiume Po, facilitando il trasporto di merci e persone. Il Naviglio Grande, realizzato nel XII secolo, fu il primo e più importante canale navigabile ma è il Naviglio Pavese che manterrà intatte le sue caratteristiche originarie.

Oggi la zona della Darsena, da dove i canali artificiali si articolano, e delle alzaie dei navigli è uno dei centri nevragliici della movida milanese: bar, ristoranti e locali si affacciano su vie pendonali collegate da ponticelli che, al tramonto, vengono illuminati con file di romantiche lampadine dalla luce calda.

Ma è fuori Milano che il Naviglio Pavese - che inizia a essere costeggiato dall'ampia e scorrevole SS35 - regala i suoi scorci più caratteristici e originali, alternando le grandi cascine del Parco Agricolo Sud Milano, le case operaie dell'opificio di Rozzano, il borgo di Binasco col suo castello Visconteo, fino alla celebre Certosa di Pavia, monastero fondato nel 1396 da Gian Galeazzo Visconti come mausoleo per la sua famiglia, il quale unisce gli stili gotico e rinascimentale, con contributi di maestri come Giovanni Antonio Amadeo e il Bergognone. La chiesa presenta una pianta a croce latina con navate e cappelle laterali, decorate con affreschi, altari in marmi policromi e opere di artisti rinomati. Nel 1866 è stata dichiarata monumento nazionale e oggi ospita una piccola comunità monastica cistercense: è fra i capolavori del Rinascimento italiano.

Proseguendo sull'alzaia del Naviglio Pavese attraverso la sterminata campagna lombarda, come ci suggerisce il suo nome, si raggiunge quindi Pavia, oggi città universitaria moderna e vitale, ieri protagonista della storia d'Italia ricca e affascinante. Fondata dai Romani nel II secolo a.C. come Ticinum, divenne capitale del Regno Longobardo nel VI secolo. Dopo la loro caduta nel 774, la città continuò a essere un importante centro culturale e religioso, ospitando la celebre Università, fondata nel 1361.

Passeggiando per le sue placide vie acciottolate rinascimentali, non ci si può perdere il Duomo, un'imponente cattedrale con una cupola alta 97 metri, la quarta più alta d'Italia e il Palazzo Reale, fondato da Teodorico nel VI secolo e residenza dei re longobardi. Le torri medievali, simbolo del potere delle famiglie nobili, sono ancora visibili in diverse zone della città. Immane l'attraversamento del Ponte Coperto.

Riposatevi poi ai Giardini Malaspina, creati nel XIX secolo: offrono un'oasi di verde nel cuore del centro.

Prima di ripartire potete assaggiare le prelibatezze della sua cucina - la zuppa alla pavese, gli agnolotti ripieni di stufato, il risotto alla certosina col pesce d'acqua dolce, la "schita", una pizza fritta e la torta paradiso - annaffiate da un Metodo Classico DOCG dell'Oltrepò Pavese, vino spumante caratterizzato da bollicine fini e persistenti, colore paglierino, profumo ampio e sapore fresco e armonico.

Qui termina il nostro breve tour sulle rive del Naviglio Pavese, così come finisce lui stesso, attraverso un sistema di chiuse e bacini, nel fiume Ticino per pochissimi chilometri, prima di confluire nelle acque del Po.

La 127 Camaleonte di Cristian Chironi: **IL VIAGGIO INFINITO**

Per la mostra Chironautica al Lauri Viglione Art Space di via Ariosto a Milano, fino al 19 settembre, la 127 che cambia continuamente colore, diventa performance artistica che unisce le culture.

Ci avete mai fatto caso? I viaggi più memorabili, che conserviamo nel più intimo del cuore, sono quelli nati per caso, iniziati senza aspettative, caratterizzati dall'incertezza. Capita, ad esempio, che un'automobile diventi una galleria d'arte: nel 1980 Daniele Nivola riceve dal nonno Costantino, scultore italiano del '900, la commissione di portare dalla Toscana alla Sardegna, terra natale della loro famiglia, alcune sue opere. Daniele quindi riempie zeppa la sua Fiat 127 di sculture, statue, quadri, dipinti, pennelli, cornici e oggetti da lavoro trasformandola in strumento di passaggio generazionale, di traghettamento di un'eredità culturale ed esistenziale.

Quella 127 Special è stata comprata dall'artista contemporaneo Cristian Chironi, artista multidisciplinare che utilizza diversi linguaggi, spesso facendoli dialogare, che l'ha trasformata in "Camaleonte" grazie ai colori della *Polychromie Architecturale* (concepita da Le Corbusier nel 1931) - 43 colori che si possono combinare sulle varie parti di carrozzeria per realizzare fino a 288 versioni diverse della stessa auto - facendola diventare, nel suo peregrinare per il Mondo, da Torino a New York, dalla Sardegna a Marsiglia, dalla Svizzera a Verona, metafora di un'esplorazione continua tra geografie e culture.

La 127 - che, proprio come un camaleonte,



si rinnova come un'opera in divenire inedita e sorprendente - è fra le protagoniste della mostra Chironautica, presso l'Art Space dello Studio Legale Lauri Viglione Penalisti di via Ariosto 28 a Milano, dedicata alle opere di Chironi: insieme a una chaise longue di Le Corbusier, a un giradischi che riproduce registrazioni realizzate durante i suoi viaggi e opere che esplorano l'*Unité d'Habitation* a Marsiglia sempre di Le Corbusier o i palazzi mai realizzati a Venezia di Isamu Noguchi e Louis Kahn e a sculture in plexiglass piegato che si ispirano a Frank Lloyd Wright e Mario Pani, 12 borchie ruota della 127 (sopra) diventano strumenti per scandire il tempo e la distanza tra luoghi, mentre la sagoma della vettura appare nei collage di Chironi, straordinari strumenti di dialogo tra epoche e culture.

Chironautica è un invito a ripensare il concetto di abitare, trasformando ogni spazio in un'esperienza totale da vivere e condividere, proprio come fu la 127 di Costantino e Daniele Nivola nel 1980 e come è oggi nel suo nuovo significato attribuitole da Cristian Chironi: emblema del viaggio senza fine dell'arte e dell'abitare come atto poetico (a sinistra, alcune interpretazioni). La mostra, curata da Rischa Paterlini, è stata fortemente voluta da Alessandro e Francesca Viglione poiché sposa perfettamente le loro passioni: quella per le auto e i motori del primo, dell'arte modernista, oltre che le sue origini sarde (Terra dalla quale proviene anche Chironi) della seconda. È visitabile su appuntamento fino al 19 settembre.

INFO

"Chironautica" - di Cristian Chironi,
a cura di Rischa Paterlini, Lauri Viglione
Art Space, via Ariosto 28 - Milano.
Visite su appuntamento scrivendo a:
info@lauriviglioneartspace.com
fino al 19 settembre.



SUZUKI FESTEGGIA 60 ANNI NEL SETTORE MARINE: innovazione e passione per il mare

Nel 2025, Suzuki celebra i 60 anni della sua attività nel settore dei motori fuoribordo, confermandosi protagonista della nautica mondiale. Tutto ebbe inizio nel 1965 con il lancio del D55, un motore da 5,5 cavalli a 2 tempi che segnò l'ingresso ufficiale della casa giapponese nel mondo marine. Già nel 1967 Suzuki iniziava a esportare i suoi motori, oggi presenti in ben 107 Paesi.

La forza di Suzuki risiede nell'innovazione tecnologica, che ha portato il brand a ricevere 9 NMMA Innovation Awards, un record nella categoria dei fuoribordo 4 tempi, conosciuti per affidabilità, durata e rispetto per l'ambiente, caratteristiche

che li rendono ideali sia per l'uso professionale sia per il tempo libero.

Suzuki ha sempre investito nella qualità costruttiva e in un servizio post-vendita attento al cliente, per garantire esperienze di navigazione sicure ed entusiasmanti, guardando oggi al futuro con l'obiettivo di continuare a sviluppare soluzioni sostenibili e ad alta efficienza. Il 60° anniversario è l'occasione per ringraziare clienti, partner e operatori del settore, rafforzando un legame fatto di fiducia e passione.

Suzuki si conferma così un punto di riferimento globale per chi vive il mare ogni giorno.



THE ORIGINALS RENAULT: nuovi servizi esclusivi per appassionati e collezionisti delle auto della régime



Renault presenta The Originals Renault Services, una piattaforma dedicata agli appassionati e collezionisti di auto storiche della Marca. Sul sito theoriginals-services.renault.com sono disponibili certificati ufficiali, manuali tecnici, tutorial di restauro e ricambi originali. Attivi già 8 centri post-vendita specializzati in Francia, con l'obiettivo di arrivare a 25 nel 2025, coprendo l'80% del territorio nazionale. La rete sarà estesa progressivamente anche a livello internazionale. Il servizio si avvale di partner esperti in auto sportive, sellerie e modelli popolari.

Un'iniziativa per valorizzare e preservare il patrimonio automobilistico Renault. Tutto il supporto per restaurare, mantenere e trasportare i veicoli storici.

AMARELLI E MUSEO

NICOLIS: l'eccellenza del Made in Italy in edizione limitata



Amarelli, storica azienda calabrese della liquirizia, e il Museo Nicolis di Verona uniscono le forze in una collaborazione esclusiva. Nasce una confezione vintage di confetti alla liquirizia, disponibile solo presso il museo, pensata per collezionisti e amanti delle tradizioni italiane. Un'iniziativa che celebra il Made in Italy, il design e il patrimonio industriale, promuovendo il turismo e la cultura. Un'occasione unica per riscoprire l'autenticità e il fascino del passato con un prodotto contemporaneo.

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE:

ricomparso negli archivi dell'Istituto Luce
il video dell'inaugurazione

Era il 17 ottobre 1962 quando, in via Ulrico Hoepli a Milano, apriva i battenti la prima Libreria dell'Automobile, sotto l'egida dell'ACI. Un luogo unico nel suo genere, interamente dedicato alla cultura dell'auto e del motorsport, testimoniato oggi da un raro video dell'Istituto Luce (inquadrate il QR Code per vederlo oppure, collegandovi a www.archivioluce.com, cercate "l'ACI apre la Libreria dell'Automobile"). All'inaugurazione parteciparono nomi illustri come

Giancarlo Baghetti e Piero Taruffi, lo scrittore e storico dell'auto Giovanni Canestrini e Luigi Bertett dell'ACI. Solo nel 1970 la libreria aprì nella storica sede di corso Venezia grazie a Giorgio Nada, diventando poi di proprietà della sua famiglia nel 1973. Oggi è considerata un punto di riferimento internazionale per appassionati, studiosi e collezionisti, un vero e proprio scrigno di memoria motoristica che continua a raccontare l'Italia che corre.



LAUREATO ABSOLUTE ASTON MARTIN F1® EDITION:

un orologio esclusivo per gli appassionati di motori

Girard-Perregaux e Aston Martin uniscono le forze per creare il Laureato Absolute Aston Martin F1® Edition, un orologio che fonde eleganza, prestazioni e innovazione. La cassa in titanio Grado 5 da 44 mm, nota per la sua resistenza e leggerezza, presenta una texture sabbiata che offre una sensazione tattile unica. Il quadrante Aston Martin Racing Green richiama l'iconico stile automobilistico, con dettagli in verde lime che ricordano la monoposto del marchio impegnata in F1. Le lancette parzialmente scheletrate si ispirano alla calandra delle auto Aston Martin, mentre il cinturino in caucciù FKM assicura comfort e resistenza all'usura. Il movimento GP03300, calibro di manifattura, offre un'accurata carica automatica, visibile attraverso il fondello trasparente. Con una impermeabilità fino a 300 metri, questo orologio è poi perfetto per chi cerca un segnatempo sportivo ma raffinato. Il Laureato è un grande classico di Girard-Perregaux fin dagli anni '70 e caratterizzato, a differenza di altre case, dal movimento di manifattura realizzato interamente dalla Maison svizzera, permettendo così una completa libertà nel design. Questa filosofia, che risale al leggendario Tourbillon con Tre Ponti d'Oro del 1867, distingue la Maison per il suo approccio olistico al design.

Limitato a 88 pezzi (con incisione "one of 88"), sarà disponibile in tutto il mondo.

TBD 10Y, la capsule collection festeggia dieci anni di eccellenza



TBD Eyewear celebra il decimo anniversario con la 10Y Anniversary Collection, una capsule esclusiva composta da 100 montature numerate. I modelli Welt e Cord, icone del brand, sono rivisitati con dettagli preziosi di manifattura artigianale. Le aste presentano un'anima in metallo visibile, mentre le lenti in vetro sfumato offrono eleganza e funzionalità, con il Welt in grigio e il Cord in verde. Ogni occhiale è corredato da un packaging sofisticato, con una custodia e un panno in microfibra limited edition. Questa collezione esclusiva unisce lusso, tradizione e modernità, diventando un tesoro per collezionisti e appassionati di occhialeria di alta gamma.

200 STELVIO: due secoli di storia, motori e leggenda sulle Alpi

Dal 4 al 6 luglio 2025, il motorismo storico celebra i 200 anni del Passo dello Stelvio con l'evento "200 Stelvio", promosso dai Club Federati ASI Veteran Team Bolzano e Valtellina VCC. Auto, moto e bici d'epoca sfileranno dai versanti lombardo e tirolesi, incontrandosi sabato sul passo a 2.758 metri. Venerdì saranno esposti i mezzi a Bormio e Glorenza, mentre domenica si concluderà con la "Festa dello Stelvio". Un tributo a una delle strade più iconiche d'Europa.



FIVA MOTORCYCLE RALLY 2025: un'avventura tra le meraviglie d'Italia

Dal 21 al 25 maggio 2025, il viaggio in moto storiche del FIVA Motorcycle Rally 2025 partirà da Imola, con tappe a Firenze, Siena, Pisa, Lucca e Montecatini Terme. I partecipanti esplorano luoghi iconici come Piazzale Michelangelo e Piazza del Campo, con visite a musei e panorami mozzafiato. Ogni giorno sarà arricchito da soste e pause in location suggestive. Il viaggio culminerà con un saluto finale a Imola. Un evento imperdibile per gli appassionati di motori e bellezze italiane.



40^a rievocazione storica della Stella Alpina: **MOTORI, PASSIONE E DOLOMITI**

Dal 5 al 7 settembre 2025 torna tra Trento, Canazei e le Dolomiti la celebre manifestazione sotto l'egida ASI. Un evento turistico-culturale con prove di abilità, dedicato agli amanti del motorismo storico. Percorsi mozzafiato, relax, amicizia e competizione nel cuore del Trentino Alto Adige. Un appuntamento imperdibile per vivere il fascino delle auto d'epoca tra paesaggi da cartolina.



ASI GO-KART SHOW 2025: leggende in pista alla pista azzurra di Jesolo

Dal 16 al 18 maggio 2025, un evento imperdibile per tutti gli appassionati del motorsport storico, la Pista Azzurra di Jesolo ospita la dodicesima edizione dell'ASI Go-Kart Show, con oltre 250 piloti provenienti da tutta Europa e dagli Stati Uniti. L'evento, organizzato dalla Commissione Kart ASI, celebra la storica "Coppa dei Campioni" con go-kart costruiti tra gli anni '50 e il 2004. I piloti si sfideranno in cinque

classi, rispettando i criteri delle Classi CIK. La novità di quest'anno è il turno in notturna di venerdì 16 maggio.

Il karting, nato negli Stati Uniti negli anni '50 e sviluppato in Europa, ha visto molti dei suoi campioni approdare in Formula 1.



VERNASCÀ SILVER FLAG: campioni del mondo!

La Vernasca Silver Flag 2025 si terrà dal 13 al 15 giugno, celebrando il cinquantesimo anniversario delle vittorie di Ferrari, Alfa Romeo, Lancia e Fiat nel 1975. Il tema "Campioni del Mondo!" renderà omaggio a un anno storico per il motorsport italiano. Le leggende come la Ferrari 312 B, l'Alfa Romeo 33 TT12, la Lancia Stratos e la Fiat 124 Abarth saranno protagoniste dell'evento. L'evento unisce auto storiche e competizione in un'atmosfera unica tra le curve della Val d'Arda. Un'occasione imperdibile per gli appassionati di motori e storia automobilistica.



21° GRAN PREMIO STORICO DI BERGAMO:

un viaggio nel passato del motorsport

Il 25 maggio 2025, il Circuito delle Mura di Bergamo ospiterà la 21^a edizione della rievocazione storica del Gran Premio di Bergamo. Le strade medievali della città vedranno sfilare bolidi d'epoca come Maserati, Bugatti e Ferrari, insieme a Moto storiche come MV Agusta e Ducati. L'evento, che celebra il trionfo di Tazio Nuvolari nel 1935, si terrà dalle 14:00 alle 18:30. La manifestazione, oltre a essere un omaggio alla storia, raccoglierà fondi per Spazio Autismo Bergamo.



CIRCUITO DI OSPEDALETTI: tocca alle auto

Il 27 e 28 settembre 2025, il circuito di Ospedaletti rivivrà la magia delle gare degli anni '50 e '60 con la terza rievocazione storica automobilistica. L'evento celebrerà la storicità del circuito cittadino, meta di leggendari piloti e gare indimenticabili. Saranno esposti veicoli che hanno fatto la storia del motorsport, comprese alcune Formula 1 moderne. La manifestazione fa parte del progetto di promozione di Ospedaletti come "Città dei Motori". Un'occasione imperdibile per gli appassionati di motori e turisti.



35 anni di storia del Team: dai primi anni '70 al 2005. È questa la storia di cosa significa 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



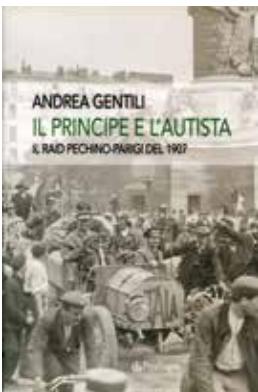
**ABBONAMENTO ANNUO A EPOCAUTO
+ LIBRO GIAN CARLO MINARDI racconta**
Tutta la storia della Scuderia di Formula Uno Minardi dalla voce del fondatore Gian Carlo

**IN OFFERTA A € 48,00
ANZICHÈ € 83,00**
SPESA DI SPEDIZIONE COMPRESA - DISPONIBILITÀ LIMITATA

Abbonati sul sito www.epocauto.it

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

PECHINO PARIGI E I SUOI PROTAGONISTI: ROMANZO DI UN VIAGGIO



Il raid Pechino-Parigi del 1907 della leggendaria Italia, è una sfida che entra subito nella storia. A bordo, il principe Scipione, un giornalista e Ettore, giovane meccanico bolognese, affrontano deserti e complotti in un viaggio che li porterà a sfidare le tradizioni orientali. Mentre Ettore si occupa della manutenzione dell'auto, il cronista racconta al Corriere della Sera le terre lontane e i pericoli che incontrano. Una storia di coraggio e avventura, che unisce Oriente e Occidente in un'epoca di grandi cambiamenti e che rivive in questo libro, il quale parte dal fatto storico per diventare romanzo e punto di vista insolito.

"Il Principe e l'Autista. Il Raid Pechino-Parigi del 1907"
di Andrea Gentili, Edizioni Pendragon, testo in italiano, 220 pagine, 18,00 €

CRAZY RACERS: L'EPICA DEI FUORI DI TESTA DEL MOTORSPORT

In un mondo dove le corse sono sempre più prevedibili, "Crazy Racers - I folli del motorsport" di Mario Donnini ribalta le regole del gioco. Un libro che celebra le vite di piloti e personaggi eccentrici che hanno scelto strade impreviste, spesso lontane dai riflettori dei Gran Premi. Da Gordon Murray, l'ingegnere punk-rock, a Bruno Giacomelli, che scelse di guidare la monoposto più lenta della F1, fino a Val Musetti, che dopo aver sfidato leggende come Villeneuve e Andretti, divenne stuntman nel film "Alien". Ogni capitolo è una galleria di ritratti indimenticabili di chi ha vissuto il motorsport in modo folle, appassionato e rischioso. Arricchito dalle illustrazioni graffianti di Giorgio Serra, il mitico "Matitaccia", il libro è un vero e proprio antidoto alla banalità del motorsport moderno. Una lettura irriverente che trasforma il racconto di ogni pilota in una storia di coraggio e follia.

"Crazy Racers. I 'Folli' del Motorsport"
di Mario Donnini con le illustrazioni di Giorgio Serra "Matitaccia", Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto e tavole b/n, 192 pagine, 19,00 €

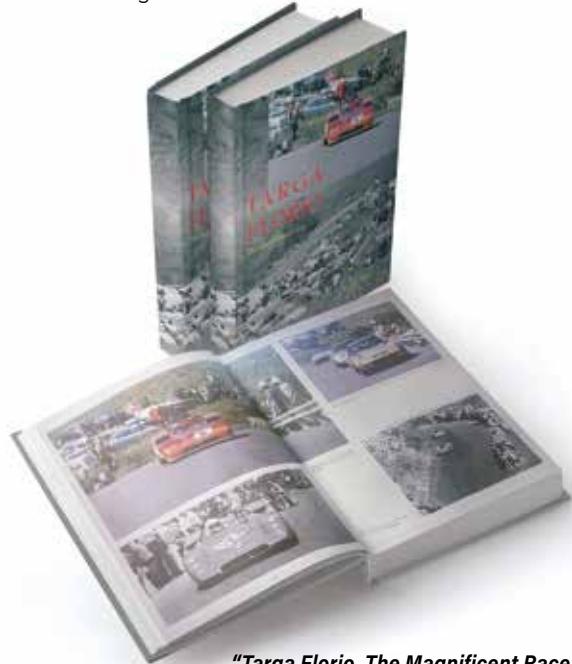


La presentazione del libro alla fiera "Spider e Cabriolet" di Montichiari (da sinistra Stefano Nada, Bruno Giacomelli, Mario Donnini e Giorgio Serra). Donnini ha anche condotto un quiz estemporaneo fra il pubblico: i più bravi hanno avuto una vignetta di "Matitaccia".



TARGA FLORIO, LA MAGNIFICENTE

Con "The Magnificent Race", Antonio Biasioli firma un omaggio unico alla leggendaria Targa Florio. Non solo cronaca e immagini (belle e inedite, frutto di mesi di ricerca), ma un racconto corale fatto di ricordi, emozioni e testimonianze. Il volume restituisce l'anima della corsa più antica del mondo, andando oltre classifiche e giri veloci. Un'opera pensata per far rivivere la Targa anche alle nuove generazioni.

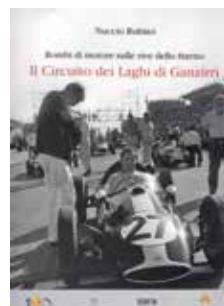


"Targa Florio. The Magnificent Race"
di Antonio Biasioli, Editrice Elzeviro, testo in inglese e italiano, foto b/n e colori, 208 pagine, 60,00 €

IL GRAN PREMIO CHE SI CORREVA SULLO STRETTO

Venerdì 14 marzo, nella sala Sinopoli del Teatro Vittorio Emanuele di Messina, l'ing. Massimo Rinaldi, Presidente dell'Automobile Club di Messina, ha presentato il libro di Nuccio Rubino, "Rombi di motore sulle rive dello Stretto - Il Circuito dei Laghi di Ganzirri". Il volume completa la trilogia dell'autore sulle gare di velocità a Messina, iniziata con "La Coppa Vinci e i suoi protagonisti" (2017), seguita da "La Coppa San Rizzo" e "La Coppa di Natale" (2022). Il libro, con elegante grafica e ampia documentazione fotografica, narra le tre edizioni del Gran Premio di Messina (1959-1961), disputato su un circuito semipermanente di 6,020 km intorno ai Laghi di Ganzirri e Faro. La gara attrì circa 30.000 spettatori, con giovani promesse come Bandini, Scarfiotti, e Geky, oltre a piloti internazionali come Colin Davis, Jo Siffert, e Denis Hulme, campione del mondo di F1 nel 1967. Nel 1960, la vittoria andò a Colin Davis, mentre nel 1961 vinse Angus Hyslop. La difficoltà di costruire un circuito permanente con misure di sicurezza adeguate portò alla sospensione della gara nel 1965, che fu poi declassata a "Premio Messina". La competizione continuò su un nuovo tracciato più corto, ma fu segnata da incidenti mortali, l'ultimo nel 1971, con la morte di 2 spettatori e 16 feriti, che decretò la fine della manifestazione.

Il libro è stato pubblicato dall'ACI-ME per celebrare il centenario della sua fondazione. La serata si è conclusa con la proiezione di un raro filmato del primo Gran Premio di Messina, seguito da numerosi interventi.



"Il Circuito dei Laghi di Ganzirri"
di Nuccio Rubino, ACI Messina, testo in italiano, foto b/n



€ 55

NOVITÀ



€ 49

NOVITÀ



€ 34



€ 18

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.

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.

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

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



€ 34

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

GIACCA A VENTO LEGGERA UNISEX

Giacca 100% nylon taffettà 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.



€ 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



~~€ 190~~ - € 170

FIELD JACKET

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



CAPPELLINO

Ricami 3D frontal

~~€ 32~~ - € 26

OCCCHIALI DA SOLE



Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



€ 130

FELPA FULL ZIP

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

€ 32



BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

~~€ 98~~ - € 88

SNEAKER S-POLE

Sneakers di derivazione Karting con speciale livrea Martini Racing.

- Suola karting
- Tomaia traspirante
- Tessuto in microfibra
- Doppio laccio

Taglie: 39 - 46



€ 75

WINDSTOPPER

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



T SHIRT BIG STRIPES

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



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 nastri Martini Racing stripes su flap di chiusura. Fondo e maniche elasticizzati, tasca interna.

Colore: Blu Marine. Taglie: S - XXL

NOVITÀ

Linea Gulf

€ 49



€ 85



T SHIRT

T-shirt in cotone con stampa logo Gulf. 170 gr/m²

Taglie: S - XXXL

Colori: blu, bianco e celeste

€ 112



FELPA CON CAPPUCIO

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 woven 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**



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.



CAPPELLINI DA BASEBALL

€ 12

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

CRAVATTE IN SETA JACQUARD

100% Made in Italy - Cucite a mano

Pala 7,5 cm

MOD. HONK-SUR-HONK

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



€ 38

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



CRONOGRAMI



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

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

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



€ 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

**€ 25****GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE**

Guanti mezze dita interamente 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)

**€ 15****COPRIVOLANTE UNIVERSALE**

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

**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**

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

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.

€ 28**GUANTI DA GUIDA IN PELLE**

Guanti mezze 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

**€ 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



MODULO D'ORDINE 05/2025

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

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

Nome..... Cognome..... o ragione sociale.....

Cod. Fisc./P. Iva (obbligatorio: in mancanza non potremo evadere l'ordine).....

Indirizzo..... Cap..... Località.....

Prov..... Tel..... E-mail.....

Indirizzo di spedizione (se diverso):

Tessera ASI (eventuale)..... Data..... Firma.....

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

ASI BOOKSHOP

Il catalogo completo dei libri e i relativi prezzi e codici da inserire nella tabella è consultabile nelle prime pagine della rivista

Codice	Quantità	Prezzo	Codice	Quantità	Prezzo

ASISHOP

COLLEZIONE
UFFICIALE ASI

MARTINI RACING

LIGNEA GOLF

ACCESSORI ASI

K-WAY	<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL	€ 120 <input type="checkbox"/>
FELPA FULL ZIP	<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL	€ 55 <input type="checkbox"/>
GIUBBOTTO LEGGERO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	€ 68 <input type="checkbox"/>

GIACCIA A VENTO LEGGERA UNISEX	<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	€ 34 <input type="checkbox"/>
CRAVATTA IN SETA	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	€ 38 <input type="checkbox"/>
HONK-SUR-HONK	<input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro	
RALLYMENTAL	<input type="checkbox"/> Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero	
OIL-OVER	<input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste	

BODYWARMER LEGGERO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	€ 49 <input type="checkbox"/>
T-SHIRT UNISEX COTONE BIO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	€ 18 <input type="checkbox"/>
POLO PIQUET A BORDINI RIGATI	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	€ 34 <input type="checkbox"/>

T-SHIRT BIG STRIPES	<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	€ 35 <input type="checkbox"/>
POLO REPLICA	<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	€ 92 <input type="checkbox"/>
HOODIE BIG STRIPES	<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	€ 80 <input type="checkbox"/>

FELPA FULL ZIP	<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	€ 130 <input type="checkbox"/>
SNEAKER S-POLE	<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	€ 88 <input type="checkbox"/>
WINDSTOPPER	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	€ 75 <input type="checkbox"/>
FIELD JACKET	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	€ 170 <input type="checkbox"/>

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"/>
CAPPELLINO		€ 26 <input type="checkbox"/>
BERRETTO POMPON		€ 32 <input type="checkbox"/>

T-SHIRT	<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Celeste	€ 49 <input type="checkbox"/>
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		

FELPA CON CAPPUCIO	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL	€ 112 <input type="checkbox"/>
OMBRELLO PIEGHEVOLE		€ 25 <input type="checkbox"/>
CAPPELLINO		€ 36 <input type="checkbox"/>

OROLOGIO mod. PLAIN unisex	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	€ 75 <input type="checkbox"/>
CRONOGRAFI		
Mod. Pegaso € 125 <input type="checkbox"/>	Mod. Charley <input type="checkbox"/>	€ 220 <input type="checkbox"/>
Mod. GP € 115 <input type="checkbox"/>		
OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB		€ 180 <input type="checkbox"/>
GUANTI MEZZE DITA colore nero		
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		€ 28 <input type="checkbox"/>
SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE		€ 12 <input type="checkbox"/>
COPRI CAPOTE per cabrio e spider		
Regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/> grande 2,50x1,40 € 78 <input type="checkbox"/>		
COPRI VOLANTE UNIVERSALE		€ 15 <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento		
CAR BADGE PER RADIATORE		
Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/> Piccolo (65x58) € 30 <input type="checkbox"/>		

TELO COPRIAUTO	mod. Base	mod. ELITE
Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon)		
1) da 2,55 a 3,20 mt.	€ 85 <input type="checkbox"/>	€ 115 <input type="checkbox"/>
2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6)	€ 120 <input type="checkbox"/>	€ 155 <input type="checkbox"/>
3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2)	€ 135 <input type="checkbox"/>	€ 175 <input type="checkbox"/>
4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85)	€ 150 <input type="checkbox"/>	€ 195 <input type="checkbox"/>
TELO copriporta da interno	Con baule post.	
Lungh. Alt. al Manubrio		
A) cm 160x125	€ 58 <input type="checkbox"/>	
B) cm 190x130	€ 68 <input type="checkbox"/>	
C) cm 210x135	€ 78 <input type="checkbox"/>	€ 85 <input type="checkbox"/>
D) cm 230x150	€ 88 <input type="checkbox"/>	€ 95 <input type="checkbox"/>
E) cm 270x155	€ 98 <input type="checkbox"/>	€ 105 <input type="checkbox"/>
ZAINO MULTITASCHE		€ 32 <input type="checkbox"/>
BORSONE VINTAGE	<input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Verde	€ 55 <input type="checkbox"/>
MARSUPIO MULTITASCHE		€ 22 <input type="checkbox"/>
MODELLINO FIAT 1100 ED. LIMITATA		€ 39 <input type="checkbox"/>

CAPPELLINO BASEBALL ASI	€ 12 <input type="checkbox"/>
PORTACHIAVI	
Mod. 3D € 8 <input type="checkbox"/>	
Mod. Silver € 8 <input type="checkbox"/>	
Mod. Sport € 8 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Ocra
Mod. Badge € 12 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso
SPILLA/PIN DA GIACCA	€ 4 <input type="checkbox"/>
BRACCIALE SALVATIA AIMDE	<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Azzurro € 14 <input type="checkbox"/>
ZAINO PORTA PC	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso/Nero <input type="checkbox"/> Blu/Nero € 68 <input type="checkbox"/>
TELO COPRIKART	<input type="checkbox"/> Argento/Rosso <input type="checkbox"/> Argento/Blu € 72 <input type="checkbox"/>

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 IT15C030480100000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl – Torino

DIRITTO DI RECESSO: L'acquirente ha 14 giorni lavorativi dalla consegna per richiedere di esercitare il diritto di reso, ovvero la possibilità di restituire il prodotto che non soddisfa ed essere rimborsati. Accolta la richiesta sarà necessario inviare a proprio carico il reso all'indirizzo che sarà indicato, avendo cura che vi pervenga entro e non oltre 14 giorni lavorativi dalla data di accettazione. Ricevuto il reso e verificatane l'integrità provvederemo a rimborsarlo o a spedire a nostro carico il prodotto sostitutivo richiesto (previa eventuale integrazione). Restrizioni e condizioni di accettazione reso disponibili integralmente su www.asiservice.it.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito: www.asiservice.it

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

1. ACCESSORI

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

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

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeericambi.com - info@amadeericambi.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 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine, volanti, ecc.

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

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di

copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati Mercedes, Jaguar e d'epoca. Disponibili in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazioni 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 Fiat 500/600/850/124/125/126/127/128/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 Giardiera.

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

Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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

SCONTO SOCI FMI
SCONTO SOCI VESPA CLUB

45 ANNI - 1968 - 2013

UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

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

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

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR

www.epocacar.com

NEGOZIO ON LINE

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

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

ASCENSORI PER AUTO

A.J.C®

PRATO SALERNO TRENTO TRENTO

Per una consulenza tecnico commerciale rivolgersi a:
Ing. Andrea Cioffi +39 3486611150

garage a scomparsa

Caserta Monza Trento Salerno

andrea@diogenelift.it – info@ajc-cerchio.it – www.ajc-diogene.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@crestauropelle.com
Via Insorti di Bosco Martese, 46 - Teramo (TE)
www.acrestauropelle.com



via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09
info@fratellirossipneumatici.com
www.fratellirossipneumatici.com

www.facebook.com/flirossityre www.instagram.com/flirossipneumaticisrl/



Pneumatici per auto da collezione

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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

3. AMMORTIZZATORI

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeircambi.com - info@amadeircambi.com - Ampia disponibilità di ammortizzatori idraulici e a gas per autovetture storiche, marchi Lancia e Alfa Romeo.
ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - oramitalia.com. Dal 1951, costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: autovetture, motori, cicli, 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-sciamista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooter d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

5. ASSICURAZIONI

Assicurazioni Introzzi - CO - Tel. 031 306030 - Fax 306210 - epocha@introzzi.it. Copertura assicurativa RC, furto e incendio per autovetture classiche, sportive e speciali, copertura

re 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 - ballabeniadreamteam@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 vincitrice di varie edizioni di Villa d'Este (2003-2004).

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - www.autofficinatesa.it / officina-tesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenzione

buratori 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@coppololdtimer.com. Assistenza e riparazione autovetture storiche nazionali ed estere - Restauro 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.

Filli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolilirebecca36@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.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroen classiche: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

7. AUTOMODELLI

Tiny Cars - Milano - tel. 02 313830 - enrico.sardini@tinyCars.it - www.tinycars.it. Automodelli in tutte le scale, Minichamps, Spark, Schuco ecc... visitate anche la pagina Facebook, negozio e ritiro per appassionati di modellismo e auto in genere, disponibili migliaia di macchinine, vasto assortimento, il venerdì tutti alla Tiny Cena, venite a fare la foto con la vostra auto d'epoca, troverete tanti amici ed i modelli dei vostri sogni! Si acquistano inoltre intere collezioni di automodelli. Ditevi 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](http://www.citymotors.com.it). Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

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

"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE RENAULT 5

KIT TURBO SR175
PRESTAZIONI SPORTIVE!



CARTER TURBINA
REVISIONA IL TURBO DI SERIE!



RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

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

OFFICIAL PARTNER
KESSEL



CDR
ITALIA



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



NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

CAPOTE VARI COLORI

LAMIERATI PRODUZIONE INTERNA RIVESTIMENTI SEDILI 2CV - DYANE - MEHARI

125 R15 / 135 R15 PNEUMATICI CARROZZERIE COMPLETE MEHARI

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!

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...

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



RICHIESTE DI PREVENTIVI A info@citroen2cvservice.it Nuovi articoli in arrivo!

10. CAPOTE

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - 335 215386 - Fax 0472 200523 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Numerosi ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356. Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Fornitura capote a prezzo netto. Rifacimento e costruzione capote auto classiche e moderne conformi all'omologazione ASI. Imperiali in tessuto originale, similpelle rigida, similpelle elastica. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scopri la qualità.

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzieriamarmorini@alice.it. Realizzazione di capote 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. Spediamo in tutta Italia. RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Ricostruzione, restauro, anche su campione, di capote auto classiche attuali, naz./estere, in tessuto.

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it.

Ricostruzione, restauro, anche su campione, di capote di tutte le autovetture d'epoca e moderne, effettuando 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 vetture 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 / officina-tesa@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 77 00291 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 - 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. Hobbiista 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.

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma
per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione

www.cicognanguarnizioni.it
info@cicognanguarnizioni.it



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



...fatti da noi con passione...

Made in Italy



Via Astalanga, 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, maniglieri, 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.....

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 Giannini.

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

14. COLLEZIONISMO

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbyista - scambista, ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, di e per autovetture, motovecchi 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@acre-stauropelle.com. Restauro di alta qualità delle plastiche con vernice soft touch ammirata con ripristino di tutti i simboli retroilluminati tramite eletroresone 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 disponibilità di parti motore, trasmissione e cambio, freni, sospensione, fanaleria ed elettronica, carrozzeria, allestimenti interni, accessori, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

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

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

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

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 - brg-moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

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

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@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, ghiere faro e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

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

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità' ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi : Jaguar, Rover, Austin-Healey, Jaguar.

Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - WhatsApp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbyista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanali, 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.ilsporraso@gmail.com - sito: www.ilsporrasoricambi.com. Ampia disponibilità' di varie parti auto quali: paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiere fari, coppe ruote, 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.

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

INSERTI IN MOGANO PER CRUSCOTTI ALFA ROMEO

by Virginio Brambilla

distribuito da

AUTORICAMBI D'EPOCA srls

Tuttolambretta

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

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

Lambretta

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

Magazzino ricambi estero spare parts services and restore | via Casorati, 34 - Reggio Emilia

Magazzino e ufficio spedizioni |via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

oltre 28.000 articoli per la tua Lambretta

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.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Ampie 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 - 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.ricambi jeep.com - turi@ricambi jeep.com. Ricambi e accessori per Jeep dal 1942 a oggi e marchi quali: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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

16. CROMATURE

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

Galvanica Partenopea Srl - NA - Tel. Fax: 081 737 23 25 - info@galvanicapartenopea.com - www.galvanicapartenopea.com.

Cromature su tutti i tipi di metalli con bagno di rame a spessore, per auto e moto d'epoca, sportive e speciali, si effettuano preventivi gratuiti, ritiro del materiale a nostro carico tramite corriere.

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

17. CUSCINETTI

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-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.amadeericambi.com - info@amadeericambi.com - Ampia disponibilità di filtri aria, olio, carburante per auto d'epoca italiane: Lancia, Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Fiat, Autobianchi.

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

19. FRENI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualsiasi 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.amadeericambi.com - info@amadeericambi.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 in collaudo. Magazzino ricambi parti frenanti. Freni sinterizzate. Officina riparazioni. Esperienza ultratrentennale.

Casarlin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarlinalfa@hotmail.com.

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

Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - info@frenatutto.it - www.frenatutto.it.

Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B C.

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

Dispone di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie, dischi, kit revisione pompe, cilindretti, pinze, per 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.



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



PRIMA PRODUTTORE AL MONDO

**QUALE STILE
SCEGLIERE? IL TUO.**

www.tappezzerafausto.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 abbinia 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.

Fausto
tappezzera2.0

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

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - [info@oramatitalia.com](http://oramatitalia.com). Dal 1951, revisione e vendita impianti frenanti di autovetture sia a tamburo che a disco, si egegano fornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

Squerzanti Sauto - 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.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.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.

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 937515 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Possiamo costruire qualunque tipo di ingranaggio, coppie coniche, auto-bloccanti, semiasse, ecc... Il tutto anche su misura o disegno.

Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico o problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia gamma di dischi frizione, spingidischi, cuscinetti reggispira, 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.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiane e straniere, appl.ni industriali, carrelli elevatori.

21. GUARNIZIONI MOTORE

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

22. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

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

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

Reimmatricolazioni e 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 - Revisi veicoli anni '60.

23. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

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

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

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

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

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - [brg.it](http://www.brg.it).

moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro di Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Casarlin Roland 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 - crvsl@gmail.com. Impianti elettrici completi in stock per Porsche 356 PreA, A, B, C/S/C 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.

Targhe Storiche Srl

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)

Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



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



E MOLTO ALTRO...

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



Restauri e revisione Porsche 356-911-914



la nostra Officina



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

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc...., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it

- Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, etc. per vetture Lancia d'epoca.
Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclomotori ecc... Rivoltante anche in olio (a richiesta). Magnetini a doppia accensione per motori spinti. Magnetina 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.

VACQUARZ - 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; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

24. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

M&C injection specialist - RO - Cell: 349 6761792 - www.revisionek-jetronik.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, semi-assi rinforzati, pulegge e particolari in Ergal.

26. INTERNI AUTO

AC Restauro pelle - TE - Tel. 344 1590328 - www.acrestauropelle.com - info@acre-stauropelle.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, skaivola, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiastuta, 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. Rifacimenti moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scopri 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 pannelleria, 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, nei materiali originali: 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.tappezzierafausto.it - info@tappezzierafausto.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.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque autovettura classica, sportiva ed attuale. Ampia disponibilità di oggettistica. Crusotti 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.

elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPICA, IL NOSTRO MONDO

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

www.elvezio.com
info@elvezio.com

Seguici anche su WhatsApp tramite gli "Aggiornamenti" per avere le ultime notizie!

Siamo presenti anche su
YouTube con molti video
dimostrativi sul montaggio
dei sedili.



Interni della Alfa Romeo
Giulietta Spider

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 FRENI

RICAMBI FRIZIONE

RICAMBI TELAIO

CINGHIE DISTRIBUZIONE

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



MADE IN ITALY

TANNON
CUSTOM LEATHER

Produciamo pelli per interni auto

Siamo specializzati nella produzione di pelle per interni auto e non solo auto, realizziamo su progetto colori, stampe e grafiche in base alle richieste del cliente.

PREZZI IMBATTIBILI

Telefono e Whatsapp
+39 3293858168
www.tanon.it

VIA DEL LAVORO, 53
ARZIGNANO (VICENZA)
info@tanon.it

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

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

Del 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 tutto il materiale Ferrari.

Epoche 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@farallirestauri.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 - WhatsApp: 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, parafanghi, vetri, ecc...

29. MAGNETI

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

30. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarini 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 scooter d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it.

Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori: libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e anche di difficile reperibilità. Catalogo online consultabile, sul sito www.gilena.it.

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it.

Hobbista-scambista, ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina,

libri, riviste e dépliants, 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 - amerigoric@libero.it. Disponiamo di marmitte e collettori per autovetture di varie marche e modelli.

Fili 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.

Fli Capo - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmite in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

32. MODELLISMO, COLLEZIONI

COLLECTION ISLAND - CESENATICO (FC) - Paolo 347 9182443 - paoletto.castorri@gmail.com - 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 repliche dal '30 in poi.

AUTOFFICINA FERRARESE SRL
P.I. Nazario Ferrarese

Restauro auto storiche • Riparazioni
Auto e veicoli Speciali • Autronica

Via Darsena, 40 Ferrara - Tel. 0532.761420 - Fax 0532.763576
www.ferrarese-group.it

REVISIONI: Via Mascagni, 13 FE - Tel. 0532.977657

M&C INJECTION SPECIALIST
revisione iniezioni
K e KE Jetronic
www.revisionek-jetronic.com
V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792



VESPATRONIC per VESPA

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV150, 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.



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

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, bronzine, 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 - brg-

moss@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.

Casarlin Rolando F. - MB - Tel. 329 356248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti originali come teste, alberi a camme, 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 avantroni e retrotroni, 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.centrolarianofuoristrada.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 camme, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - Tel. 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 - Tel: 347 6405809 - WhatsApp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbyista-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 Lanca 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.

Effettuiamo l'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. 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.

Autofficina A.C.R.

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



Via Fossano, 37/A - 22063 Centù - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699
www.acr-auto.com



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

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)


RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

Visite solo su appuntamento



Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIERE FOTO VIA E-MAIL

T. Virginio Brambilla
dal 1960

SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it



NOLEGGIO AUTOVETTURE

AUTOVETTURE CON GANCI 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



39. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginobiombilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di crucchi, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maples, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque tipo, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

40. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualsiasi autovettura d'epoca - Lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.
AC Restaura 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 eletroresone 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 - ballabenandreatteam@libero.it.** Si effettua il restauro, la manutenzione e messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391.

Restauro integrale di auto classiche e 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. Ampia disponibilità di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali poi pubblicati ed anche vincitori 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 - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo il restauro totale dei veicoli militari in genere, sia di marchi italiani che stranieri, in particolare sia 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 - coppolapoldtimercalice.it. 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

NELLO D'ADDIO HOBBISTA - SCAMBISTA

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



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

meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade-Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da

oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

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

F.I.I. Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto - BO - Tel. 051 874859 - [info@frenatutto.it](http://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'argenteria 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 impiattacciare il cruscotto con vari tipi di radice e finiture originali.

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

Via Duca degli Abruzzi, 75 - Pizzoletta di Villafranca (VR)
Tel.: 045/6305562 / sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com

Alfa Romeo	Matra Simca
Autobianchi	Mercedes
Citroen	Opel
Dune Buggy	Porsche
Ferrari	Puma
Fiat	Rover
Innocenti	Volvo
Lamborghini	Volkswagen
Lancia	Renault
Lada	Seat
Maserati	Triumph

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



SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO

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

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Tel. 347 6572323 - Tel. 051 872617

INTENDA

35 Anni 1954-2024

intenda.it

Made in Italy



di FRANCO RODIGHIERO
36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052



Elettrauto d'Altri Tempi....

www.rossoclassic.it

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJS



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.

*Restauro
cromature
di auto e moto
d'epoca
con riporto
di rame
a spessore*

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25 - www.galvanicapartenopea.com - info@galvanicapartenopea.com

Il Lamierista di Treviso - MO - Tel.Fax: 059 254457 - cell.: 347 7735011 - trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it. Effettuiamo la ricostruzione dei vari componenti delle autovetture classiche, sportive e speciali in vari materiali: ferro, alluminio, rame e ottone. Battitura parti scocca su manichino - Riparazioni 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.miniandco-oper.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 classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vettura 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.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.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 Citroën classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

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 eletroerosione laser. Qualità garantita.

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 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre dispongo anche di libretti uso e manutenzione, riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori, etc....

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

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786

- info@gilena.it - www.gilena.it. Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori; disponiamo di libri, manuali e documentazioni tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it

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 Ciccia & C.



- TAPPEZZERIA AUTO
- RESTAURO AUTO D'EPoca
- INTERNI AUTO IN PELLE

* da sempre articoli creati esclusivamente su misura*

via delle Industrie, 10 - 31010 Onè di Ponte (TV) - Tel. e Fax: 0423 949614
pec: ro-ciccia@tecnimail.it - info@ro-ciccia.com - www.ro-ciccia.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.watern.it info@watern.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.



Porsche 356

TANNER

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

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

LABANTI&AMIANTI



Restauro carburatori
di tutte le marche

Restauro meccanica di
auto classiche, sportive e speciali

Esperienza di mezzo secolo
su veicoli da pista e rally

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807

nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista dispone di libri, riviste, depliants, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc..., per automobili e motocicli d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre possiede 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, argento, ghisa, ottone, rame, titanio, acciaio inox, acciaio molibdeno, saldature dolci, saldature basiche, saldature di raccomberie, 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

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

car.com www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed autovetture d'epoca in 10 colori. Inoltre disponiamo di un Kit Autoshoes per prevenire l'ovalizzazone 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 - Scagli la qualità.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzieriamarmorini@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, capote, ecc. Eseguiamo 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 qualsiasi materiale.

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzieraifausto.it - info@tappezzieraifausto.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.

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

nanni
BOLOGNA RICAMBI
www.fiat500sport.com

Tel. 348 8852994
Tel. 338 3096922

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

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 - cifspinardi@gmail.com

129

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, sabbiatura, 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

VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623

- 339 3470923 - 333 3833903. Restauriamo le parbole 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 tappetti 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 dépliant 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' cruscoli e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

GB Milano - MI - di Matteo Ballardini - www.ballardini.it - cell: 338 6800017. La GB Milano offre un servizio di restauro artigianale di cruscoli di auto e moto classiche, sportive e speciali: quadranti, lancette, rimessa a nuovo della quadrantistica con tecniche originali dell'epoca, dall'argenteria a freddo sino alla finitura soley. I rifacimenti prevedono il restauro dei disegni ori-

ginali delle scale graduate in Km e Miglia orarie, con possibilità di impallacciare 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 correnti per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carrozzeri 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 turbo-compressori.

52. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986 - mrvvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

53. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si esegue il rivestimento di volanti in pelle per qualsiasi autovettura. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta. Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalità nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginobiombilla.it - info@virginobiombilla.it. Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.



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.colomboboardgiorgio.it



**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 - Bymont
luigimontani6@gmail.com - www.bymont.it**

IL LAMIERISTA

DI FABRIZIO TREVISI



Restauro scocca Lancia Aurelia B20



Restauro scocca Maserati Mistral



Ricostruzione musetto Alfa Romeo 2500

**Ricostruzioni componenti
per auto classiche,
sportive e speciali in ferro,
alluminio, rame e ottone**

**Battitura parti scocca
su manichino**

**Riproduzioni su
disegno o campione**

**Accurate esecuzioni
artigianali di classica
scuola modenese**



Costruzione in alluminio 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



**SILVAUTO S.p.A. - VIA ROMA 200
24064 GRUMELLO DEL MONTE (BG)
Tel. 035/830800 (R.A.)
www. silvauto.it - e-mail: info@silvauto.it**

C.F. e P. IVA 02967700168 - CAPITALE SOCIALE: € 10.000.000,00 I.V.

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE

 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	 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". € 46.500	 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. € 19.800	 ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE TIPO 105.21, 12/1972, Targhe (MT 045...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI. INVESTIMENTO DI SICURA RIVALUTAZIONE € 39.500	 ALFA ROMEO 2000 TIPO 105.12, 05/1973, Targhe (TO 16...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO € 19.000
 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	 ALFA ROMEO 2000 TOURING SPIDER TIPO 102.04, 07/1959, OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - restauro maniacale altamente professionale. ECCELSA - DA VEDERE € 72.500	 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	 ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 03/1995, NUMERO 079 DI 278 PRODOTTE - DISPONIBILE CERTIFICATO DI COLLAUDO RZ NR. 079 - vernice giallo ginepro con interni in tutta pelle connolly nera. SOLAMENTE 16.761 KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA € 125.000	 ALFA ROMEO ALFETTA 1.6 TIPO 116.00, 11/1977, TARGHE (MI 50XXX) e documenti originali dell'epoca - UNICO PROPRIETARIO UTILIZZATORE DEL "1909", APPARTENUTO DA SEMPRE ALLA STESSA E UNICA FAMIGLIA - disponibile tutta la documentazione originale tra cui libretto di servizio (TAGLIANDI) VETTURA D' EPOCA ECCEZIONALE € 18.500
 ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPRINT 750B CAMBIO AL VOLANTE, 03/1956, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - 1 SERIE CAMBIO AL VOLANTE - restauro maniacale - meccanica completamente revisionata. ESTREMAMENTE RARA € 64.700	 ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ TIPO 106.02, 01/1963, Targhe (PS 09...) originali del periodo - OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI. RESTAURO MANIACALE RARO ABBINAMENTO CROMATICO € 39.500	 ALFA ROMEO 1900 SUPER BERLINA, 06/1955, Targhe (VC 038...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA E OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - iscrivibile 1000 miglia. RESTAURO MANIACALE € 36.500	 ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TB1 240 CV, 06/2017, SOLAMENTE 263 KM - UN SOLO ED UNICOPIETARIO ED UN COLLEZIONISTA - introvabile in queste condizioni di originalità e rarità. UNICA € 99.500	 ALFA ROMEO 4C COMPETIZIONE 1.750CC TB1 240 CV, 01/2018, SOLAMENTE 8.219 KM - Edizione limitata "COMPETIZIONE" NR 88 di 108. UNICA NEL SUO GENERE € 117.500
 ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 04/2008, SOLAMENTE 16.104KM - NR 85 di soli 500 esemplari - PARI AL NUOVO - CONDIZIONI MANIACALI. DA VETRINA € 323.900	 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	 ASTON MARTIN DBS V12 "CASINO ROYALE", 03/2009, ITALIANA DA SEMPRE - scrupolosamente manutenuta, revisionata e tagliandata - SOLAMENTE 17.745 KM DA NUOVA!!! - PARI AL NUOVO. STUPENDA € 119.500	 AUTOMIRAGE DUNE BUGGY, 07/1972, Targhe (PI 17...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI - SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO. € 18.500	 BMW 2002 TURBO, 03/1974, Targhe (RG 13...) e documenti di periodo - RARA - disponibile libretto a pagine. IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE € 89.500
 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	 BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929. ECCELSA CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ 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	 CITROËN ID 19 P MONOFARO, 12/1965, 6 POSTI - CAMBIO AL VOLANTE - disponibile documentazione fiscale attestante i lavori effettuati alla vettura in rete ufficiale Citroën. RESTAURO MANIACALE € 31.500	 DUCATI PANIGALE V4 BAUTISTA 2022 WORLD CHAMPION REPLICA, 05/2024, KMO - TARGHE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE 05/2024 - edizione limitata 130/260 - IMMACOLATA. PRATICAMENTE NUOVA MAI UTILIZZATA!!! € 75.500	 DUCATI STREETFIGHTER V4S LAMBORGHINI, 11/2023, KMO - edizione limitata NR 613 di 630 - DA COLLEZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE. PRATICAMENTE NUOVA, MAI UTILIZZATA!!! € 65.500

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

RARISSIMA MANIACALE
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.
AUTO IMMACOLATA - INTONSA
€ 1.490.000

RARISSIMA MANIACALE
FERRARI 365 GTB/4 "DAYTONA", 05/1974, targhe italiane - italiana da sempre - omologata asì targa oro ai massimi livelli - esposta dal 04/2014 al 04/2015 al museo Ferrari di Maranello - Dotata di tutta la manutenzione originale tra cui la rariissima tessera di garanzia - STUPENDO ABBINAMENTO CROMATICO.
ECCELSA - SUPERCONSERVATO TRATTATIVA RISERVATA
€ 375.000

RARISSIMA ITALIANA DA SEMPRE
FERRARI F512 M, 11/1994, Targhe (AB...) e documenti originali dell'epoca - VETTURA ITALIANA DA SEMPRE - OMLOGATA ASI TARGA ORO - una di soli 500 esemplari realizzati.
VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE PERFETTAMENTE CONSERVATA
€ 135.000

SUPERCONDIZIONI RARISSIMA
FERRARI 550 MARANELLO CAMBIO MANUALE, 01/1998, ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA) - ultimo tagliando eseguito a 83.450 KM.
DA VETRINA, IMPERDIBILE!!!
€ 109.000

SUPERPREZZO RIVALUTAZIONE
FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 10/2000, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile cartella originale completa di tutta la manutenzione compreso libretto di garanzia e manutenzione con tagliandi.
RARA - SUPERPREZZO
€ 86.500

ULTRARARA ECCELSA
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.
UNICA NEL SUO GENERE
€ 55.500

ECCELSA PERFETTA
FIAT 850 S COUPE' GIANNINI 2+2, 05/1966, Targhe (PG 10...) e documenti originali dell'epoca - disponibile estratto cronologico attestante l'originalità e la veridicità della vettura.
RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA
€ 26.900

ECCELSA RARISSIMA
FIAT 600 D 767CC SPIDER VIGNALE 2+2 CON HARD TOP, 10/1965, Targhe (Roma 87...) e documenti originali dell'epoca.
OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - MANIACALE
€ 27.900

RARISSIMA ECCELSA
LANCIA AURELIA B24 S SPIDER GUIDA SINISTRA, 07/1955, disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione ancora corrispondente da nuova.
STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO RESTAURO MANIACALE
€ 895.000

SUPERPREZZO RARA
LANCIA APRILIA CONVERTIBILE STABILIMENTI FARINA, 01/1937, OMLOGATA ASI TARGA ORO - RARISSIMA DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO.
ECCELSA
€ 86.500

ECCELSA SUPERCONDIZIONI
LANCIA BETA 1600 SPIDER TIPO 828 BS0, 02/1977, Targhe (BG 44...) originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA).
UNICA ED INTROVABILE NELLE CONDIZIONI IN CUI SI PRESENTA
€ 26.000

SUPERPREZZO RIVALUTAZIONE
LANCIA THEMA 8.32 "FERRARI" 215CV 1^ SERIE, 06/1987, TARGHE (RI 13...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPICA - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - VETTURA RARA.
CONDIZIONI MANIACALI
€ 29.500

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO
LAND ROVER DEFENDER 90 PICK-UP 2.5 TD N1, 03/1989, TARGHE (PA 95...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPICA - 3 POSTI.
DISPONIBILE HARD TOP IN TINTA CARROZZERIA
€ 19.500

RARA SUPERPREZZO
LAND ROVER 88 D SERIES III 7 POSTI, 03/1981, Targhe (MN 41...) di periodo - VETTURA DOTATA DI OMLOGAZIONE 7 POSTI E TRAZIONE INTEGRALE INSERIBILE - IDEALE per off-road.
DISPONIBILE HARD TOP IN TINTA CARROZZERIA
€ 22.500

RARISSIMA CONSERVATO MANIACALE
MASERATI GHIBLI SPIDER 4700 (AM115/S), 09/1969, OMLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - unicoproprietario utilizzatore dal 1975 ad oggi - PRODOTTA IN SOLI 125 ESEMPLARI.
ORIGINALE, VERA, RARISSIMA!!!
€ 585.000

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO
MERCEDES-BENZ 250 SL W113 "PAGODA" CAMBIO MANUALE 4 MARCE, 01/1967, OMLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - vettura d'epoca eccezionale.
DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO
€ 89.500

SUPERCONSERVATO IMPERDIBILE
MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 W108, 05/1972, Targhe (RA 18...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - unicoproprietario utilizzatore - disponibile tutta la manutenzione originale con libretto di manutenzione (tagliandi).
ECCELSA - CONDIZIONI MANIACALI
€ 33.500

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO
MERCEDES-BENZ SLK 200 KOMPRESSOR 192CV R170, 01/2000, TARGHE ITALIANE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE - DOPPIE CHIAVI - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta asì con C.R.S.
YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE
€ 11.500

SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI
MERCEDES-BENZ 200T W123, 01/1983, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO.
IMPERDIBILE!!!
€ 12.000

PERFETTA SUPERPREZZO
MG MGA 1600, 03/1960, Targhe (FI 24...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI - ITALIANA DA SEMPRE, UNA VERA RARITÀ'.
SICURA RIVALUTAZIONE
€ 37.500

PASSO CORTO ECCELSA
PORSCHE 911 2.0 S SWB, 02/1968, Targhe (RM F8...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - OMLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.
RESTAURO MANIACALE - MANIACALE
€ 145.000

ECCELSA SUPERPREZZO
PORSCHE 944 S2 COUPE', 01/1989, ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA).
YOUNGTIMER DI SICURA ED EVIDENTE RIVALUTAZIONE
€ 24.500

RARISSIMA MANIACALE
SIMCA 8 SPORT CABRIOLET PRE-SERIE, 1950, nr. 38 di soli 42 - realizzato dalla carrozzeria facel - metalloni - omologata asì targa oro ai massimi livelli - motore Gordini 1220 cc con 51cv in grado di raggiungere una velocità massima di 135km/h.
RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA
€ 95.000

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO
TRIUMPH TR4 A IRS, 05/1969, Targhe (TO B3...) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE.
SICURA RIVALUTAZIONE
€ 27.800

SUPERCONDIZIONI SUPERPREZZO
TRIUMPH TR3 A, 01/1960, disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica - VETTURA DAL MASSIMO FASCINO E SPORTIVITÀ INGLESE.
SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA
€ 31.500



LANCIA AURELIA B20 GHIA
ANNO 1951 - PRIMO ESEMPLARE GHIA
APPARTENUTO AL CONTE AYMO MAGGI
FONDATEORE DELLA 1000 MIGLIA

auto
classic

Corso Savona 50/I - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [autoclassicitaly](#)



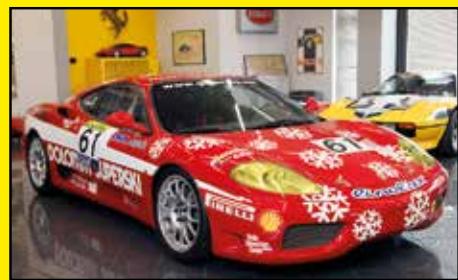
FIAT 500 SPIDER ALLEMANO
ANNO 1957 - ESEMPLARE UNICO
SALONE DI TORINO 1957
TARGHE ORIGINALI TORINO



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



FORD CAPRI 3.000 V6 GT
ANNO 1972 - RESTAURO TOTALE
VERSIONE MOLTO RARA
TARGHE ORIGINALI



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 SPIDER
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



MGA 1600 MKI - ANNO 1963
RESTAURO TOTALE DOCUMENTATO
TARGHE ORIGINALI - RUOTE A RAGGI



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: [autoclassicitaly](#)



FIAT 600 SPIAGGINA
ANNO 1963 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI
OMOLOGATA CARROZZERIA APERTA



FIAT 500 SPORT TETTO CHIUSO
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI MILANO
ASITARGA ORO



FIAT ABARTH 695 SS
ANNO 1965 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE



FIAT 590 GT GIANNINI
ANNO 1968 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI TORINO



FIAT TIPO 3 TER
ANNO 1912 - RESTAURO CONSERVATIVO
FUNZIONANTE - TARGHE ORIGINALI



ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III
ANNO 1965 - RESTAURATA
INTERNI ORIGINALI - GUIDA A SX
ASITARGA ORO



ROLLS ROYCE SILVER SPUR
ANNO 1981 - PRIMA SERIE - RESTAURATA
INTERNI ORIGINALI - GUIDA A SX



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

Grimaldi Classic Cars

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

Inquadra il QR code



COMPRIAMO
LA TUA AUTO, CHIAMACI !!

Accesso diretto
al nostro sito



BMW Z3 ROADSTER 2.8
192CV 6 CILINDRI, ITALIANA DA SEMPRE, TARGHE BIANCHE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE, INTERNI E CAPOTE BEIGE, FULL OPTONALS. 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 BELLISIMI, 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.
TARGA CUNE.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 BS.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



POSCHE 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 !



POSCHE 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



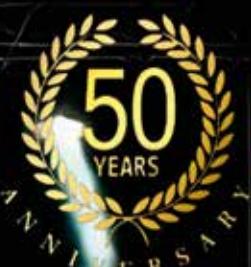
FERRARI DINO 208 GT4, ITALIANA DA SEMPRE, INTERNI BLU IMPECCABILI.
TARGA B.O.D2... ANNO 1972



TRIUMPH TR4 IRS BRITISH RACING GREEN, ASI ORO ***EX MICHELOTI***, RASTAURATA COMPLETAMENTE, NUMEROSI ACCESSORI.
TARGHE ALESSANDRIA ANNO 1965

Siamo anche alla ricerca di **BMW Z8 ROADSTER !!!**

old is Gold



SOLO DA NOI
dal 1975

Oltre 250 vetture sul
sito luzzago.com

**FINANZIAMENTI
FINO A 72 RATE**



Acquista, vendi
e permuta
con il marchio
più famoso d'Italia
Proponi la tua auto al
nostro team di esperti.

LUZZAGO 1975 srl / Via Mandolossa 65 / Roncadelle / Brescia / Italy
tel. +39.030.2411 531 / Wapp +39.338.785 5045 / info@luzzago.com / luzzago.com



ENTRATICO (BG)
cell. 380 6971605
panza-auto@outlook.it



FERRARI MONDIAL 2+2 3.4 CABRIO



MASERATI MERAK 3000



MASERATI MERAK 2000 GT

SI ESEGUONO RESTAURI PROFESSIONALI

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO



SUBARU IMPREZA GT TURBO SERIE 1/200 '98



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 SS



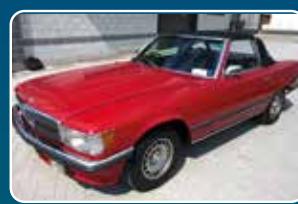
FIAT BARCHETTA 1.8



BMW 330 CI 3.0 CABRIO



MERCEDES 300 SL 24V ASI



MERCEDES 350 SL '74 + 560 SL AMERICA '86



LANCIA FULVIA ZAGATO 1.3 '72



FIAT 1200 TV '58 TARGA ORO



FORMULA MARCH 3



ALFA ROMEO ALFETTA 1.8 TARGA ORO



JAGUAR MKIX 3.8 S'58



BENTLEY S1 '67



BENTLEY TURBO R



FIAT 1.5 L'65 TARGA ORO



LANCIA APPIA 1° SERIE '54



BIANCHINA GIARDINETTA '65



AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA '75



INNOCENTI MUINI 90



AUDI 80 2.0 E ASI



VOLVO 240 TURBO ASI



JEEP CJ5 '68 ASI



FARMOBIL FM 700 '62



FIAT 124 BERLINA '70 + 125 1° SERIE '67



VOLKSWAGEN GOLF 1.6 '98



CHEVROLET CAMARO TARGA 3.8 2+2



CHEVROLET BLAZER TRAILER



MERCEDES 350 SE 74 ASI



FIAT 850 SPECIAL '68



FIAT 1100 SPECIAL '61



JAGUAR S-TYPE 2.7 V6



MG MAGNETTE '55 (MILLEMIGLIA)



MOTOGUZZI ZIGOLO 110 - MOTOM 50



PIAGGIO VESPA '54



SIDECAR DNEPER



APEMARANO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA - POSSIBILITA' DI CONTO VENDITA



NESSUNO COME NOI DAL 1975



TUTTA LA COLLEZIONE
DI OLTRE 250 AUTO E MOTO
SUL SITO LUZZAGO.COM

LUZZAGO 1975 srl / Via Mandolossa 65 / Roncadelle / Brescia / Italy
tel.+39.030.2411 531 / Wapp +39.338.785 5045 / info@luzzago.com / luzzago.com



GARAGE

di Carlo Giovanni Venosta



www.venostagarage.com

GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER



Maserati biturbo Spyder, solo 5.000 km, auto perfettamente mantenuta, iscritta ASI.

€ 39.000



Porsche 911 2.7 RSR replica.

Trattativa riservata



Jeep cj5 5.0 V8, allestimento laredo, restauro completo.

€ 34.000



Fiat 124 spider 2.0 Europa, anno 1985, nera, interni beige.

€ 23.500



Rover mini cooper 1300, anno 1991, carburatori, tenuta splendidamente.

€ 11.900



Mini clubman, anno 1979, conservata magnificamente.

€ 9.900



honda CN 250, anno 1997, questo scooter è stato mantenuto in buone condizioni.

€ 2.500



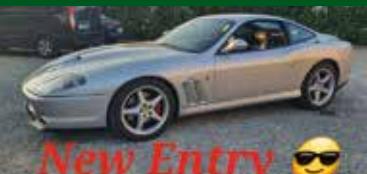
Range Rover Classic 3.5, anno 1979, suffix F, allestimento interno B. Koelliker, restauro completo.

€ 49.000



Range Rover Classic 3.5 V8, anno 1985, color sabbia completamente restaurato.

€ 42.500



Ferrari 550 Maranello anno 2001 pochissimi km.

New Entry 😎

€ 155.000



Renault maxi clio 3.0 V6, anno 2002, splendida.

€ 65.000



Porsche 944 3.0 cabrio, ASI, full optional, libro tagliandi.

€ 31.800



Porsche 997 2 S cabrio, anno 2005, iscritta ASI, cambio automatico.

€ 59.000



Jeep wrangler 2.8 CRD 200 cv, automatico Rubicon edizione limitata Recon full optional.

€ 46.000



Mercedes 230T, anno 1979, come nuova, aria condizionata, tetto apribile, 7 posti, pochissimi km, service book.

€ 25.500



Mercedes slk evo, bellissima, cambio manuale.

€ 6.900



Mercedes 280 SL aut. Europea, 1970, con hard top, restaurata professionalmente, colore spettacolare.

€ 99.000



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.

€ 13.500

NOVITA'!!! FINANZIAMO LA TUA AUTO D'EPOCA

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - info@venostagarage.it



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1971 ALPINE RENAULT
A110 1600VB (1600S)
TOTALMENTE RESTAURATA



1997 MERCEDES BENZ SLK 200
KOMPRESSOR 1 PROPRIETARIO
48.000KM € 14.800



1967 ALFA ROMEO 1750 SPIDER
VELOCE CODA LUNGA
RESTAURO ECCEZIONALE



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
ELEGGINIBILE 1000 MIGLIA
prezzo su richiesta



1979 PORSCHE 911 930 3.0 SC
ROTHMANS EVOCATION
PARI AL NUOVO 139.800



1959 MERCEDES BENZ 220S
CABRIOLET CONSERVATA PERFETTA
€ 89.000



1959 ABARTH 750 ZAGATO DOUBLE
BUBBLE restauro professionale
recentemente ultimato € 99.800



2021 LOTUS SPORT 240 FINAL EDITION
1 DI 2 PRODOTTO CON GUIDA A SX
ARANCIO METALLICO € 69.800



1955 TRIUMPH TR2 - OVERDRIVE
ELEGGINIBILE 1000 MIGLIA
€ 54.800



1927 LANCIA LAMBDA VII SERIE
TORPEDO CORTO



1988 JAGUAR XJS V12 5.3
CONVERTIBILE € 24.800



1958 AUSTIN HEALEY 100-6
€ 49.800



1990 FORD GTD 40
PREPARATA PER USO SPORTIVO
€ 159.000



1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER
S1 7500 PASSO CORTO € 79.800



1957 ASTON MARTIN DB2/4
ELEGGINIBILE 1000 MIGLIA



1995 ASTON MARTIN DB7
€ 46.800



1963 FIAT 1500 SPIDER PF
CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA ASF
€ 27.800



2005 CHEVROLET SSR 6.0 LS2 404CV
1 PROPRIETARIO 28.000KM ORIGINALI
€ 46.800



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

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



STEYER PUCH 700 C, esemplare restaurato miticamente.
Prezzo riservato a intenditori



ISO RIVOLTA 300 GT, anno 1964, ottime condizioni.
Prezzo in sede



ALFA ROMEO 2000 TOURING, anno 1962, in ottime condizioni con Hard Top.
Prezzo trattabile



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3, anno 1959, hard top.
Prezzo interessante



ALFA ROMEO 1600 cc, spider, 4 serie, anno 1992.
Prezzo dopo visione



PORSCHE 911 TURBO, anno 1984, 4 marce.
Prezzo in sede



BMW 320 CABRIOLET, condizioni favolose, interni pelle blu capatina blu.
Trattative in sede



BMW M5 E28, anno 1988, ex USA, autovettura bellissima e rarissima.
Trattative riservate



BMW Z8 anno 2002, perfetta, un po' 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 semiautomatico e aria condizionata, interni in pelle.



FIAT BALILLA COPPA D'ORO, 1932.
Prezzo dopo visione



FIAT 514 SPIDER, anno 1932, restauro professionale, bellissima.



FIAT 850 TC ABARTH REPLICA, documenti francesi, bellissima.
Prezzo interessante



LANCIA AURELIA B 51, anno 1951.
Prezzo su richiesta.



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, restauro professionale, come nuova, ASI e CRS, BELLISSIMA.
Prezzo su richiesta.



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, bellissima.
Trattative riservate



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.



AUSTIN MINI COOPER S 1275, anno 1969.
Prezzo in sede



RANGE ROVER 3.5 cc, tre porte, 1985, restaurata.
Prezzo da concordarsi



LAND ROVER DEFENDER 75 °ANNIVERSARIO 110, plugin benzina, 396 cv, anno nov 2023,
Trattative in sede



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALINO, 1955, completamente nuova, "Favolosa".
Prezzo dopo visione

EVER GREEN CARS

SI RICEVE SU
APPUNTAMENTO

www.evergreencars.it
info@evergreencars.it



PORSCHE 911 2.4 S, restauro totale in fase di montaggio, anno 1972, albert blu, interni chiari, sedili Recaro.

GIULIA SPIDER 1600, autovettura da restauro conservativo, perfetta.



MORGAN THREE WHEELER, anno 1935, rarissima, rimasta in una collezione per trent'anni in un salotto di un salone, raffreddamento ad acqua, auto da grande collezione.

PORSCHE 911 2.0 E, anno 1969, auto perfetta, restauro totale.

JAGUAR E 1 SERIE, anno 1964, auto bellissima.



PORSCHE 911 2.7 CARRERA, 210 CV, anno 1973, modello '74, auto molto rara, 430 esemplari costruiti.

PORSCHE 356 SC, 1964, restauro totale, bellissima.

FIAT 1100 STELLA ALPINA MONVISO, ASI FIVA, auto da 1000 Miglia, due posti, molto rara, anno 1948.



PORSCHE 911 2.7, anno 1974, auto perfetta con perizia, e tutte le certificazioni.

PORSCHE 912 SOFT WINDOW, anno 1967, colore sabbia, rarissima, restauro totale.

MERCEDES 320 E, anno 1994, bianca con in. Blu, cappote blu, perfetta, sei cilindri.



LANCIA FULVIA LEVA LUNGA PRIMA SERIE, auto interessante, ASI e iscritta nel Registro Lancia.

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, anno 1964, 1.3, restauro totale, perfetta.

PORSCHE 912, restauro conservativo, targhe e doc. orig.

CAPO SANTA CHIARA - AUTO D'EPOCA

STEFANO: +39 335 398710 - pescheriestefanoecsrl@gmail.com



FIAT 600 MULTIPLA, ANNO 1956, BELLISSIMA, SUPER PREZZO.



FIAT 500 A DEL 1939, CABRIOLET, CARROZZERIA NEGRO TORINO, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 500 C AUTOCARRO DEL '50. SUPER RESTAURO, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



FIAT 1600 OSCA, 1962, SUPER RESTAURO CON HARD TOP.



FIAT 850 BERLINETTA RACER BERTONE, 1969, TOTALMENTE RESTAURATA.



FIAT 500 8 BULLONI, 1965, SUPER RESTAURO, IN OTTIME CONDIZIONI.



FIAT 500 C AUTOCARRO CON RIMORCHIO DEDICATO, TARGHE DOC. ORIGINALI, DOPPIO CARBURATORE. € 16500



FIAT CAMPAGNOLA AR 51 DEL 1955, COMPLETA E PERFETTAMENTE FUNZIONANTE, BELLISSIMA. € 8500



FIAT 500 C, 1949, FORESTALE CON RIMORCHIO, RESTAURO MANIACALE DOTAZIONI DA CAMPO ORIGINALE.



FIAT 600 DEL 1963 BUONISSIME CONDIZIONI. € 6000



FIAT 514 DEL 1931 INCREDIBILE..... CONSERVATA. € 25500



PORSCHE 911 S 1968 PASSO CORTO. VETTURA MOLTO RARA.



LANCIA FULVIA GT DEL 68. TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI. € 6500



BMW Z1 DEL 1992, CONSERVATA, 14900 KM. € 53500



MOTO BIANCHI DEL 1934, BELLISSIMA, DOCUMENTI ORIGINALI. € 18900



RENAULT SUPER 5 GTR, DEL 1987, VETTURA CONSERVATA KM 62000. € 3900



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 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 2000cc ad iniezione, con documenti italiani e CRS



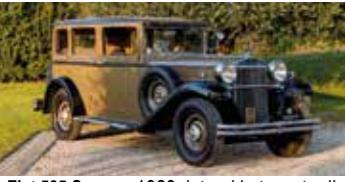
Autobianchi Bianchina Panoramica, 1964. Scocca bicolore verde pistacchio e bianco, selleria originale color cuoio e motore da 500cc. Fondi sostituiti, ottime condizioni generali, targhe nere e iscritta ASI



Citroen 2CV del 1986. Carrozzeria color grigio, interni in stoffa chiari motore da 602cc. Auto in ottime condizioni generali. Targa bianca Italiana (MI) e iscritta ASI



Fiat 124 spider tipo Abarth, 1968, livrea tricolore, 1400cc con 2 carburatori Weber, molti accessori sportivi tra cui sedili sparco e rollbar. Ottimo stato, con documenti e CRS



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



JBA Falcon V6, anno 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 doc. italiani e CRS



MGA Roadster 1500, 1957, guida italiana, restauro totale, scocca avorio, interni nuovi in pelle rossa e capote nera. Dotata di doc. italiani, CRS ed iscrivibile alla Mille Miglia



Morgan 4/4 anno 1980. 2 posti, guida a sx, bicolore rosso-nero, interni e capote neri, con finestrini laterali. Motore Ford da 1600cc. Con documenti



Moto Guzzi Falcone 500cc del 1952. Restaurato dal precedente proprietario, targato, con libretto a pagine originale e FMI



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



TVR 290 S2, anno 1989, scocca grigio metallizzato, interni blu e motore da 2933cc e 168cv. Auto in ottime condizioni, targata e iscritta ASI

COLLEZIONISTA VENDE/PERMUTA

Per informazioni: **335 6631550 (whatsapp)**



LANCIA FLAMINIA TOURING 3C 2,5, 1963, bianco saratoga con interni rossi. Matching, auto d'origine italiana. € 85.000



LANCIA AURELIA B22, 1952, matching numbers, restauro conservativo meccanico ed estetico. € 65.000



LANCIA AURELIA B20S, 1955, strumenti Jaeger, restano totale da 3000 ore, tutta matching. € 280.000



LANCIA AURELIA B20, 1954 serie 4 due proprietari storia limpida restaura in corso tutta matching numbers. € 180.000



MERCEDES 300 SL, 1956, divenuta alluminio, matching, storia limpida, restaurata da professionisti 300 sl.



PORSCHE 911 2,4 E/F, 1973 Blutorange Recaro matching, restauro tot dal massimo esperto italiano. € 130.000



PORSCHE 991 TARGA 4S EXCLUSIVE, FASE 1, 2015, km 38000, tutti gli accessori possibili, bianco perla, pelle totale su campione. € 125.000



OLDSMOBIL HYDRA-MATIC DRIVE, 1944, 60000 miglia originali, vettura ben funzionante. € 25.000



AUSTIN HEALEY 3000, anno 1962, restauro totale, rara BT7 3 carburatori, ICE Harley blue con pelle blu. Possibilità di permuta. € 65.000



YAMAHA RD 500, 1984, modello 47x, tutta giusta e matching numbers. € 18.000



HARLEY ROCKER, 2010, km 3.500, tutta d'origine. € 15.000



CAGIVA FRECCIA C12 R, 1992, con soli km 4000, libretto tagliandi e fattura d'acquisto. € 4.000



LAMBRETTA B, restaurata da Vittorio tessera, 1952, targhe originali Milano. € 7.000



MOTORE LANCIA AURELIA B24 CONVERTIBILE, tutto nuovo rifatto da professionista Lancia. € 30.000

LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO

Auto d'epoca, moto e non solo



Alfa Romeo Duetto 1600 IV° Serie, del 1991, più una Duetto 2000 del 1975.



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300, del 1960, più una Giulia Sprint 1600, entrambe totalmente restaurate



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, del 1968, restaurato, targhe originali



Alfa Romeo GT 1750 Seconda Serie, del 1970, restaurata, più altra del 1972 verde oliva.



Alfa Romeo Montreal, del 1973, in ottimo stato, per vero appassionato.



BMW Z 3, del 1996 in ottime condizioni, due soli proprietari.



Ferrari Dino 308 GT 4, del 1980, interni originali, meccanica revisionata tutta, colore raro.



Fiat 600 Multipla, del 1961, versione a cinque posti e piano di carico.



Fiat Dino Coupè, del 1968, versione da 2000 cc, la vera Dino, restauro in fase di finitura.



Lancia Delta Evoluzione, del 1991, versione con "sacco intercooler", auto che sempre più acquista valore.



Lancia Fulvia Coupè 1300 S, del 1970, tra le ultime prime serie.



Land Rover Defender 110, del 2003, versione a 9 posti.



Land Rover Range Rover Classic 3500 V 8, del 1972, una suffisso A, carrozzeria, e motore a poco rifatti.



Maserati Biturbo Spider Zagato, del 1986, decisamente un'auto che si rivolterà nel tempo.



Maserati Merak 2000 GT, del 1978, ottimo conservato.



Mercedes 450 SL, del 1975 e Mercedes 380 SL del 1981, entrambe con cappottina in tela e tetto rigido.



Morgan Plus 4 a Quattro Posti, del 1987, cc 2000, una delle 92 con motore Fiat.



Packard Super Eight, del 1959, una berlina americana che si fa notare.



Renault Caravelle, del 1966, bella, ma non per tutti.



Triumph TR 3A, del 1960, tra le mie preferite.

CONTANGELO M OTORI Plurimarche



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



Alfa Romeo Giulietta 1.3 TI, anno 1961, 104.000 km, interni e componenti originali.



Austin Mini Moke, 06/1988, 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 1961.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000 km, n°393 di 500.



Zagato Milanina Z11, anno 1989, auto vettura molto rara.

VARANO MOTOR BIKE FESTIVAL

Domenica 29 Giugno 2025

E-mail: info@maggiemaggi.com - Cell. 335 5242243



N AUTODROMO
VARANO





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.

Autovetture fornite dai nostri clienti che preferiscono offrire ai propri clienti

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

750 ZAGATO DOUBLE BUBBLE, 1959, restauro professionale di alto livello, certificata ASI, storia completa. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 99.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



ALFA ROMEO

147 GTA, 2004, meravigliosa, solo 2 proprietari, 500 km dalla revisione totale della meccanica e della carrozzeria, condizioni pari al nuovo. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 29.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



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, 1962 cc. Vettura in ottimo stato e targata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 04/1985, targhe (MI 92...) e documenti originali dell'epoca - iscritta asl con C.R.S. - CONSERVATO - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 9.500. Tel. 348 5503882.

DUETTO 1600 CODA TRONCA, 1974, ASI, unico proprietario dal 1977, libretto e motore originali, perfettamente funzionante, carrozzeria color giallo paglierino come nuova, capote e gomme nuove. € 40.000. Tel. 388 8549744 - 0583 494952. avvocatoalbertodelcarlo@gmail.com.

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





14° Defilè per Auto d'Epoca "Città di Legnago"

5
LUGLIO
2025
LEGNAGO
V E R O N A



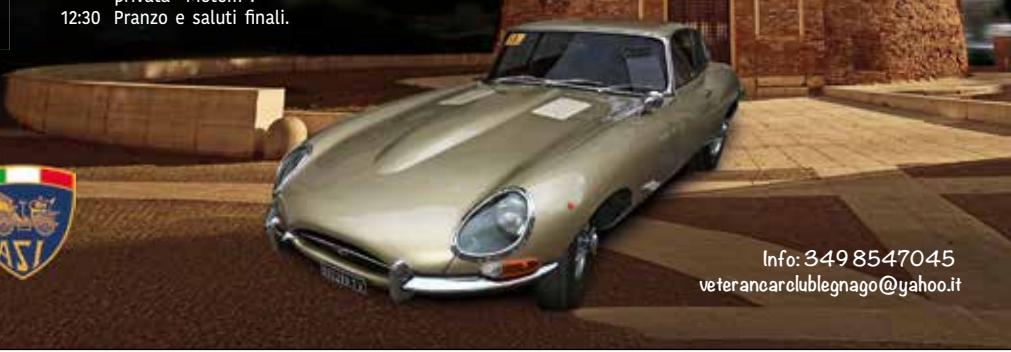
PROGRAMMA

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.



Manifestazione a calendario ASI



"Manovella d'Oro 2019"
"Encomio 2021"
"Targa di Bronzo 2023"

Info: 349 8547045
veterancarclublegnago@yahoo.it



British Racing Green



PENRITE
OIL

Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Mini

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmooss@libero.it



IN PRIMO PIANO

LANCIA FLAMINIA TOURING CONVERTIBILE

Anno 1961. Macchina completamente restaurata, motore nuovo 2.500 cc, carrozzeria ed interni nuovi. **Prezzo a richiesta**
Per informazioni: 335 6056897



GUILLETTA 1300 TI, 1958, prima serie, colore giallo cina, appartenuta ad un ex dirigente Alfa Romeo, vettura selezionata per le riprese del film su Enzo Ferrari, in perfette condizioni, da museo, qualsiasi verifica. € 32.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

GUILLETTA SPIDER 1300 S3, 1963, azzurro iseo, totalmente restaurata da concorso, mai usata, pari al nuovo. Molti foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



GUILLETTA 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 da concorso, km zero, molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



AUDI

TT MKI 1.8 T 20V, 05/1999, prima serie – supercondizioni – superprezzo. € 10.000. Tel. 348 5503882.



TT ROADSTER, 2000, omologata ASI, motore 225 CV, cabrio, autovettura perfetta, appena tagliandata. € 17.000 tratt. Tel. 335 455579. renato.beltrami@itasyystem.com.



AUSTIN

LONDON TAXI CAB, 1989, taxi inglese, vettura in ottimo stato generale, alimentazione carboidrato, 3.000 cc, targa EU, cambio automatico, colore blu notte.... doc.i per la nazionalizzazione, da privato, inutilizzata da tempo, per mancanza di spazio. Invio foto su richiesta. € 3.450. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

AUSTIN HEALEY

100-6, 2+2, 1958, bellissima, ruote a raggi cromate, interni in pelle guida a sinistra, CRS ASI, FICHE CSAI.

MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



BN 1/6 3.000 CC 6 CILINDRI, 1959, restaurata totalmente, iscritta FIVA, in ottime condizioni generali, colore rosso, ruote a raggi, soft top nuovo + hard top (rarissimo), targa EE con doc. per la nazionalizz., inoltre vari ricambi, foto su richiesta, info solo via e-mail. Da privato. € 54.000. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

BN1 100/4, 1954, autovettura con guida a sinistra, disponibile passaporto FIVA, certificato CRS ed He-Ridge 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 MKI, 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 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

BROOKLANDS, 1992, splendida vettura di origine italiana, chilometri 100K originali, condizioni originali PARI AL NUOVO. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



CHEVROLET

5201 AUTOMATICA E34, 1991, ASI con CRS, 6 cil., 150 cv, berlina, carrozzeria in ottimo stato, interno vissuto in panno grigio, motore, iniettori, cruscotto, cambio revisionati 2024, dotaz. invernale (sottoscocca, batteria, gomme M+S), radio DAB, Km 367.000, sempre in garage. € 3.500 tratt. Tel. 351 9364845. enrico6063@gmail.com.

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 C1, 1954, eleggibile 1000 miglia, completamente tagliandata, stesso proprietario da 30 anni. Molti foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



CHRYSLER

COMANCHE PICK UP, 1991, autovettura in ottimo stato, foto disponibili a richiesta. € 20.000. Tel. 049 9903680. ferramenta@ritmouservice.com.

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. t.tecci@libero.it.



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.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



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 EFFETUIAMO
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

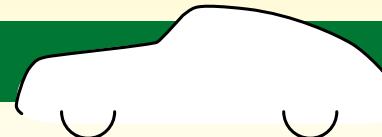
info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

IN PRIMO PIANO



MORGAN THREE WHEELER

Anno 1935, rarissimo modello rimasto in una collezione per trent'anni, parcheggiato in un salotto di un salone di automobili. Esemplare da grande collezione.



EVER GREEN CARS

Via Napoli, 1 - CASALMAIOCCO (MI) - Tel. 335 7704626
www.evergreencars.it - info@evergreencars.it

ACADIANE, 1983, beige, in perfette condizioni, foto disponibili a richiesta. € 10.000. Tel. 049 9903680, ferramenta@rtmoservice.com.

DS 21 PALLAS, 1969, targhe nere Bologna, libretto a pagine. Iscritta al Club DS Italia. Iscritta ASI. Interni pari al nuovo. Mecanica molto in ordine di pronto utilizzo. Astenersi perditempo. € 30.000. Tel. 030 24 1153.



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_mlt@quotidianodisicilia.it.



DYANE, 1982, colore bianco, autovettura in buone condizioni generali, revisionata fino ad ottobre 2025. € 6.000. Tel. 347 8555638. alfonso.capozzi@gmail.com.



VISA 650 CC, 1986, frizione, freni post., fasce elastiche, valvole smarginate e guarnizione testa tutto nuovo, Km stimati 142.000 (strumento da revisionare), può fare altri 150.000 Km, dopo lavori eseguiti fatti solo Km 200. Per problemi fisici. Regalo 4 ruote invern. € 3.500. Tel. 371 3612625. giorgio.morassutto@gmail.com.



FERRARI

328 GTS, 1988, omologata ASI targa oro, colore rosso e interni in pelle bianco panna, moquette marrone, tagliandata recentemente, Km 63.000, targhe con provin-

cia BS.... (quindi targa vecchia), da privato. Veramente stupenda e perfetta. Da vetrina. € 110.000. Tel. 348 8122938.

360 MODENA SPIDER F1, 2004, colore rosso, interni in pelle nera, capote nera, griglia posteriore nera e scudetti originali, tagliandata in officina Ferrari Ineco, timbri e fattura su libro garanzia. Km 49.000, vernice come uno specchio, meccanica impeccabile, pari al nuovo. € 120.000. Tel. 348 8122938.

DINO 208 GT4, 1977, omologata ASI in proprietà da 35 anni – in ottimo stato sia carrozzeria che meccanica – vendo per resoluzione del collezionista. € 80.000. Tel. 0473 292388.



TESTAROSSA, 1991, omologata ASI – in proprietà da 27 anni, manutenzione effettuata sempre in officina Ferrari. € 130.000. Tel. 0473 292388.



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.



1100 BL CAMIONCINO (DON CAMILLO), 1948, omologata ASI, restaurata qualche anno fa, motore, freni, interni nuovi, documenti e targa originale dell'epoca, revisionato e assicurato. € 14.500. Tel. 336 661353.



1100 ELR FURGONE, 1950, modello rarissimo, completa e funzionante, sverniciata livrea in acciaio, targhe e documenti originali, libretto blu a pagine, radiata d'ufficio. € 14.500. Tel. 336 661353.



1100/103 D FAMILIARE, 01/1964, targhe (BS 15...) e documenti dell'epoca - ISCRITTA ASI - ITALIANA DA SEMPRE. € 7.500. 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



124 SPIDER 2000 PININFARINA, 1983, nera con interni beige, 2000cc ad iniezione. Ottime condizioni generali e meccanica rivista. Con documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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 SPORT COUPÈ 1600 CC, 1973, autovettura appartenuta ad un solo proprietario da nuova, targhe e libretto originale a pagine. Automobile sanissima, conservata. € 11.500. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com.

124 SPORT COUPE 1800 CC, 1972, omologata ASI targa oro, conservata, colore rosso serra, documenti originali, targhe nere, libretto uso e manutenzione, motore revisionato totalmente, vari lavori di manutenzione fatti, revisionata. € 13.000 tratt. Tel. 338 2082537. cariopoggicirone@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, autovettura 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 30313884. 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.



126 PERSONAL 4 650 CC, 1980, colore bianco, condizioni quasi buone, sana, ferma da anni, regolarmente accesa, € 3.500, inoltre posseggo Lambrettino 50 L, bicolor panna/bordeaux, sprovvista di alcune parti (sellà, un list. ped. e documenti) € 2.000. Tel. 0185 939353 - 345 3359515. dondero.maurizio@libero.it

Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive



www.sangalliguarnizioni.com

Sangalli
GUARNIZIONI
1943



info@sangalliguarnizioni.com



Associazione
Amici della
Paraplegia



con il Patrocinio di



ERBA MOTORI

11-12 OTTOBRE 2025

LARIOFIERE



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 e Concorsi
Raduni + Mostre
Collezionismo



ORARI VISITATORI
sabato 9.00 - 18.30
domenica 9.00 - 18.00



fino ai 12 anni compiuti



11-12 OTTOBRE 2025

6° CONCORSO d'Eleganza

per Auto d'Epoca e Young Timer



sabato
11 ottobre
ore 15.30



Presentazione delle Auto
in Concorso
dal 1905 al 2005

Sfilata di Abiti d'Epoca
dagli anni '20 agli anni '90



Elezioni
Miss Erba Motori

sabato 11 OTTOBRE 2025

AREA CUSTOM



domenica 12 OTTOBRE 2025



PASSEGGIATA
D'AUTUNNO

per Auto - Moto
Vespe d'epoca e Youngtimer

5° Memorial ANGELO BERETTA



Omar Fantini
spettacolo comico
alle ore 14.00 interno Fiera

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO
REPliche PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



130 3.2 BERLINA AUTOMATICA, 1976, vettura solamente 2 proprietari, targhe e libretto originali di prima immatricolazione. Automobile perfettamente conservata in ogni dettaglio, mai restaurata da carrozzeria. Condizioni di meccanica funzionanti, da rivedere impianto freni. Prezzo congruo. € 9.500. Tel. 030 24 11 531.



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.



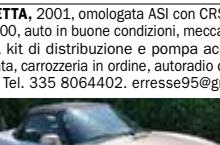
1400 B BERLINA, 1956, omologata ASI targa oro, bicolore, restaurata totalmente, bellissima, targhe nere, documenti originali. € 25.500. Tel. 333 7133468. renzidoctor@gmail.com.



500 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 GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, pari a nuova, capote nuova, autoradio, cerchi Borroni, gomme nuove, porto pacchi inox, interni nuovi, visibile a Genova. Valuto permuto anche a cifra superiore. Non perditempo. Tel. 335 5604632. pierluigi.giustini@gmail.com.



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 non tratt. Tel. 333 9813848. frabaros16@gmail.com.



500 L, 1971, colore bianco simili avorio, carroz. molto in ordine (necessari esigui ritocchi-fondi e sottoparaf. sani con applicaz. nuovo antirullo). Interni nuovi simili pelle rossa, vernice ok. Regolarmente avviata. Doc.ti in ordine. € 6.000. Tel. 0185939353 - 345 3359515 (sms qual. spento)*dondero.maurizio@libero.it.



500 L, 1972, autovettura conservata in perfette condizioni, tutta originale, colore avorio con targhe e documenti. Tel. 366 9503340.

600, 1960, omologata ASI, vettura in ottime condizioni, motore ricondizionato totalmente, interni conservati,

BARCHETTA, 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 Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nerve-sauto.com.

BARCHETTA, 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. eresse95@gmail.com.



35ª Auto e Moto d'epoca

Bastia Umbra

speciale Moto Perugina



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

Motori Solidali

Mostra statica auto d'epoca, rally, sportive, supercar ed elicotteri



Cancro
Primo Aiuto
ETS ODV

4° RADUNO



22 GIUGNO 2025 DALLE ORE 8.00 ALLE 18.00

RADUNO DI AUTO D'EPOCA, RALLY, SPORTIVE, SUPERCAR ED ELICOTTERI

Tutto il ricavato verrà interamente devoluto all'associazione onlus Cancro Primo Aiuto per finanziare la prevenzione contro il cancro

POSIZIONAMENTO VETTURE DALLE 07.00 ALLE 10.00

- Colazione convenzionata
- Bar e area street food
- Stand espositori a tema
- Votazione e premiazione delle auto esposte
- Estrazione premi a fine giornata
- Pista minicross per bambini
- Straordinaria partecipazione di Elite Aviation ed Eurotech SRL Elicotteri

PER INFO E PRENOTAZIONI:



Scansiona qui
per registrarti

tel. 3401638303
info@motorisolidali.it

Possibilità di pernottamento in hotel convenzionato
nelle vicinanze con parcheggio coperto.



BUSSEGO (MI) via Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa

www.motorisolidali.it



Con il patrocinio del
Comune di Bussero

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.



NUOVA 500 (110 F) FRANCIS LOMBARDI, 10/1969, MY CAR, targhe (FE 12...) dell'epoca - esemplare molto raro, versione con tetto rigido, la più ambita, rara e ricercata dai collezionisti. € 13.000. Tel. 348 5503882.



PANDA 30 SUPER (141A), 1983, iscritta ASI, ottime condizioni, riverniciata colore rosso scuro 137, Km 80.000, sempre in garage, gomme nuove, dispongo di vari ricambi, interni in ottimo stato, anche con foderine. € 3.000. Tel. 338 2168492.

TOPOLINO A FURGONCINO, 1948, non solo raro, ma anche ben restaurato. Tel. 339 8959948 e-mail: livoilovito@virgilio.it - www.livoilovito.com.



FORD

FIESTA 1.25 ZETEC, 2004, ASI, benzina, IN OTTIME CONDIZIONI, km.164.000, conservata, grigio met., cv 75, 175 km/h, immobilizzatore + 2° antifurto, scad. revisione 10/2026, manutenzione maniacale, regalo 4 cerchi in acciaio per gomme termiche, sostituz. 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 - SU-PERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 6.000. Tel. 348 5503882.



GALAXIE SUNLINER, 1960, una rarità, non solo per l'Italia, ma ce ne sono poche anche negli USA. Le americane non sono per tutti, ma si fa ben notare ad ogni evento. Tel. 339 8959948, visita: www.livoilovito.com.



SIERRA XR4 T 2.8, 1983, omologata ASI targa oro A2, autovettura 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.sbl@gmail.com

INNOCENTI

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.

MINI MINOR MKI LEVA LUNGA, 1967, omologata ASI, funzionante, in buono stato, colore giallo, vari lavori di meccanica svolti, per ulteriori informazioni contattatemi. € 6.000. Tel. 348 8245421.

JAGUAR

E TYPE FIXED HEAD COUPÉ, 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.



MK2 3.800, 1963, colore bianco, interno pelle rossa, aria condizionata, servosterzo, gomme con fascia bianca nuove. Vis. a Brescia. € 29.800. Tel. +39 328 2454909 info@cristianoluzzago.it www.cristianoluzzago.it



XJ 3 SERIE V12 HE, 1985, vettura con CRS, ottime condizioni, gomme nuove, interno pelle, tetto elettrico, tergilavori, revisionata, visibile Roma, uno dei pochi esemplari 12 cilindri 5.340 HE Sovereign. € 18.000. Tel. 335 6252444. fidello.fiocchi@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

HONDA

CIVIC CRX VTEC, 1992, omologata ASI con CRS, modello coupé con tetto apribile, colore nero, autovettura perfetta, Km 67.000, unico proprietario, targhe originali. € 15.000. Tel. 338 9126029. contracta.quaranta@outlook.com

LAMBORGHINI

GALLARDO, 2003, omologata ASI targa oro, rarissimo cambio manuale, un proprietario (Lamborghini S.p.A.), una delle prime, no super bollo, nessun incidente, pari al nuovo, da vetrina, per inutilizzo, in provincia di Alessandria. € 165.000. Tel. 351 8544641.



XJ EXECUTIVE 8V 3200, 1998, omologata GPL, carrozzeria, interni e motore in ottime condizioni, Km 130.000, unico proprietario, sempre in box, mai inciden-



**DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI
E LA VOSTRA PASSIONE**

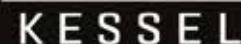


RIGENERAZIONE

- Radiatori
- Serbatoi
- Intercooler



OFFICIAL PARTNER



RACING WITH FERRARI

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

COSTRUZIONE

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

LANCIA

APPIA II SERIE, 1958, modello C105, color beige interni in tessuto abbinati, colorazione originale, motore 1090cc, targhe nere e libretto a pagine, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gaston Olivotto) 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, interni conservati, autovettura in ottime condizioni, targhe e documenti di prima immatricolazione, nessun lavoro da fare. 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 6v, bacchette freccia funzionanti, completa di svariati pezzi di ricambio. € 20.000. Tel. 338 7541427. mantelli.alessandro@gmail.com.



fino al 2026. Zona Toscana. € 18.000 tratt. Tel. 349 7121451 solo whatsapp. bobmaz@libero.it.

AUGUSTA, 1936, omologata ASI, vettura conservata con interni rinnovati nel 2006, colore blu, parafanghi neri, targa originale TO 74...., visibile a Sondrio. € 20.000. Tel. 335 6490560.



BETA VOLUMEX, 1984, colore rosso, autovettura perfetta, disponibile a qualsiasi prova. € 32.000. Tel. 346 6215965. danielerizzini@gmail.com.



FULVIA COUPÉ 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, 1 di soli 1258 prodotti. Omologata ASI targa oro, fiche regolarita' ACI-CSAI, tutti i numeri corrispondenti, 1 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.



GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC 2, 08/1981, targhe (CT 55...) originali dell'epoca - Superprezzo - SUPERCONDIZIONI. € 12.500. Tel. 348 5503882.



GAMMA COUPÉ 2000, 1980, scocca grigio metallizzato, interni in tessuto blu. Vettura ben tenuta con targhe nere e documenti italiani. Tel. 0422 779222 di



GAMMA COUPÈ 2000, 1980, scocca grigio metallizzato, interni in tessuto blu. Vettura ben tenuta con targhe nere e documenti italiani. Tel. 0422 779222 di



GAMMA COUPÉ 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.



LAND ROVER

RANGE ROVER CLASSIC, 1984, omologata ASI, russet brown, 3.5 - benzina v8 - 5 marce e prima serie 4 porte, targa originale, aria condizionata, auto perfetta sia di meccanica che di carrozzeria, mantenuta tutta originale, libretto service. € 32.000. Tel. +39 348 8878098. christian@olivierpellami.it.



RANGE ROVER CLASSIC SUFFISIO F, 1979, omologata ASI, sahar dust, 3.5 benz v8 - 4 marce con overdrive, 3 porte, aria condizionata - targa originale, auto restaurata perfetta sia di meccanica che di carrozzeria. € 47.000. Tel. +39 348 8878098. christian@olivierpellami.it.



MAZDA

RX 8, 2004, omologata ASI, completamente originale colore rosso, interni neri/rossi, Km 102.000, prova complessiva 8,5, sempre tagliandata, motore perfetto, disponibile per qualsiasi prova. Visibile a Udine € 24.000. Tel. 324 6827101. gigugin11@tiscali.it.



MERCEDES

200 T STATION WAGON (TAXI ROMA), 1987, omologata ASI, autovettura in ottime condizioni di motore e carrozzeria, interni buoni, impianto GPL con scadenza 2033, targa Roma.... Assicurata e revisionata. € 14.500. Tel. 336 661335.



MASERATI

BITURBO COUPE', 1986, biturbo da collezione, uniproprietario, metallizzato con interni in velluto celeste di Missoni, ultima serie a carburo, meccanica e carrozzeria perfetti. Prezzo dopo visione. Tel. 334 3214080. sergio.mazzotta@enj.i.com.

MERAK 3000, 1973, omologata ASI, RARO COLORE

sicura rivalutazione - SUPERPREZZO. € 12.000. Tel. 348 5503882.





IN PRIMO PIANO



RARISSIMA PEZZO DA COLLEZIONE
ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6 BI-TURBO 540CV, 07/2022, KM0 - iva esposta 100% - ITALIANA DA SEMPRE - nr.94 DI SOLI 500 ESEMPLARI - SOLAMENTE 32KM - completa di tutta la dotazione e il corredato da gara Alpinestars - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE € 265.000



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 - ECCELSA 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 - UNICO PROPRIETARIO - EX PILOTA CASONI MARIO - ITALIANA DA SEMPRE - **PARI AL NUOVO - ECCELSA € 199.500**

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

220 SEB COUPE', 1966, omologata targa oro ASI, bellissima, vettura restaurata di carrozzeria, motore revisionato, molte fatture e foto disponibili, monta come optional le rifiniture di carrozzeria della versione 300, così come il raro servosterzo. € 37.000. Tel. 030 24 11531.



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.



service MB, soft-hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. € 110. Tel. 338 3498505.



SLK 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. dramleozzoni@gmail.com



MG

A 1600 CC, 1960, omologata ASI targa oro, rossa, accessoriata, 4 cerchi a raggi nuovi con gomme chiodate, targhe nere, visibile a Genova. Valuto seria permuto, no perditempo. Cedo per doppione auto. € 35.000. Tel. 335 5604632.

B 1800 CC, 1977, omologata ASI, auto vettura in ottime condizioni, sia di motore che di carrozzeria, senza un punto di ruggine, capote nuova in tela più hard top, radio vecchia funzionante, disponibili alcuni ricambi. € 13.400. Tel. 333 2565870. cobra22444@gmail.com.

B GT MKII RHD, 1971, vettura in ottime condizioni generali, versione con tetto apribile Britax, guida a destra, interni pari al nuovo, cerchi a raggi cromati. Di pronto utilizzo visibile su appuntamento. € 18.000 tratt. Tel. 030 244 11 531.



IN PRIMO PIANO



SUPERPREZZO RIVALUTAZIONE
PORSCHE 911 993 CARRERA CABRIOLET TIPTRONIC, 04/1994, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile carpetta in pelle completa di tutta la manualistica originale compreso libretto tagliandi IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE € 72.500



RIVALUTAZIONE ECCELSA
PORSCHE CAYMAN 3.4 S 320CV PDK, 03/2009, TARGHE ORIGINALI - ITALIANA DA SEMPRE - solamente 74.490 KM originali e certificati - INSTANT CLASSIC DI SICURA ED EVIDENTE VALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA - PERFETTA € 46.000



ECCELSA
PORSCHE 718 BOXSTER (982) 2.0 300CV, 12/2021, Targhe originali - ITALIANA DA SEMPRE, SOLAMENTE 14.581 KM - tagliando eseguito in rete ufficiale Porsche - UNICA NEL SUO GENERE € 69.800

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

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,



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 - **47° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 6/7 DICEMBRE 2025** - PIAZZA F. CORRIDONI (p.zza Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti.

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 www.arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors.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

BASSANO - (VI) - 392 2628221 - sportshow-treviso@gmail.com, **MOSTRA-SCAMBIO E FIERA MOTORI CITTA' DI BASSANO: 15/16 NOVEMBRE 2025**. Nell'evento potrete trovare: Mostra statica e dinamica - Ricambi d'epoca e moderni, Vintage, Collezionismo, Modellismo e automobilia. Presso Villa Morosini Cappello a Cartigliano

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 pubb.: 8.00 - 19.00 - dom. dalle 8.00 alle 18.00. € 10

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.



4/4 SII, 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. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PLUS 8 3500 CC, 1979, autovettura super accessoriata, splendida, solo 30.000 km originali, corredata 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 .



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 AUTOMOTORETRO - 27ª Mostrascambio Internazionale: 27/28 SETTEMBRE 2025** - Presso Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, scambi/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 MOSTRASCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 31 GENNAIO - 1/2 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: XVII° 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 - **47° 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 Novegro - 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@fierareplica.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: APRILE 2026** - 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: APRILE 2026** - 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 - www.millenniumeventi.it - **41° MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: APRILE 2026**. 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 - **MOSTRASCAMBIO 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 - **16° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, CICLI, RICAMBISTICA, AUTOMOBILIA: APRILE 2026**. Evento imperdibile per gli amanti dei motori. Per gli spazi è necessaria prenotazione. Orari per il pubblico: ore 09:00 alle ore 18:00.

lana da oltre 50 anni, ha partecipato alle Mille Miglia nel 1971. Tel. 335 6531771.



OPEL

KADETT B, 1970, omologata ASI targa oro con CRS, colore azzurro, documenti originali, restauro recente, posso inviare foto online su richiesta. Tel. 339 5047702. luiginatali09@gmail.com.

PEUGEOT

205 GTI 1600, 1990, omologata ASI con CRS, autovettura in ottime condizioni, mai usata per corse, visibile a Roma. € 19.800. Tel. 328 9820739. luccimario@tiscali.it.

POSCHE

356 BT5 COUPÈ, 1960, certificata ASI, ultima monogriglia 1,6 per 60 cv, vecchio restauro ma l'autovettura è in buone condizioni generali, numero di motore (604545) e telaio (114279) corrispondenti, colore rosso "red signal", interni neri, gomme nuove. Invio foto su WhatsApp. Tel. 346 0973659. mauro.melosi48@gmail.com.

944 2.5 S1 5 MARCE, 1989, ASI targa oro, splendida in ogni particolare, tettuccio apribile, grigio canna di fucile, interni in similpelle pari al nuovo, con libretto uso e manut. Porsche. Disponibili fatture ufficiali lavori eseguiti tra il 2020 e il 2024. € 26.000 tratt. Tel. 030 24 11 531.



RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Spot, 748cc, restauro totale, carrozzeria bicolore rosso bordeaux-avorio, interni nuovi rossi e motore da 748cc. Documenti italiani e CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



R4, 1990, bianca, 5 porte, ottimo stato, foto disponibili a richiesta. € 10.000. Tel. 049 9903680, ferramenta@ritmoservice.com.

ROLLS ROYCE

PHANTOM 2 LIMOUSINE, 1928, omologata ASI targa oro, funzionante perfettamente, conservata, targa ita-

iana da oltre 50 anni, ha partecipato alle Mille Miglia nel 1971. Tel. 335 6531771.



SILVER SPUR 1 RHD, 1988, targata italiana, ASI oro, dispon. fatture della manut. eseguita nel corso degli anni. Libro uso e manutenzione originale. Automobile ideale per noleggi e matrimoni. € 20.000. Tel. 030 24 11 531.



ROVER

2000 TC, 1973, omologata ASI - ACI storica - Ottime condizioni - Ricca 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. toffoletti@msn.com.



216 COUPÈ, 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, liqui. raffreddam., cinghia/cusc.distribuzione, gomme, batteria. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com ..

www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO



PORSCHE 944 S2

In vendita questa Porsche 944 S2. Quest'auto del 1989 presenta carrozzeria nera, interni in pelle nera e capote elettrica coordinata, tutti in ottime condizioni. E' dotata di aria condizionata e monta 4 gomme nuove. Il motore è un 4 cilindri 16V da 2990cc, abbinato a un cambio manuale a 5 marce. Un tagliando completo è stato eseguito a gennaio 2025. La vettura è targata italiana e viene venduta corredata dai suoi 2 libri di uso e manutenzione, dal CRS e dalle fatture relative ai vari lavori effettuati nel corso degli anni. Visione consigliata. Su richiesta, trasportiamo a destinazione. Tutte le foto sul nostro sito web.

NERVES AUTO

Vettura classiche e sportive Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivotto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

SAAB

9000 AERO TURBO, 1994, omologata ASI con CRS, colore nero, autovettura perfetta, unico proprietario, targa originali. € 8.000. Tel. 338 9126029. contracta. quaranta@outlook.com.

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.



STAG, 1975, ASI targa oro, colore maple, interni chestnut, hard/soft top, overdrive, air conditioning, vetri elettrici, uniproprietario, autovettura in perfetto stato. € 30.000. Tel. 346 4927753. f.ribezza@hotmail.it.
TR3 RHD, 1957, eleggibile 1000 miglia, totalmente restaurata e superaccessoriato, overdrive, hard top, interno in pelle, 7000 miglia dal restauro totale, molti aggiornamenti meccanici. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www. cristianoluzzago.it



TR4 A IRS, 05/1969, targhe (TO B3...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre, una vera rarità per questo modello!. € 27.800. Tel. 348 5503882.



TR4, 1965, totalm. restaurata e super accessoriata, perfetta di carrozzeria e meccanica, interni in pelle, ruote raggi cromate. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito. Visibile a Brescia. € 35.800. Tel. 328-2454909 - www.cristianoluzzago.it. info@cristianoluzzago.it.



TVR

CHIMAERA 400 HC, 1996, 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. mariosalab62@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. gamberilonoredana@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, 1962, molto bella, colore turcinese, proprietario da 21 anni, tenuta sempre in

box, sanissima, perfettamente marciante, carrozzeria e meccanica ottime, per scarso utilizzo. Tel. 346 6800367. mariosalab62@libero.it.

MAGGIOLINO 6 VOLT, 04/1964, autovettura in condizioni di originalità perfette, Km. 79.000 originali, colore blu, targa oro ASI, targhe nere, tagliandata. € 15.000. Tel. 338 2753711 - lanciabmw@libero.it.

MAGGIOLINO VETRO PIATTO, 02/1966, targhe (tv 10...) originali dell'epoca e documenti originali dell'epoca - SUPERPREZZO. € 14.900. Tel. 348 5503882.



MAGGIOLONE 1300 CC, 1973, Iscritto ASI, colore verdone, autoveicolo in ottime condizioni generali. € 8.300. Tel. 338 7259502. pasquale.sb@gmail.com.
MAGGIOLONE 1300 CC CABRIO, 1972, omologata ASI, Karman, colore nero con capote beige, automobile tenuta sempre in box, autovettura in ottime condizioni. € 13.000. Tel. 338 4152672. rodolfo.taiana56@gmail.com.

VOLVO

780 COUPÉ BERTONE, 12/1992, Vettura italiana ASI+CRS regolarmente revisionata 2000 Turbo/Benzina 16 Valvole 200CV. Prodotti 165 unità. ABS A/C Tempomat Dif Auto. Motore ed organi meccanici in ottimo stato, interni e carrozzeria in buono stato, ma non aspettatevi un'auto nuova!! € 23.500. Tel. 368 7302640. giandomeniconobonato@ownwind.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.



RILEY ELF, 1968, colore rosso, certificata ASI, vettura in perfette condizioni, foto disponibili a richiesta. € 13.000. Tel. 049 9903680, ferramenta@ritmoservice.com.

AGRICOLI

J. PRAGNER ROUDNICE 340, 1920, antichissima seminatrice a traino animale con 3 ruote, presa di moto con albero a coppia conica su ruota anteriore, larghezza cm 80, con oltre 100 anni, forse unico esemplare esistente, originale, in buone condizioni. Prezzo modico. Tel. 347 4286328.

FUORISTRADA

JEEP GRAND WAGONEER 4X4, 1987, ASI, perfette condizioni di conservazione, km 40.000 originali, cambio automatico, 4229 cc, 6 cilindri, A/C, stereo a cassete, ultimamente installata l'iniezione elettronica, conservata sempre in garage, invio foto whatsapp. € 28.000. Tel. 335 1003912. cristina.cavo@gmail.com.



SUZUKI SANTANA SAMURAI SJ 413 CABRIOLET, 1990, grigio scuro metallizz., Km 75.000, 5 marce, 5 ruote di ricambio con carrello appendice, paracolpi anteriore, kit protezione fanaleria, radio Blaupunkt con mangiacassette dell'epoca, cinghia di distribuzione sostituita da 1000 km. Vis. a Foglia. € 11.000. Tel. 338 2168492.

INDUSTRIALI E MILITARI

FIAT 170 NT 35, 1977, trattore stradale - Fuller. Tel. 335 7770083. info@disarnoautocarri.it.

FRIESIA F-12 MTC-90, 1991, omologato ASI targa oro, motocarro porta obice, ex esercito italiano, 400 ore effettive, targa agricola, 4 ruote sterzanti e motrici, idraulico, perfetto per trasporto, 600 Kg di portata, gancio traino, sempre rimessato in garage, ricambi reperibili. € 13.000 tratt. Tel. 351 9364845. enrico6063@mail.com.

LIBRERIA DEI MOTORI

Libri nuovi e usati



MAGGI & MAGGI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243
info@maggiemaggi.com





**SPEDIZIONI
IN TUTTA
EUROPA**

**SPORT CARS
AND
CLASSIC**

I NOSTRI SERVIZI

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

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

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

MOTO

ARMACCHI 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.



BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, motocicletta conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro con 4 numeri, libretto grigio, visura del P.R.A. (cancellata d'ufficio), funzionante, a richiesta invio foto e video. € 1.990. Tel. 349 6844119.

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 SCRAMBLER 250 CC, 07/1973, targhe (CS 046...) originali dell'epoca - italiana da sempre. € 7.500. Tel. 348 5503882.



FANTIC MOTOR 125 TRIAL, dispongo di due modelli, uno prima e l'altro seconda serie in perfette condizioni. Tel. 366 9503340.

GILERA 150 SPORT, 1954, motocicletta conservata in buone condizioni con targa e documenti. € 1.000. Tel. 366 9503340.

HONDA 350 FOUR, 1974, omologata ASI, libretto e targa originali, in ottimo stato. € 4.200. Tel. 335 6851795. boglianarch@virgilio.it.



HONDA CB 400 F, 1979, restauro conservativo, serbatoio, vernice e adesivi originali, perfetta, iscritta FMI targa Km 33.959, targa originale, colore rosso scuro metallizzato. € 5.400. Tel. 392 9135491. cufiano@libero.it.

HONDA CB 400 FOUR SUPER SPORT, 01/1976, splendido esemplare - da vetrina - supercondizioni - SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI targa oro, OTTIMO STATO, km.29.200, scad. revisione 10/2024, conservata, cc 395, blu/azzurro met., completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pastiglie freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 410266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA VF1000 F 16V, 08/1984, targhe (PD 13...) originali - italiana da sempre - ISCRITTA FMI. € 3.900. Tel. 348 5503882.



HONDA VFR 750 F RC 24, 1988, omologata ASI, documenti originali e regolari, motore con pochi Km, ben funzionante, originale, revisione 08/2025. Prezzo interessante. Tel. 340 8038056.



INNOCENTI LAMBRETTA "C", 1951, con targa originale a 4 numeri, libretto e visura del P.R.A. (radiata), prima vernice ed eseguito un restauro conservativo, funzionante. Su richiesta invio foto e video. € 2.990. Tel. 349 6844119.

INNOCENTI LAMBRETTA 125FB MOTOFURGONCINO, 1949, funzionante, originale, primissima produzione con cassone in alluminio originale n°87, raro, da museo o da collezione. € 24.000. Tel. 349 6600108. micangelo@libero.it.

ISO DIVA 150 F, 1960, ultimo modello di scooter costruito dalla ISO di Bresso, progettato in Maserati, completo, motore libero, carrozzeria sana, prima vernice colore bianco/azzurro, da restaurare, con targa originale "AL...", radiata ma con visura. Prezzo modico. Tel. 347 4286328.

ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con colore LeCler originale, completamente restaurato, monta conta chilometri con marchio ISO, provvista

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

Info: amerigorica@libero.it

negli anni, eventuale carrello stradale, immatricolato, no revisione. € 22.000. Tel. 338 9186514. cominetti. riccardo@gmail.com.



VARIE

AUTORADIO VARIE, dispongo di autoradio delle migliori marche e modelli dagli anni '60 al 2000 quali AutoVox, Alpine, Clarion, Grundig, Blaupunkt, Pioneer, Philips, Kenwood, Sony, Voxson, ecc....Anche brandizzate Fiat, Alfa Romeo, Lancia.... Tel. 329 9622579. silvano103@virgilio.it.

BANDIERA MARTINI RACING, 1992, Alfa Romeo, colore bianco Martini. € 70. Tel. 346 3045499.

MODELLINI, dispongo di numerosi automodelli in scala. Anche contatto WhatsApp. Tel. 338 7259502. pasquale.sb@gmail.com.

MOTORE CROSLEY 750 CC, 1945 circa, Bandini/Sita, 5 supporti da banco non bloccato, gira ma da rivedere, manca la calotta/volano però ho fatto fare tipo distanziatore per eventuale attacco per ricambio Topolino. Visibile in Romagna. No perditempo. Prezzo da concordare dopo contatto. Tel. 349 5842859.

PER ABARTH 850 - 1000 GIULIETTA E VARI, dispongo di un carburatore Weber 36DCD7 in buonissime condizioni. € 400. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 75 1800 CC, '85-'90, dispongo di un motore per questa vettura in ottimo stato. € 550. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO 75 TWIN SPARK, '87/'92, dispongo di un motore tenuto molto bene, in ottimo stato. € 1.200. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '62-'65, dispongo di un tettuccio rigido completo, restaurato e riverniciato a nuovo colore rosso alfa. € 1.350. Tel. 339 4997040.

PER ALFA ROMEO GIULIA/GT/DUETTO, dispongo di vari ricambi quali: autoradio d'epoca, alternatore, motordi avviamento, sospensione Bosch, filtro a bicchiere, coppia ammortizzatori Spica ant., libro uso e manut. Giulia, linea di scarico, posacenere, maniglie alzavolta e apriporta. Tel. 329 9622579. silvano103@virgilio.it.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT / VELOCE, dispongo di accessori vari, tutti originali, stufa riscaldamento, specchietto retrovisore, interruttori, maniglie, vetri portiere, ecc... Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selliera anteriore e posteriore, vari alzavolta, conta chilometri, posacenere, più altre minuterie. Inoltre per A.R GT dispongo di una proboscide per una A.R GT Giulia bollino o completo di carburatori. Prezzi a richiesta. Posso inviare foto. Tel. 339 7180206. grassilino@alice.it.

PER BMW 316, 1986, dispongo di entrambe le portiere anteriori con vetri elettrici più specchietto retrovisore, in blocco o singolarmente. € 2.300. Tel. 338 1876100. minomotoducat@gmail.com.

NAUTICA

BAJA BANDIT 223, 1997, barca di circa mt 7, motore Wercruiser con piede poppiero Bravo, 280 cv, alimentazione a benzina, ore motore 400 circa, ben mantenuta

Visita www.asimusei.it
 per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



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 CHEVROLET CORVETTE C2/C3, dispongo di un ottimo stato di conservazione.

Autobloccante GM 8.2 in ottime condizioni. € 1.200. Tel. 333 7312534. super.seven@libero.it.

PER FERRARI 308, dispongo di quattro cerchi in lega in buone condizioni. € 1.400. Tel. 333 7312534. super.seven@libero.it.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FIAT 501/509, anni '20, dispongo di cerchi ruote a tallone, non ruggine perforante. € 130. Tel. 338 4026256 ore serali.

PER FIAT DINO 2000 CC, 1968, dispongo di un motore e relativo cambio. Tel. 335 5739923 ore serali.

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 LANCIA DELTA / PRISMA PRIMA SERIE, dispongo di 4 cerchi in ferro con gomme neve 165/70 13, usati in ottime condizioni non ruggine. Solo ritiro a mano prov. cremona. Solo in blocco. € 80. Tel. 338 3391744. cesare.moroi@gmail.com .

PER LANCIA DELTA E TURBO, dispongo di un motore tipo 831B3000. € 500. Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FLAVIA COUPE 1500, dispongo di 3 vetri laterali con meccanismo a compasso usati in ottime

condizioni. Vendo in blocco. € 75 comp. sped.. Tel. 338 3391744. cesare.moroi@gmail.com .

PER LANCIA FULVIA COUPE SECONDA SERIE, dispongo di posteriore usato in buone condizioni, cromatura intatta, ha alcuni graffi, e gomma in buono stato. Spedizione con mia corriere convenzionato. € 80 comp. sped.. Tel. 338 3391744. cesare.moroi@gmail.com .

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, alzacristalli e altro. Tel. 346 3045499.

PER MOTO GUZZI MOTOCARRO ERCOLE 500, '50/'60, 2 motori, 1 con avviamento elettrico, l'altro avviamento a pedale, serbatoio e manubrio con manettini, carburatore Dell'Orto MC 26 F con filtro, manubrio con manettini, serbatoio, ruota anteriore e parafango posteriore. Prezzi modici da concordare. Tel. 347 4286328.

PER PIAGGIO APE 125 CC BACCHETTA, 1948, cofano motore in ottimo stato di conservazione originale, inoltre ricambi vari di meccanica e carrozzeria per modelli Ape anni '50/'60, dispongo anche di ricambi vari per Lambretta e motocarri derivati. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

RACCOLTE COMPLETE, di varie testate quali Quattro-Ruote, RuoteClassiche, varie annate La Manovella, Auto Capital, Classic Cars, encyclopédie auto/moto, inoltre anche extra motori quali National Geographic, Reflex,

ecc.... Per i prezzi ed info non esitate a chiamare. Tel. 335 350232. mario.angel1949@libero.it.

RIVISTE VARIE, dispongo di una collezione di Ruote Classiche dal numero 1 al 429 più 7 raccoglitori. € 450 più sped.. Tel. 338 1775889. annamarialagazza@libero.it.

TROMBE ARIA COMPRESSA FIAMM ROAD MASTER, color argento e placcia rossa, nuovo fondo di magazzino in perfette condizioni. Solo trombe manca il compressore e accessori. € 160 comp. sped.. Tel. 338 3391744. cesare.moroi@gmail.com .

VENDITA IN BLOCCO, dispongo di un telaio e motore per Moto Guzzi Aquilotto, Bianchi Mobilette senza motore, un motore DKW Hobby. Tel. 339 6616415.

CERCO

MODELLINI AUTO E TRENNINI, Politoys, Mebetoys, Mercury, Spoton, Edittoys e trenini elettrici Rivarossa, Roco Pocher, locomotive, carri, carrozze, anche intere collezioni. Tel. 333 8970295. giuseppe49@gmail.com .

PER LAMBRETTA MODELLO D, motore non bloccato, e un motore per Motobi Ardizio o Catria in medesime condizioni. Tel. 338 4026256 ore serali.

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.

RIVISTE VARIE TESTATE, associato A.s.i. ricerca riviste in acquisto a prezzo mercato o permuto:

Quattroruote 9/70-8/78-12/79-5/90-3/91-11/94-10/95-11/96-5/97-2/92-4/93. Gente Mot. 1/85-12/86-7/87. Auto 4/87. Ritiro o spese d'invio a mio carico. Tel. 0185939353 - 345 3359515 (sms qual. spento)*dondero.maurizio@libero.it.

TRENNINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossa, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

SCAMBIO

ROMANZI MONDADORI - QUATTORUOTE, associato A.s.i. dispone di 152 romanzi storici (genere sentimentale), più 129 romanzi non storici e 157 bestseller contemporanei narrativa in ottime condizioni con collezione di tre decenni QuattroRuote dal 1970 al 1990. Tel. 0185939353 - 345 3359515 (sms qual. spento)*dondero.maurizio@libero.it.

www.asimarket.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**



- 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

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

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 né 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/Esteri: € **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.

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

60
YEARS
ANNIVERSARY

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

NEW FORMULA!

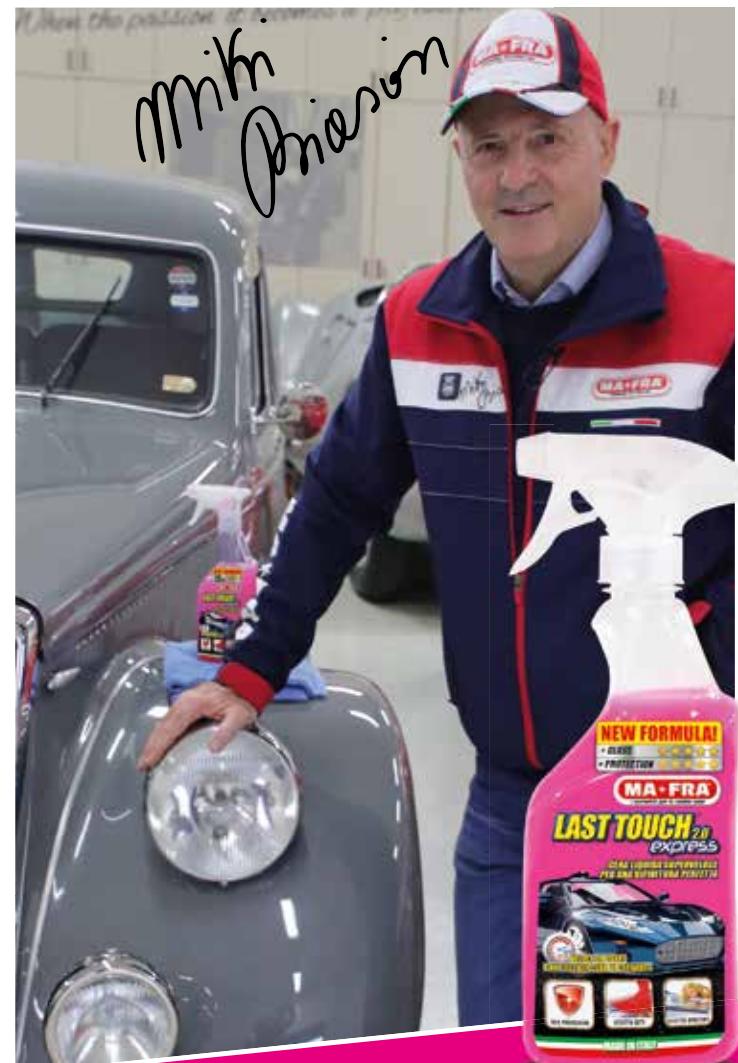
LAST TOUCH[®] 2.0
express

**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**



FOLLOW US 



Automobile Club d'Italia
SPORT



Raid dell'Etna since 1997

Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

e
Porsche Tribute



CANDIDATO
RUOTE CLASSICHE
BEST IN CLASSIC 2024

28 settembre - 4 ottobre 2025

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

Partecipazione limitata alle prime 75 vetture iscritte



E
EBERHARD & CO
Manifattura Lavori d'Artigianato depuis 1872

EDILIMPIANTI
TRIESTE

MICHELIN

PORSCHE
Centro Porsche Catania
Centro Porsche Palermo

sparco



MANDRAROSSA
EX SHELBY DAYTONA 6.5L V8 600 CV

Comune di Catania

ARS
Regione Siciliana
Agency Siciliana Sport e Spettacolo

Città di Palermo

GNV
GRANDE NAVY VELOCI

Nuova Sport Car
A PARTE DALLA LINEA IN CUI...

Scuderia Etna
La Scuderia Etna