



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

BMW SERIE 3 LA BERLINA SPORTIVA HA 50 ANNI



Laverda Atlas
la dakariana
italiana

Fiat Barchetta
30 anni
en plein air

Gilera 500 VT
“3 valvole”
troppo avanti

TRUST PER COLLEZIONISTI TRUST

PROTEGGI LA TUA COLLEZIONE CON UN TRUST SU MISURA

Cosa accadrà'
alla tua collezione
dopo di te?

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

EMYTRUSTEE è specializzata
nella gestione fiduciaria di patrimoni unici



SIAMO PRESENTI
ALLA FIERA
AUTO E MOTO D'EPOCA
DI BOLOGNA,
23-26 OTTOBRE 2025



Grazie al Trust per auto d'epoca, garantiamo:

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

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

www.trustpercollezionisti.it
by Emy Trustee Srl



La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Pasquale Alfieri

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

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

Press Centre
Via Bertone, 6 - 10095 Grugliasco (TO)
Tel. 011.3858559

INVIO COMUNICATI CLUB FEDERATI:
comunicati@amanovellamagazine.it

Comitato Editoriale
Stefano Antoniazzi, Danilo Castellarin, Franco Daudo,
Luca Gastaldi, Lorenzo Morello, Alberto Scuro,
Roberto Valentini, Luigi Viceconte

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Marconetti, Comoglio, Gastaldi, Fiano, Piccinini,
Conti, D'Alessio, René Photo Collection, Chiodi,
Press office Pechino-Parigi, archivio storico BMW

Hanno collaborato
Paolo Conti, Rino Rao, Franco Daudo

Coordinamento editoriale
Stefano Chimellini

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 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. 011.0133124 - Fax 011.4556278
E-mail: info@grafart.it

Distribuzione librerie ed edicole:
IPS Italia Srl - Via Sondrio 1 - 20063 Cernusco sul Naviglio (MI).
Tel 02.57512612

Pubblicità

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


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.

IL MODELLO ITALIANO

Agosto è tempo di concorsi internazionali, soprattutto negli Stati Uniti, dove è sempre molto apprezzato il design italiano, celebrato in diverse occasioni con raduno ed esibizioni dedicati alle automobili Made in Italy. Nei collezionisti, ma anche nel pubblico meno preparato certi modelli fuoriserie suscitano emozione, quasi ci si trovasse davanti a un'opera d'arte. Studiando come sono nate queste carrozzerie, sovente costruite nelle piccole officine artigiane, si può confermare come il prodotto finito abbia tutte le caratteristiche per essere considerato un bene culturale che ha in più una sua funzionalità. Anche perché, oltre alla carrozzeria, anche le componenti meccaniche di queste automobili hanno un'efficienza e prestazioni al di sopra della media mondiale.

Nei primi giorni di agosto ci ha lasciato un altro grande designer, Ercole Spada. Proprio lui è stato un cultore della funzionalità abbinata all'eleganza. Pensiamo alla coda tronca dell'Alfa Romeo Giulietta Zagato, contemporaneamente segno di stile ed efficacia aerodinamica. Coordinare e riordinare una linea che fosse al tempo stesso piacevole ed efficace è sempre stata una prerogativa dei nostri designer, che rappresentano oggi l'orgoglio nazionale in un settore che va sempre più verso un'omologazione mondiale del design.

Fortunatamente questo non è un fenomeno generalizzato, visto che la maggior parte delle Case europee, nello studio e nella realizzazione di nuovi modelli, cerca di riferirsi al proprio passato, anche solo con alcuni particolari che caratterizzarono le versioni più iconiche. Certo non è facile seguire questa strada, ma la conoscenza, anche per sommi capi, della storia del motorismo, rende quali sempre redditizia questa strada.

Certo è necessario che la storia non venga dimenticata, ma valorizzata e diffusa con rigore e impegno, ricordando fatti, personaggi e circostanze che hanno portato la motorizzazione a rappresentare contemporaneamente l'idea della libertà individuale e del piacere di possedere un oggetto bello a vedersi e a utilizzarsi.

Gli spunti per arricchirsi di questa cultura, fortunatamente, sono tanti e cominciare dai tantissimi musei censiti dall'ASI, ma anche durante le manifestazioni organizzate dai Club è possibile immergersi nella realtà del passato in tutte le sue epoche. L'importante è saper collegare il periodo, il momento storico in cui si inserisce l'auto o la motocicletta che si sta esaminando. Se poi, come i nostri lettori, si ha la fortuna di possedere una di queste testimonianze, questa passione diventa ancora più emotivamente coinvolgente.

Roberto Valentini

XV RIEVOCAZIONE STORICA

COPPA della PRESOLANA

TROFEO BANCA PATRIMONI SELLA



PROGRAMMA REGOLARITÀ/RELAX

29 - 30 NOVEMBRE 2025

chiusura iscrizioni 14 novembre



CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA

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



Banca
Patrimonio
Sella & C.

terme
di trescore



IN QUESTO **NUMERO**

N° 09 - SETTEMBRE 2025

La Manovella



FOTO DI COPERTINA

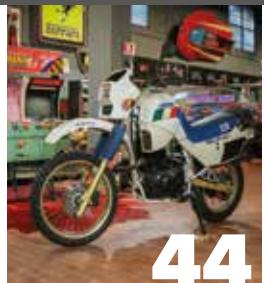
24



38



50



44 **64**



68



54



60

EDITORIALE di Roberto Valentini
Il modello italiano

LETTERA DEL PRESIDENTE

di Alberto Scuro
Tra le curve del tempo

ATTUALITÀ

L'addio a Ercole Spada, la forma funzionale
dei suoi capolavori

ASI GREEN

Manifestazioni sempre più sostenibili

ATTUALITÀ ASI

FIERE

MODERN CLASSIC

Lancia Ypsilon, reinterpretazione di un classico

50 ANNI BMW SERIE 3

Quotidiana attività fisica - *di Luca Marconetti*

MERCEDES W196

Innovazione made in Germany - *di Paolo D'Alessio*

LAVERDA OR 600 ATLAS

A Breganze, tra l'oleandro e il baobab

01

IL MASSIMO DEL MINIMO/3: MAICO-MOBIL

50
Manubrio o volante?
di Luca Marconetti

05

ROLLS-ROYCE CORNICHE

Un'inglese a Nizza - *di Luca Marconetti*

07

YOUNGTIMER: FIAT BARCHETTA

Sirtaki e mazurka sul tetto del Lingotto
di Luca Marconetti

10

GILERA 500 VT

Scelta inusuale - *di Paolo Conti*

14

AVVENTURE

Pechino-Parigi: una Fiat 500 per quattro

16

IL PILOTA

Le tre vite di Von Brauchitsch - *di Rino Rao*

20

ASI CIRCUITO TRICOLORE

Concorso di Eleganza "Città di San Pellegrino Terme": cambiare serve

24

IL PERSONAGGIO

Orlando Redolfi, il mago delle Porsche da Bergamo ai successi internazionali

38

CLASSIC TOYS

I kit Lego per costruire automobili:

leggende che rivivono sotto forma di mattoncini

50

CLASSIC IN ART

Il re dell'art car Peter Klasen ha creato anche una Ferrari 328

54

CLASSIC ENGINES & BICYCLES

RS10: il turbo francese che cambiò la F1

60

IN VIAGGIO

Delta del Po, panorami di settembre

64

ASTE & MERCATO

Sport in uno scatto: l'asta di Bonhams fa rivivere un secolo di emozioni

68

LIFESTYLE

76

CLUB

80

ANTICIPAZIONI

84

IN LIBRERIA

86

87

88

90

91

92

94

101

102

promotor

Classic

Saremo presenti alla fiera di Bologna
AUTOEMOTO D'EPOCA dal 23 al 26 ottobre 2025
Padiglione 26

Vendita

Officina Specializzata

Servizio Assistenza

Noleggi per Eventi

Storage e Trasporti



gruppopromotor.com
info@gruppopromotor.com
Tel. 0532 770305
Cel. 335 7080614
Via M. Gioia 9
Ferrara



TRA LE CURVE DEL TEMPO



Cari Amici,

il rientro dalle vacanze porta sempre con sé un bagaglio di ricordi, di emozioni e di immagini che restano nella mente e nel cuore. Ma per noi appassionati c'è un modo speciale di viaggiare, che trasforma una semplice vacanza in un'esperienza profonda, autentica, quasi intima: farlo a bordo di un veicolo storico. Chi sceglie di affrontare un viaggio con un'auto o una moto storica non lo fa per comodità o per efficienza. Lo fa per passione, per amore delle proprie radici, per il gusto di prendersi il tempo di osservare e ascoltare ciò che lo circonda. È una scelta di sensibilità, che racconta molto della persona che la compie. Un viaggio così non è mai soltanto un trasferimento da un punto all'altro: diventa un modo di essere, di vivere, di sentire.

La vacanza inizia già nella preparazione, nell'organizzazione. Si programma il percorso non solo in funzione della meta, ma anche delle caratteristiche - e talvolta dei limiti - del mezzo. E proprio lì sta la bellezza: nell'accettare quella sfida con il sorriso, sapendo che ogni chilometro sarà un'avventura da gustare, non da "macinare". Il turismo lento permette di scoprire luoghi che altrimenti ci sfuggirebbero, di cogliere dettagli, di lasciarsi sorprendere da una curva inaspettata, da un borgo che sembra fermo nel tempo, da un paesaggio che cambia colore con la luce del giorno.

E poi ci sono gli sguardi di chi incrociamo: curiosi, ammirati, spesso pieni di nostalgia. Il veicolo storico diventa un ponte tra passato e presente, tra noi e gli altri. E con chi viaggia insieme a noi si crea un legame speciale: si condividono emozioni, si superano piccoli imprevisti, si ride, si riflette, si ricorda. Tornare da un viaggio così significa sentirsi più ricchi dentro. Più consapevoli. Più pronti ad affrontare ciò che ci attende. Perché quello che un veicolo storico ti insegna è che il viaggio non è solo esterno, ma anche interiore. Ti invita a rallentare, a respirare, a metterti in ascolto. Di te stesso, dei luoghi, delle storie. E certamente si, anche del tuo veicolo, del rumore inconfondibile del suo motore, della risposta dello sterzo, di quel piccolo difetto che ti fa sorridere con tenerezza.

Un viaggio così assomiglia alla vita: non sempre lineare, non sempre facile, ma capace di sorprenderti se sai cogliere la magia che si può nascondere in un semplice sorriso o in uno dei tanti paesaggi che attraverserai se non ti limiterai a guardare, ma ti sforzerai di vedere davvero ciò che hai di fronte. È un viaggio che vale la pena condividere con chi ha la tua stessa sensibilità, che sia un familiare, un partner od un amico fa poca differenza, dev'essere qualcuno che riesce a vivere con te quelle stesse emozioni. Ora, al rientro, i nostri mezzi storici ci aspettano per i tanti appuntamenti che ci accompagneranno nei prossimi mesi. Ma nella mente rimane quel viaggio, e la promessa silenziosa di organizzarne presto un altro. Perché quando si viaggia così, ogni meta è solo un pretesto lontano dall'affollamento delle mete di un overtourism che resta uno dei nodi da affrontare con visione strategica in un'estate rovente e non solo per le temperature ma per le polemiche di operatori turistici e sindaci di città al collasso.

Presidente ASI - Automotoclub Storico Italiano

Alberto Scuro



XLIX VECCHIO PIEMONTE

II° CONCORSO DI ELEGANZA

“VILLA SASSI”

10-11-12 ottobre 2025



70 anni
Lancia Aurelia B24

15 AUTO ANTE 1918

15 AUTO ANTE 1940

20 AUTO ANTE 1980



Per info: Segreteria del Club +39 011 538990, Massimo Lazzaro 335 5950820,
Stefano Pracca 333 7910091 Indirizzo mail: segreteria@vcct.it Web: VCCT.IT

Con il patrocinio di:



unoenergy





L'ADDIO A ERCOLE SPADA

la forma funzionale dei suoi capolavori



Ercole Spada al lavoro sull'Alfa Romeo Giulia TZ2. A sinistra, la Lancia Flavia Sport Zagato del 1962.

Il designer torinese è deceduto il 3 agosto all'età di 88 anni. Famoso per l'Aston Martin DB4 e la Giulietta coda tronca di Zagato

di Roberto Valentini

Ercole Spada incarnava in modo signorile lo stile dell'automobile abbinato alla sua funzionalità. Proprio questa sua capacità gli ha permesso di creare vere e proprie opere d'arte, che abbinavano uno stile elegante a prestazioni entusiasmanti. Il suo concetto basilare era *"La forma deve sempre avere una funzione"*.

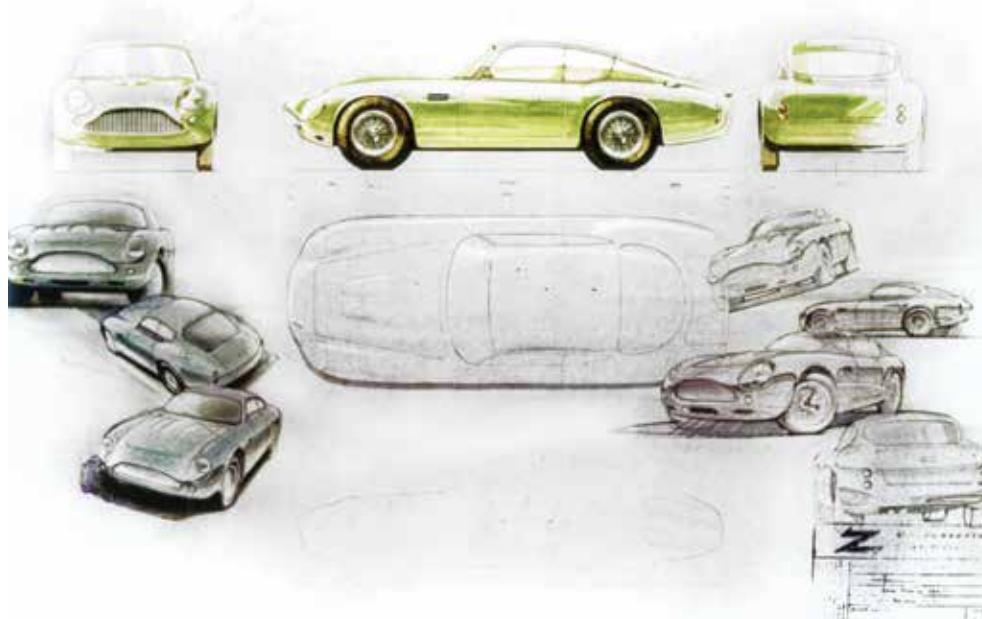
Questa semplice filosofia veniva da lui applicata con grandi risultati, sin dall'inizio della sua carriera di designer. L'incontro con Elio Zagato, che lo assume nel 1960, è l'inizio della possibilità di esprimere un disegno innovativo, contrassegnato sempre da una certa eleganza, anche nel caso di vetture da competizione.

Nella sua carriera il suo è stato un "esordio con il botto", con la Aston Martin DB4 che re-

alizzò "con l'incoscienza del neoassunto e tanta calma buttai giù i figurini di quella che doveva trasformarsi in una grande sportiva inglese", come ci aveva detto nel corso di una sua intervista fatta da Piero Bianco per La Manovella nel 2018, quando gli venne assegnata la "matita d'oro" dal Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Continuando il suo racconto sul progetto Aston Martin, ci aveva precisato il succo della sua filosofia: *"La prima che feci io per l'Aston Martin pesava ancora tanto, ma grazie agli studi sull'aerodinamica, confezionai una forma il più possibile aderente alla meccanica. E quei muscoli che si notavano servivano per scivolare meglio nell'aria"*.

Un'esperienza, quella con Zagato, che gli permetterà di esprimersi con grande

personalità, firmando modelli - e con essi concetti come la "coda tronca" - diventati oggetti di culto, progettati tra il 1960 e il 1969: alla Aston Martin DB4 GTZ (1961) seguirono l'Alfa Romeo 2600 SZ (1962) e soprattutto l'Alfa Romeo Giulia TZ (Tubolare Zagato), coupé realizzato nel 1963 che portò al debutto l'innovazione d'avanguardia della "coda tronca", studiata per migliorare l'aerodinamica ottimizzando i flussi d'aria. La "coda tronca", come aveva suggerito il fisico tedesco Wunibald Kamm, riduceva i vortici. La novità consentì alla Giulia TZ di raccogliere numerosi primati di velocità. Tra le sue realizzazioni la Lancia Flaminia Super Sport (1964), la Flavia Super Sport e la Fulvia Sport (entrambe del 1965), la compatta Alfa Romeo Junior Zagato (1969).



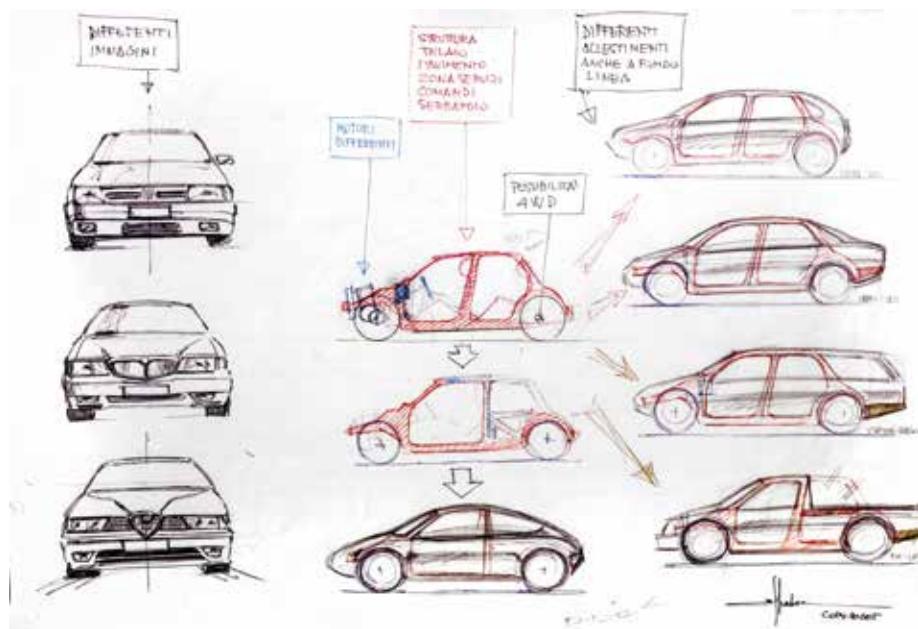
Fra le automobili più belle disegnate da Spada per Zagato (sopra), sicuramente merita un posto d'onore l'Aston Martin DB4 GTZ del 1960.

Ercole Spada ha vissuto periodo di grande cambiamento del mestiere del designer. Nel 1970 lascia Zagato per diventare responsabile dello stile Ford, dove riesce comunque a progettare prototipi di studio molto avanzati come la Ford GT 70 (1971), la concept-car Iso Varedo (1972) e la Ford Mustang, terza generazione, E nel 1973, quando nel '73 la Casa americana acquisisce il marchio Ghia, Spada cura lo studio della muscle-car a stelle e strisce concepita a Torino e non negli States.

Dopo sei anni alla Ford Spada accetta la proposta di Ferdinand Piëch, che vuole un designer italiano nel suo team per dare forma alle nuove Audi. Spada trasferisce la famiglia, composta dalla moglie Antonietta e i due figli, Andrea e Paolo. Il feeling con il management Audi non si crea, ma per lui nasce una nuova opportunità in seno alla BMW, dove gli viene chiesto di disegnare lussuose berline, a cominciare dalla Serie 3 (sigla interna E30) che sarà lanciata nel 1983. Il capolavoro è l'ammiraglia Serie 7 (E32), il cui studio inizia nel 1979 e che arriverà sul mercato nell'86. *"La sfida più grande è stata affrontare la Serie 7 - raccontava nella nostra intervista del 2018 - ne ho subito fatto un modello in scala molto aerodinamico, doveva essere una vettura elegante per i giovani manager sportivi, lavorai sulle dimensioni, la coda alta era insolita all'epoca, ma dava imponezza. I fanali posteriori furono la cosa più difficile, con il taglio del baule che scendeva. Ma proprio grazie a quella macchina per la prima volta Bmw superò le vendite della Mercedes."*



Sopra, Ercole Spada nello stand ASI durante la cerimonia di consegna del FIVA Hall of Fame nel 2023. Sul finire degli anni '80, Spada viene incaricato da Fiat di lavorare sui diversi modelli che sarebbero nati sul pianale della Tipo: Lancia Dedra, Tempra e Alfa Romeo 155.



Alla fine del 1983 Spada il rientro in Italia all'I.De.A Institute, fondata cinque anni prima da Franco Mantegazza e si avvaleva della collaborazione di grandi progettisti come Renzo Piano, Rudolf Hruska, Ettore Cordiano. L'azienda curava lo stile anche dei modelli del Gruppo Fiat. "Ghidella aveva chiesto di realizzare una struttura universale che potesse essere utilizzata per diverse vetture - raccontava Spada - Lancia, Fiat e poi Alfa Romeo. Ho fatto i primi figurini in scala 1:1 e a fine anno è stato approvato il modello della nuova Dedra. Ero riuscito a dare un'impronta diversa per ciascun marchio, per la Tipo del 1988, per la Dedra e la Tempra del '90". Hanno la firma di Spada anche l'Alfa Romeo 155 (1992) e la Delta (1993), oltre a tanti altri modelli (tra cui Nissan Terrano e Daihatsu Move).

Nel 1993 Spada sceglie di continuare a realizzare i suoi sogni di vetture uniche e torna a collaborare con il Centro Stile Zagato. E può permettersi di sognare con la eccitante concept-car Ferrari FZ93 su meccanica della Testarossa, con la GT a telaio turbolare Osca Dromos per Touring Superleggera (1998), soprattutto con un modello che riassume tutte le sfide vinte ed è un vero omaggio alla carriera: la Spada Codatronca del 2008. Spada faceva parte di quel nutrito gruppo di designer torinesi che hanno contribuito e contribuiscono tuttora a dettare lo stile delle automobili nel mondo. Con l'ASI aveva collaborato facendo il giudice in alcuni concorsi ed era stato premiato nella Hall of Fame della FIVA nel 2023.



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.





MANIFESTAZIONI

sempre più sostenibili



200 Stelvio è stata la prima manifestazione con bilancio di emissioni di CO₂ pari a zero grazie a due azioni combinate: l'uso di bio-benzina e l'adesione ad operazioni certificate di riforestazione

L'attenzione nei confronti della sostenibilità interessa un numero sempre maggiore di settori e, soprattutto in Europa, cresce non solo per imposizioni politiche, ma anche per una maggiore consapevolezza dei pericoli che le alterazioni climatiche provocano.

Sostenibilità vuol dire consapevolezza che esista un domani e, da alcuni anni, le aziende che lavorano non solo nell'ambito della mobilità prestano attenzione agli sprechi e a tutto ciò che può provocare danni all'ambiente. Dopo decenni nei quali si sono consumati risorse e territorio, oggi c'è consapevolezza che, al di là delle imposizioni, si può fare molto per migliorare l'ambiente semplicemente con tante attenzioni anche nelle piccole cose.

Finora il settore dei trasporti ha attratto su di sé sia la responsabilità dell'inquinamento che quella dell'alterazione del clima, anche se, dati alla mano, il trasporto passeggeri non rappresenta la fonte più importante. Però fino a questo momento, è quello che ha speso di più in termini di ricerca, ma non solo. Al di là delle considerazioni che si possono fare riguardo alle scelte politiche dell'Europa ed alle altre osservazioni su quanto siano infinitesime a livello globale le emissioni dovute ai veicoli storici, è comunque necessario riflettere su come si può agire per evitare l'accumulo di ulteriore CO₂ in atmosfera, con conseguenti disastri ambientali dovuti al cambiamento climatico che ne deriva. Ed è su questo che si concentra anche l'attività di ASI Green, con un approccio pragmatico che ha portato a identificare e testare una biobenzina che grazie al procedimento usato nella produzione riduce di fatto il bilancio tra CO₂ assorbita e CO₂ prodotta fino a portarlo considerevolmente più vicino allo zero. Un passo si spera decisivo

per la sopravvivenza dei veicoli storici nel futuro.

Come è stato confermato dagli studi riportati sulla nostra rivista a più riprese, oggi l'uso della bio-benzina Sustain della Coryton non presenta problemi tecnici e viene utilizzata sempre più sovente nelle manifestazioni, come nel caso di 200 Stelvio.

In questo caso, però, ASI ha voluto fare di più, portando a zero il bilancio delle emissioni di CO₂ in un'occasione così significativa. Come è stato possibile?

Attraverso le compensazioni volontarie certificate - ha detto Francesco Di Lauro, presidente di ASI Green - Esistono al mondo molti progetti seri di grandi dimensioni, sorvegliati da appositi organi di controllo internazionali, volti a ridurre in ambito planetario l'emissione di CO₂, ai quali si può aderire in quota parte acquistando secondo bisogno un certo numero di share, ognuna delle quali corrisponde ad una tonnellata di carbonio assorbito. Un sistema che viene utilizzato a livello globale, che prevede il finanziamento di una serie di progetti di riforestazione o di salvaguardia della biodiversità e del consumo energetico. Ricordiamo che sono soprattutto gli alberi a "mangiare" la CO₂ restituendo l'ossigeno. Inoltre contribuiscono in modo sostanziale alla riduzione della temperatura. E, per comprenderlo, basta notare la differenza sostando al centro di un piazzale o sotto un albero.

Perché si raggiunga la parità di bilancio - prosegue Di Lauro - occorre innanzitutto pensare con precisione le nostre emissioni. ASI utilizza un calcolatore apposito, che tiene conto anche del tipo di carburante che viene utilizzato, oltre che la tipologia del veicolo, la

sua percorrenza chilometrica. È importante in questa fase per poter compensare un'intera manifestazione".

A questo punto si sceglie il progetto cui si vuole aderire?

Va fatto notare che non è buona pratica accettata fare l'off-set delle emissioni semplicemente aprendo il portafoglio e comperando titoli: per non essere accusati di greenwashing, è necessaria una fase attiva, dove si partecipa in prima persona con azioni dirette: ecco quindi che i 'crediti di carbonio' sono per noi l'ideale quando si abbinano all'utilizzo dei bio-carburanti. Noi non solo li utilizziamo, ma stiamo anche partecipando come partner alla messa a punto e alla diffusione; quindi, aggiungiamo ulteriore valore di tipo diretto alla nostra iniziativa, che viene poi completa da l'accesso ai crediti di carbonio".

Le possibilità di acquisto di crediti sono numerose. Su quali ci si orienterà?

Stiamo individuando quelle che hanno anche un ritorno etico ed economico sui territori interessati. Si va dall'iniziativa di riforestazione ENVIRA Amazzonia in Brasile, a quella per la biodiversità ed il carbonio blu Simba Raya nel Borneo (Indonesia), all'iniziativa MEC, che gestisce programmi di carbonio in India e si concentra principalmente su progetti di energia pulita a beneficio delle famiglie a basso reddito. ASI potrà così in qualche misura essere socio di queste iniziative, ricavandone come dividendi l'alleggerimento del suo bilancio di carbonio fino al fatidico zero e oltre".

Quali sono gli eventi coinvolti in questa iniziativa?

Per il momento 200 Stelvio e la Stella Alpina, ma si sta valutando di estendere il programma ad altre manifestazioni".

Jaguar

XK 120
XK 120 Alloy
XK 120 LT Lightweight
XK 120 Race FIA cars
C - Type
SS Pre War

E - Type 3.8
Flat Floor
Outside Bonnet Lock
Low Drag

WORKSHOP
JAGUAR & ASTON
Jaguar-aston.com



Aston Martin

DB 2 - 2/4
DB 4 - DB 4 GT ZAGATO
DBR 1 with original engine
AM Pre War

FOLLOW ME ON INSTAGRAM
[_ferrucciocamerlengo_](https://www.instagram.com/ferrucciocamerlengo/)



www.jaguar-aston.com

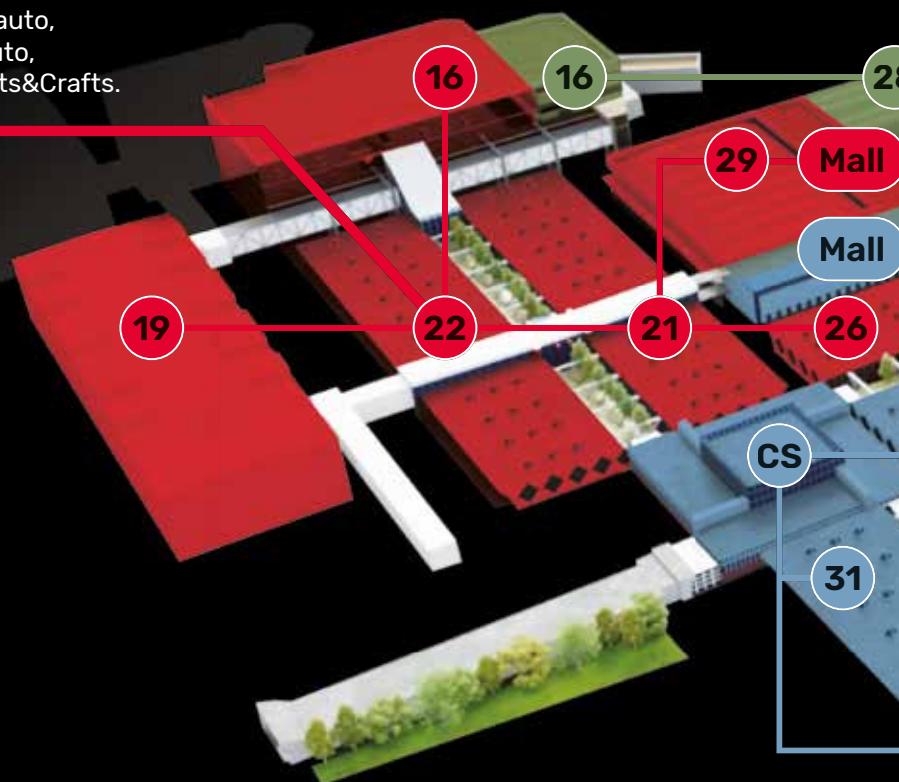
info@jaguar-aston.com - Verona - Italia - cell. 348 3527978

IL PIÙ GRANDE SALONE EUROPEO PER APPASSIONATI E COLLEZIONISTI



PERCORSO COMMERCIAINTI E RESTAURATORI

Commercianti auto,
Restauratori auto,
Automotive, Arts&Crafts.



PERCORSO TRA CULTURA E PASSIONE

Enti, Istituzioni, Eventi, Asta,
Club, Scuderie e Registri, Musei.

Come arrivare? In **aereo** con l'**aeropporto internazionale Guglielmo Marconi**, in **auto** con un **casello di uscita dedicato** e l'accesso diretto ai parcheggi con **14.500 posti auto coperti** oppure in **treno** con collegamenti continui verso BolognaFiere e la speciale offerta Trenitalia con **sconti fino all'80%**.



Acquista on-line il biglietto d'ingresso



Organizzato da

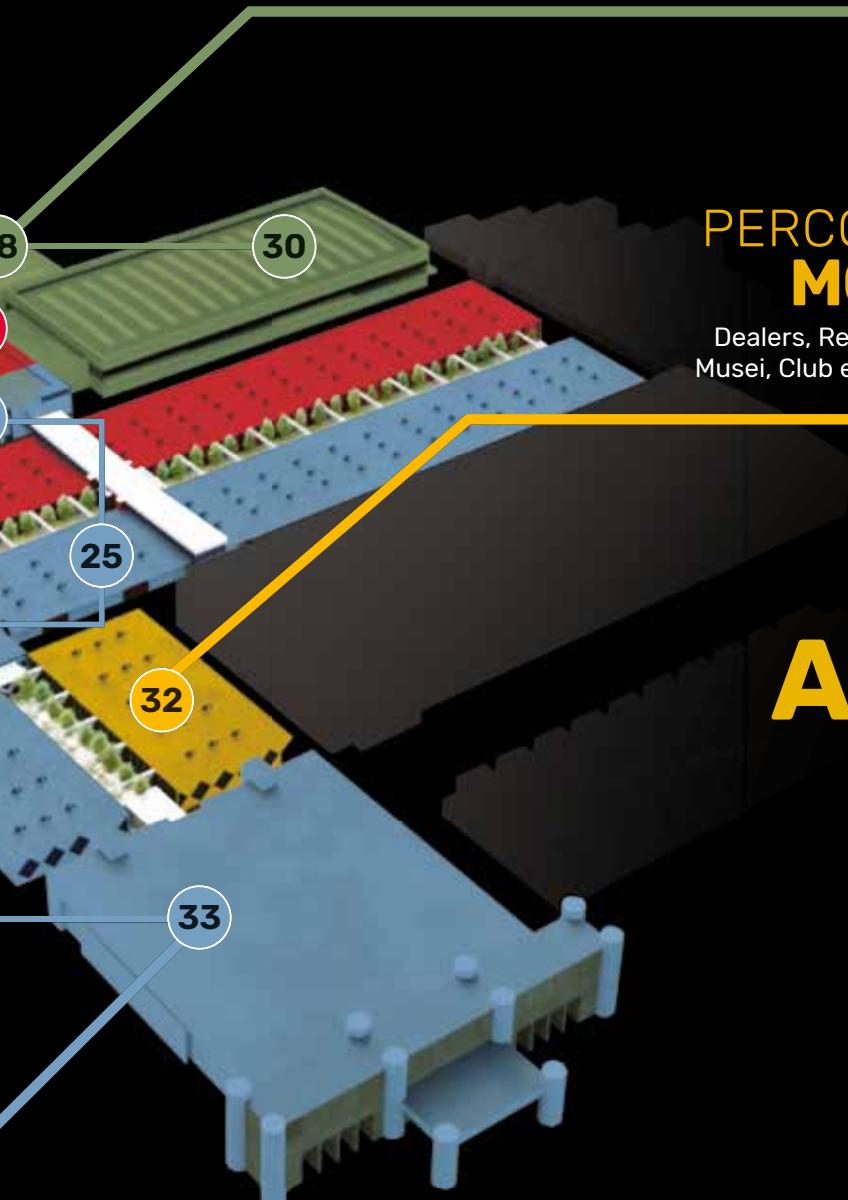
INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Bologna
Fiere

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

PERCORSO
**RICAMBI,
AUTOMOBILIA E
MODELLISMO**

Ricambi auto e moto,
Modellismo e Automobilia.



PERCORSO
MOTO

Dealers, Restauratori,
Musei, Club e Scuderie.



**AUTO E MOTO
D'EPOCA:
LA PASSIONE
SI ACCENDE!**

**BOLOGNAFIERE - ITALY
23-24-25-26
OTTOBRE 2025**

**AUTO
MOTO
d'EPOCA
BOLOGNAFIERE**

INCONTRI REGIONALI con le Commissioni Tecniche

Sono iniziate nel mese di luglio le riunioni organizzate dalle commissioni Tecnica Nazionale Auto e Tecnica Nazionale Moto dal titolo *“Percorso nazionale formativo per Referenti Tecnici di club ASI e Presidenti dei Club in merito ai Regolamenti di Rilascio del CI e del CRS”*. È un percorso voluto e creato per chiarire eventuali dubbi nell'interpretazione delle norme legislative che regolano l'emissione dei documenti, creando un confronto, in diretta, su problematiche o esigenze del territorio e per supportare il fondamentale ruolo svolto, sul campo, dai Referenti Tecnici di Club. Si discute anche di come acquisire lo status di veicolo di interesse storico e collezionistico, con tutte le tutele che ne derivano, mirate a preservare tale patrimonio culturale e della gestione delle sessioni di verifica, dalla loro pianificazione fino alla loro conclusione. Gli incontri sono aperti a tutti e di seguito riportiamo il calendario.

RIUNIONI REGIONALI CON CLUB	CLUB ORGANIZZATORE	REGIONE	CITTÀ
SETTEMBRE			
12-set	LEGENDARY CLASSIC CAR BRACCIANO	LAZIO	ROMA
26-set	ASTE E BALIANDIERI AUTOMOTOCCLUB CITTÀ DI BITONTO	PUGLIA	BARI
OTTOBRE			
03-ott	PIEMONTE CLUB VETERAN CAR	PIEMONTE	TORINO
11-ott	CLUB SALENTO AUTOSTORICHE	CAMPANIA	SALERNO
17-ott	CLUB MOTORI D'EPoca AGIRA	SICILIA	AGIRA (EN)
25-ott	CIRCOLO AUTOMOTOCCLUB D'EPoca MARCHIGIANO L. SCARFIOTTI	MARCHE	MACERATA
NOVEMBRE			
07-nov	HISTORIC CLUB SCHIO	VENETO	ALTAVILLA VICENTINA (VI)
21-nov	AUTOMOTOSTORICHE ALTOTREVENE	UMBRIA	CITTÀ DI CASTELLO (PG)

DOMENICA 28 SETTEMBRE

Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca

È fissata per domenica 28 settembre la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca 2025, con i Club impegnati nell'organizzazione di eventi sul loro territorio per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il messaggio culturale del motorismo storico. Come in passato, nel corso della giornata verrà organizzata una diretta streaming con collegamenti con i Club dalle varie piazze d'Italia. Ogni sodalizio è libero di trovare spunti e argomenti per rendere efficace il messaggio e dare la giusta visibilità ai veicoli storici.



MINIGUIDE per conoscere e restaurare



Nasce finalmente, a grandissima richiesta, una nuova collana che raccoglie l'eredità 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 consentono di rivivere la storia di modelli che hanno segnato l'evoluzione della tecnica, del design e della cultura dell'automobile. Una risorsa preziosa per chiunque desideri avvicinarsi al mondo del collezionismo e del restauro: sia che si tratti di un appassionato che sogna di riportare in vita una vettura storica, sia che si tratti di un collezionista esperto, queste guide rapide ed essenziali offrono gli strumenti per comprendere a fondo le peculiarità e le specificità che fanno di ogni modello un oggetto di culto grazie a una veloce analisi del modello ed a consigli pratici per una buona manutenzione. I primi quattro volumi già disponibili sono dedicati a Lancia Fulvia Coupé, Porsche 924 e 944, Audi TT e Fiat Barchetta. Sono previste ulteriori uscite periodiche per una collana che sarà sempre più ricca e completa.

Un nuovo numero de **LA RIVISTA DEI MUSEI**

Ecco il nuovo numero della Rivista dei Musei, il periodico curato dalla Collezione ASI Musei che in ogni fascicolo illustra alcune tra le più interessanti e curiose collezioni censite in Italia. In tutto sono oltre 300 e si possono scoprire online sul sito www.asimusei.it: ognuna ha la propria scheda dedicata con descrizione, foto e informazioni utili per le visite.

Nella Rivista di luglio si viaggia da Pesaro, presso la sede dell'Autoclub Storico Dorino Serafini, a Rassina, in provincia di Arezzo, con il Museo Fantini; poi nel cuore di Roma, tra i Fori Imperiali e il Colosseo dov'è stata dedicato uno spazio a Vespa e Lambretta nella sede di "Bici & Baci"; quindi in Calabria, a Camigliatello Silano (CS), con la Fondazione Kawasaki KVMX Museum e le moto verdi del Sol Levante.



FONDAZIONE MARAZZATO CELEBRA I MEZZI MILITARI CON CAMPO BASE III

Con la terza edizione di "Campo Base Stroppiana" torna l'evento dedicato a storia e tecnica dei mezzi sviluppati dall'industria bellica. Appuntamento per il 20 e 21 settembre a Stroppiana, nella sede della Fondazione Marazzato, con divertimento e molte sorprese.

La seconda data sul calendario della Fondazione Marazzato per i Porte Aperte 2025 è quella del 20-21 settembre e coincide con un evento ormai diventato appuntamento fisso per i frequentatori del complesso di Stroppiana, dove è custodita la Collezione di mezzi pesanti della famiglia Marazzato.

"Campo Base Stroppiana" è la manifestazione che fa riscoprire la storia della grande scuola tecnologica rappresentata dai mezzi militari e di soccorso, del loro contributo al progresso dei trasporti e del loro impiego in tempo di pace, con una due giorni ricca di cultura e divertimento secondo la formula collaudata dei "Porte Aperte" della Fondazione Marazzato.

Dalle 10:00 alle 18:00 di entrambe le giornate sarà possibile visitare liberamente il complesso, la mostra tematica allestita nello showroom principale (dalle moto ai motocarri ai fuoristrada, camion e blindati) e la Collezione Marazzato, ma anche assistere ai convegni e partecipare alle esibizioni nelle aree esterne, dove si muoveranno veri mezzi militari e gruppi di rievocazione storica che ricreeranno accampamenti e installazioni. Non mancheranno le ormai consuete occasioni di intrattenimento per grandi e piccini, la gita in carovana del sabato, le aree ristoro con prodotti tipici, più altre novità e sorprese che saranno presto svelate sui canali social e sul sito www.fondazionemarazzato.com.

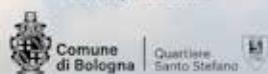
📍 S.P. 31, KM 11 Stroppiana (VC) | [In](https://www.facebook.com/fondazionemarazzato) [I](https://www.instagram.com/fondazionemarazzato/) [F](https://www.youtube.com/fondazionemarazzato) @fondazionemarazzato | 10:00 - 18:00



Vincitore
Manovella d'Oro dell'ASI
per i migliori eventi del 2024



con il patrocinio



6° Edizione
18-19 OTTOBRE 2025

sulla strada delle ville, dimore, tenute in provincia di Bologna

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

Sarà un evento indimenticabile, venite a scoprirlo con noi.

*Esposa
Garisenda*

MA CHE
COPPA
ABBIANO
NO!!!

*Coppa
Garisenda*

TURISTICA CON PROVE
A STRUMENTAZIONE LIBERA

Bologna
Auto Storiche
info: 328.7517112
www.bolognaautostoriche.it



IMOLA, appuntamento fisso

Torna a settembre l'imperdibile Mostra Scambio di Imola, tra gli eventi più attesi dagli appassionati di auto e moto d'epoca. Dal 13 al 15 settembre 2025, l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari si trasformerà in un grande mercato all'aperto, dove migliaia di espositori e visitatori si incontrano per scoprire ricambi introvabili, veicoli storici, memorabilia e tanto altro. Un'occasione unica per collezionisti, restauratori e curiosi di ogni età. Oltre alla compravendita, la manifestazione offre esposizioni tematiche, raduni e momenti di incontro per condividere la passione per i motori del passato. Un vero e proprio tuffo nella storia della mobilità.



ALL'EICMA per celebrare le due ruote



L'Esposizione Internazionale delle due ruote, torna a Milano Rho Fiera dal 4 al 9 novembre con un'edizione ricca di anteprime, innovazione e passione. I principali marchi del settore moto e bici presenteranno i nuovi modelli per il 2026, con particolare attenzione alla mobilità elettrica, ai sistemi di guida assistita e al design sostenibile, ma anche tanta storia. Tra le novità attese, spiccano le nuove supersportive di Ducati e Yamaha, le naked futuristiche di Kawasaki e le soluzioni smart per la mobilità urbana. Oltre all'area espositiva, EICMA offrirà spettacoli live, test ride, incontri con piloti e influencer del mondo moto. Confermata anche l'area EICMA Effect, con esperienze immersive e contenuti multimediali per vivere le due ruote in modo coinvolgente. Un evento che celebra innovazione, performance e cultura motociclistica a 360 gradi.

A Bologna torna AUTO E MOTO D'EPOCA



Appuntamento da non perdere per gli amanti dei motori storici: dal 23 al 26 ottobre 2025 torna a BolognaFiere la grande Fiera di Auto e Moto d'Epoca. Un evento che unisce esposizione, mercato e cultura, con centinaia di veicoli d'epoca perfettamente restaurati, pezzi rari, ricambi originali e accessori vintage. Tra le novità di quest'anno spiccano le aree tematiche dedicate ai 70 anni dell'Alfa Romeo Giulietta e ai 60 anni della Ford Mustang, con modelli iconici in mostra. Per la prima volta, l'Heritage HUB - il progetto museale di Stellantis - espone una selezione di modelli. Un viaggio tra alcuni dei 300 esemplari storici di Fiat, Lancia, Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi e Jeep. Non mancheranno i raduni, gli incontri con esperti del settore, le aste di auto da collezione e i talk con restauratori, piloti e storici dell'automobilismo. Una fiera che celebra il fascino intramontabile delle quattro ruote, tra passione, storia e design. Bologna si conferma capitale italiana dell'auto d'epoca.

A MILANO AUTOCLASSICA, si va in scena a novembre

Dal 21 al 23 novembre 2025, Milano ospita l'attesa Fiera di auto d'epoca, appuntamento imperdibile per collezionisti, appassionati e curiosi del motorismo storico. Nei padiglioni di Fiera Milano, centinaia di vetture d'epoca, youngtimer e modelli da sogno saranno esposti in un contesto che unisce passione, eleganza e cultura. Tra le novità di quest'edizione: un'area speciale dedicata alle auto italiane degli anni '70, workshop sul restauro e l'arte del detailing, e una mostra tematica sulle coupé europee. Non mancheranno aste, raduni, incontri con designer, piloti e restauratori, oltre a un ampio spazio dedicato a editoria, modellismo e ricambi. Una manifestazione che celebra la bellezza del passato su quattro ruote, con uno sguardo sempre attento al valore storico e culturale del patrimonio automobilistico.



46^{ème} salon international
époquauto
autos & motos anciennes

7|8|9
NOV.
2025



FRANCIA
LYON - EUREXPO

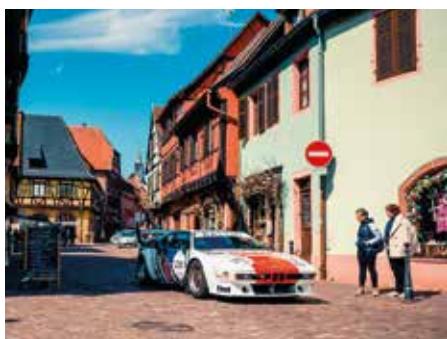


epoquauto.com



PETER AUTO annuncia le date del tour auto 2026

Il Tour Auto 2026 si terrà dal 3 al 9 maggio, con partenza simbolica dal Grand Palais di Parigi. La gara si svolgerà dal 5 al 9 maggio, con il tradizionale brunch e premiazioni il 10 maggio. Aperto alle auto che hanno partecipato tra il 1951 e il 1973, con alcune eccezioni fino al 1984, l'evento promette un'edizione memorabile. Il Tour Auto fu una manifestazione di regolarità che univa velocità e navigazione, attraversando le strade francesi e mettendo alla prova le capacità di guida e la resistenza delle auto. Oggi è organizzato da Peter Auto, leader nell'organizzazione di eventi auto fondata e gestita da Patrick Peter che, insieme a Barth e Ratel fu anche l'ideatore del celebre campionato BPR.



ALL'HERITAGE HUB STELLANTIS una mostra celebra Dante Giacosa

In occasione del 120° anniversario della nascita di Dante Giacosa, l'Heritage Hub di Stellantis presenta una mostra celebrativa che ripercorre le sue innovazioni. Tra le vetture esposte, la leggendaria Fiat 500 "Topolino", la 600 Multipla e la rivoluzionaria Fiat 128. L'esposizione, che sarà visitabile fino a fine settembre, rende omaggio al genio del progettista, la cui visione e ingegno hanno segnato la motorizzazione di massa in Italia e non solo.



IL MUSEO NICOLIS

fra le 100 collezioni più importanti al mondo, Silvia Nicolis figura femminile di spicco secondo The Key



Il Museo Nicolis di Villafranca di Verona entra ancora una volta tra le cento collezioni di auto storiche più importanti al mondo, mentre Silvia Nicolis riconferma il suo prestigio nell'autorevole pubblicazione The Key 2025 edita da TCCT - The Classic Car Trust, eletta personaggio femminile di spicco tra i top collector mondiali. Così il Museo Nicolis celebra il suo 25° anniversario, punto di riferimento globale nel motorismo storico.

Debutta in Italia la RENAULT 5 TURBO 3E



La Renault 5 Turbo 3E è una moderna reinterpretazione della leggendaria R5 Turbo. Full-Electric con 555 CV, accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 3,5 secondi e una ricarica ultra-rapida, offre prestazioni mozzafiato. La sua architettura compatta, design audace e motori nelle ruote rappresentano il futuro delle supercar elettriche. Disponibile in 1.980 esemplari numerati, il debutto ufficiale del modello segna l'inizio di una nuova era automobilistica per il marchio della Losanga. Che abbina tradizione, storia a un futuro florido.

CAVALLINO

ha celebrato il 50° anniversario della Ferrari 308 GTB al Royal Automobile Club di Londra



Cavallino, una delle riviste più prestigiose e influenti a livello mondiale nel mondo delle auto Ferrari e degli appassionati del Cavallino Rampante, ha celebrato il 50° anniversario della 308 GTB il 17 luglio scorso con un evento esclusivo al Royal Automobile Club di Londra, in collaborazione con Goodwood Festival of Speed. I partecipanti hanno avuto l'opportunità di percorrere il circuito di Goodwood e ammirare le vetture in esposizione a Pall Mall. La serata ha incluso interventi di esperti e testimonianze di figure storiche legate al modello. C'era anche Tonino Tognana, vincitore con la 308 del Campionato Italiano Rally '82.

RADUNO INTERNAZIONALE LAWIL

un tuffo nella storia delle microcar a Varzi

Il 12 e 13 luglio Varzi (PV) ha ospitato il raduno internazionale Lawil, celebrando il leggendario marchio di microcar fondato dal Sen. Carlo Lavezzari (presente la famiglia). L'evento, giunto alla quinta edizione, ha radunato appassionati da tutta Europa a bordo delle originalissime vetturette, fra le quali ben 3 "Ferrarine". Tra sfilate e visite agli stabilimenti storici, il raduno è stato dedicato a Leonardo Boveri, co-fondatore del Registro. Un tributo anche alle microcar Varzina, del 1971, veri pezzi da collezione. Fra i fautori dell'evento anche il car-influencer William Jonathan, vicepresidente del Registro Lawil.



AUTOMOTORETRO

COLLEZIONISMO DI AUTO E MOTO D'EPOCA, AUTOMOBILIA, RICAMBI, ACCESSORI & MODELLISMO

Fiere di Parma
7–8 Marzo 2026
6 Marzo Riservato Operatori

THE MOTORVALLEY EXCELLENCE SHOW



Creatività di
Agenzia YES!

amr@fiereparma.it
automotoretro.it 

Organizzato da



Con il patrocinio di



MOTOR
VALLEY

LANCIA YPSILON

reinterpretazione di un classico



L'eleganza di Villa Rey
e quella della nuova Lancia Ypsilon.

Per stare al passo con i tempi
la nuova Lancia diventa più
grande e sicura con molti
contenuti che provengono dal
passato del marchio

Nel pieno spirito degli anni Ottanta la pubblicità dell'Autobianchi Y10 recitava "piace alla gente che piace". Incarna lo spirito del marchio rendendo chic un'utilitaria adatta alla città che si rivolgeva a un pubblico elitario, prevalentemente femminile. Come in passato anche la Bianchina e la A112 volevano essere più eleganti, pur mantenendo una loro sobrietà. Una volta diventata Lancia, la Ypsilon ha perso il 10 e si è incarnata più volte con carrozzerie diverse, fino all'anno scorso, con oltre 3 milioni di unità prodotte.

Il nuovo modello è stato presentato in versione esclusivamente elettrica nel luglio del 2024 ma, a partire dalla primavera di quest'anno, la gamma della Nuova Ypsilon si è arricchita con la Nuova Ypsilon Ibrida,



che dichiara una potenza combinata di 110 cavalli, anticipando la normativa Euro 7 del 2027. Ed è questa la motorizzazione della nostra prova, nel corso della quale abbiamo rilevato la grande efficacia del cambio

automatico a doppia frizione che si abbina perfettamente con l'inserimento della parte elettrica del mild-hybrid. Un'altra dote è la tenuta di strada, con un comportamento neutro della vettura anche in condizioni di

fondo stradale non perfetto. Il recupero di energia si avverte soprattutto in modalità "eco" e permette di ridurre il consumo di benzina.

Molti i dettagli che fanno la differenza, con molti ricordi di un passato glorioso, simbolo di innovazione ed eleganza. Molto riuscito il posteriore, con il vistoso (ma armonioso) alettone che, abbinato ai fari tondi, ricorda i modelli più estremi da rally, come la Lancia Stratos e la Rally (037). All'interno la sensazione di essere su una Lancia è data dall'atmosfera ovattata e dall'eleganza dei tessuti dei sedili. La modernità si avverte con la possibilità di gestire le funzioni del cruscotto, scegliendo quali parametri tenere in considerazione. Molto esplicativo il pannello che indica l'uso dei motori (termico ed elettrico) e la ricarica della batteria in marcia.

Con la nuova Ypsilon la Lancia ha iniziato un nuovo corso, con l'intento di portare nuovamente in auge i valori del marchio in fatto di eleganza e sportività, con le più recenti novità delle versioni HF (solo elettrica con una potenza di 280 CV) e HF-Line, oltre al ritorno ai rally con la HF

Rally4. Quest'ultima dà vita al campionato monomarca che si prefigge di riportare ai vertici della specialità un pilota italiano. E, per completare il quadro agonistico, recentemente è stata presentata anche la versione semplificata della Ypsilon da ral-

ly: la Ypsilon HF Racing, che rappresenta il livello d'ingresso nella piramide del rally, pensato per i giovani piloti e caratterizzato da costi contenuti, regolamento semplificato e vetture derivate dalla produzione di serie.

Le versioni sportive di Lancia Ypsilon.



Evento per auto e moto costruite entro l'anno 1945 e Sport 1950
Organizzato dal Circolo
Pontino della Manovella di Latina
Manifestazione a Calendario ASI
Rally delle veterane



con il patrocinio di



LATINA

**SABATO 11 OTTOBRE 2025
DALLE ORE 14,00**

Accoglienza dei partecipanti,
punzonatura e consegna gadget.
Parcheggio auto presso il Giardino
Comunale; check in presso l'Hotel
Europa; a seguire cena di gala

DOMENICA 12 OTTOBRE 2025 - ORE 9,00
Esposizione delle auto presso
Piazza del Popolo e visita al Museo
Muge sfilata per le vie della città
di Latina e dintorni

info: 392.7959694 - 329.8084249

Programma definitivo e dettagliato su:
www.cpdm.it

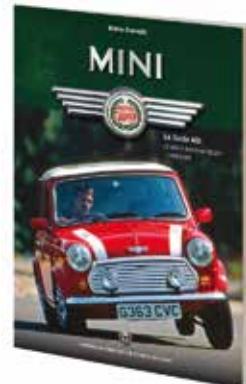
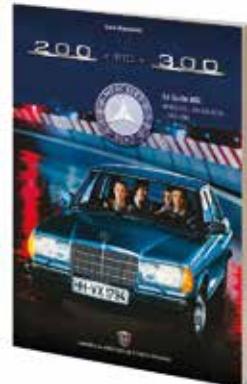


NOVITÀ

LE NOSTRE ULTIME USCITE

LE GUIDE ASI - Alfa Romeo Giulia GT Sprint - Fiat 128 e 127 - Mercedes W123 200-300 - Rover Mini

Codici 265 - 266 - 267 - 268



€ 19 Cad.

(Già pubblicate) Audi TT - Fiat Barchetta - Lancia Fulvia Coupé - Porsche 924-944

Codici 259 - 260 - 261 - 262

M. Comoglio - L. Marconetti

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

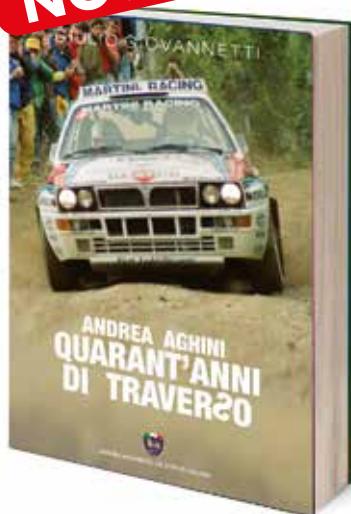
di un appassionato che sogna di riportare in vita una vettura storica, sia che si tratti di un collezionista esperto, queste guide rapide ed essenziali offrono gli strumenti per comprendere a fondo le peculiarità e le specificità che fanno di ogni modello un oggetto di culto grazie a una veloce analisi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

Verranno pubblicati regolarmente nuovi volumetti.

64 pagine, formato 14,8 x 21, immagini a colori, testi in italiano.



NOVITÀ



ANDREA AGHINI - QUARANT'ANNI DI TRAVERSO

€ 19

Giulio Giovannetti

Un viaggio rombante tra auto leggendarie e traguardi storici: Andrea Aghini, ultimo italiano a vincere un rally del campionato mondiale con un'auto italiana, si racconta. Dalle colline toscane a Sanremo, oltre 300 gare per un pilota iconico. Passione, velocità, emozione: questo è "Ago".

144 pagine, formato 148x210, foto a colori, Brossura, testi in italiano - **Codice 264**

QUESTO MESE VI CONSIGLIAMO...



CINQUANTINI...DUE RUOTE IN LIBERTÀ

€ 38

Alberto Pasi e Vittorio Crippa

Il Codice della strada nel '59 permise ai 14enni di guidare le due ruote senza patente, targa o assicurazione, con i soli limiti di 1,5 CV e 40 km/h, facilmente superabili con piccole modifiche. Il mercato si evolse presto, proponendo non solo mezzi utilitari ma anche moto con cambio a pedale, da strada e fuoristrada, pensate per i giovani e la loro voglia di libertà e di sentirsi grandi. Recensendo 44 costruttori e presentando oltre 350 immagini dei modelli più iconici del periodo '65 - '80, il volume rende omaggio ai "motorini" che fecero sognare un'intera generazione..

Pag. 168 - Formato 24 x 27 cm - Brossura con alette - Foto e immagini a colori e b/n

Testi in italiano - Codice 263

ASI BOOKSHOP - Catalogo completo

Codice	Titolo	Prezzo	Codice	Titolo	Prezzo
268	ROVER MINI	€ 19	057	CORSE RUVIDE	€ 21
267	MERCEDES W123 200-300	€ 19	055	DONNE DA FORMULA UNO	€ 21
266	FIAT 128 e 127	€ 19	097	ERMANNO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15
265	ALFA ROMEO GIULIA GT Sprint	€ 19	045	ERMINI	€ 33
264	ANDREA AGHINI - QUARANT'ANNI DI TRAVERSO	€ 19	101	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17
263	CINQUANTINI...DUE RUOTE IN LIBERTÀ	€ 38	076	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21
259	LE GUIDE ASI - AUDI TT	€ 19	225	FIAT 500 - (nuova edizione)	€ 40
260	LE GUIDE ASI - FIAT BARCHETTA	€ 19	114	FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40
261	LE GUIDE ASI - LANCIA FULVIA	€ 19	235	FIAT RITMO - La Rivoluzionaria	€ 40
262	LE GUIDE ASI - PORSCHE 924 - 944	€ 19	094	FIVA - THE FIRST 50 YEARS	€ 29
257	LANCIA 1906-1976 INNOVAZIONE COMUNICAZIONE	€ 48	046	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17
004	VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12	250	GIORGIO PIANTA Una vita per le corse	€ 29
048	SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17	220	GOVANNI MICHELOTTI Una matita libera	€ 55
075	STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21	051	GRAN PREMIO DI BARI	€ 16
098	CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27	116	IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24
091	IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21	227	IL PREZZO DELLA VELOCITA'	€ 20
104	TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22	233	IL PRIVATO	€ 20
C01	"I Grandi Carrozzieri" 6 VOLUMI	€ 99	042	IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20
071	RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33	108	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40
050	Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24	252	L'AUTO STORICA DAL CUORE ALLA PELLE	€ 38
111	LOUIS CHIRON	€ 41	059	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24
C02	"I piloti di Rino Rao" 3 VOLUMI	€ 79	083	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21
069	FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27	066	LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27
058	FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22	103	LA COPPA VINCI	€ 21
088	FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27	238	LA MOTO MAS	€ 38
087	MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27	248	LANCIA RALLY GR. B 037	€ 95
099	MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27	228	LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI	€ 21
C03	Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99	095	LA PIÙ VELOCE	€ 21
243	ABARTH SIMCA 1600 FIAT ABARTH OT 1600	€ 40	034	LA PREVALENZA DI VIOLENTINA	€ 6
251	ABARTH SIMCA 2000 / FIAT ABARTH 2000	€ 49	229	LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA	€ 24
230	FIAT ABARTH OT 1300	€ 30	232	LA STRADA DEI MUSEI	€ 30
C04	Combo MOTORI ABARTH BIALBERO 4 cilindri	€ 99	041	LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33
113	Lancia Delta Gr. A Vol 1	€ 49	054	LE NOSTRE INDIAN	€ 27
118	Lancia Delta Gr. A Vol 2	€ 45	236	LMX Sirex - Sportiva d'autore	€ 42
R221	Lancia Delta Gr. A raccoglitore (vuoto)	€ 15	085	NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19
221	LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA	€ 109	035	NEFTALI OLLEARO	€ 19
096	MARTIN'S CARS	€ 23	253	NUVOLARI IN SELLA	€ 68
102	MARTIN'S BIKES	€ 25	258	NUVOLARI, LUI	€ 58
C05	Paolo Martin: pensieri in tre dimensioni	€ 39	078	PATRIARCA, un nome, un'epoca, una storia	€ 21
223	CANI NERI CANDIDE GARDENIE	€ 15	106	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25
234	LA RUOTA DEL DIAVOLO	€ 18	043	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26
242	LASSÙ CON LE AQUILE	€ 18	226	PORTFOLIO MICHELOTTI	€ 48
C06	La saga del Conte Rebus	€ 39	092	POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI	€ 33
231	1948 COME SI DISEGNO LA LEGGENDA	€ 28	044	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35
109	500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 23	074	QUEL 24 MAGGIO	€ 10
255	7 VITE COME I GATTI	€ 49	222	ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni	€ 34
100	ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33	008	SEMPLICEMENTE UOMO, UMBERTO MASETTI	€ 8
244	ALFA ROMEO 155 - 156	€ 54	081	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21
110	ALFA ROMEO GTA	€ 23	105	THE BERTONE COLLECTION	€ 70
249	AUTO E DISEGNO PASSIONE E DESTINO	€ 46	117	TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd	€ 39
068	AUTOMOBILI MARINO	€ 17	082	TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE DI ROMAGNA	€ 19
090	AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO Ed.2023	€ 30	245	TROFEI A112 Abarth 70 HP - Fiat Uno - Fiat Cinquecento	€ 40
084	BENELLI e MOTOB - Due storie in moto	€ 22	241	UNO PER TANTI - VALERIO RIVA	€ 48
047	BMW R90S	€ 17	039	VEICOLI STORICI	€ 17
073	CARLO UBBIALI	€ 20	077	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29
224	C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI	€ 60	246	VITA DI UN GATTOPOARDO DA CORSA	€ 35
256	CHITI 100	€ 55	240	VOLANTI&TORNANTI	€ 26
070	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19	072	WOOLER	€ 18
063	COPPA DELLA PERUGINA	€ 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

QUOTIDIANA

ESATTAMENTE 50 ANNI ESORDIVA SUL MERCATO LA BMW SERIE 3,

IL MODELLO PER AUTONOMIA CAPACE DI TRAGHETTARE SPORTIVITÀ E BRILLANTEZZA
SULLA TRAGITTO CASA-LAVORO. GIUNTA ALLA SUA SETTIMA GENERAZIONE, È UNA LEGGENDA
IN COSTANTE RINNOVAMENTO CHE ANCORA OGGI RAPPRESENTA IL CARDINE
DELL'INTERA PRODUZIONE BMW

di Luca Marconetti



Le vetture schierate nel parco di Villa Erba. Da sinistra E21 323i, E21 315, E30 320 iS, 320is 4 porte, 320 is 2 porte, E36 325i Coupé, E36 328i, E46 330Ci e E46 330Ci di un partecipante belga al grandioso raduno organizzato per i 50 anni del modello che si è prestato per la foto di gruppo. Desideriamo ringraziare Alessandro Botta senza il quale questo servizio - a partire da questa foto, che ha totalmente rivoluzionato i piani della rigorosissima



La 320i esposta dall'organizzazione. Si tratta già di un modello restyling.

una delle più vendute al mondo anche se non è una vettura economica; nel 2024 in Italia ha fatto registrare un incremento del 25,4%. Possono bastare questi due dati per dare un'idea dell'importanza della BMW Serie 3, la berlina sportiva per eccellenza, presentata 50 anni fa esatti. Ma non sono minimamente sufficienti a raccontare una storia fra le più straordinarie del mondo del motorismo, una delle pochissime che continua imperterrita.

Perché la sua protagonista è capace non solo di fare concorrenza alla più raffinata produzione italiana ma di imporsi per brillantezza, piacere di guida e quella entusiasmante sensazione di guidare ogni giorno un'automobile con un'anima che solo i palati più raffinati possono assaporare appieno, una vettura con la quale togliersi qualche soddisfazione pure sul percorso casa-lavoro e godere delle sue doti dinamiche fuori dal comune.

Per renderle omaggio, abbiamo guidato almeno un esempla-

ATTIVITÀ FISICA



organizzazione di Villa Erba - non si sarebbe mai potuto fare ma anche tutti gli amici che con disponibilità, gentilezza e amicizia si sono prestati con le loro vetture, prima fra tutte la Signora Brigitte, mamma di Alessandro: se lui oggi è uno dei più vasti conoscitori di modelli BMW che abbiamo conosciuto finora, la colpa, è la sua.

re delle prime quattro serie storiche, messi insieme grazie al BMW Youngtimer Club Italia e all'instancabile lavoro del suo presidente Alessandro Botta, in occasione del grandioso raduno di modello tenutosi a Villa Erba, sul Lago di Como, nel contesto del Concorso di Eleganza di Villa d'Este: uno sguardo su una pagina di storia avvincente e affascinante che ora vogliamo raccontarvi.

SERIE 3 E21 (1975-1983)

Se con la "Serie 02" BMW ha raggiunto l'ambizioso obiettivo di realizzare una vettura per tutti i giorni dal piglio sportivo, la Serie 3, questa caratteristica, dovrà esaltarla. Primo modello ad uscire dalla nuova fabbrica di Monaco completata nel 1972, la E21 - sigla di progetto della prima generazione - mostra subito una linea dalla bellezza eterna, oggi una delle più seducenti del suo periodo, opera del celebre design francese Paul Bracq, che traccia un solco di sportività mista a sobrietà e razionalità: i volumi fortemente orizzontali, i cofani piatti, il frontale dominato dal doppio rene, che dialoga con i proiettori tondi e gli indicatori di direzione, l'inconfondibile profilo spiovente proteso in

avanti, il passo raccolto, la fiancata alleggerita visivamente dall'espeditore della fenditura che corre da fanale a fanale e dalla barra paracolpi inferiore, anch'essa perfettamente in linea coi paraurti a lama, il padiglione luminoso e rastremato con quel piccolo capolavoro del "gomito di Hofmeister", la doppia piega che conclude il vetro posteriore, la coda slanciata e filante, il tutto scevro da inutili orpelli, al riparo da qualsivoglia distrazione, nella volontà di imprimersi nella mente dell'osservatore a un primo sguardo.

A rendere tutto più preciso ed efficiente fin dalla progettazione, ci pensa l'apparato computerizzato, vanto del nuovo corso BMW, una delle prime Case al mondo ad affidarsi all'elettronica per calcoli numerici, dimensionali, strutturali e dinamici. La scocca, pur leggera, è rigida, c'è uno dei primi frontali a deformazione programmata e raffinatezze da grandi come lo sterzo a pignone e cremagliera, sospensioni a quattro ruote indipendenti, anteriori MacPherson e posteriori a bracci triangolari, barre stabilizzatrici sulle versioni di punta, freni anteriori a disco (autoventilanti sulle più potenti) e posteriori a tamburo con servofreno (poi la 323i li avrà a disco anche dietro).



La 315i di Pietro Amandorla, del giugno 1981, in livrea Ascotgrau Metallic-Anthrazit 151. Belli i cerchi in lega BBS da 6,5J ottenibili a richiesta. Come tutte le E21 4 cilindri ha una sola coppia di proiettori. Solo in Italia la 315 aveva le cornici vetro cromate anziché nere.

I motori sono quelli della "02" resi più efficienti e parchi. Si parte dal MB10B16 di 1573 cm³ alimentato da un carburatore doppio corpo Solex per 90 CV di potenza a 6000 giri/min della 316, si passa al MB10B18 di 1766 cm³ sempre a carburatore da 98 CV a 5800 giri/min e si conclude con le 2 litri, la prima col 1990 cm³ MB10B20 per la 320 a carburatore doppio corpo Solex da 109 CV a 5800 giri/min, la seconda con il M64 a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic (in luogo della precedente Kugelfischer) per 125 CV a 5700 giri/min, 5 in meno della 2000tii (mentre le potenze delle altre unità sono cresciute). Si tratta di tutte unità a 4 cilindri in linea monalbero a camme in testa. Le 316 e 318 si riconoscono per una sola coppia di proiettori al frontale, le 320 e 320i per due, alogenici.

Nel 1977 la proposta si completa con i 6 cilindri in linea, della 320 e della 323i, che sostituiscono le 320 4 cilindri. La prima ha il M20B20VE di 1990 cm³ derivato da quello della Serie 5, sempre a carburatore doppio corpo Solex ma in grado di erogare 122CV a 6000 giri/min, la seconda (disponibile sul mercato da maggio 1978) il M20B23KE di cilindrata maggiorata a 2316 cm³ grazie all'aumento della corsa da 66 a 76,8 mm, con iniezione meccanica Bosch K-Jetronic per 143 CV a 5300 giri/min: supera i 190 km/h e raggiunge i 100 in meno di 10". Si riconoscono per la targhetta identificativa applicata anche alla calandra.

Nel 1980 (Salone di Parigi, MY 1981) si pensa ai consumi togliendo di mezzo il 1.6, sostituito dal 1.8 con carburatore doppio corpo Pierburg di medesima potenza (90 CV a 5500 giri/min) ma la denominazione rimane 316, poiché la vecchia 318 diventa 318i, a iniezione meccanica

Fra le numerose raffinatezze del modello, la cassetta per gli attrezzi collocata a scomparsa all'interno del coperchio bagagliaio.



per 105 CV. Il 1.6 torna nel marzo del 1981 in declinazione M10B15 a carburatore Pierburg da 75 CV a 5800 giri/min per la 315, modello piuttosto apprezzato in Italia per i suoi consumi ridotti.

Di serie le E21 hanno tutte cambio manuale Getrag a 4 marce ma a richiesta si può ottenere un 5 marce "turistico" con overdrive oppure un 5 "sportivo" a rapporti ravvicinati con quinta in presa diretta (in abbinamento al differenziale autobloccante) e prima in basso (detto "dog-leg"); in alternativa per 318 e 320, poi per 323i, l'automatico ZF 3HP-22 con 3 rapporti.

Dopo le presentazioni ai dealer tedeschi a febbraio e alla stampa a luglio 1975, il grande pubblico se ne innamora tra i padiglioni del Salone di Francoforte a settembre dello stesso anno.

L'interno della 315 con già le specifiche post-restyling, come le manopole della climatizzazione. Volante sportivo e contagiri - con annesso orologio digitale - sono dotazioni a richiesta. Robusto il tessuto Anthrazit, specifico per la 315. Sotto, la linea della E21 è normalmente attribuita a Paul Bracq, anche se l'auto sarà deliberata dal suo successore Claus Luthe, che a fine '74 sostituirà Bracq diretto alla Peugeot. Il Cx di 0,43 non è certo il migliore della categoria ma l'equilibrio tra prestazioni e consumi sarà comunque ottimale.



La 323i del giugno 1979 di Fabrizio Sandrinelli, nella stupenda livrea Kashmir Metallic 143. Presenta una serie di accessori che la rendono molto aggressiva, tutti specifici e coerenti con l'epoca, come lo spoiler anteriore BBS e i cerchi da 15" Alpina. I 4 proiettori e il fregio sulla calandra caratterizzano le E21 6 cilindri.

ERGONOMIA IMITATA DA MOLTI

All'interno la plancia orientata verso il conducente nasce da uno studio ergonomico senza precedenti: permettere di raggiungere i comandi senza staccare la spalla dal sedile, costante di tutte le BMW fino ad almeno metà anni '2000. La scelta dei materiali, la cura degli assemblaggi, la qualità percepita sono altissime, immediatamente in grado di riscrivere gli standard del segmento. È da questo preciso momento in poi che la Serie 3 sarà presa a riferimento, obbligando i competitor a inseguire e raramente a raggiungere.

La prima modifica all'esterno viene introdotta a gennaio e svelata a marzo 1976 a Ginevra: è la fascia in plastica rigata nera fra i proiettori posteriori, altra cifra stilistica del modello.

Intanto, poco dopo il lancio, la Karosserie Baur di Stoccarda si cimenta in una versione scoperta denominata TC-1 (TopCabriolet), ottenibile prima su 320 e 323i, poi con tutte le motorizzazioni: ha un tettuccio rigido amovibile,

(tipo hard-top delle vetture Targa), una capottina sui posti posteriori e mantiene strutture delle portiere fino al montante centrale, rinforzato da un grosso roll-bar fisso, messo in risalto da un inserto in plastica nera scanalata e da una piccola luce laterale. Sono in diversi a proporre versioni scoperte della E21 ma solo quelle di Baur verranno approvate da BMW e, dal 1977, inserite a listino come... accessorio. Infatti, in fase d'ordine, era possibile "spuntare" la voce "decappottabile Baur" proprio come se si stessero richiedendo dei cerchi in lega o il contagiri.

All'aspetto ancora un po' antiquato di certi comandi del cruscotto presenti al lancio, si ovvia col profondo restyling dell'autunno del 1979 (MY 1980): le manopole sulla plancia regalano pulizia d'insieme e modernità, alle quali contribuiscono anche nuovi rivestimenti e tessuti. Esternamente arrivano lo spoiler inferiore anteriore maggiorato e gli specchietti in plastica nera aerodinamici con regolazio-

ne elettrica, integrati al gomito del finestrino, in luogo dei precedenti cromati ancorati sul profilo porta; in coda i retronebbia sono integrati nei proiettori.

A maggio 1981 la Serie 3 è la prima BMW a raggiungere il milione di esemplari; a fine produzione, dopo 8 anni di una carriera saranno ben 1,36 milioni quelli prodotti, tutti con carrozzeria a 2 porte, berlina (la possiamo definire quasi una coupé?) o TC Baur.

La 315 sopravviverà alla E30 rimanendo a listino fino a tutto il 1983 come modello economico della gamma BMW.

Le E21 che abbiamo scelto per illustrare il servizio si pongono agli antipodi per allestimento e "filosofia": una è infatti completamente originale, la 315 di Pietro Amandorla, arrivato a Villa Erba dalla Sicilia su strada, l'altra è la 323i di Fabrizio Sandrinelli, consigliere del BMW Youngtimer Club Italia, molto personalizzata ma con tutti accessori disponibili all'epoca.



I doppi terminali di scarico sulla 323i erano di serie ma la "nostra" monta un impianto artigianale dell'epoca. Aftermarket anche lo spoiler in gomma. La fascia rigata fra i fari fu inserita nel marzo del 1976.

A destra, gli interni pre-restyling delle E21 coi comandi a levette. Volante e pomello Alpina in legno sono dell'epoca, come la radio Philips. I sedili Recaro con poggiatesta retato, erano un must per le sportive tedesche di allora.





La 320is di Sebastiano Chiusso - livrea Lachsilber Metallic 203 - è di fine 1986 ma immatricolata a marzo 1987.

Il modello, pur mantenendo la meccanica 320i normale, monta l'intero kit estetico M tech 1 della M3.

Anche gli interni (a destra) in tessuto grigio con sedute e schienali in trama "pied de poule" sono quelli della M3 coeva. La plancia della E30, pur somigliando molto a quella della E21, è totalmente ristudiata con innovativi criteri ergonomici.



Partiamo da quest'ultima. È del giugno 1979, nella stupenda livrea Kashmir Metallic (matalizzata) 143 con interni in stoffa Pergament. Oltre al contagiri e all'orologio digitale che prevedeva di serie, ha spoiler anteriore BBS, cerchi da 15", volante e pomello Alpina in legno, collettori di scarico originali dell'epoca Racing Dynamics, spoiler posteriore in gomma nera, sedili Recaro, autoradio Philips con antenna manuale a scomparsa, radiatore maggiorato come le versioni tropicalizzate con ventola elettrica (di serie su 323i con climatizzatore), assetto Bilstein B8 con molle ribassate "tipo Alpina", cambio a 5 marce "turistico", differenziale autobloccante.

La 315 è in livrea Ascotgrau Metallic/Antrhazit 151 con interni in stoffa Antrhazit. Rispetto alla scarna dotazione di serie, nel classico allestimento diffuso in Italia, presenta cerchi in lega BBS con canale da 6,5J, il contagiri (che ovviamente costringe all'adozione dell'orologio digitale), il volante sportivo e i fendinebbia. È stata acquistata nel 2022 da unico proprietario dopo una lunga trattativa, durata da agosto a dicembre, quando l'attuale proprietario è riuscito a portarla a casa, da Parma a

Palermo sotto un nubifragio ininterrotto. Per renderla perfettamente efficiente è stato necessario solo un restauro conservativo e un corposo tagliando.

SERIE 3 E30 (1982-1994)

Guardando la nuova Serie 3 per gli anni '80, la E30, comparsa a novembre 1982, potrebbe sembrare solo un profondo restyling della E21: nulla di più sbagliato. Infatti, con la seconda Serie 3 BMW vuole rompere di netto col passato, tantoché sul progetto i tecnici di Monaco si tuffano a capofitto già nel 1976, appena un anno dopo la presentazione della E21, innanzitutto con l'obiettivo di ovviare a quei "peccatucci" di gioventù che legano ancora la prima Serie 3 al passato del Marchio: scarsa abitabilità interna, tenuta di strada sul bagnato e prezzo di vendita non allineato alla concorrenza.

L'estetica attualizza tutti gli stilemi della E21 e gli esalta per sportività ed eleganza: l'architettura è sempre quella a tre volumi netti e compatti, con musetto digressivo, proiettori tondi, doppio rene cromato a centro calandra e "gomito di Hofmeister"; ma qui Claus Luthe, intanto subentrato a Bracq, interviene

proprio dove la clientela se lo aspetta dando a essa la sensazione di trovarsi di fronte a una vettura tutta nuova: fiancata con paraurti più fascianti e maniglia apertura porta allineata alla scalfittura che la percorre, montante "C" più importante, frontale meno spiovente con profilo del cofano più morbido e mascherina più piccola. Ora i fari sono sempre 4, gli indicatori di direzioni inglobati nel paracolpi, non più sugli spigoli dei parafanghi e i due reni sono più bassi, larghi e separati. Anche la coda risulta più moderna: addio all'inserto in plastica nera venata, al posto ora il vano porta targa in tinta fra proiettori di dimensioni maggiori.

Queste modifiche estetiche, accompagnate a una diminuzione dell'altezza da terra grazie a sospensioni di stesso tipo (McPherson all'anteriore, bracci oscillanti al posteriore) ma completamente ridisegnate e alle careggiate allargate, migliorano l'aerodinamica della vettura rendendola più veloce ma anche più stabile e piacevole da guidare. Per quanto riguarda l'impianto frenante, abbiamo dischi anteriori per tutte e posteriori solo per le più potenti. In pratica il telaio, è tutto nuovo. Giusto mix tra novità e conservazione anche



Le specifiche sono quelle del pre-restyling con i particolari in nero.



La 320is di Filippo Castelbarco Visconti è più unica che rara, in configurazione 4 porte e livrea Zinnoberrot. Ne sono state costruite appena 1205 esemplari con questa carrozzeria, mentre con questo colore risulta l'unica in Italia (pare anche sia l'unica sopravvissuta delle sole 3 costruite).

all'interno essendo la bella plancia orientata verso il guidatore, già profondamente rivista col restyling di metà carriera della E21: vengono soprattutto ridisegnati i sedili e riorganizzati i volumi alla ricerca di spazio e abitabilità, anche grazie al passo cresciuto di 7 cm. La E30 d'esordio presentata alla fine del 1982 è la 2 porte; nei primi mesi del 1983 sarà affiancata dalla versione scoperta TC2 (Top Cabriolet 2 per distinguerla dal modello su base E21 TC1) elaborata dalla carrozzeria Baur di Stoccarda (che mantiene il montante centrale come tratto distintivo dei suoi modelli).

COLPA DI MERCEDES

Ma è proprio grazie alle versioni inedite che la E30 sarà una piccola-grande rivoluzione: la prima "variante" esordisce sempre a inizio 1983 ed è la versione 4 porte la quale, fino all'ultimo, non è nei piani della dirigenza BMW ma si renderà necessaria per tener testa a una concorrente inaspettata quanto dal successo fulmineo, la Mercedes-Benz 190 W201 del 1982. La gamma motori, basata sempre ovviamente sulla tradizionalissima architettura motore anteriore longitudinale/trazione posteriore, si dipana su tre motorizzazioni a benzina, una a 4 cilindri e due a 6 in linea. Il modello d'attacco è la 316 con il M10B18 di 1776 cm³ da 90 CV a 5500 giri/min, l'unico alimentato con un carburatore invertito doppio corpo Solex (che diviene a controllo elettronico a metà '83). La 318i ha il 1.8 a iniezione, meccanica i primi mesi di produzione poi elettronica Bosch KE-Jetronic in grado di erogare

105 CV. Fra i 6 cilindri si parte col 1990 cm³ a iniezione meccanica da 126 CV (M20B20LE) della 320i mentre al top si pone il 2316 cm³ a iniezione elettronica da 139 CV (150 dal 1983 -M20B23LE) che equipaggia la 323i, dotata anche dei freni posteriori a disco. Il cambio è a quattro marce per le 4 cilindri a cinque per le 6, entrambi manuali mentre si può avere come optional su tutte le versioni un automatico a tre rapporti. Numerose le varianti per i mercati esteri come la 316s con il M10B15 della vecchia E21 per Jugoslavia e Grecia o la 325e con un 6 cilindri di 2,7 litri da 122 CV (MB20B27) per USA e Giappone.



Il completissimo trip computer disponibile per E30 con una vastissima serie di funzioni fra le quali ora, data, temperatura esterna, consumo istantaneo e medio. Le 320is - versioni pensate per i paesi con "IVA pesante" per vetture oltre i 2 litri come l'Italia - presentavano un allestimento interno molto ricco. La "nostra" 4 porte in pelle Silber. La 320is di Filippo Castelbarco ha assetto M tech, Shadow Line, cerchi in lega BBS da 15", antenna elettrica BMW e spoiler sul cofano in tinta. Le iS da 129 CV pre-restyling avevano i filetti "ton sur ton" (o coach line) di serie, le iS da 192 CV li avevano come opzione post-vendita, come l'esemplare del servizio.





La 320is dell'ottobre 1988 di Alessandro Rimprocci, in livrea Lachsilber Metallic 203. Con il Restyling sulle is viene introdotto il pacchetto estetico M tech 2 composto da paraurti anteriore e posteriore in tinta, spoiler davanti e dietro, bandelle e minigonne laterali, Shadow Line.

A destra, gli interni in stoffa Anthrazit sono quelli delle 320i e 325i coeve. In Italia la 320is costava ben 20 milioni meno della M3, 35 milioni a fronte di 55, garantendo alla fine prestazioni appena inferiori. Come già visto sulla Serie 5 E12, anche la Serie 3 riporta la denominazione commerciale a tre numeri: il primo è sempre il "3" che indica il modello, i successivi i primi due valori della cilindrata, seguiti dalla "i" in caso presenza di iniezione. Da notare anche il logo "M Technic" per l'allestimento estetico.

Al Salone di Ginevra del 1985 arriva la 325e Kat per alcuni mercati europei, a settembre al Salone di Francoforte la 325i col nuovo fascione anteriore utile a collocare il radiatore olio ma adottato da tutta la gamma per uniformarla. Con il suo 2494 cm³ e 171 CV (M20B25) sostituisce la 323i, raggiunge i 100 km/h in 8,3 secondi e i 217 km/h; accanto a lei debutta l'inedito 6 cilindri a gasolio, aspirato, di 2443 cm³ erogante 86 CV (M21D25) della 324d: è la prima volta di una BMW diesel. Tutte le 6 cilindri hanno ora i freni posteriori a disco. Ma c'è un'altra prima volta: gli avventori dello stand BMW sono incuriositi dalla 325lx, la prima vettura di Monaco della storia a trazione integrale grazie alla quale ora, la Serie 3 è una vettura sincera e alla portata di tutti, anche grazie ai freni autoventilanti anche dietro. Sempre a Francoforte, sempre in versione 325i, viene presentata anche la forse più affascinante e bella E30 di sempre, la Convertibile, completamente apribile senza i roll-bar di Baur (modello che rimane regolarmente a listino), resa più bassa e con una scocca rinforzata rispetto la berlina. Sul mercato esordisce a marzo 1986, a luglio in variante 320i. La E30 è anche la prima BMW Station Wagon, presentata al Salone di Francoforte del 1987 col nome di "Touring" (già utilizzato per le versioni fastback della Serie 02): basata sul pianale della 4 porte, presenta un'elegantissima line a due volumi con portellone che riscrive in un attimo il concetto di giardinetta e si configura come la prima familiare sportiva e compatta della storia, settore che diventerà per anni l'ossatura dei produttori premium. Come? invece di tagliare di netto la coda, si decide di sacrificare parte dello spazio bagagli e di inclinare il portellone così da dare dinamicità e fluidità al disegno. Sempre a Francoforte '87, il MY '88 presenta paraurti maggiorati e più fascianti, inediti proiettori posteriori, cornici porta nere anziché cromate. A partire dal 1985, gradualmente tutti i motori saranno disponibili anche con marmitta catalitica.

SULLA SCIA DELLA "M"...

Nel 1986 il Reparto "artiglieria pesante" di BMW, Motorsport, presenta la M3, il modello che trasformerà la E30 in leggenda, la M3. È una delle macchine più sognate e desiderate dagli amanti di berline sportive, dotata di un 4 cilindri in linea 2302 cm³ a iniezione elettronica da 200 CV (S14B23) in grado di spingerla a 100 km/h in 6"7 e di raggiungere i 235 km/h. La sua

onda lunga si ripercuoterà anche sulle versioni più tranquille, a partire dall'estetica, con alettone posteriore, ampie minigonne laterali, passaruota allargati per ospitare una carreggiata maggiorata, spoiler anteriori e posteriori che influiranno non poco nel miglioramento del Cx, come di tradizione per BMW, ottenibili con tutte le motorizzazioni.

Quest'apparato sarà anche utilizzato su modelli veri e propri di serie come quelli esclusivamente pensati per l'Italia, che debuttano a maggio '86: si tratta della 318iS e della 320iS, con caratteristiche tecniche invariate rispetto alle 318i e 320i di 4 e 6 cilindri.

Arriveranno poi le versioni modificate anche di meccanica attingendo all'esperienza M3. La 320is MY 1988 presentata a Francoforte 1987, per Italia e Portogallo, monta il S14B20 di 1990 cm³ da 4 valvole per cilindro di stretta derivazione M3, in grado di erogare 192 CV a 6900 giri/min, raggiungere i 100 km/h in appena 7,7 secondi e una punta di 227 km/h; si tratta di un'unità la quale, pur avendo medesima cilindrata, deriva dall'S14 di 2,3 litri della M3 (a sua volta derivato dagli anziani M10 e dagli M12 e M13 da competizione) al quale è stata diminuita la corsa da 84 a 72,6 mm. La 318is appare al Salone di Francoforte 1989 (MY '90) dotata del M42B18, evoluzione del classico 1796 cm³ M40 con testata a 4 valvole per cilindro e distribuzione a due alberi a camme, la quale permette un innalzamento di potenza di ben 21 CV, da 115 a 136 CV a 6000 giri/min, che le permettono di superare i 202 km/h e raggiungere in 100 km/h in 9,9", prestazioni paragonabili a quelle delle 6 cilindri "normali", 4 i freni a disco, gli anteriori autoventilanti. Le 320is hanno il cambio sportivo a 5 marce con prima in basso Getrag

La 320i restyling del servizio monta i cerchi in lega BBS da 15". Rivisto anche lo spoiler sul cofano. Tipico di tutte le Serie 3 come di altre BMW è il "gomito di Hofmeister" al vetro posteriore, firma di Paul Bracq.



“dog leg” delle M3 e il differenziale autobloccante (con rapporto accorciato); la 2 porte ha kit aero M tech 2, la 4 porte solo lo spoiler sul baule. La 318is ha baffo anteriore e posteriore e cambio normale. Solo le carreggiate normali delle altre E30 - insieme ovviamente alle targhette specifiche - ci suggeriscono che ci troviamo di fronte a delle M3 sotto mentite spoglie. Fra i motori più spinti, va ricordato il singolare modello 333i (M30B32LE) dedicato al solo mercato sudafricano con motore da 3,2 litri, 6 cilindri in linea e 197 CV.

Il 2443 cm³ diesel che, intanto, sta riscuotendo notevole successo, dal 1987, grazie all'adozione del turbocompressore (elemento decisamente insolito sotto un cofano BMW) acquista 116 CV sufficienti ad allineare la 324td con le concorrenti dell'epoca. Nella parte bassa della gamma invece tra il 1987 e il 1988 arriva la 316i a iniezione elettronica

nendo in listino fino al 1994, quindi quasi 12 anni e fermando l'asticella a ben 2,34 milioni di esemplari sfornati dagli stabilimenti di Monaco e Ratisbona. Con i suoi contenuti ancor più sportiveggianti abbinati agli enormi passi avanti in materia di qualità e cura costruttiva, è probabilmente il “modello-testamento” della BMW per il futuro, capace di affrontare a testa alta e da leader in tutti i settori di mercato nei quali è presente le straordinarie sfide degli anni '80, attestandosi non più solo come un marchio ma come una vera e propria “fede automobilistica”, un club ristrettissimo accessibile solo a chi ha una storia solidissima alle spalle ed è calato nel presente con perseveranza, tenacia e competitività. Per il nostro servizio di E30 ne abbiamo scelte ben 3, tutte serie speciali per l'Italia 320iS e 320is. La più “anziana” è una iS (con la “S” maiuscola) da 129 CV 2 porte, in livrea Lach-

cuffia “a soffietto” M tech, volante M tech, kit estetico M tech (poi, col restyling, M tech 1 per distinguerlo dal successivo M tech 2), sedili sportivi, Shadow Line (paraurti in tinta anziché cromati, guarnizione nere opache invece che cromate, specchi in tinta), specchi riscaldabili, vernice metallizzata senza sovrapprezzo (disponibile nelle tonalità Lachsilber, Polaris, Diamantschwarz, Delphin, Alpinweiss e Zinnoberrot, gli ultimi due mai ordinati in Italia) e, montati aftermarket dal concessionario, l'antifurto Elser e l'autoradio con frontalino celabile. Appartiene a Sebastiano Chiusso, consigliere BMW Youngtimer Club Italia.

C'è poi la 320is (in questo caso con la “s” minuscola) da 192 CV di febbraio 1988 appartenente a Filippo Castelbarco Visconti, bis-nipote di Luigi Castelbarco, celebre pilota Alfa Romeo e Maserati negli anni '30. Si tratta di un'incredibilmente rara 4 porte in livrea



La 328i, modello di punta della gamma E36 sotto la M3, di Luca Manganotti. È di luglio 1995, nella bellissima livrea Montrealblau Metallic 297 la quale, abbinata agli stupendi cerchi BBS RC, al kit estetico e all'assetto completi M, la rendono grintosa ed elegante allo stesso tempo. Pur mantenendo l'asse leggermente ruotato verso il guidatore, la plancia della E36 (a destra) cambia totalmente e assume un profilo “ad arco”. L'esemplare in foto è successivo al restyling del 1995, come si evince dal volante (qui sportivo M a 3 razze) col logo a colori. Clima e check control sono di serie sulle 328i, gli airbag a richiesta. Grazie all'allungamento di passo, la E36 è finalmente adeguata ad ospitare due passeggeri anche sull'accogliente divano posteriore, in questo caso in pelle nera.

Da qualsiasi angolazione la si guardi la E36 esprime una sensazione di solidità e robustezza rompendo nettamente col passato.



che soppianta il carburatore Solex e raggiunge i 102 CV e la 318i che riceve un nuovo 1796 cm³ in grado di erogare 115 CV, dieci più della versione precedente: si tratta della nuova generazione di propulsori 4 cilindri M40. Per quanto riguarda le motorizzazioni della Touring abbiamo i medesimi della berlina: 320i, 325i e iX e 324td alle quali, nel 1989 si aggiungerà la 318i e nel 1991 la 316i.

La E30 è la più longeva delle Serie 3, rima-

silber Metallic 203 e interni in stoffa Anthrazit, quelli della M3 coeva, prodotta nel 1986 ma immatricolata a marzo 1987. È stata realizzata poco prima del restyling di metà carriera (quello che oggi in BMW si chiama LCI, Life Cycle Impulse). Rispetto a una normale 320i, che di serie in Italia aveva solo fendinebbia, chiusura centralizzata e vetri elettrici, la 320iS montava di serie ABS, cielo nero, luci di lettura alla base dello specchietto retrovisore, pomello con

Zinnoberrot (rosso cinabro) 138: in configurazione 4 porte ne vennero realizzate appena 1205 esemplari delle 3745 totali previste per Italia e Portogallo e appena 3 di questo colore. Risulta essere l'unica 320iS 4 porte rossa: BMW Italia, infatti, tendeva a ordinare vetture “in stock” nei soli colori grigio, nero e qualche rara bianco (per lo più per le scuole di pilotaggio). Monta di serie l'ABS, la chiusura centralizzata, i vetri elettrici anteriori, i fendinebbia,

La 325i Coupé è il top di gamma al lancio. Non è una normale versione 2 porte della berlina bensì presenta una linea totalmente ridisegnata con padiglione abbassato e montanti maggiormente inclinati.



lo spoiler anteriore, quello posteriore in cima al cofano in tinta vettura, il termometro olio al posto dell'Energie Control (l'econometro) e il check control. Fra le dotazioni a richiesta sedili sportivi - in pelle Silber, con braccioli e tasche sui pannelli porta rivestite in pelle come le M3 Serie Speciale - check computer, climatizzatore, appoggiatesta posteriori, tendina parasole manuale, alzacristalli elettrici posteriori, impianto audio BMW Sound System, ugelli lavavetro, specchietti e serrature riscaldabili, portacassette, specchio interno con luci di lettura, assetto M tech, Shadow Line, cerchi in lega BBS da 15" e antenna elettrica BMW. Aftermarket monta cuffia leva freno a mano in pelle e autoradio Becker Mexico.

Infine abbiamo la 320is da 192 CV di Alessandro Rimprocci, di ottobre 1988, anche lei Lachsilber Metalli 203 con interni in stoffa Anthrazit come le 320i e 325i coeve; per gli interni erano disponibili tutti i materiali e i colori delle normali 6 cilindri, mentre per la carrozzeria erano disponibili solo 6 colori, i metallizzati Diamantschwarz 181, Delphin 184 e Lachsilber 203 e i pastello Alpinweiss 2 218, Sterlingsilber 244 e il rarissimo Zinnoberrot 138 (solo 3 vetture ordinate così), sostituito poi dal Brillantrot 308. I kit estetici Shadow Line e Aero BMW erano disponibili solo con i colori Zinnoberrot/Brillantrot, Lachsilber, Diamantschwarz e Alpineweiss. Di serie questo esemplare monta il kit specifico M tech 2 - composto da paraurti anteriore e posteriore specifici, spoiler davanti e dietro, bandelle e minigonne laterali, Shadow Line e, per 2 porte, interni con sedili sportivi, pomello cambio in pelle e volante sportivo "M" in pelle - (tranne il pomello cambio, tutti optional invece a richiesta per 4 porte) - oltre all'ABS, alla chiusura centralizzata, ai fendinebbia, al cielo nero, ai vetri elettrici anteriori, al termometro olio al posto dell'econometro e al check control. Sono invece stati richiesti all'epoca i cerchi in lega BBS da 15" e il climatizzatore.

SERIE 3 E36 (1990-2000)

Dopo i successi conclamati di E21 ed E30, con la nuova Serie 3, la E36 lanciata nel 1990, BMW si prende il lusso, almeno a livello estetico, di cambiare tutto: Profili incassati e tagliati di netto sono banditi, il frontale spiovente ammorbidente, la fiancata resa più importante dalla linea di cintura alzata, le dimensioni crescono grazie al passo che aumenta di ben 130 mm, 2700 a fronte di 2570 mm della E30 (la lunghezza totale ora è di 4433 mm a fronte dei 4325 mm della E30); il disegno generale, sempre curato dal team di Claus Luthe, si configura come un equilibrato gioco fra volumi geometrici squadrati e superfici morbide, convesse, leggermente bombate, ce ne accorgiamo soprattutto nel frontale e nella coda: scompaiono i proiettori tondi a vista, al posto una parabola di vetro che si integra perfettamente con la linea del muso e con gli indicatori di direzione sugli spigoli dei parafanghi, mentre il cofano esalta la doppia nervatura che incornicia i due reni, completamente ridisegnati, separati, più larghi e più prominenti, forte elemento di sportività che i proprietari ameranno. Tipicamente anni '90, la E36 è una delle berline sportive più belle del suo tempo, grazie alla pulizia formale e alla linearità del suo design e configurabile con allestimenti sobri del tutto votati all'eleganza e all'understatement oppure, come sulle antenate, che mantengono una marcata indole dinamica, aggressiva, da mangiatrice d'asfalto.

A cambiare completamente sono anche gli interni. La plancia è sempre orientata verso il guidatore ma ora è verticale e avvolgente, con la bocchetta in alto che conclude in un profilo ad arco a ridosso del cruscotto, sempre più ricco ed esaustivo; sotto i comandi della radio, del clima e, più in basso, dell'eventuale computer di bordo. Molto bella la finitura del tunnel, con la leva del cambio

cortissima. Nuovi sono anche sedili, pannelli, rivestimenti.

Migliorano abitabilità ed efficienza aerodinamica al fine di contenere consumi ed emissioni (si raggiungerà un ottimo Cx di 0,29). Poi c'è il capitolo sicurezza, guardato sempre più con un occhio di riguardo anche dalla concorrenza. Infine ai progettisti viene chiesto che il nuovo modello sia costruito con materiali riciclabili per l'80%.

Nel complesso, in ogni sua declinazione, la sensazione è quella di trovarsi di fronte a una vettura solida e costruita con standard qualitativi molto alti. Il lancio è contraddistinto da una scelta di marketing piuttosto coraggiosa: abbandonare la versione 2 porte sulla quale si sono sempre basate E21 ed E30 e lanciare il modello in sola versione 4 porte. D'altronde le esigenze del mercato sono cambiate e anche la Casa di Monaco, nonostante i suoi successi, non può permettersi passi falsi.

UN PROTOTIPO PER DUE

Tecnicamente i progettisti BMW riprendono l'avantreno della E30, quindi a schema McPherson mentre per il retrotreno torna utile il prototipo della Z1 Concept del 1986 realizzato dalla BMW Technik, gruppo nato nel 1985 apposta per vagliare e sperimentare soluzioni d'avanguardia da trasferire poi in serie. Quel prototipo sarebbe diventato una spiderina iconica, la Z1 che lancia tutte le "Z" di BMW mentre, per la E36, serve come banco prova per un retrotreno inedito e molto innovativo, pensato per un miglior comportamento su strada e una tenuta più sicura, l'asse "Z-link". Non si tratta ancora di un vero e proprio Multilink ma solo di un braccio longitudinale sovrapposto da due bracci ausiliari. L'impianto frenante è composto da un sistema misto dischi/tamburi per le versioni a quattro cilindri, con freni a disco sulle quattro ruote (anteriori autoventilanti) per le sei cilin-

Gli interni sono rivisti rispetto alla berlina. Il volante a 4 razze con logo impresso è tipico delle E36 pre-restyling. La finitura in pelle nera era a richiesta. La radio originale "Bavaria" e il climatizzatore semiautomatico, con modalità bizona. L'esemplare del nostro servizio è stato prodotto a novembre 1992 e immatricolato a gennaio '93. In livrea Granitsilber è dotato di cerchi in lega e assetto sportivo.



dri. L'ABS è di serie così come il servosterzo (fatta eccezione per le prime 316i).

Per quanto riguarda i motori, tutti a iniezione elettronica, questi sono in linea di continuità con la E30. Si parte dal 1596 cm³ da 100 CV a 5500 giri/min (M40B16; dal 1993 102 CV, nuovo per distribuzione a catena, maggior coppia, collettori di aspirazione a geometria variabile regolabili elettricamente con doppia valvola a farfalla, M43B16) monoalbero della 316i. Della stessa famiglia è il 1796 cm³ da 113 CV a 5500 giri/min della 318i (M40B18; dal 1993 115 CV, M43B18, valgono le stesse considerazioni della 316i). Per la gamma 6 cilindri, ovviamente in linea, troviamo i bialbero da 1991 cm³ di cilindrata in grado di erogare 150 CV a 6000 giri/min (M50B20) e da 2494 cm³ da ben 192 CV a 6000 giri/min (M50B25).

Le trasmissioni disponibili prevedono il cambio a 5 marce per tutte le motorizzazioni ma a richiesta si possono avere gli automatici a quattro marce per le 4 cilindri, a cinque marce per le 6. La produzione prende avvio nell'autunno del 1990 e già nel 1991 arriva la 325td a gasolio, sovralimentata, con iniezione elettronica indiretta e pompa rotativa Bosch DDE, di 2498 cm³ per 116

CV a 4800 giri/min di potenza (M51D25T). A marzo 1992 i clienti "orfani" della versione due porte trovano conforto nella variante Coupé, la E36/2. Si tratta in realtà di una vettura completamente ridisegnata, con stesso frontale della 4 porte ma padiglione rastremato, tetto abbassato, montanti ulteriormente inclinati, coda rivista con fari specifici, elementi che le regaleranno un aspetto moderno, sportivo e all'avanguardia, sulla quale base presto, sarebbe nata anche l'ormai irrinunciabile versione ad alte prestazioni M3. La E36/2 "normale" sarebbe invece stata disponibile 318is, con il prestazionale motore da 1,8 litri bialbero da 140 CV a 6000 giri/min (M42B18) della precedente E30 omonima, e coi 6 cilindri 320i e 325i. Questi motori, sempre nel 1992, avrebbero giovato di un'importante innovazione quale la fasatura variabile brevettata da BMW e chiamata Vanos (ne parleremo più nel dettaglio nel capoverso dedicato alla E46) delle unità M50TUB20 e M50TUB25.

Nella primavera del 1993 la Cabriolet (E36/2C). Nello stesso periodo la 318is è anche 4 porte, la diesel diventa 325tds con l'aggiunta dell'intercooler, che permette un sensibile aumen-

to di potenza fino a 143 CV a 4800 giri/min (M51D25S), rendendolo uno dei motori a gasolio più potenti in circolazione.

ARRIVA ANCHE LA COMPACT

Le ultime varianti di carrozzeria arrivano nel 1994. Si tratta della "giardinetta" Touring (E36/3), caratterizzata da un disegno dinamico e piacevole grazie al portellone inclinato e raccordato e della controversa Compact, vettura di segmento B ma con tutte le peculiarità tipiche della Casa, quindi dai contenuti - e dal prezzo - premium: si prende la E36, si mantiene il passo ma si taglia la coda accorciandola di ben 22 cm e dotandola di portellone, pur mantenendo un abbozzo di terzo volume. Inedito il disegno della plancia, aderente al layout della precedente E30, dalla quale è desunto anche il retroreno. Per le motorizzazioni si scelgono il monoalbero 1.6 per la 316i Compact e il 1.8 bialbero da 140 CV per la 318ti Compact. Il suo successo sarà limitato. Nella gamma E36 arriva in questo periodo anche la versione a gasolio più economica 318tds, di 1665 cm³ per 90 CV a 4400 giri/min di potenza (M41D17), anche per la Compact.





La 330Ci Saphirschwarz Metallic 475 dell'agosto 2000 di Brigitte Botta, con all'attivo 400.000 km. Monta l'assetto M Sport, i cerchi da 17" maggiorati, le frecce trasparenti. I bellissimi interni della 330Ci. Il volante 3 razze multifunzione e gli inserti in radica sono di serie. La finitura in pelle Hellbeige dona eleganza ed esclusività al modello. Le regolazioni elettriche dei sedili erano di serie, il frangivento a richiesta.



Per il MY 1994, sulla falsariga delle versioni "is" E30, anche la E36 è disponibile in serie limitata con allestimento estetico sportivo dotato di spoiler anteriore e posteriore, minigonne e differenziale autobloccante denominata 318i Racing (in Italia, all'estero Class II, realizzata per accedere al DTM), mentre la 325i viene sostituita dalla 328i, con il 2793 cm³ da 193 CV a 5300 giri/min (M52B28), la medesima potenza della 325i ma con un'erogazione più pronta ai bassi regimi e più fluida. Esteticamente il paraurti anteriore cambia nel '93 (per berlina e Compact prima la verniciatura parziale era a richiesta, ora è di serie ed è a richiesta quella totale, incluse le minigonne, mentre per le altre carrozzerie sarà sempre di serie la parziale e optional la totale), nel '94 le frecce trasparenti (prima a richiesta), nel '95 si può avere il "kit M" molto simile alla M3 (griglia paraurti, minigonne, diffusore terminale), nel '96 il doppio rene, ad agosto '97 frecce ridisegnate. Rivisti gli interni con volante inedito e l'apparato sospensivo, specie alle barre stabilizzatrici. Tra la 320i e la 328i viene introdotta la 323i, anche per Compact (323ti), con motore 2.5 e potenza ridotta a 170 CV a 5500 giri/min (M25B25).

Nel 1996 invece, le 318is con tutte le carrozzerie ricevono il 1.9 bialbero della Z3, sempre con potenza di 140 CV a 6000 giri/min (M44B19). Nella sua carriera la E36 Touring sarà declinata in varianti 316i, 318i, 320i, 323i, 328i, 318tds, e 325 tds. La Coupé, oltre alle versioni già citate, sarebbe stata disponibile anche nell'economica 316i e nelle due declinazioni di 6 cilindri 328i e 323i. 316i non sarà mai disponibile per la Cabriolet.

La gamma E36 chiuderà definitivamente la sua carriera nel 2000 con l'uscita di scena della Compact.

Per noi la serie E36 è rappresentata dalla berlina 328i di luglio 1995 di Luca Manganotti - livrea Montrealblau Metallic 287, interni in pelle Schwarz, di serie vetri elettrici anteriori, ABS, check control, installati a richiesta il kit estetico M (paraurti avanti e dietro, minigonne, paracolpi), volante, pomello cambio, sedili, specchietti, assetto completo derivati dalla M3, vetri elettrici e appoggiatesta posteriori, impianto hi-fi Radio System con radio Sony coeva montata dal concessionario per il primo proprietario (il patron della Rio, produttrice di modellini di auto in scala), climatizzatore automatico, cruise control "Tempomat", cielo nero in luogo del grigio perla standard - e dalla coupé 325i prodotta a novembre 1992 e immatricolata a gennaio 1993 di Alessandro Corno - livrea Granitsilber Metallic 237, interni in pelle Schwarz, regolazione fari di serie come il climatizzatore semiautomatico; a richiesta cerchi in lega, volante in pelle, specchietti riscaldabili, portacassette e sospensioni sportive.

SERIE 3 E46 (1998-2007)

Con la E46 del 1998, la Serie 3 che proietta il marchio della Doppia Elica nel Nuovo Millennio, pur rispettando la tradizione stilistica e meccanica del Marchio, introduce una serie di innovazioni, caratteristiche inedite ed elementi in grado di precorrere i tempi, capaci di riscrivere i canoni di un segmento e attestarsi, anche dopo 25 anni di carriera, come un modello fondamentale per la storia di un'azienda

ormai definitivamente riammessa all'Olimpo dei costruttori premium.

Scaturisce da un progetto che vede la luce già nel 1993 quando, invece di godersi i successi della E36, in BMW pensano al modello che la sostituirà. È così che si creano i miti.

Partiamo dai motori: a 4 cilindri c'è la 318i col 1895 cm³ a 2 valvole per cilindro, iniezione elettronica Bosch DME M5.2 da 118 CV a 5500 giri/min (M43TUB19) che nel 1999 sarà affiancata dalla 316i con soli 105 CV a 5300 giri/min. A 6 cilindri si va dal 1991 cm³ da 150 CV a 5900 giri/min (M52TUB20) della 320i al 2793 cm³ da 193 CV a 5500 giri/min (M52TUB28) della 328i, passando per il 2494 cm³ da 170 CV a 5500 giri/min della 323i (M52TUB25). Si tratta di unità a 4 valvole per cilindro con sistema di fasatura variabile detto Vanos ("Variable Nockenwellensteuerung", ossia "fasatura variabile dell'albero a camme"), brevettato da BMW: meccanismo idromeccanico che varia l'angolo di rotazione dell'albero a camme rispetto alla posizione fissa di quello a gomiti, in funzione del numero di giri del motore e di quanto si accelera. Nel caso della 328i il Vanos è doppio, agisce anche sull'albero di scarico. A gasolio abbiamo un'unità 4 cilindri di 1951 cm³ a iniezione diretta (pompa rotativa) da 136 CV a 4000 giri/min (M47D20).

La linea, pur riprendendo molto della E36 - frontale stondato col doppio rene allargato, proiettori protetti da una palpebra in vetro curvato, fiancata percorso da una profonda scalfittura, coda raccolta con fanaleria fasciante, interni con plancia orientata verso il guidatore - non è più tratteggiata da Claus Luthe ma dal team del neo-responsabile dello stile della

Casa Chris Bangle il quale, per il momento - avrebbe poi stravolto totalmente il design di tutte le BMW, dalla Serie 7 alla Serie 5 passando per la Serie 3 E90 - preferisce mantenere l'identità del modello così che da non disorientare la clientela. Nel team sarà Eric Goplen, a occuparsi di più di rinnovare la Serie 3: in generale i tratti della linea sono più fluidi e dinamici, il cofano motore non è più tagliato di netto ma ingloba in un segmento raccordato il doppio rene, i fari hanno un andamento che riprende la rotondità dei doppi proiettori, mentre dietro sono totalmente inediti, con un originale disegno "a L" rovesciata, l'accenno di spoiler in cima alla coda, il tetto che segue senza soluzione di continuità il profilo del parabrezza e lo raccorda a quello del lunotto e i passaruota bombati. Il tutto contribuisce a un miglioramento aerodinamico per rispettare le norme antquininamento Euro 1 ed Euro 2. Gli interni invece, che si ispirano a quelli delle ammiraglie Serie 7 E38 e Serie 5 E39, perdendo il profilo "ad arco" della plancia centrale e sposando un disegno più sobrio e lineare, sono anche un omaggio alle prime Serie 3, con un disegno minimale e raccordato che ancora oggi risulta piacevole. È sensibilmente migliorata l'abitabilità, soprattutto sul divano posteriore. Il telaio, con passo aumentato di 25 mm rispetto alla E36, è completamente inedito. A crescere sono anche le carreggiate, di circa 60 mm sia davanti che dietro: ne beneficia l'abitabilità ma soprattutto la tenuta su strada. Questa è nettamente incrementata anche grazie all'adozione di un raffinato retroreno Multilink derivato dalla più grande Serie 5 E39. All'avantreno troviamo il McPherson con braccio trasversale in alluminio. Lo sbalzo anteriore è pressoché inesistente e il motore è piazzato esattamente sopra l'asse, garantendo una ripartizione dei pesi quasi neutra. Un importante occhio di riguardo è stato dedicato alla sicurezza: la scocca è irrigidita, la deformazione programmata del frontale modificata, alle fiancate ci sono ora le barre antintrusione. I freni sono a disco sulle quattro ruote, gli anteriori autoventilanti, l'ABS è di serie, come il servosterzo.

Confermate le varianti di carrozzeria già disponibili per la E36: Compact, berlina a 4 porte, coupé 2 porte, cabriolet e station wagon Touring. I primi esemplari, solo berlina 4 porte, si vedranno nell'autunno del 1997 ma l'auto debutterà ufficialmente al Salone di Ginevra del 1998, in marzo.

Per il MY 2000 esordiscono le versioni Touring (E46/3), che, come le antenate, non delude in dinamicità nonostante il portellone e Coupé (E46/2), ora contraddistinte dalla sigla Ci dopo le classiche 3 cifre della denominazione: quest'ultima è sì un omaggio alle originarie Serie 3 a 2 porte ma è ora anche una vettura filante e dalla linea discretamente sportiva, sinuosa e molto rastremata, sulla quale il lungo cofano moto-

re dialoga perfettamente con l'abitacolo raccolto sull'asse posteriore. Nello stesso periodo, il 6 cilindri di 3 litri è disponibile anche a gasolio: 2926 cm³ di cilindrata, iniezione common rail, 184 CV a 4000 giri/min (M57D30).

Nel 2000 arrivano la Ci Cabrio (E46/2C), le 323i e 328i sono sostituite dalle 325i (M54B25, 192 CV) e 330i (M54B30, 2979 cm³, 231 CV, velocità massima autolimitata a 250 km/h, 0-100 km/h in 6,5"), anche con trazione integrale permanente (325xi e 330xi) disponibile anche sulla diesel 6 cilindri (330xd) e la Compact (E46/5): più corta di 211 mm, si riconosce per i proiettori anteriori tondi separati e per quelli posteriori ridisegnati.

Nel 2001 è ora del restyling di metà carriera: cofano, calandra, gruppi ottici e paraurti anteriori sono ridisegnati, così come i fari posteriori. Modifiche di dettaglio agli interni. La 318i ha ora un nuovo 1995 cm³ dotato di doppio Vanos, Valvetronic (fasatura variabile) e iniezione elettronica Bosch DM ME9.2 da ben 143 CV (N42B20, poi N46B20), anche in versione 1796 cm³ da 116CV per la 316i (N42B18 poi N46B18), la 320d, a iniezione common rail (1995 cm³, M47TUD20) eroga 150 CV ed è accompagnata dall'inedito 318d col medesimo motore limitato a 116 CV. Per Ci e Ci Cabrio il restyling arriverà nel 2003.

La Touring sarà disponibile con tutte le unità della berlina, Ci e Ci cabrio saranno disponibili con le unità 318Ci (la coupé anche da 118 CV), 320Ci, 323Ci, 325Ci, 328Ci (solo coupé), 330Ci e a gasolio, solo coupé, 320Cd e 330Cd. La Compact 318i (con il 1.8 da 115 CV, poi 320i (2.0 da 143 CV), 325i (2,5 litri da 192 CV) e con i due gasolio di 2 litri da 116 CV della 318d e 150 CV della 320d.

I cambi sono manuale a 5 marce tranne 325Ti Compact, 330i/ci, 320d/cd, 330d/cd che da marzo 2003 hanno un 6 marce. Oppure a richiesta automatico Steptronic a 5 rapporti o robotizzato SMG per 330 e 325 benzina. Esce di scena tra il 2004 e il 2007, la prima a lasciare i listini è la berlina, l'ultima la Ci Cabrio.

La "nostra" E46 è la 330Ci cabriolet di agosto 2000 di Frau Brigitte Botta, con all'attivo 400.000 km, in livrea Saphirschwarz Metallic 475, interni in pelle Hellbeige, fendinebbia, cerchi in lega da 17", sedili elettrici con memoria, capote elettrica, radio "business", computer di bordo e check control, appoggiatesta posteriori, roll-bar a scomparsa, volante sportivo con comandi, inserti in radica di noce e TCS tutto di serie, a richiesta antifurto DWA, assetto M sport, cerchi in lega maggiorati 17" M style, indicatori di direzione con vetro trasparente in luogo degli originari arancio, caricatore da 6 CD, radio "professional", Hi-Fi System, frangivento e bracciolo centrale.

Da qui in poi, la vicenda della Serie 3, è storia contemporanea. ■



La parte più originale della E46 è la coda con l'accenno di spoiler i e fari "a L". È l'ultima Serie 3 con capote in tela. I roll-bari inclusi nei poggiapiedi fuoriescono in caso di ribaltamento.

BMW SERIE 3

UNA GRANDE, LONGEVA FAMIGLIA DI SUCCESSO

Come abbiamo visto, la storia della BMW Serie 3 si dipana in sette generazioni, ognuna naturale evoluzione della precedente ma comunque con peculiarità incisive e caratterizzanti, a partire dalle diverse declinazioni di carrozzeria, sempre maggiori col crescere delle esi-

genze del pubblico, per primeggiare sulla concorrenza e porsi come leader del segmento anno dopo anno, decennio dopo decennio. Il risultato sono 17 milioni di esemplari prodotti e il dominio incontrastato in cima alle classifiche delle auto più vendute nel mondo.

ALFA E OMEGA - La E21 del 1975, a sinistra e l'ultima generazione di Serie 3, la G20 presentata nel 2019: motori diesel e benzina, da 2 litri a 4 cilindri e da 3 litri a 6 cilindri, da 122 a 374 CV, anche ibrida. È disponibile in versioni berlina e Touring: le varianti coupé e cabrio, ora si chiamano Serie 4.



UNA CABRIO O UNA TARGA? - L'unica variante scoperta della E21 "autorizzata da BMW" è la TC ("Top Cabrio") realizzata da Baur nel 1977: telaio del tetto fisso, montante inspessito, vetrino posteriore assottigliato e capote.



ALL'INIZIO NIENTE BANDE NERE - Una rarissima immagine dell'epoca della E21 al lancio, senza la fascia nera fra i proiettori posteriori, introdotta già a gennaio '76 e diventata una sua cifra stilistica.



ORA SÌ, È UNA CABRIO - Per la seconda generazione E30, oltre alla TC2 Baur che rimane a listino, viene prevista anche una vera Serie 3 Cabriolet (1985): una linea magnifica e fuori dal tempo per 4 posti en plein air.



LA GIARDINETTA SPORTIVA - Ma la vera novità fra le E30 è la versione "giardinetta" Touring del 1987: Max Reisböck sposta il montante C verso la coda e installa un portello inclinato che non rovina la pulizia e la sportività della berlina: sarà fenomeno culturale.



E46, UNA GAMMA COMPLETISSIMA - Tutte le E36: da destra verso sinistra Compact, Coupé, Cabriolet, Sedan (berlina) e Touring (station wagon).



COMPACT: A CACCIA DI GOLF - BMW tenta l'assalto al settore delle medie compatte con una E36 accorciata di 22,5 cm, la Serie 3 Compact (1994). È ben fatta ma costa molto più di una



E46 BERLINA, LA PIÙ VENDUTA - La E46 berlina (nell'immagine il restyling del 2001) riprende lo stile della E36 ma lo rende unico e caratterizzante con il profilo "ad arco" del padiglione e spunti molto innovativi. Sarà la più venduta di tutte le Serie 3.



UNA TOURING MOLTO GLAMOUR - La E36 Touring (1993) riprende i concetti della station wagon E30 ma attualizzandoli con le piacevoli rotondità della nuova generazione. Ora la giardinetta della Doppia Elica non piace più solo ai rappresentanti ma anche ai manager in carriera.



Golf... per i successi della Serie 1 bisogna aspettare altri 10 anni. Gli interni della Serie 3 Compact riprendono l'impostazione della precedente E 30.

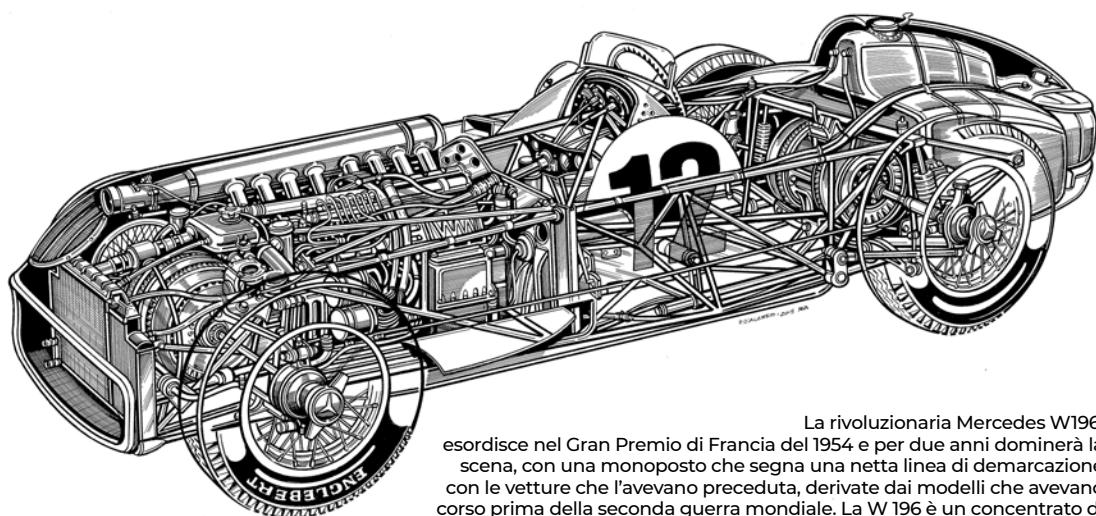


UNA TOURING PER TUTTI I GUSTI - Anche la versione Touring della E46 (1999) sarà un successo straordinario. Merito del perfetto mix di elementi tradizionali - le fiancate morbide, il portello inclinato e raccordato, un accenno di gomito di Hofmeister (scomparso sulla E36) - e novità - i fari "a L" delle altre E46, i mancorrenti sul tetto, i cerchi di grandi dimensioni.





INNOVAZIONE MADE IN GERMANY



La rivoluzionaria Mercedes W196, esordisce nel Gran Premio di Francia del 1954 e per due anni dominerà la scena, con una monoposto che segna una netta linea di demarcazione con le vetture che l'avevano preceduta, derivate dai modelli che avevano corso prima della seconda guerra mondiale. La W 196 è un concentrato di innovazioni, che vanno dalla sua conformazione aerodinamica, al motore, un 8 cilindri in linea di 2.500 cm³ e distribuzione desmodromica.

**NEL 1954, DOPO
QUINDICI ANNI
DI ASSENZA,
LA MERCEDES
TORNA PROTAGONISTA
NELLE CORSE
AUTOMOBILISTICHE
CON UN MODELLO
RIVOLUZIONARIO.**

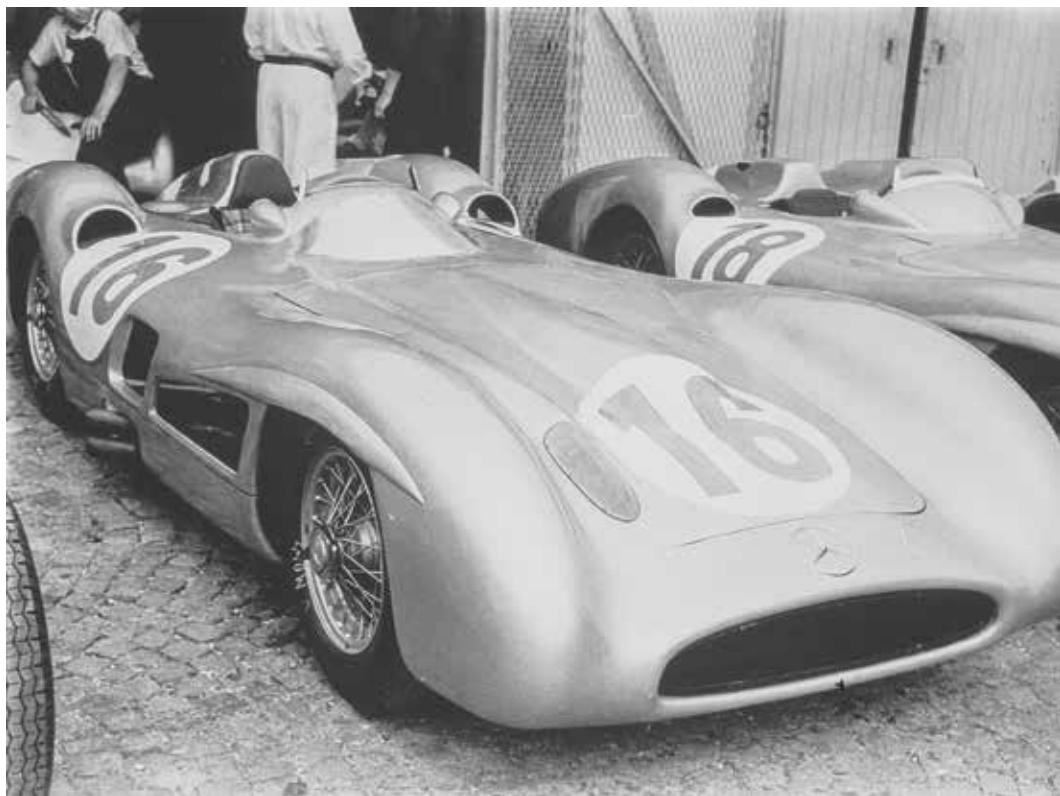
*di Paolo D'Alessio - disegni
e foto archivio D'Alessio*



La W196 è una monoposto a dir poco rivoluzionaria, che segnerà una netta linea di demarcazione tra le Formula 1 dei primi anni, che derivavano dai modelli anteguerra, e le auto da Gran Premio di nuova generazione.

UN PROGETTO RIVOLUZIONARIO

L'arrivo della W196 sulla scena mondiale è a dir poco dirompente: alla vigilia del Gran Premio di Francia del 1954, gara d'esordio della prima Mercedes di Formula 1, basta dare una rapida occhiata alla W 196, per capire che nella categoria regina dell'automobilismo sportivo si è creata una netta, insanabile, frattura. Da un lato i vecchi dinosauri, le varie Alfa Romeo, Ferrari, Gordini o Maserati, che derivano dalle monoposto anteguerra, distanti anni luce dalle stelle d'argento, che portano la firma dei progettisti Nallinger, Kraus, Scherenberg e Gossmann, mentre Rudolf Uhlenhaut si occupa dello sviluppo e della messa a punto della prima Mercedes di Formula 1.

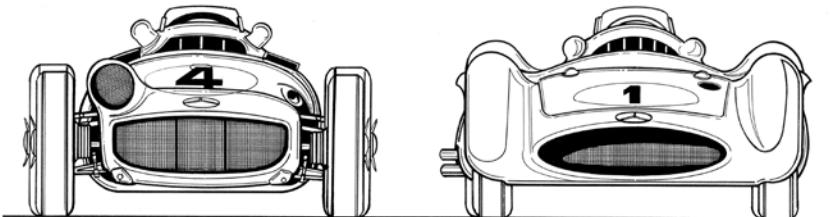


La Mercedes salta le prime due gare del mondiale di Formula 1 del 1954 e debutta al Gran Premio di Francia con la W196, in versione carenata, adatta alle piste di alta velocità, come il circuito di Reims.

MERCEDES W196

Il lavoro di questi straordinari progettisti si concretizza nella W196, un'auto con forme e dimensioni del tutto nuove, con una carrozzeria più profilata e larga e un baricentro decisamente più basso. Non solo. Tanto per non lasciare nulla al caso al suo debutto nel mondiale di Formula 1, la Mercedes si presenta con due opzioni: una conformazione per i circuiti misto-lenti ed una per le piste da alta velocità.

Ecco come si presentano le due versioni della Mercedes W196: a destra la versione "streamliner" adatta ai circuiti veloci, tipo Monza o Reims, a sinistra la macchina senza carrozzeria e ruote scoperte. Le similitudini della prima con le vetture sport sono evidenti, ad eccezione del fatto che sulla monoposto W196 il posto guida rimane sempre centrale e non disassato a destra.



Juan Manuel Fangio e Karl Kling partono in prima fila a Reims, dopo avere fatto segnare i migliori tempi nel Gran Premio di Francia del 1954. Concluderanno la gara nell'ordine, mentre il giovane Hans Herrmann sarà autore del giro più veloce in gara. Terzo classificato, Manzon, su Ferrari privata, ma staccato di un giro. Sotto, battuta d'arresto per le Mercedes W196 nel Gran Premio di Gran Bretagna: Juan Manuel Fangio non va oltre un modesto quarto posto, con la Mercedes in versione "streamliner". I parafanghi anteriori della carrozzeria integrale limitano la visibilità, impedendo al due volte iridato di scegliere con precisione la traiettoria ideale nelle curve, come testimonia questa immagine che immortala una "toccata" contro le barriere.

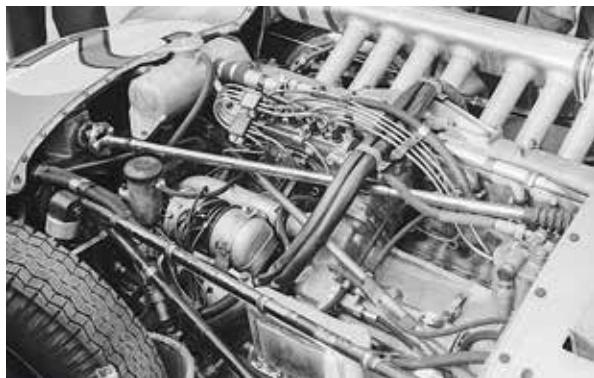
Sfruttando il regolamento dell'epoca (che verrà definitivamente cambiato solo nel 1959) per un tracciato veloce, come la pista di Reims, la Mercedes appronta una vettura completamente carenata, con carrozzeria in alluminio che ingloba le quattro ruote e termina con una lunga coda. Una conformazione messa a punto su modelli in scala 1:5, presso l'Università di Stoccarda, non dissimile da quella della 300SL W194, utilizzata all'epoca sulle biposto di Stoccarda che partecipavano alle gare di durata.

Unico neo di questa seconda versione l'incremento di peso, prossimo ai cinquanta chili, che all'epoca ne sconsigliò l'utilizzo sui circuiti più tortuosi, tipo Montecarlo. Una volta sollevata la carrozzeria ecco il telaio, un'inedita struttura reticolare in tubi di magnesio saldati, molto rigida, ma anche estremamente leggera. Un telaio rivoluzionario





La versione carenata della Mercedes W196 aveva un migliore CX, che garantiva una resistenza all'avanzamento inferiore del 20% rispetto al modello a ruote scoperte. Inoltre consentiva una migliore velocità di punta, quantificabile nell'ordine dei 30 km/h, per contro sul piatto della bilancia pesava circa 50kg in più, che si traducevano in minori prestazioni in frenata, curva ed accelerazione.



Nel vano motore della Mercedes W196 pulsava un otto cilindri in linea bialbero (sigla M196) di 2.496 cm³. Molte le innovazioni tecniche di questo propulsore, come l'adozione della distribuzione desmodromica e l'alimentazione ad iniezione diretta. Il motore è inoltre disassato, rispetto all'asse longitudinale della vettura, e fissato al telaio con un'inclinazione di 28° sul lato destro, per consentire all'albero di trasmissione di passare a fianco del sedile del pilota. A destra, la Mercedes W196 di Juan Manuel Fangio precede la Ferrari 553 F1 del connazionale Froilan Gonzales nel vittorioso Gran premio d'Italia del 1954.

per l'epoca, che pesava appena 36 kg, ed al quale, sui due assi, venivano ancorate le altrettanto innovative sospensioni a ruote indipendenti. Soprattutto quella posteriore, che sfruttava lo schema brevettato dall'ingegner Scherenberg, con semiassi oscillanti, un cinematismo che nell'arco di pochi anni sarebbe poi stato introdotto sulle vetture stradali. Novità anche nell'impianto frenante, con quattro freni a tamburo, montati entrobordo, con doppia ganascia e alettature di raffreddamento, per ridurre le masse non sospese. La componente forse più innovativa del progetto W196 è però il motore. Nel 1954 le nuove regole fissano il limite di cilindrata a 2.500 cm³, per i motori aspirati, e in appena 750 cm³ per quelli sovralimentati. L'ideale per la Casa di Stoccarda che sulle sue monoposto monta un otto cilindri in linea bialbero (sigla M196) di 2.496 cm³. Un'architettura insolita, che si abbina all'adozione della distribuzione desmodromica e consente di eliminare le molle di richiamo delle valvole, consentendo al motore di funzionare a regimi più alti. Altra novità dell'otto cilindri Mercedes l'alimentazione ad iniezione diretta, derivata dalle esperienze acquisite sui caccia Messerschmitt BF 109 della seconda guerra mondiale. Sulla W196 il motore è inoltre disassato, rispetto all'asse longitudinale della vettura, e fissato al telaio con un'inclinazione di 28° sul lato destro, per consentire all'albero di trasmissione di passare a fianco del sedile del pilota, in una vettura dove la parte più bassa della monoposto è sollevata di appena 13 cm da terra. Nella prima edizione del 1954 la potenza massima dell'otto cilindri tedesco è di 260 CV, che arriveranno a 295 CV a 8.500 giri/min, nella conformazione 1955. Un vero record per l'epoca.

1954/55: UN BIENNIO TARGATO MERCEDES

C'è grande attesa per il rientro alle corse della Mercedes che, in ritardo di preparazione, si presenta al via del mondiale di Formula 1 del 1954, solo alla terza gara, il Gran Premio di Francia, che si corre sul veloce circuito di Reims.

Nel frattempo il suo pilota di punta, Juan Manel Fangio, al volante di una Maserati, si è già aggiudicato le due prime gare dell'anno, disputate in Argentina e Belgio. L'esordio della rivoluzionaria W196 è di quelli che lasciano il segno: come detto la Mercedes si presenta in Francia con la versione carenata, adatta alle piste di alta velocità, come il circuito di Reims. Fangio e Karl Kling fanno segnare i migliori tempi in prova e concludono nell'ordine la gara, mentre il giovani

Hans Herrmann è autore del giro più veloce in gara e il terzo classificato, Manzon, su Ferrari privata, è staccato di un giro.

Una dimostrazione di forza che annichilisce la concorrenza ma, come spesso capi-

Basta guardare la W 196 ai box per percepire la netta, insanabile frattura con i dinosauri Alfa, Ferrari e Maserati... Ma sarà in pista che sbalordirà tutti

ta in questi casi, anche i più forti possono sbagliare, per eccesso di sicurezza. Accade a Silverstone, seconda uscita della W196, dove la Casa della stella a tre punte ripropone la versione carenata, utilizzata Reims, ma con scarso successo. Anche se Fangio ottiene la pole-position la W 196 è poco maneggevole e i 50 chili in più della carrozzeria integrale la penalizzano oltre misura. Risultato: Fangio, in grande difficoltà, termina la gara al quarto posto, mentre la vittoria va inaspettatamente alla Ferrari 625 F1 di Froilan Gonzales, che al traguardo precede la vettura gemella di Mike Hawthorn e la Maserati di Onofre Marimon. Capito l'errore al Nürburgring la Mercedes schiera le W196 con carrozzeria a ruote scoperte e Fangio torna al successo.

E si ripeterà anche nei successivi Gran Premi di Svizzera e d'Italia, dove il pilota argentino, autore di un memorabile recupero sulla Maserati di Stirling Moss, conquisterà il secondo titolo iridato della carriera. Quello stesso Stirling Moss che nel 1955 verrà ingaggiato dalla Mercedes, per fare coppia con Juan Manuel Fangio e, saltuariamente, con Kling ed Hermann. Dal punto di vista tecnico il 1955 segnerà il definitivo abbandono della versione carenata o "streamliner" (letteralmente "aerodinamica") che presentava una resistenza all'avanzamento

inferiore del 20% e un guadagno superiore ai 30 km/h nelle velocità di punta, ma comportava un sovrappeso di una cinquantina di chili, che si traduceva in minori presta-

carrozzerie: in totale la versione streamliner venne utilizzata 4 volte sulle 12 gare disputate nelle due stagioni. Ma torniamo al mondiale del 1955. La prima tappa gara

in calendario, il Gran Premio di Argentina, ripropone il copione dell'anno precedente, con Fangio primo davanti al suo pubblico, mentre Moss deve abbandonare, in seguito ad un colpo di calore. A Montecarlo, invece, ambedue le W196 sono costrette ad alzare la bandiera bianca e la vittoria va inaspettatamente alla Ferrari 625 F1 di Trintignant, che in prova non era

Nel 1955 Mercedes ha a disposizione l'auto più competitiva, ma anche la coppia di piloti più forte, quella formata da Fangio e Moss

zioni in frenata, curva e accelerazione. Per contro non c'erano problemi a passare da una conformazione all'altra, essendo il telaio predisposto per ospitare ambedue le

zioni in frenata, curva e accelerazione. Per contro non c'erano problemi a passare da una conformazione all'altra, essendo il telaio predisposto per ospitare ambedue le



Nel 1955 la Mercedes abbandona definitivamente la versione carenata "streamliner" e corre con la versione a ruote scoperte. In questa immagine Juan Manuel Fangio nello sfortunato Gran Premio di Monaco.

In basso, le Mercedes W196 di Juan Manuel Fangio (numero 2) e di Stirling Moss (numero 6) nella corsia box del Gran Premio di Montecarlo del 1955.



andato oltre il decimo tempo. Ma si tratta di un episodio isolato: in Belgio e in Olanda Fangio sale nuovamente sul gradino più alto del podio, mentre in Gran Bretagna, nella gara di casa, il successo va a Stirling Moss. Il mondiale si conclude a Monza, con l'ennesima affermazione di Juan Manuel Fangio, che conquista così il terzo mondiale della carriera. All'indomani del Gran Premio d'Italia la doccia fredda: dopo avere dominato la scena per due anni, con una vettura nettamente più forte della concorrenza, la Mercedes decide di ritirarsi, colpita anche dalla tragedia nella 24 Ore di Le Mans, dove la SLR di Levegh, uscendo di strada, aveva causato la morte di oltre 80 persone. ■



La Mercedes di Juan Manuel Fangio (numero 8) precede la vettura gemella di Stirling Moss (numero 10) nel vittorioso Gran Premio dei Paesi Bassi del 1955. I due concluderanno la gara nell'ordine, distaccando il terzo classificato, Luigi Musso, su Maserati, di quasi un minuto.

Sopra, nel 1955 la Mercedes non dispone solo della migliore vettura del lotto, ma della coppia di piloti più forte, costituita dal quattro volte Campione del Mondo Juan Manuel Fangio e dal velocissimo Stirling Moss.



ZUNDAPP

A BREGANZE TRA L'OLEANDRO E IL BAOBAB

NEL 1986 LA LAVERDA CONCENTRA TUTTE LE SUE COMPETENZE
SUPERSPECIALISTICHE IN UNA "ENDURO DA VIAGGIO",
SEGMENTO ALL'EPOCA TANTO DI MODA (EFFIMERA...), TRA BMW GS, DAKARIANE
E ALTRE TROVATE GENIALI PER VENDERE. MA E' TROPPO TARDI



La Laverda OR 600 Atlas si sarebbe potuta imporre come la maxi-enduro italiana per eccellenza, se l'azienda non fosse versata in quel periodo in una drammatica crisi che, infatti, l'avrebbe portata a una prima chiusura nell'89. L'esemplare del nostro servizio è del 1986, considerata quindi una "prima serie".

Cerco l'Africa in giardino, tra l'oleandro e il baobab", cantava Adriano Celentano nella sua "Azzurro". È una descrizione che calza a pennello allo scenario nel quale, suo malgrado, si trova Laverda nella seconda metà degli anni '80, quando decide di correre verso il deserto con la sua nuova "dakariana", moto delle quali nessuno sembra più fare a meno ma sarà costretta a fermarsi nella campagna della Valdastico, appena fuori Breganze. Infatti, a fine decennio, Laverda sarà costretta a

chiudere i battenti, almeno una prima volta ma, quando riapparirà non tornerà mai più quella degli anni '70 e sarà sempre funestata da cicliche crisi finanziarie.

Il modello del quale stiamo parlando è la OR 600 Atlas, una moto dalle ambizioni potentissime, costruita bene, accolta ottimamente dalla stampa ma, purtroppo, arrivata troppo tardi, non solo sulla concorrenza estremorientale che ormai ha offerto al mercato di tutto e di più ma anche sul settore stesso delle enduro da viaggio, che si sta rivelando poco più che una moda passeggera.



A sinistra, il prototipo Trail 500 del 1981 progettato e realizzato da Giulio Franzan. Poteva essere la moto giusta al momento giusto, ma non ci si credeva abbastanza... Sotto, la versione rossa con filetti e scritte oro/nero, molto rara. Nel mirino della OR 600 (in basso) ci sono Yamaha XT e Suzuki DR. Il telaio è un monotrave a culla sdoppiata in tubi d'acciaio. Le piastre di rinforzo applicate ai punti nevralgici derivano dal Cross e aumentano la sensazione di sicurezza e protezione che la moto già esprime col robustissimo e stabile telaio, fra i migliori in circolazione all'epoca.



Nonostante sia un modello rimasto pressoché sconosciuto per anni, sono tante le cose da dire sulla OR 600 Atlas. Per esempio, fra le curiosità che ne fanno la perfetta protagonista della "spy story" intitolata Laverda, c'è quella che lega le sue origini al marchio BMW Motorrad. Infatti, se la proverbiale ricerca dell'eccellenza della Casa bavarese è passata anche da proposte di consulenza costruttive e proficue ad altre case, magari in quel momento con più esperienza di lei

in un determinato settore, come lo era per esempio la Laverda della seconda metà anni '70 nell'off road, la Casa di Breganze è stata proprio fra quelle invitata a Monaco a supporto di un nuovo progetto, in questo caso quella che sarebbe diventata - e lo è ancora - una leggendaria gamma di modelli BMW, quella delle GS: tra il 1975 e il 1976, sono documentati diversi viaggi del team Laverda presso gli stabilimenti tedeschi della Doppia Elica per lo sviluppo del modello mentre, nel

'77 e '78 sembrano essere circa una decina i prototipi di GS per la Parigi-Dakar costruiti direttamente da Laverda. Ovviamente questo passaggio non è uno scoop fine a sé stesso, perché, come spesso accade in questi momenti di condivisione e confronto propositivo fra due costruttori, l'esperienza genera ottimi feedback anche per Laverda stessa, che, pur parallelamente allo sviluppo dei suoi modelli tradizionali, inizierà a concepire l'idea di una enduro adatta a tut-





Il frontalino ingloba il proiettore, molto luminoso e la presa d'aria per il radiatore olio. Da questo il lubrificante fluisce prima verso la testata poi, tramite un condotto esterno, nel basamento. La forcella Marzocchi è come da tradizione rivestita da soffietti in gomma. A destra, la livrea bianco/blu col tricolore è tipica del primo lotto di 300 pezzi prodotti. Il serbatoio da 25 litri sacrifica sull'altare di un'ottima autonomia, una certa agilità su fuoristrada... ma era tipico delle cosiddette "dakariane".



La strumentazione è bella ma poco precisa. Il 571 cm³ della Atlas deriva dall'ultimo 500 progettato dal marchio una quindicina d'anni prima ma è totalmente rivisto, con pistoni, testate, basamento, valvole e camme ridisegnati. La nuova cilindrata è ottenuta aumentando sia l'alesaggio che la corsa.

A destra, il carburatore doppio corpo Dellorto DHLA è di origine automobilistica, a tutto vantaggio della morbidezza di erogazione.



ti i terreni la quale, per altro, non sarebbe stata propriamente un modello nuovo, bensì la somma di tutte le competenze proprie del marchio confluite su un unico obiettivo, ambizioso e destinato ad allargare sensibilmente la base della clientela.

Un prototipo convincente e già con le idee chiare appare a Breganze già nel 1981, concepito e collaudato da Giulio Franzan: ha un bel telaio slanciato, una linea tesa attorno al serbatoio sottile

appena arrotondato in alto, un piccolo cupolino, i paramani, il motore bicilindrico fronte marcia da mezzo litro bialbero con 8 valvole e tanti elementi desunti da altri modelli Laverda come la Chott 250 del 1973. Si chiama provvisoriamente Trail 500.

In quel momento in Laverda sarebbe stata la moto che mancava, accanto alle 125 motorizzate Zündapp e alle Cross Regolarità con unità Husqvarna ma i ripensamenti andranno avanti per

quasi quattro anni. Così, dopo il prototipo 1001 sempre testato e ottimizzato da Franzan e presentato al Salone della Moto di Milano del 1985, la moto definitiva è pronta solo per il 1986, quando Massimo Laverda, ultimo erede dell'omonima famiglia, è già fuori dall'azienda e a portarla avanti è una cooperativa composta dai dipendenti stessi, poi ceduta a un gruppo finanziario milanese. Nel mirino ci sono i modelli "all-terrain" Yamaha XT e Suzuki DR

ma il tutto condito da un pizzico di genialità tutta italiana. Per esempio, impossibilitati a concepire un motore ex-novo, i tecnici prenderanno l'antiquato - e fuori produzione - bicilindrico parallelo raffreddato ad aria di 497 cm³ di modelli quali Alpina, Formula e Montjuic, utilizzato anche per il prototipo del 1981, ma con aumentati il diametro del pistone, l'alesaggio, da 72 a 76 mm e la corsa da 61 a 63 mm, per una cilindrata totale di 572 cm³.



Per renderlo più moderno, poi, lo dotano di un contralbero di equilibratura, di basamento e valvole maggiorate (quelle di aspirazione da Ø di 27 a 29 mm, quelle di scarico da Ø di 24 a 25 mm), di alberi a camme riprogettati, di pistoni a bassa compressione, di una pompa dell'olio con più portata (da 10 mm) e di un radiatore più capace (piazzato sotto il proiettore anteriore), ciò però sacrificando leggerezza e agilità, ché il tutto, insieme al tradizionalissimo telaio monotrave a culla sdoppiata in tubi d'acciaio tondi e quadri e al serbatoio da 25 litri, pesa 206 kg, rendendola più adatta ai trasferimenti veloci su asfalto che all'off-road. Comunque, il bicilindrico, alimentato da un carburatore doppio corpo Dellorto DHLA32 con pompetta di ripresa, di stampo molto automobilistico, è in grado di erogare 50 CV, che permettono alla Atlas una velocità massima di 170 km/h.

Anteriormente troviamo una forcella teleidraulica Marzocchi con steli da Ø di 41 mm e 240 mm di escursione, rivestita dai classici soffietti, dietro un "mono" cantilever a sistema progressivo Soft-Ramble con escursione massima di 200 mm. La ruota davanti (90/90 21") ha

La sella, piuttosto bassa nella zona del conducente, quindi adatta anche a persone di media statura, è ampia e comoda per due persone, solo dopo molti chilometri risulta rigida.

Sotto, il terminale a sinistra.
In basso, a sinistra, il disco anteriore flottante Brembo con doppio pistoncino. Il "Mono" posteriore Soft-Ramble.
La trasmissione finale è a catena.





un freno a disco flottante di Ø 260 mm con pinza a due pistoncini, la posteriore (5,10x17") a disco singolo di Ø 230 mm, entrambi prodotti dalla Brembo.

La trasmissione primaria è del tipo elicoidale, quella finale è a catena, il cambio a 6 rapporti sempre in presa, la frizione multidisco in bagno d'olio, l'accensione e l'avviamento elettrici.

Su strada gli addetti e i giornalisti dell'epoca ne apprezzano la fluidità, la regolarità e la silenziosità ai bassi regimi, grazie alla trasmissione e ai carburatori automobilistici, mentre accu-

sano una eccessiva rombosità dopo i 4000 giri/min. Giudicata ottima la risposta all'acceleratore oltre i 3000 giri/min e buoni i freni, anche se, nel complesso, si è ben lontani dalla sportività delle Laverda stradali anni '70. Il telaio, invece, è giudicato tra i più robusti e stabili in circolazione.

C'è un altro problema che sarà determinante

nel totale insuccesso commerciale del modello, la rete di vendita e assistenza Laverda, la quale definire disastrosa è un eufemismo. Infatti la OR 600 non è brutta, è ben costruita e, nonostante il peso e la poca agilità nel fuoristrada più impegnativo, si guida bene, va forte ed è divertente, ha insomma tutte le carte in regola per diventare la maxi-enduro italiana per eccellenza ma la totale mancanza di organizzazione e capillarità della sua distribuzione, farà fatica a piazzare i primi 300 esemplari e ancora di più le successive 60 (dall'87).

Per attrarre una clientela più ampia possibile, nel 1986 viene lanciata una versione per i giovani con motore da 50 cm³, identica all'originale ma miniaturizzata (foto in alto), mentre nel 1988 si giocherà l'ultima carta con un restyling: esteticamente ci sono alcune novità che la rendono più moderna come le carene più rastremate e il codino rivisto; i radiatori dell'olio sono due, piazzati verticalmente ai lati del frontale, esternamente al serbatoio; viene installata l'accensione Moto-



La OR 600 è ben costruita, si guida bene, va forte ed è divertente, ha tutte le carte in regola per diventare la maxi-enduro italiana per eccellenza...

plat e la frizione idraulica. Ma niente da fare, se ne venderanno appena 100, 20 addirittura a serrande già abbassate, tra il 1989 e il 1990.

Per convenzione le Atlas si suddividono in tre "serie", la prima, più diffusa, con telaio bianco, carene bianco/blu, soffietti e sella blu scuri, quest'ultima con la scritta bianca "OR", il fianchetto nero e il tricolore sul serbatoio ma sarà disponibile anche tutta rossa con filetti e scritte oro/nero, tricolore orizzontale e sella rosso/nero; la seconda ha invece telaio azzurro e carene bianco/azzurro senza tricolore e

scritte sulla sella (foto a centro pagina); la terza riprende il layout della seconda ma oltre all'azzurro è disponibile il rosso per telaio, carene e sella, aggiungendo due appendici prese d'aria accanto ai nuovi radiatori a vista alla base del serbatoio e risultando più moderna nella zona posteriore. I cerchi, gli steli della forcella e il mono posteriore sono sem-

pre oro (foto in basso a sinistra).

Ma non basta: al Salone di Milano del 1989 la Nuova Moto Laverda presenta un modello rinnovato con motore 700 (668 cm³) a iniezione elettronica Weber-Marelli, soprannominato El Cid, caratterizzato da una vistosa carenatura anteriore stondata a doppio proiettore e una serie di prese d'aria a goccia, capace di impensierire modelli da "long trip" come la Yamaha Super Ténéré, lo scrigno delle meraviglie che fa da scenario al servizio è suo (foto in basso a destra); eroga 70 CV e ha il doppio disco freno anteriore. Inutile dire che non avrà nessun seguito ma il motore servirà invece a Francesco Tognon, nuovo proprietario della Laverda dal 1993, a produrre le stradali progettate da Nico Bakker 650

Sport Formula e, con cilindrata aumentata, 750S Sport Formula del 1997.

Ah! Alla fine a Dakar via Parigi, la OR 600 Atlas ci arriverà comunque, nel 1990 con Fabio Guerrini.



I.m.

Si ringrazia Domenico Zappieri per la disponibilità

MANUBRIO O VOLANTE?

Tipiche di questo maxi-scooter le carenature che coprono perfino le ruote. A vederlo in movimento, sembra uno scafo che veleggia nell'aria. Il Maico-Mobil del nostro servizio, perfettamente restaurato nella sua livrea bi-azzurra con selle rosse, fa parte della collezione di scooter e micro-car di Leonardo e Fabrizio Comucci, come le Goggomobil. Apparse su La Manovella n° 7/8 di luglio/agosto. *Il servizio fotografico è stato eseguito in uno spazio privato su strada inibita al traffico.*





IL MAICO-MOBIL È UNO DEI MAXI-SCOOTER TEDESCHI DEGLI ANNI '50 PIÙ IMPONENTE

E DALL'ASPETTO "AUTOMOBILISTICO" CHE CI SIA.

ULTERIORE "CAMMEO" DI UNA SPERIMENTAZIONE DI MOBILITÀ MINIMA
GENIALE ED ECLETTICA, LA QUALE AVREBBE CONTRIBUITO
A FAR TORNARE LA GERMANIA UNA GRANDE POTENZA MONDIALE.

di Luca Marconetti

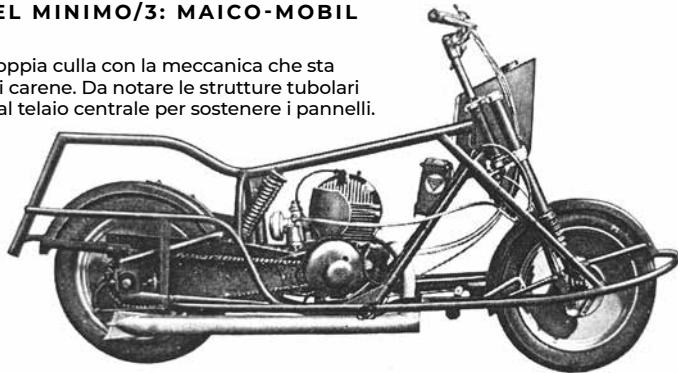
Le nostre città oggi sono letteralmente invase dai cosiddetti "scooteroni", simili a normali "cinquantini" e 125 ma con motori più potenti e prestazioni più roboanti. Moda passeggera o reale alternativa sia alla più impegnativa moto che all'ingombrante automobile? "Ai posteri l'ardua sentenza", come avrebbe detto il buon Manzoni. Ciò che interessa a noi è la storia e, negli anni '50, i maxi-scooter erano non tanto alternative a nulla bensì ottimi strumenti per acquisire la tanto agognata mobilità personale, specialmente in un territorio diffoltoso come la Germania del secondo Dopoguerra. In quelle zone, determinate "con le unghie e con i denti" a riprendersi il ruolo di potenza economica e commerciale di prima della guerra, l'ingegno avrebbe portato a risultati straordinari, più o meno efficaci ma sicuramente molto interessanti da riscoprire oggi: ne abbiamo avuto già un esempio nello scorso numero de *La Manovella* parlando delle "bubble car" prodotte dalla Glas, le Goggomobil e ne abbiamo un altro guardando lo stranissimo mezzo che appare nelle pagine che state sfogliando. Il Maico-Mobil, infatti, questo il suo nome, se ne sta lì con le sue carenere che sembrano non finire mai appeso su due ruotone da auto media di allora, dando-

ci la misura di una straordinaria capacità innovativa, fatta di attenzione e cura costruttive davvero encomiabili. La storia di questo mezzo inizia con due fratelli svedesi, Otto e Wilhelm Maisch, che, come tanti, a fine anni '20 si mettono a produrre biciclette nella loro cittadina, Poltringen. Ben presto, i Maisch si lasciano sedurre dai piccoli motori di 98 e 118 cm³ che Sachs e Ilo producono per motorizzare le biciclette mentre il mercato di questi micro-propulsori esplode con la detassazione fino a 200 cm³ del 1933. Le bici Maico - come le chiamano i due semplificando il proprio cognome - che diventano moto grazie a quelle minuscole unità, spiccano per rapporto qualità-prezzo e affidabilità, tant'è che, con l'avvicendarsi della Seconda guerra mondiale, il Terzo Reich incarica la Maico e altri produttori simili di fornire motoleggere per impieghi militari, salvo poi essere anch'essa coinvolta, di fronte alla recrudescenza del conflitto, nella produzione di armamenti pesanti.

All'indomani della Guerra, Maico, come tutti, deve quindi ricominciare da zero: si butta sui ricambi per bici ma fa anche giocattoli e si crea una buona reputazione fra i francesi occupanti i quali la obbligano a fare la manutenzione dei loro mezzi. La Maico poi sarà fortunata, rispetto a tanti concorrenti: lo stabilimento di Pfäffingen, realizzato a fine anni '30 proprio per la produzione di motoleggere, non è stato bombardato e non ha perso la sua efficienza.

IL MASSIMO DEL MINIMO/3: MAICO-MOBIL

Il telaio tubolare a doppia culla con la meccanica che sta "sotto" le abbondanti carene. Da notare le strutture tubolari che corrono attorno al telaio centrale per sostenere i pannelli.



La linea è dominata dalla complessità del frontale, a mezza ogiva per coprire la ruota, a scudo nella parte superiore, comprendente un ampio parabrezza in plexiglas, per tenere guidatore e passeggero al riparo da intemperie e aria.



L'ampia carenatura a vasca genera un vero e proprio cruscotto davanti al conducente. Questo ospita il sostegno per il manubrio, il tappo carburante, il commutatore, lo strumento e, a destra nel pannello inferiore, un capiente portaoggetti.

Lo strumento tondo ingloba tachimetro, contachilometri e indicatore numero di rapporto inserito. Caratteristica la grafica del logo dell'azienda, con la "c" e la "o" che fanno da ruote a uno scooter in corsa.



La zona posteriore è caratterizzata dalle tasche laterali accessibili da un unico coperchio chiuso da ganci, che fa anche da sostegno alla sella del passeggero. Il vano motore è dominato dall'enorme ventola assiale mossa da cinghia trapezoidale del raffrescamento forzato: se non ci fosse, le ingombranti carene, farebbero surriscaldare il motore in pochi chilometri.

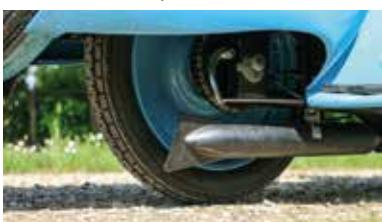


Il lavoro per i francesi, intanto allargatosi anche con commesse delle truppe americane in Germania, permette ai nostri Otto e Wilhelm di immagazzinare e stoccare una incredibile quantità di metallo e, se in buone condizioni, di ricambi tantoché, con la riforma monetaria del 1948 volta alla ripresa dei consumi nel paese, Maico si farà trovare pronta ed efficiente, capace di produrre mozzi e fusioni per motori per tutta una miriade di altri produttori. Ma i tempi sono maturi anche per una propria unità, un monocilindro di 125 cm³ a due tempi e un 150 affianco al quale, quasi naturalmente, si sviluppa una moto completa, la M150 del 1950.

Ma soprattutto, ai fratelli Maisch, affascinano gli Scooter, come quelli italiani, sì, ma con quel qualcosa in più di confort e soluzioni insolite che saranno tipiche delle due ruote tedesche dell'epoca, utili a renderli attraenti anche di fronte alle ben più pratiche mini-vetture coeve. Ecco quindi il Maico-Mobil, un vero e proprio maxi-scooter che, con la nostra Vespa, ha davvero poco a che fare: intanto per il nome, che rimanda a un vastissimo terreno d'utilizzo, quasi "automobilistico", poi per alcune caratteristiche quali le grandi, per l'epoca, ruote da 14", infine per le generosissime carenature, abbinate a una



Il filtro aria, il carburatore Bing e la particolare sospensione posteriore, con il motore elemento elastico, l'ammortizzatore montato a rovescio e le due lunghe molle elicoidali. Particolare del terminale di scarico e della trasmissione secondaria - come la prima - a catena.



Al motore si accede rimuovendo le grandi borse ai lati della ruota, che fanno da sostegno alla sella del pilota, montata su elemento elastico.

posizione di guida molto verticale e pressoché seduta, come su di una piccola poltroncina. Il motore del primo modello, presentato nel '50 e prodotto nel '51, un 150 da 6,5 CV, ha la ventilazione forzata e il cambio a tre rapporti con comando al manubrio. Nel 1952 ecco l'aumento di cilindrata di ulteriori 25 cm³, fino a 174 cm³ per una potenza di 9 CV a 5300 giri/min, cambio a 4 rapporti a pedale e frizione a dischi multipli: caratteristiche del Maico-Mobil 175 come il protagonista del nostro servizio.

La miscela è al 5% e l'alimentazione avviene tramite un carburatore Bing o Schebler da 24"; l'impianto elettrico è a 6 volt; le trasmissioni primaria e secondaria sono entrambe a catena e rapporti rispettivamente di 39/16 e 40/16; le ruote sono a disco d'acciaio con pneumatici 3.00x14"; i freni sono entrambi a tamburo. Su un classico telaio tubolare a doppia culla, il Maico-Mobil ha installate carene pressoché integrali in lega leggera, quella anteriore dalla forma complessa, nella parte inferiore a "mezza ogiva" corrispondente al profilo della ruota, in quella superiore a scudo, a far da base al parabrezza in plexiglas e all'ampio cruscotto, il tutto studiato per tenere conducente e passeggero al riparo da aria e intemperie. Nella zona posteriore invece, il profilo più esile con i coperchi motore e le due grandi borse ai lati della ruota, che incorniciano la ruota di scorta "annegata" nella lamiera. L'intera meccanica, compresa buona parte delle ruote, è coperta. Anteriormente troviamo una forcella telescopica a smorzamento idraulico, posteriormente un monobraccio oscillante che usa il motore come elemento elastico e, insieme, sono sostenuti da un ammortizzatore idraulico invertito e ben due lunghe molle elicoidali.

L'aumento di cilindrata a 174 cm³, abbinato alla carrozzeria e all'ampio parabrezza, fanno però anche lievitare il peso fino a 122 kg a vuoto, dato che costinerà un ulteriore aumento di cilindrata fino a 200 cm³, intervenuto nel 1954. Nel 1955 infine i Maisch decidono che non è più conveniente fare concorrenza alle automobili, così cedono brevetti e macchinari alla spagnola Construcciones Mecanicas, che continua la produzione del Maico-Mobil fino al 1956 inoltrato e adattano il loro stabilimento a uno scooter più leggero ed esile, col suo telaio a trave centrale, la Maicoletta, dichiaratamente pensata come la "Vespa tedesca", accoppiabile a un pratico sidecar e con motori tra i 175 e i 277 cm³, in grado di garantirgli ben 15 CV e un'ottima brillantezza di marcia. ■

Nella vista posteriore balza all'occhio la ruota di scorta piazzata trasversale e annegata nella carenatura, il cui pannello centrale fa anche da porta-targa.





UN'INGLESE A NIZZA

LA ROLLS-ROYCE CORNICHE

INTERPRETA LA COMPOSTEZZA E LA SOBRIETÀ DELLA SILVER SHADOW - MA SPOSANDONE ANCHE LE CARATTERISTICHE TECNICHE RIVOLUZIONARIE - CON UN'ANIMA PIÙ GLAMOUR E MODAIOLA, COME SUGGERISCE IL SUO NOME CHE FA SUBITO ESTATI DELLA DOLCE VITA.

di Luca Marconetti

Che Sir Henry Royce all'anagrafe fosse inglese non ci piove eppure, passato il periodo giovanile della sua vicenda personale e professionale, a partire dal legare indissolubilmente il suo nome a quello di Charles Rolls, scomparso due decenni prima di lui, preferirà soggiorni sempre più lunghi sulla dolcemente asolata costa della Francia meridionale, fra membri del jet set, divi e aristocratici i quali sempre più scelgono le sue auto, piuttosto che tra i colori freddi delle campagne inglesi, dove invece la sua clientela più tradizionale, la nobiltà britannica in drastica decadenza, fatica ormai a permettersi i suoi gioielli su 4 ruote. È quindi pensando a lui che i tecnici di Crewe, completata e fatta digerire la "Rivoluzione Silver Shadow" - la prima Rolls-Royce a scocca portante, con le ruote indipendenti e i freni a disco - anche con la presentazione della versione coupé, la Silver Shadow 2 Door del 1966, un anno più giovane della berlina, nel 1971 completa la gamma con la versione decappottabile denominata Corniche DHC (Drop-head Coupé, "tetto amovibile", allorché la 2 porte assume anch'essa il nome Corniche ma sarà indicata dalla sigla FHD, Fixed Head Coupé, poi dal 1975 le due saranno Corniche Convertible e Corniche Saloon), come la celebre strada a picco sul mare che percorre l'intera Costa Azzurra, da Mentone a Nizza.

L'esemplare del nostro servizio è una Corniche II del 1989. Si presenta elegantissima nella sua livrea Balmoral Green, capote Everflex in colore Cream e interni in pelle naturale Parchment (Pergamena) e cadenini uguali. L'esclusività della Corniche sta proprio nel tipo di automobile: adatta più a capricciosi divi del jet-set che ad impettiti aristocratici inglesi, è un'auto da guidare in prima persona, delegando al garagista solo l'unica operazione che sulla vettura richiede ancora uno sforzo fisico, istallare il tonneau cover abbottonandolo alla scocca.

Il servizio si è svolto a "Corte di Torre Longa", villa signorile del XVIII secolo alle porte di Bari. Immersa in un parco di ulivi secolari e pini, viene utilizzata per ceremonie private ed eventi aziendali.



Una Corniche Convertible del 1971 con specifiche USA.



Una Corniche degli anni '80 con motore di 6,75 litri e paraurti con inserto plastico, elementi tipici della Silver Shadow II introdotta nel 1977. La scomparsa del modello coupé rende superflua la sigla "Convertible".

Meccanicamente identica alla quattro porte, il nuovo apparato estetico, soprattutto di fiancata e coda è curato dal capo dell'allora Centro Stile interno Polwhele Blatchley ed eseguito da Mulliner-Park Ward, atelier londinese nata dall'assorbimento delle due carrozzerie omonime (Mulliner nel 1939, Park Ward nel 1961) che per tradizione realizza e assembla i modelli più ricercati ed esclusivi della Dea Alata. Si tratta della perfetta sintesi tra imperiosità, rappresentanza, lusso senza compromessi e un pizzico di sportività, di voglia di godersi l'aria aperta comunque circondati dall'opulenza di pelle Connolly, radica ed ebanisterie di primissima scelta e la sensazione di godere di un'automobile straordinaria, in questo caso da guidare in prima persona, senza alcuna delega (l'unica operazione "rognosa" è l'applicazione del tonneau copricapote con gli appositi bottoni, mentre il suo movimento, dopo lo sblocco manuale, è automatizzato e reso silenzioso da un affidabile impianto idraulico, adatto a un apparato in tela Everflex spessissima la quale, una volta chiusa, non fa rimpiangere il tetto in acciaio e anzi, assorbe meglio la rumorosità). Insomma, un tender stradale di uno di quei sbaritici yacht che allora come oggi affollano i porticcioli della Costa Azzurra. Ecco perché, tra l'altro, la Corniche sarà sempre la più cara delle "Rolls" regolarmente a listino, fatta eccezione per la controversa Camargue: ne abbiamo parlato molto nello scorso numero de La Manovella.

Sotto il cofano troviamo il classico V8 di 90° con un albero a camme nel basamento, già nella configurazione di 6750 cm³ (L410) che ha sostituito l'originario 6230 cm³ mutuato dalle Silver Cloud sulle Silver Shadow fino al 1969. È alimentato da 2 carburatori doppio corpo SU HIF7 e qui, grazie a poche ottimizzazioni, è più potente della quattro porte, si



L'incendere flemmatico con quel frontale più moderno rispetto al passato ma imprescindibilmente plasmato attorno agli irrinunciabili radiatore a "tempio greco" e statuetta dello "Spirit of Ecstasy", genera subito quell'austerità e quell'imperiosità che contraddistinguono la quattro porte Silver Shadow.



Le Corniche sono realizzate e assemblate dalla Mulliner-Park Ward, società di Rolls-Royce nata dall'unione delle due omonime carrozzerie londinesi.



Il check control e il nottolino di avviamento con il devioluci. L'intera pulsantiera e tutti i comandi sono studiati per essere i più facili e morbidi possibili da azionare, senza rumori né tentennamenti. Sotto, il condizionatore con comandi sdoppiati bizona esordisce nel 1977 con la plancia nuova della Silver Shadow II.



Il mobiletto bar ricavato negli incavi delle portiere: va rifornito rigorosamente di Single Malt Laphroaig.



stima, di 10 CV, per un totale di circa 230 CV: si stima perché Rolls-Royce riterrà sempre inelegante parlare di cifre, risolvendo la faccenda piuttosto con un sibillino "prestazioni adeguate"; è solo nel 1980 che, in un dépliant ufficiale, si parla di uno spunto sullo 0-100 di circa 11 secondi e una velocità massima di 200 km/h: niente male per un



La plancia presentata con la Corniche II è caratterizzata dal mobiletto centrale che si congiunge al tunnel. Il primo proprietario la chiese in nuance con la tinta esterna. Il volante a due razze con mozzo tondo ci indica che siamo di fronte a un esemplare ancora senza airbag. Fra le finezze quasi paradossali da descrivere oggi, all'epoca comunque degne solo di auto di tal lignaggio, la leva del cambio automatico dotata di servoassistenza (ovviamente anche per sterzo e freni) per limitare lo sforzo sulla leva al volante. Come sulle versioni chiuse, gli interni sono la quintessenza del lusso e del confort per gli occupanti, che vengono letteralmente coccolati da materiali preziosi come la pelle Connolly e i legni lucidi d'ebanisteria finissima, mentre la capote aperta aumenta la sensazione di esclusività: chiudendo gli occhi potrebbe benissimo sembrare essere su un motoscafo Riva in corsa tra Cannes e Saint Tropez.



incrociatore da 2,25 tonnellate. La storia della Corniche sarà prolifico e ben più lunga di quella della Silver Shadow, rimanendo in listino fino a tutto il 1995 e venendo interessata da un'evoluzione costante e tesa a migliorare ciò che già tende alla perfezione: nel 1972 i dischi freno anteriori sono autoventilanti; nel 1974 il passo aumenta di 6 mm

(da 3042 a 3048 mm); nel 1977 arrivano una plancia rinnovata dall'aspetto più squadrato e moderno, il climatizzatore con regolazioni sdoppiate, il radiatore in alluminio, i paraurti con inserti in gomma senza rostri, lo sterzo a cremagliera in luogo del precedente a vite e rullo (tutte novità introdotte dalla Silver Shadow II); nel 1979 il passo aumenta

ancora di 13 mm (3061 totali) e l'asse posteriore ha sospensioni riviste in seguito al pensionamento dell'impianto autolivellante all'avantreno - sulla falsariga di quello idraulico Citroën, il quale Rolls-Royce produce su licenza ma senza utilizzare le molle pneumatiche bensì delle più affidabili elicoidali - e al suo mantenimento solo dietro.



È la fiancata a suggerirci che siamo di fronte a un modello ancor più esclusivo e particolare della "limousine" dalla quale deriva: la linea di cintura si abbassa, mentre l'aspetto monolitico, reso ancor più statico dalla presenza di un solo enorme sportello, è movimentato e alleggerito visivamente dall'andamento digressivo del diedro che risale a metà parafango per andar a costruire un passaruota leggermente muscoloso. Specifici i cerchi.

A metà anni '80, con la Silver Shadow già sostituita dalla Silver Spur (una profonda evoluzione estetica e contenutistica della prima) e la scomparsa della Corniche Saloon, la Corniche scoperta rimane a listino, senza più la denominazione Convertible, mantenendo le sue peculiarità estetiche e quindi portando avanti l'aspetto aristocratico e un po' snob della Shadow. Il modello ha una sua nicchia di mercato e la clientela continua a richiederla così. Si decide il lancio di una Corniche II, la quale esordisce negli USA nel 1986 e in Europa nel 1988. Arrivano ABS, plancia ridisegnata con consolle centrale allungata al tunnel tipo Bentley Turbo, sedili ridisegnati, inedito porta targa posteriore con luci di retromarcia incorporate e paraurti verniciati in tinta carrozzeria con inserto cromato sulla battuta superiore. Saranno 1234 gli esemplari di Corniche I e II costruiti in 18 anni. Nell'autunno del 1989 è la volta della Corniche III svelata al Salone di Francoforte: come suggerisce la manovra commerciale della nuova denominazione, sotto pelle ci sono tante novità, nonostante l'estetica rimanga inderogabilmente legata alla Silver Shadow (fari con doppio proiettore con modanatura superiore "a tettino" e radiatore alto sono quelli della quattro porte del 1965); scompaiono i carburatori SU in favore dell'iniezione Bosch MK Motronic; le ruote sono dotate di cerchi in lega; la plancia è ridisegnata per ospitare il contagiri e di serie c'è l'airbag guidatore. Fino al 1992 sono 452 gli esemplari consegnati. Infine la Rolls-Royce prevede a listino la Corniche IV dal 1992 al 1995 (219 esemplari): il lunotto della capote è in vetro e non più in plexiglas; la capote è totalmente automatica senza sblocchi manuali; l'airbag è di serie anche per il passeggero; il cambio automatico, che fin qui è stato il GM Hydramatic a 3 rapporti, è nuovo e ha finalmente 4 velocità; le sospensioni sono adattive. Un anno dopo arriva un incremento di potenza del 20% per un totale di circa 270 CV.

Gran finale nel 1995 con la Corniche S: il 6 litri e $\frac{3}{4}$ è sovralimentato come sulle Bentley e sulla plancia il pannello di le-



La maniglia porta per i passeggeri posteriori. Il posacenere, l'accendisigari e il comando per il finestrino per il divano posteriore. Incredibile la cura artigianale osservata nella scelta degli accostamenti d'ebanisteria. Un set da pic-nic originale inglese che il proprietario tiene nel baule della sua Corniche.



gno riporta la numerazione progressiva dell'esemplare "number of 25". Ne vengono infatti realizzate solo 25. Bisognerà aspettare il 2000 per rileggere ancora il nome Corniche su una "cabriolettona" della Dea Alata: è quella su base Bentley Continental R/Azure ma design e meccanica della Rolls-Royce Silver Seraph, già realizzata in orbita BMW, come suggerisce il V12 di 5 litri che batte sotto il suo cofano. Sarà l'ultima auto a essere assemblata a Crewe. Sono 5146 gli esemplari totali completati.

Si ringrazia Francesca per averci fatto vivere, almeno per qualche ora, il "sogno Rolls" a bordo della sua Corniche II.

Una Corniche del 2000, su base Bentley Continental R, estetica RR Silver Seraph e motore V12 di derivazione BMW.



L'attenzione per il cliente è data anche dai dettagli, come le cartelle portadocumenti in vera pelle e fodera in pura seta. L'auto del nostro servizio è sempre stata italiana: lo dimostra anche il corredo di libretti uso e manutenzione e servizi allegati. La Corniche è una di quelle vetture che non smetteresti mai di fotografare, perché oltre alla bellezza nella sua interezza, sono i dettagli a renderla unica. Proprio come essere di fronte a un'opera d'arte. A capote chiusa, con la finitura abbinata agli interni, non perde un grammo del suo fascino aristocratico. Dietro di lei una Silver Shadow, dalla quale deriva.



SIRTAKI E MAZURCA SUL TETTO DEL LINGOTTO



*"Uno stile inconfondibile, perfettamente in equilibrio fra l'avanguardia del design e la migliore tradizione stilistica italiana che interpreta in chiave del tutto inedita il fascino delle indimenticabili biposto da competizione degli Anni cinquanta con carrozzeria a barchetta".
Così viene definita la barchetta nelle brochure di lancio. L'esemplare del nostro servizio, in tinta Rosso Corsa è dell'estate 1995 e ha un numero di telaio molto basso, è di Michele Giuliani.*

NATA ESATTAMENTE 30 ANNI FA DALLA MATITA DI UN GIOVANE DESIGNER GRECO
PER RIPORTARE IN AUGE IL FASCINO DELLE SPIDER DEGLI ANNI '50, LA "BARCHETTA"
HA SAPUTO UNIRE STILE, TECNICA E PASSIONE.
PUR BASATA SU UNA MECCANICA CONVENZIONALE, STUPI ANCHE PER LE DOTI DINAMICHE.
OGGI SONO IN TANTI A RIMPIANGERLA E MOLTI COLLEZIONISTI
SI STANNO AFFRETTANDO A PORTARSELE IN GARAGE...

di Luca Marconetti

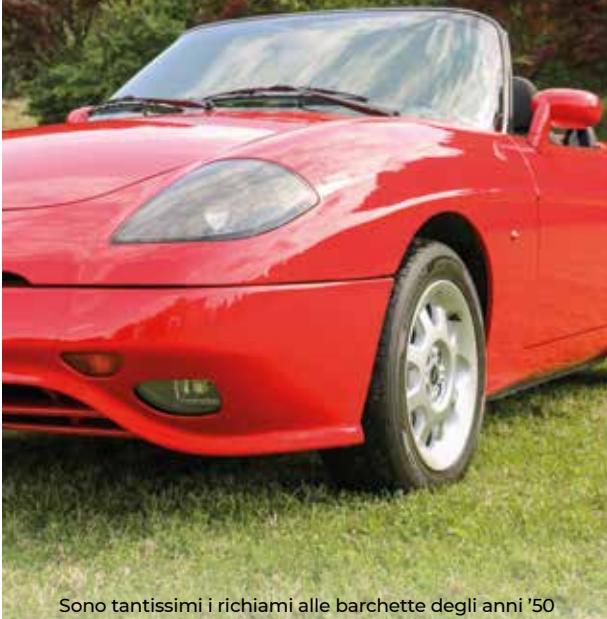
C sono automobili che non seguono la moda: la dettano. Altre ancora, invece, sembrano spuntare dal nulla per diventare immediatamente leggenda. È il caso della Fiat barchetta la spider che negli anni '90 riportò nel listino del Lingotto un po' di quella leggerezza, sportività e poesia che mancava da tempo, che aveva avuto il suo momento più florido negli anni '50 e '60 con gli "spiderini" della Dolce Vita e si era assopito di fronte al machismo e alla ricerca della potenza assoluta degli anni '80.

Un progetto nato quasi per caso, da un'intuizione geniale e dal coraggio di osare, che in quel periodo, in Fiat, non mancava: basta guardare la gamma del tempo, probabilmente la più completa di sempre.

È il 1990 quando al Centro Stile Fiat guidato da Nevio Di Giusto,

La plancia formata dalla caratteristica palpebra che nasce dalla bocchetta centrale sinistra e conclude abbracciando quella laterale zona guidatore, garantendo alla strumentazione la protezione dai riflessi. L'aspetto definitivo, così come l'inserto inferiore in colore carrozzeria, sarà definito da Alessandro Cavazza.

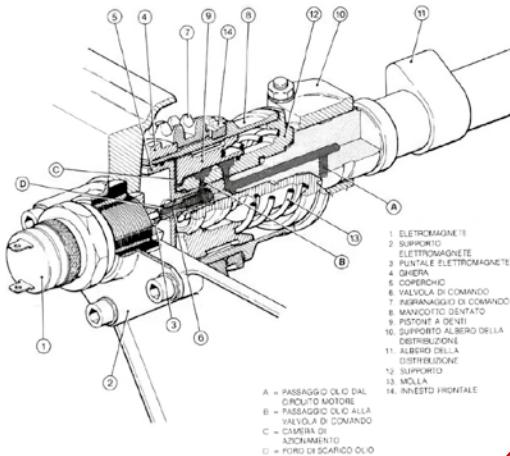




Sono tantissimi i richiami alle barchette degli anni '50 inseriti da Zapatinas per impreziosire la linea: per esempio lo svaso che sul paraurti ospita i fendinebbia, è simile alla nervatura della Ferrari 166 MM.

IL VARIATORE DI FASE, CROCE E DELIZIA DEI "BARCHETTISTI"

Il variatore di fase è un dispositivo elettro-mecanico-idraulico a forma di cilindro che permette l'anticipo dell'apertura delle valvole, poco più grande di un bicchiere di plastica, alettato sull'estremità sinistra dell'asse a camme di aspirazione e integrante una valvola a comando elettromagnetico e un elettromagnete. Tra i 1700 e 4700 giri/min, la centralina manda un impulso elettrico che porta il magnete in eccitazione. Ciò fa aprire la valvola che lascia entrare olio in apposite canalizzazioni fino a un pistoncino dotato di dentatura esterna elicoidale, il quale vince la resistenza di una molla generando un movimento assiale che accelera tutto l'asse a camme facendo incrociare le valvole e generando un aumento di coppia a bassi e medi regimi. Agli alti, oltre i 4700 giri/min, il variatore non funziona. Questo sistema sarà criticato per la sua rumorosità che si genera all'incirca tra i 15.000 i 30.000 km, pur non compromettendo affatto il suo funzionamento. Tuttavia la Fiat ovverà propnendo un pezzo che risolva il problema, installato in parziale o totale garanzia dalla casa oltre i 12 mesi dall'immatricolazione.



si decide di sviluppare una spider sulla piattaforma della futura Punto, l'erede della Uno che deve traghettare la Casa nel nuovo millennio. Dev'essere un'auto per il tempo libero, un divertissement, un veicolo per l'aria aperta, la perfetta complice del "Buon vivere". Il giovane designer greco Andreas Zapatinas pesca a piene mani nell'immaginario delle barchette da corsa degli anni '50 - come la leggendaria Ferrari 166 MM - e tratta immediatamente una linea fluida, pulita, senza tempo.

Il risultato è una concept car trasformata in produzione quasi senza filtri, una rarità nel mondo dell'automotive già all'epoca, la straordinaria commistione fra un disegno che è un continuo omaggio alle bramate "fuoriserie" di metà Novecento, quelle realizzate dai più importanti stilisti al mondo, gli italiani e, allo stesso tempo una reinterpretazione dal sapore romantico, mediterraneo, godereccio, come solo un greco trapiantato in Italia e lasciatosi affascinare da alcuni dei modelli più iconici del "fenomeno-barchetta" di Ferrari, Maserati, Osca, Siata.

Presentata al Salone di Ginevra del febbraio 1995 pronta per l'imminente primavera, il progetto "Spider 183" intanto diventato semplicemente "barchetta", con la "b" minuscola, conquista per la sua eleganza senza fronzoli e la sua anima sbarazzina: al lancio le sue curve morbide, i passaruota appena scolpiti, mai ostentati, la profonda scaligatura che segue l'intera fiancata alleggerendola e catturando lo sguardo, il muso affilato con i fari bombati e i quattro fanali posteriori quadrati ne fanno subito un oggetto del desiderio.

Ma la bellezza, da sola, non basta. Sotto il cofano pulsa un 4 cilindri 16 valvole di 1747 cm³, alimentazione a iniezione Multipoint Hitachi, potenza di 130 CV a 6300 giri/min della serie "Pratola Serra", dotato di variatore di fase e garante di un'erogazione fluida che regala piacere di guida su ogni percorso. La trazione è anteriore, certo, ma grazie al peso contenuto (1135 kg in ordine di marcia) e a uno sterzo diretto e comunicativo, la barchetta danza tra le curve come una vera sportiva - lo "0-100" si risolve in 8,9 secondi, la velocità di punta supera i 200 km/h - esaltando un telaio che, già di per sé, ha molte frecce al suo arco (al lancio la Punto sarà l'auto più sicura e stabile della sua categoria).



La bella strumentazione con il contagiri al centro, come sulle auto da competizione. Originariamente si concepisce la presenza di tre strumenti nel quadrante di destra, ma per le dimensioni troppo ridotte degli indicatori bisognerà fare a meno del termometro olio. Gli interni due posti secchi delimitati dal parabrezza fortemente inclinato e dalla mezzaluna che ricopre la capote una volta abbassata, richiamano la libertà, la magia di godersi l'aria fra i capelli e il romanticismo delle "spiderine" della Dolce Vita. Di serie la barchetta offre i rivestimenti in tessuto, a richiesta in pelle. Il profilo ondiforme, l'assenza di tagli netti, una fiancata sinuosa e fluttuante tra i passaruota bombati, la profonda nervatura che percorre l'intera vettura catturando l'occhio contribuiscono alla linea senza tempo. I bellissimi cerchi in lega da 15" specifici erano a richiesta.



Fra le caratteristiche peculiari del modello le maniglie con tasto e tirante tipo quelle usate da Touring sulle sue fuoriserie di 70 anni fa. La meccanica convenzionale e il telaio derivato dalla Punto, merito del peso ridotto, non mortificano le prestazioni che anzi, grazie al passo accorciato, sono molto, molto interessanti.

TUTTA LA BARCHETTA IN LIBRERIA: **LA GUIDA ASI DEDICATA**

Volete sapere tutta la storia di questo modello? È in libreria da pochi mesi la "Guida ASI" dedicata alla Fiat barchetta. La collana, presente in catalogo ASI qualche anno fa col nome di "Miniguide" e oggi ripresa, riveduta e ampliata, non poteva non esordire, in primavera, con una vettura ormai iconica ma anche nazionalpopolare come la barchetta. L'obiettivo della proposta editoriale di ASI è infatti quello di fornire agli appassionati ma anche ai neofiti che si avvicinano per la prima volta a una vettura, una guida all'identificazione sintetica e immediata, in formato tascabile per trovar comodamente posto nel cruscotto della propria storica e a un prezzo contenuto ma allo stesso tempo completa e fornita di tutto ciò c'è da sapere sul modello che abbiamo di fronte. Abbiamo scelto di riedicare alcune "Miniguide" storiche, come quelle sulla Lancia Fulvia Coupé e sull'Alfa Romeo Giulia GT (le trovate anche loro in libreria) ma soprattutto ci siamo orientati verso le vetture per le quali sono pervenute alla Commissione Tecnica Nazionale Auto il maggior numero di richieste di certificazione. Fra queste c'è, ovviamente, la barchetta, una vera e propria instant classic che sembra mettere d'accordo tutti e che sta entrando nelle mire di piccolo e grandi collezionisti. La guida si compone del racconto della genesi, della trattazione del modello, dell'evoluzione in tutte le sue serie speciali, di focus su capote, hard-top, manutenzione e sul famigerato variatore di fasi e di tabelle riassuntive le caratteristiche tecniche e identificative. Completano l'opera le foto di grande formato e le tabelle colori/abbinnamenti interni di ogni specifico allestimento.



Il libro è disponibile nelle principali librerie, in rete sul sito www.asiservice.it e cliccando poi su "ASI Shop", su Amazon e sugli shop online dei gruppi editoriali più importanti oppure compilando il tagliando che trovate nelle pagine di ASI-Shop in ogni numero de La Manovella.

"Le guide ASI. Fiat barchetta"
di Luca Marconetti, Libreria Automotoclub Storico Italiano, testo in italiano, foto b/n e colori, 48 pagine, 19.00 €



L'avantreno è a ruote indipendenti con sospensioni a schema McPherson, il retrotreno a ruote indipendenti con bracci oscillanti; il cambio è manuale a 5 marce; i freni sono a disco sulle quattro ruote, gli anteriori autoventilanti, il tutto meglio se abbinato all'ABS a richiesta.

L'interno, sobrio ma studiato con cura, mescola funzionalità e stile rétro. La strumentazione a tre elementi tondi, la plancia color carrozzeria e i dettagli come le maniglie "a tirante" evocano l'artigianalità italiana dei tempi d'oro.

Prodotta negli stabilimenti Maggiora di Chivasso, la barchetta è rimasta sul mercato fino al 2005, con poco meno di 58.000 esemplari costruiti: un piccolo successo, per un'automobile davvero di nicchia. Una sola serie, pochi aggiornamenti tecnici - come l'introduzione del sistema VIS e delle versioni Euro 3 - ma nessun restyling pesante, solo modifiche di dettaglio: nel 2000, con la comparsa della "bugna" sul cofano posteriore per ospitare il terzo stop, disegnata da Peter Fassbender e dei simboli Fiat blu tondi e bordati di allora e a fine 2002, quando al Motor Show di Bologna la barchetta si presenta con il trucco rifatto, consistente in paraurti più grandi e squadrati, nei fendinebbia e negli indicatori di direzione anteriori tondi, spoiler inferiore in coda, interni rinfrescati. Perché un'opera d'arte,

si sa, non si tocca. A impreziosirla invece, le tantissime serie speciali caratterizzate da tinte, materiali per gli interni e accessori specifici per ognuna, realizzate in un numero più o meno limitato di esemplari e quindi oggi le più appetibili dai collezionisti. Ad esempio vale la pena ricordare le Limited Edition del 1998 e del 1999, poco più di 4000 esemplari in tutto, con interni in lussuosa pelle, cerchi in lega e colori inediti; la preziosa Club Italia del 1998, realizzata in appena 6 esemplari bicolore blu e verde - i colori della famiglia Agnelli e li stessi scelti dall'Avvocato per la sua Ferrari 166 MM - per soci della Scuderia Club Italia; la Web, già nella seconda metà del 1999 ordinabile esclusivamente in rete; quelle realizzate in partnership con le case di abbigliamento e accessori Alviero Martini - con i sedili rivestiti nella tipica nappa decorata con le cartine geografiche anticata tipiche della linea "Prima Classe" dello stilista - e Sergio Tacchini con loghi e interni specifici.

Oggi la Fiat barchetta è entrata a pieno titolo nel pantheon delle youngtimer più amate, capace di suscitare emozioni autentiche per la sua linea ma anche di regalare qualche bella soddisfazione fra le curve di un misto veloce. E mentre il mercato la riscopre, lei continua a raccontare - a chi sa ascoltare - una storia fatta di coraggio, libertà e bellezza tutta italiana. ■



Nonostante sia una trazione anteriore, la barchetta a un abitacolo molto arretrato e raccolto sull'asse posteriore. Il risultato è una ripartizione dei pesi ottimale per la meccanica: (65% anteriore-35% posteriore). I bei fari quadrangolari saranno abbinati, a partire dal 2000, al terzo stop sul cofano. Al lancio era disponibile in 4 tinte pastello e 4 metallizzate.



Nel catalogo Gilera, nella sigla che identifica il modello, la nuova mezzo litro presentata nel gennaio del 1933 viene identificata solo come VT 500, anche se per tutti è la 500 "Tre Valvole", dal suo particolare tipo di distribuzione.

SCELTA INUSUALE

SULLA PRIMA MEZZO LITRO A VALVOLE IN TESTA

IN PRODUZIONE DI SERIE LA CASA DI ARCORE PROPONE
L'INCONSUETA DISTRIBUZIONE A 3 VALVOLE.

MA SI RIVELA UN FLOP E NE VENGONO REALIZZATI
SOLO POCHI ESEMPLARI

di Paolo Conti

grande, anzi è doppia la curiosità che allo stand Gilera del Salone del ci-
clo e motociclo di Milano
del gennaio 1933, suscita

la presentazione della nuova 500. Innanzitutto perché si tratta di un modello con distribuzione a valvole in testa, una soluzione non molto apprezzata in casa Gilera. La propensione di Giuseppe Gilera verso il motore a valvole laterali è uno dei punti di forza delle sue scelte tecniche, tanto che questa soluzione viene impiegata per lungo tempo anche sui modelli più rappresentativi sui modelli prodotti dalla Casa di Arcore. L'altro motivo di stupore tanto tra gli addetti ai lavori quanto tra i normali motociclisti è rappresentato da una scelta ancora più inusuale dovuta all'impiego di tre valvole, due di aspirazione e una di scarico. A rendere ancor più inconsueta questa soluzione c'è la dichiarazione che il nuovo modello è destinato alla produzione di serie e non si tratta di una moto esclusiva destinata all'impiego agonistico, come invece sembrava dai rumors che circolavano quando iniziarono a trapelare le prime voci su questo nuovo modello Gilera. Per cancellare ogni dubbio sul futuro impiego della nuova mezzo litro c'è l'equipaggiamento caratteristico delle moto stradali del periodo. Sicuramente è un modello sportivo, ma senza alcuna pretesa sportiva, almeno per quanto riguarda la velocità pura.

I PRECEDENTI

Le affermazioni al riguardo delle sensazioni legate a questo nuovo modello, trovano la loro spiegazione ripercorrendo brevemente la storia che precede la 3 valvole. Sin quasi alla metà degli anni Venti del secolo scorso nella gamma Gilera, qualsiasi fosse la destinazione d'uso, non figurano modelli a valvole in testa. Bisogna aspettare il 1924 per trovare un motore di 500 cm³ a valvole in testa comandate da aste e bilancieri, con le aste esterne, di chiara ispirazione Sunbeam... È un motore destinato all'impiego nelle compe-



Le due foto consentono di vedere la singola valvola di scarico anteriore e le due di aspirazione. Quest'ultime sono azionate da un unico bilanciere a due bracci. I bilancieri sono comandati da 2 aste che scorrono in un tubo di protezione esterno al lato destro del cilindro.

tizioni velocistiche. Nel tentativo di migliorarne le prestazioni, qualche anno dopo ne viene realizzata una versione con albero a camme in testa comandato da una catena, ma resta allo stadio di prototipo, pur venendo impiegato in prova a Monza nel 1927. Negli anni successivi fino al 1930 si devono registrare solo parziali tentativi di ottimizzare le prestazioni del precedente aste e bilancieri, ma senza risultati di prestigio.

Le maggiori attenzioni sono catalizzate dalla versione a valvole laterali, anche per l'impiego agonistico. Se in termini di prestazioni assolute quest'ultimo tipo di motore è leggermente inferiore ai più sofisticati valvole in testa, la situazione si ribalta completamente sull'affidabilità e sulla facilità d'intervento meccanico in caso di guasti e conseguenti riparazioni sul campo, allora e ancora per molti anni a venire assai frequenti anche nelle corse di velocità.

A dar ragione alle scelte tecniche di Gilera arrivano i clamorosi successi della squadra italiana in sella alle Gilera 500 L alla Sei Giorni Internazionale di Grenoble

del 1930 e in quella successiva a Merano. In entrambe le edizioni la squadra è formata da due moto sciolte, con alla guida Rosolino Grana e Miro Maffeis e da un sidecar condotto da Luigi Gilera che in Francia ha nel carrozzone Gino Zanchetta, uno dei primi piloti a correre con la Gilera, mentre a Merano è coadiuvato da Meani sul sidecar. A onor del vero sul sidecar di Luigi Gilera, fratello di Giuseppe, viene impiegato un motore maggiorato a 600 cm³, ma con soluzioni tecniche del tutto simili a quelle del 500.

Prima dell'edizione francese nel 1930 l'Italia non si era mai aggiudicata la più datata competizione motociclistica al mondo, e le due vittorie consecutive diventano un ottimo volano per riaffermare la superiorità delle scelte tecniche operate dalla Gilera, tanto che per celebrarle mette in produzione il modello chiamato Sei Giorni, in tutto e per tutto una replica delle moto vincitrici.

Anche dopo la presentazione ufficiale della 3 valvole nelle varie Fiere, prima al Motosalone di Milano e poi a Torino, l'interesse agonistico commerciale della Gilera è tutto concentrato

sulla 500 Sport a valvole laterali. Lo testimoniano le immagini pubblicitarie su cui è raffigurato quest'ultimo modello e i risultati sportivi che ottiene nei primi mesi del 1933, aggiudicandosi il successo nell'Otto Euganeo con la squadra formata da Grana, Omobono Tenni e Gaetano Ferrari, e quelli individuali al Cross Country di Como con Ettore Villa, in quello di Roma con Mario Palermi e al Circuito di Palermo con Scuderi e Ancorelli primi ex-aequo. Ma non potrebbe essere diversamente, visto che la produzione non è ancora stata avviata e la commercializzazione inizia solo nella seconda metà dell'anno.

L'ANALISI TECNICA

Il nuovo motore mantiene molti punti in comune con il contemporaneo valvole laterali, ad iniziare dalle misure di alesaggio e corsa di 84 x 90 mm, che poi sono quelle di tutte le mezzo litro Gilera. La differenza più evidente la troviamo nella distribuzione. La scelta di un simile schema viene motivata per favorire il riempimento della camera di scoppio agli alti regimi e per poter impie-

gare valvole d'aspirazione più leggere, che richiedono molle con un carico più moderato rispetto a quella che servirebbe con una singola valvola, e quindi meno soggette a usura. Se però proviamo ad analizzare la soluzione impiegata dalla Gilera, ci rendiamo conto di come sia stato un mero esercizio tecnico, senza alcun beneficio concreto.

Le due valvole di aspirazione hanno il diametro di 30 mm con l'alzata di 6 mm, mentre quella di scarico ha il diametro di 45 mm e l'alzata di 8 mm. Da questi dati si ricava che l'area di passaggio sotto le due valvole d'aspirazione a piena apertura è la stessa che si registra alla massima apertura di quella di scarico. È vero che l'equivalenza tra area d'aspirazione e quella di scarico è una soluzione tipica del periodo, ma la si riscontrava anche con le "normali" distribuzioni a due valvole. A minimizzare i possibili miglioramenti determinati dall'impiego delle due valvole d'aspirazione contribuisce anche l'alzata molto ridotta, che non consente di superare le limitazioni al regime di rotazione imposte dalla valvola di scarico.

ILLUSIONE OTTICA

Al semplice esame estetico si rischia di confondere le carte sulla disposizione delle valvole. Infatti, lo scarico bitubo potrebbe far pensare a due valvole di scarico, invece il flusso proveniente dall'unica valvola si sdoppia in due tubi, seguendo uno schema tecnico del periodo, mentre il carburatore è singolo ed è collegato con un solo collettore alle due valvole d'ammissione.

Le valvole sono disposte con una inclinazione di 35° sulla verticale, sono comandate da aste e bilancieri e richiamate da molle cilindriche. I bilancieri, che sono racchiusi in un carter fissato da due piastre d'acciaio cromate verticali sopra la testa, agiscono sulle valvole con i bracci su cui ci sono i registri filettati. Le aste scorrono e sono guidate in un tubo verticale sul lato destro del cilindro. Il tubo si innesta superiormente nel carter dei bilancieri, mentre in basso, riprendendo lo schema dell'unità a valvole laterali, si inserisce nel carter. In questo caso, però sul coperchietto è stato applicato il ruttore dello spinterogeno. Quest'ultimo è della Bosch ed è montato sulla parte anteriore del carter in gruppo con la dinamo, che è comandata con ingranaggi. La testa e il cilindro sono in ghisa. La testa ha l'alettatura più estesa rispetto al cilindro e quest'ultimo è fissato al carter con quattro bulloni. La camera di scoppio è emisferica adattata alla presenza delle tre valvole e della candela che è posizionata sul lato sinistro. L'alimentazione sull'esemplare esposto al Salone è affidata ad un carburatore Amal con il corpo orizzontale, ma è lecito pensare che sui pochissimi esemplari prodotti in serie sia

stato sostituito con un modello più convenzionale a vaschetta verticale, come si deduce dall'esemplare che illustra il servizio e dai pochi altri conosciuti.

Il manovellismo riprende lo schema del motore a valvole laterali, ma la biella è più corta e ha la testa montata su una doppia fila di rulli. La lubrificazione è automatica con pompa a ingranaggi nella parte inferiore del carter. La pompa aspira l'olio e lo invia all'albero motore dal lato distribuzione. Attraverso i canali interni l'olio lubrifica i rulli della testa di biella. Quello in abbondanza, per forza centrifuga lubrifica il cilindro e gli organi della distribuzione. Il carter ha la capacità di 2 litri e la portata può essere regolata manualmente attraverso un apposito dispositivo con un pomello girevole posto all'esterno del carter. Vicino al pomello c'è la spia di controllo formata da un'asta sporgente con un bottoncino terminale.

SEMIBLOCCO

Il carter motore riprende lo schema generale del modello L a valvole laterali del 1931, con la mensola posteriore di sostegno del cambio in "semiblocco", ma presenta nuove forme e dimensioni. È nuovo anche il cambio a quattro rapporti con preselettore esterno e corta leva d'innesto dotata di ritorno. Non servono più i riferimenti o le tacche che indicano la marcia inserita. La leva, come indicato dalla stessa Gilera, può essere sostituita da un pedale, anche se non è in posizione particolarmente ergonomica.

La trasmissione primaria è a catena Renold duplex chiusa in bagno d'olio, così come la

vora in bagno d'olio la frizione a dischi multipli. Il cambio, ovviamente, ha la lubrificazione separata con 1,5 chili d'olio. La trasmissione secondaria è a catena parzialmente protetta da un carter in lamiera.

TELAI RIGIDO

Il telaio è in tubi a culla semplice aperta, senza la sospensione posteriore. La geometria riprende quella del motore a valvole laterali da cui differisce per la sagomatura del trave superiore, visto il maggiore sviluppo verticale del motore.

La sospensione anteriore è formata da una forcella a parallelogramma in tubi con molla centrale e ammortizzatori a frizione regolabili, anche in movimento, mediante un volantino posto sul lato destro. Sul lato destro della triangolatura posteriore del telaio c'è la batteria. Mentre a sinistra c'è la custodia in lamiera stampata per gli attrezzi di bordo.

Le ruote sono intercambiabili in acciaio con cerchi da 19" sia davanti che dietro e i freni sono a tamburo laterale con comando indipendente, soluzione ripresa dopo le esperienze di frenatura integrale sperimentata su alcuni modelli precedenti.

Il serbatoio ha la capacità di 12 litri, ma a richiesta c'è anche quello da 18 litri, e la moto viene venduta equipaggiata di serie con proiettore anteriore e fanalino posteriore, entrambi Bosch. A richiesta e con sovrapprezzo si possono avere anche il clacson, il tachimetro e l'orologio, che possono essere inseriti in un elegante cruscotto incastrato sul dorso superiore del serbatoio.

Il peso è di circa 135 chili.



Sopra, il manubrio con il frenasterzo sulla forcella a parallelogramma, il serbatoio da 12 litri, che da catalogo poteva essere sostituito con uno da 18 litri, e il faro Bosch.



La leva del cambio a quattro rapporti, in semiblocco, fissato su una slitta posteriore del carter. La novità rispetto ai modelli precedenti è costituita dal comando con preselettori esterno con una corta leva d'innesto dotata di ritorno. Sotto, il carburatore Amal a vaschetta verticale. Sull'esemplare esposto al Salone del '33 era a vaschetta orizzontale, ma questa è la sola testimonianza dell'impiego di quel modello, visto che tutte le pochissime "Tre Valvole" esistenti hanno il carburatore verticale.



GILERA 500 VT



La vista posteriore evidenzia la sporgenza della batteria e i due terminali di scarico a "sogliola".

DATI TECNICI

GILERA 500 VT (1933)

MOTORE

monocilindrico verticale a 4 tempi con testa e cilindro in ghisa. Alesaggio e corsa: 84 x 90 mm. Cilindrata: 498 cm³. Rapporto di compressione: 5:1. Potenza max: stimata 20 CV a 4.500 g/m. Distribuzione: con tre valvole in testa (due di aspirazione e una di scarico) disposte con angolo di 35° sulla verticale e comandate da aste e bilancieri. Alimentazione: con carburatore Amal. Accensione: a spinterogeno Bosch. Lubrificazione: automatica con pompa meccanica regolabile manualmente e 2 kg di olio.

TRASMISSIONE

primaria: a catena duplex Renold. Frizione: multidisco in bagno d'olio. Cambio: in semiblocco a 4 rapporti con preselettori esterno con comando a leva a mano o a pedale e lubrificazione separata con 1,5 kg d'olio. Secondaria: a catena.

TELAIO

in tubi d'acciaio a culla semplice aperta, rigido posteriormente.

SOSPENSIONE

anteriore: a forcella a parallelogramma in tubi con ammortizzatori a frizione regolabili manualmente, molla centrale in compressione. Posteriore: assente.

RUOTE

intercambiabili con cerchi in acciaio a raggi, freni a tamburo laterale e pneumatici da 3,25 x 19". Capacità serbatoio: 12 litri (18 optional)

PESO

circa 135 kg a secco - Velocità max: oltre 125 km/h.

PRESTAZIONI TOP

Il solo dato fornito sulle prestazioni riguarda la velocità massima di 125 km/h con l'impiego di benzina normale, anche se in qualche testo si parla di una potenza massima di 20 CV a 4.500 g/m. È un valore accettabile, anche se a far nascere qualche dubbio sull'assoluta veridicità c'è il modesto regime di rotazione, soprattutto se messo a confronto con i 13,5 CV a 5.000 g/m della Sei Giorni a valvole laterali in grado di raggiungere la stessa punta velocistica.

Sulla carta, comunque, la 3 valvole, che però nel listino Gilera non figura mai con questo nome ma è sempre indicata come VT, ha tutti i requisiti per ben figurare nelle mani dell'utenza sportiva e con pochi interventi di messa a punto anche in competizioni di regolarità. Alla prova dei fatti, invece, le speranze di successo restano una chimera. A luglio non è ancora iniziata la distribuzione e, a causa di inconvenienti tecnici riferiti da tecnici e piloti Gilera dell'epoca, la produzione non va oltre qualche unità prima di venir sospesa. Anche sulla letteratura di settore, dopo il clamore iniziale, non ci sono più tracce di questo modello. A reggere le sorti della fabbrica continua ad essere il sempre verde motore a valvole laterali. In Gilera il progetto 3 valvole viene abbandonato, ma non quello del motore a valvole in testa.

Il limitato numero di modelli prodotti si riflette sugli esemplari che si sono conservati sino a noi. Uno dei pochi rimasti è questo che illustra il servizio. Fa parte della mostra dedicata alle mezzo litro Gilera in stato di conservazione costruite tra le due grandi guerre del Novecento, che è stata curata da Alessandro Bacchi allo stand di Ruote a Raggi in occasione dell'ultimo ASI MotoShow.



Come le altre volte, il traguardo d'arrivo a Parigi non è la conclusione del rally partito due mesi prima da Pechino. Rimangono sensazioni, amicizie vecchie e nuove, piccoli gesti o parole o tramonti o sorrisi che fanno riaffiorare l'ultima avventura. Stavolta con un richiamo forte e quotidiano: la Fiat 500. Basta rivederne una per strada e scatta la memoria dei 37 giorni

di gara appena trascorsi. Ci vorrà ancora qualche mese per smaltire l'impronta, le meraviglie, i timori e i prodigi che ci hanno accompagnato. Ma adesso ho la certezza che non ci sarà una quinta occasione di riprovarci. Se non altro, per ragioni anagrafiche...". Roberto Chiodi, 83 anni, giornalista professionista e pensionato in salute, nasconde a fatica il rimpianto di non potere organizzarsi - almeno mentalmente - per il prossimo rally intercontinentale

PECHINO-PARIGI

UNA FIAT 500

PER QUATTRO

FARE UN "RALLY" DA PECHINO A PARIGI
CON UNA 500,

SEMBRA UN'IMPRESA QUANTOMENO AZZARDATA,
EPPURE QUATTRO AMICI CI HANNO PROVATO E SONO ARRIVATI
ALLA FINE... DEL MONDO



Panorami mozzafiato avvolgono la piccola Fiat 500...

più antico al mondo: "L'edizione numero dieci ci sarà fra tre anni e sarà memorabile. Il mio amico e organizzatore, Tomas de Vargas Machuca, garantisce che rimarrà nella storia del motorismo: almeno sei settimane, ritorno in Mongolia, qualcosa come 17 mila chilometri, materialmente impossibile programmare forme di assistenza, tutti i ricambi a bordo. Già tornare a casa sarebbe una grande vittoria!"

Qualche pensierino-bis il proprietario della eroica 500 invece non lo nasconde. Federico Pedini Amati è ministro del Turismo della Repubblica di San Marino e al volante di "Lucia" (nome d'arte del fede-le Cinquino, dedicato alla figlia) c'è stato nei primi tre giorni di gara e poi all'arrivo. "Mi piacerebbe da pazzi rifarla per intero" dice. "Ma il mio impegno politico esclude questa eventualità di allontanarmi dal Titano per un paio di mesi. Chissà, forse una settimana..."

Una delle 911 impegnate sulle mulattiere.



Sopra, la 500 pronta a partire per l'avventura.
A destra, sopra, la curiosità della gente durante l'arrivo
di una tappa.
Sotto, Roberto Chiodi e Fabio ad Aqtau, sul Caspio orientale.

Stiven Muccioli, anch'egli sanmarinese, giovane imprenditore di successo, aveva posto come contropartita alla sponsorizzazione della 500 la possibilità di salire a bordo per alcune tappe. *"Poi sono andato anch'io alla partenza dalla Grande Muraglia, ho vissuto l'entusiasmo coinvolgente di questo rally unico al mondo: la ripartenza da Baku, le mie giornate nell'Asia centrale, il nostro arrivo di tutti e quattro a bordo, io e Fabio seduti sul tettuccio e scortati dai gendarmi... Sí, io ripartirei domattina!"*

Anche Fabio Massimo Longo, chirurgo odontoiatrico e quarto uomo dell'equipaggio, è sulla stessa lunghezza d'onda. Lui è sempre rimasto a bordo (per ottenere la qualifica finale di "finisher" almeno uno dei piloti in gara deve essere sempre lo stesso) e può garantire - da bravo esperto di Fiat 500 - che "Lucia" non ha mai avuto problemi di motore. *"Certo, il quarto giorno si è rotto il motorino d'avviamento e fino a Baku siamo sempre ripartiti a spinta (povero Chiodi...) Ma eravamo circondati ovunque da nugoli di ammiratori, bastava il gesto iniziale di Roberto per farci aiutare". Oltre alle auto storiche Longo colleziona e usa anche le moto. "Sto studiando con Tomas una categoria speciale per la Pechino-Parigi 2028: equipaggio misto, 4 e 2 ruote, classifica speciale. Vedremo".* Sarebbe interessante conoscere il parere di "Lucia", a proposito dell'idea di un'altra partecipazione. Dopo i festeggiamenti parigini è scesa in due giorni fino a Garlenda (Savona) dove ha parteci-



pato come ospite d'onore al Meeting internazionale del Fiat 500 Club Italia. Altri festeggiamenti a Roma, prima di tornare allegramente sotto il Titano. Dovremmo vederla esposta al RallyLegend e poi a Bologna per la fiera di Auto e moto d'epoca. È diventata un po' vanitosa da quando ha saputo che finirà addirittura sulla copertina di un libro-strenna dedicato all'avventura...

Per capire quale impresa sia stata concludere la Pechino-Parigi con una Fiat 500 bisogna subito chiarire un aspetto determinante: non si è trattato di un "viaggio", per quanto lungo e problematico; ma di un "rally", una competizione in cui - oltre al rispetto dell'itinerario, dei controlli orari e delle prove speciali - occorre portarsi a bordo tutti i ricambi, le dotazioni obbligatorie, i bagagli, gli strumenti per la navigazione in territori dove le strade (quando ci sono) mettono in difficoltà pure i cammelli.

Per regolamento è proibita qualsiasi forma di assistenza programmata e quindi l'equipaggio deve essere capace di risolvere da solo guasti, rotture, inconvenienti.



Federico Pedini Amati, proprietario della 500 e ministro del Turismo di San Marino, in circuito.





Sopra, la 500 a Baku. Sotto, l'arrivo a Parigi.
A destra, la piccola vettura impegnata sulle migliaia di chilometri di strade sterrate.
Riparazioni sul percorso.



IL RACCONTO DI ROBERTO CHIODI

I meccanici dell'organizzazione intervengono (di solito a tappa conclusa) per interventi che richiedono strumenti (per esempio, una saldatrice) o specializzazioni particolari.

A noi il terzo giorno si è rotto il motorino d'avviamento. Le due tappe successive prevedevano l'attraversamento del deserto del Tengger, impossibile recuperare un ricambio. Ma anche dopo non siamo riusciti a far coincidere l'eventuale giorno di consegna con un arrivo di tappa in Cina o in Kazakistan. Per settemila chilometri ogni partenza è avvenuta a spinta. Più una volta ci è capitato di tenere il motore acceso per l'intera tappa, 10-12 ore consecutive, rifornimenti o soste obbligate comprese.

Il giorno più difficile è stato il penultimo in Cina, con l'arrivo a Urumqi. Abbiamo allungato il percorso concedendoci un tratto d'autostrada. C'è stata una tempesta terrificante, vento laterale a più di cento km/h e quindi sabbia sferzante e visibilità quasi nulla. Siamo rimasti fermi per più di tre ore, protetti lateralmente da un camion enorme che traballava ad ogni raffica. Poi un problema con le punzine da sistemare al buio. Poi un temporale che ci ha costretto a lungo a tenere una andatura da passeggio. Il ritardo massimo consentito era fissato alle 19. Siamo arrivati in albergo alle 5 di mattina, tre ore di sonno e nuova partenza verso il confine con l'obbligo di restare in carovana per un passaggio di frontiera avvenuto dopo sei ore di pratiche...

Abbiamo usufruito di sette giorni di sosta, ma "turisti" per qualche

ora soltanto ad Aqtau e a Baku, le città sulle sponde opposte del Caspio, in attesa della traversata via nave di tutte le auto.

Il nostro obiettivo, la "scommessa", era arrivare a Parigi, ultimi sarebbe stato un trionfo. E invece, a parte i cinque ritiri, siamo finiti ottavi capovolgendo la classifica finale. Dietro di noi Bentley, Mercedes, American la France, Volvo e la potentissima Datsun 240Z, livrea zebra bianca e nera, targata ZZEBRA, grande teschio dipinto sul cofano motore. Il cui equipaggio ha vissuto giornate che definire ansiose è un eufemismo. Il quarto giorno hanno perso molto tempo per un guasto lungo la strada, hanno provato a recuperare facendo un percorso alternativo e sono finiti in un territorio militare rigorosamente vietato e segnalato off limits. Ma scritto in cinese. Sono stati arrestati con l'accusa di spionaggio, l'auto confiscata e sottoposta con tutti i bagagli a un'ispezione lunga e meticolosa. Chiarito tutto l'equivoco hanno avuto l'obbligo di lasciare immediatamente il paese. Gli è andata bene. Poteva capitare anche a noi. Proprio quel giorno eravamo "fuori rotta" e ci siamo insabbiati nel nulla assoluto. Chiamata col satellitare e lunga attesa per farci recuperare. Abbiamo corso il rischio di finire in prima pagina: "Arrestati in Cina per spionaggio Rallisti italiani con la Fiat «500»".

Il Trofeo assoluto, assegnato all'auto anteguerra prima in classifica, è andato a una Chevrolet Master coupé (altre sei fra le prime dieci). Nella categoria Classic ha vinto una Peugeot 504 coupé, che ha messo in fila due Porsche 911 e una Volvo.





I vincitori sono balzati al comando nell'ultima settimana per guasto o errore di percorso dei concorrenti in testa alla graduatoria. Quattro le italiane in gara. Sedicesima l'Alfa Giulia ex Scuderia del Portello, e settima di classe, cinque minuti di vantaggio sulla Lancia Fulvia HF 1.6 che però ha vinto la Coppa Europa, basata sui risultati conseguiti da Istanbul a Parigi. Ritirata una Fiat 124 polacca. E la Fiat 500 con l'unico equipaggio italiano in gara? Beh, intanto è stata la prima a essere premiata durante la cerimonia di gala con la coppa "The True Hero Award", gioco

di parole considerando che "Hero" è anche l'iniziale della società organizzatrice (Hero-Era); ma noi alla traduzione "Premio speciale Hero" preferiamo l'altro significato, "Premio all'autentico eroe", messo in risalto dal patron Tomas de Vargas Machuca e dalla strepitosa standing ovation con cui siamo stati accolti sul palco. E comunque: 26esimi fra le auto dopoguerra, 11esimi di classe; subito dietro due Porsche e davanti a Volvo Pv 544, Rolls Royce, Mercedes 250 SE, Toyota, American la France (14.500 cm³), Ford convertibile e Datsun 240Z, la "Zebra spiona" degli americani arrestati. ■

Sopra, la copertina del libro-strenna che racconterà la storia di "Lucia". Sotto, a sinistra, si studia il roadbook... La 500 si è sempre comportata bene, unico inconveniente la rottura del motorino d'avviamento.



Una delle partenze "a spinta".





Per 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

LE TRE VITE DI VON BRAUCHITSCH

**MANFRED VON BRAUCHITSCH NON FU SOLO UN RICCO RAMPOLLO
CHE VIVEVA LE CORSE IN MANIERA ROMANTICA,
FU ANCHE UN PILOTA VALOROSO E TEMERARIO**

di Rino Rao



R ampollo di una famiglia aristocratica di antiche tradizioni militari, Manfred von Brauchitsch, nato ad Amburgo il 15 agosto 1905, era nipote di Walter, futuro Capo di Stato Maggiore del III Reich. Dopo il liceo, Manfred entrò nell'Accademia Allievi Ufficiali, ma gli esiti delle fratture riportate alla testa a causa di un incidente, avvenuto durante una gara motocistica, lo costrinsero a rinunciare ad una brillante carriera militare. A 28 anni Manfred era un bel giovanotto biondo, elegante, ironico e dai modi aristocratici. Dotato di un carattere deciso ed ambizioso, conduceva una vita spensierata e mondana, ricca di avventure sentimentali. Nel 1930, al volante di una Mercedes SSK, debuttò con successo nelle cronoscalate e successivamente in circuito, al volante di una SSKL assistita dalla Casa.

Nel 1932 la sua macchina venne dotata di una speciale carrozzeria aereodinamica, progettata dal barone Reinard von Koenig-Fachsenfeld, e sul velocissimo circuito dell'Avus, con un astuto sorpasso, all'uscita della curva che immette sul rettilineo d'arrivo, riuscì a battere di misura Caracciola alla guida di una Alfa Romeo "Monza". Neubauer, che dirigeva il box Mercedes, colpito dalla performance del prussiano, lo inserì insieme a Caracciola e Fagioli nel team che nel 1934 avrebbe portato al debutto della Formula Peso la nuova potentissima W25. Al GP dell'Eifel, prima gara della stagione del '34 che si svolgeva a Nurburbring, Neubauer iscrisse Brauchitsch e Fagioli, rinviando il ritorno alle corse l'ancora convalescente Caracciola. Alle prove del peso la W25 registrò 1 kg

in eccesso sul limite massimo di 750 kg. Neubauer, disperato, non sapeva come fare, dato che anche il più piccolo bullone era stato alleggerito al massimo. Intervenne allora Brauchitsch che si rivolse a Neubauer dicendo: "Adesso cerchi di farsi venire in mente uno dei suoi famosi trucchi, altrimenti ci sverniciano!" Il riferimento alla vernice suggerì a Neubauer la soluzione del problema: raschiare la vernice dalla carrozzeria della W 25 fino all'alluminio. Si rientrò così nel peso regolamentare e la W 25 venne ribattezzata *freccia d'argento*. Brauchitsch, grazie all'aiuto di Neubauer, a spese del più veloce Fagioli, vinse la gara, portando la W 25 ad un memorabile debutto vittorioso.

Brauchitsch era un pilota aggressivo e veloce, ma piuttosto rude con il cambio, i freni e le gomme. Entrato in sintonia con Caracciola, si alleò con lui per fronteggiare il veloce ma indisciplinato Fagioli e successivamente l'emergente pilota del popolo, l'ex meccanico Lang che sempre cercarono di emarginare ed umiliare come quando, al Roxy bar, il prussiano nel dare la comanda disse al cameriere in tono ironico: "Per noi due champa-

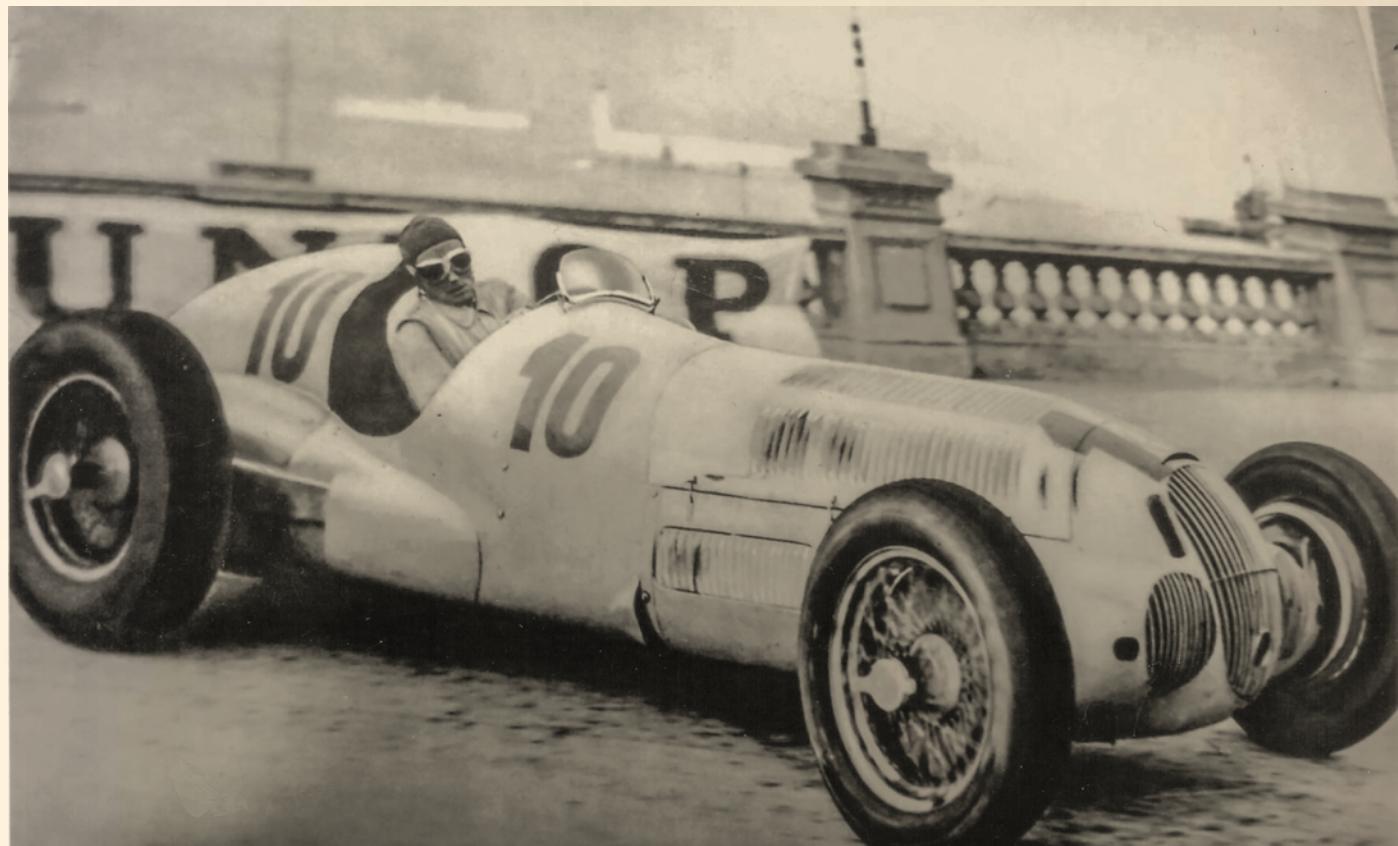
gne e per lui birra". Nel '34, dopo la vittoria dell'Eifel, fu vittima di un grave incidente al GP di Germania che lo tenne fuori dalle corse sino al '35, quando finì 2° al GP di Francia ed al GP del Belgio, mancando clamorosamente la vittoria al GP di Germania. Infatti, ancora in testa, a metà dell'ultimo giro, uno stressato pneumatico posteriore esplose costringendolo a lasciare la vittoria allo scatenato Nuvolari che, al volante della sua vecchia P3, l'aveva indotto a chiedere troppo alle sue gomme. Manfred raggiunse mestamente il suo box dove gli addetti lo consolavano, coniando per lui il nick name *Der Pechvogel*, l'uccello sfortunato che lo accompagnò per il resto della sua carriera, invero frenata da imprevedibili ostacoli.

Caracciola ed il prussiano erano amici, ma Rudi, in gara, non gli concedeva nulla. Manfred era comunque un pilota veloce, determinato e grintoso, ma poco rispettoso della macchina. L'amicizia fra i due aristocratici non impedì una sana rivalità in pista e al GP di Monaco del '37 Manfred ottenne la vittoria più bella della sua carriera, proprio a spese di Caracciola,



Eifelrennen 1934. Brauchitsch portò la W25 alla 1° vittoria in un GP.

Sotto, GP Monaco 1937. Brauchitsch vinse l'epico duello con Caracciola, conducendo il suo bolide con armonica gentilezza ed eleganza.





GP Germania 1938.
Attimi di panico al box Mercedes per un improvviso incendio. Brauchitsch intrappolato nell'abitacolo della sua W164, verrà salvato da un coraggioso Neubauer.

arrivando a disobbedire all'ordine di Neubauer di cedergli la posizione. A Monaco Manfred dimostrò di avere superato la sua guida ruvida e di essere capace, come Caracciola, di condurre il suo bolide con armonica gentilezza ed eleganza.

La sua sfortuna si palesò di nuovo nel '38 quando, ormai avviato ad una meritata vittoria, durante la sosta al box per il rifornimento, un improvviso incendio, sviluppatosi per over filling sulla sua W 164, si propagò istantaneamente all'abitacolo.

Il pilota non riusciva ad estrarre il volante per abbandonare la macchina, ma fu salvato da Neubauer che, con grande coraggio ed una sconosciuta forza, riuscì a tirare dall'angusto cockpit il pilota e buttarlo per terra gridandogli di rotolarsi per spegnere le fiamme che avevano aggredito la tuta. L'urlo di terrore che si era levato dalle tribune cessò, sostituito da un frenetico applauso liberatorio per la scampata tragedia. Neubauer fece controllare e ripulire la macchina e Manfred, indossata una nuova



GP Germania 1938. Dopo la premiazione, il vincitore Seaman appare ancora teso, mentre lo sconfitto Brauchitsch, ha già recuperato il suo disincantato aplomb.

tuta, con grande abnegazione riprendeva la corsa, ma dopo un centinaio di metri si arrestava con il volante in mano. Nel trabuca, i meccanici avevano dimenticato di fissarlo al piantone!

Il suo ultimo successo fu il GP d'Francia del '38 dove riuscì, ancora una volta, a battere l'amico rivale Caracciola. Al GP di Belgrado del '39, l'ultima gara prima che si scatenasse il conflitto mondiale, Brauchitsch diede un'ultima dimostrazione della sua eccessiva grinta quando, cercando di resistere agli attacchi di Nuvolari, dopo una serie di tête à queue, rientrò immediatamente in pista contro mano e fu evitato per un soffio dal sopravvissuto Nuvolari che, precedendolo al traguardo, vinse la gara.

Allo scoppio della Guerra Mondiale, Brauchitsch, per le sue vecchie ferite alla testa, fu dichiarato inabile al servizio militare, ma, raccomandato dallo zio Walter, fu mandato a Berlino come assistente personale del generale Heinrich Koppenberg, capo dello NSKK. Nel '45, fu trasferito presso il Ministero degli Armamenti, alle dipendenze di Albert Speer.

A Berlino, durante la guerra incontrò una vecchia amica, Gisela Hundt, figlia di un noto industriale. Fra i due sbocciò l'amore e prima che la guerra finisse si sposarono in Baviera. Persi i suoi latifondi, siti nella DDR, nel '46, Manfred si improvvisò organizzatore di gare motociclistiche. Tutto andò bene finché non ritornarono in vigore le istituzioni. Manfred decise di ignorarle, con la conseguenza di essere squalificato a vita. Le sue condizioni economiche peggiorarono al punto da chiedere aiuto per sé e per la moglie ai Caracciola, che gli vennero incontro inviando loro del denaro ed invitandoli a Casa Scania. Manfred, in gravi difficoltà economiche e depresso, fu aiutato da Alice ad emigrare in Argentina. Baby, generosa e sempre piena di risorse, riuscì a farlo invitare, a spese dell'Automobile Club d'Argentina, come pilota e *testimonial* della Temporada. Gli fu messa a disposizione una vecchia Maserati, che egli rifiutò non giudicandola competitiva. I rapporti con la presidenza dell'Auto Club e con la colonia dei tedeschi si guastarono e la sua permanenza nella capitale si risolse in un disastro. Dopo due mesi, un Manfred derelitto rientrò in Germania.

Nel 1950, quando le competizioni automobilistiche ripresero con un certo vigore, ottenuta la revoca dell'interdizione, cercò di riprendere le corse al volante di una AMF

con la quale partecipò, senza fortuna, al GP di Germania. L'inadeguatezza del mezzo, l'età e la lunga assenza dalle corse lo tagliarono fuori da ogni affermazione. Reagi iniziando a bere smodatamente e a tradire Gisela. Nel febbraio del 1951 fu invitato come ospite d'onore del Campionato di Sci, promosso in Turingia nella Germania dell'est, e qualche mese dopo ai giochi della "Giovinezza Mondiale" a Berlino est, dove scrisse, per conto di un locale editore, la sua biografia ed altri libri. Rientrato in Baviera, apparentemente in buone condizioni economiche, comprò una villa dove andò a vivere con Gisela. Le sue frequentazioni attirarono le autorità e quando la polizia giudiziaria fece irruzione nella sua villa rinvenne parecchie casse di materiale propagandistico, inneggiante al comunismo. Manfred fu arrestato e processato per alto tradimento, ma nella fase istruttoria del

donna. Gisela, colta dalla disperazione, la prima domenica di settembre del '57, dopo avere raggiunto telefonicamente il padre residente nella Germania occidentale, si toglieva la vita, avvelenandosi.

Manfred von Brauchitsch, uno dei piloti più coriacei e veloci degli anni trenta, fu un personaggio controverso ed eclettico. Frequentando gli ambienti artistici, nel 1932 venne scritturato come protagonista nei panni di un corridore in "Lotta", accanto a Lucie Polite e Hubert von Meyerick. Nel 1966 fu coinvolto nella riduzione cinematografica del suo libro "Senza lotta, nessuna vittoria", storia della quale era l'affascinante protagonista. In precedenza, durante gli anni della DDR, aveva pubblicato: "Combatti con 500 cavalli" e "Lotta, metri e seconde".

Con cinque Grand Prix vinti fra il '32 ed il '39 (Avus, Eifel, Monaco, Francia e Italia),

responsabilità familiari e giudiziarie riparando nella DDR, dove fu accolto come un eroe e gratificato da numerose cariche pubbliche: Presidente della Associazione degli Sport Motoristici (ADMV) e della Società Olimpica, promotore delle sponsorizzazioni delle squadre olimpiche. Insignito per tre volte con l'Ordine al Merito della DDR, nel 1988 gli fu attribuita la medaglia olimpica del CIO.

Dopo la riunificazione della Germania, riguadagnata la libertà, iniziò il terzo periodo della sua lunga esistenza, foriero di una vita agiata e tranquilla come protagonista e testimonial dei numerosi raduni nazionali ed internazionali della Mercedes. Il più iconico fra i tanti fu quello organizzato nel 1990 dalla Mercedes, nella sua factory di Stoccarda, al quale Brauchitsch partecipò come ospite d'onore e testimonial. Si presentò sul palco in buona forma, eretto e con una



Tris d'assi anni trenta. Brauchitsch al centro fra Caracciola a sinistra e Rosemayer. A destra, una bella immagine di Caracciola.

processo, essendo riuscito a dimostrare che si era interessato solamente alle attività sportive e non politiche, fu temporaneamente rilasciato. Il 30 settembre del '53 venne nuovamente arrestato ed imprigionato per sei mesi. In quei frangenti, Gisela, colta dalla disperazione, tentò di togliersi la vita, ma fu salvata *in extremis* da suo padre. Successivamente, Brauchitsch fu nuovamente rilasciato sotto condizione di residenza coatta sino alla sentenza. Ma il 28 giugno del '55, quando la Corte d'Appello della Baviera aprì il processo, Manfred non si presentò. Aveva abbandonato la moglie ed era fuggito nella Germania dell'est. Il fisco gli notificò una cartella per 34.000 marchi di imposte evase e gli confiscò la villa. Gisela raggiunse il marito all'est, ma Manfred l'aveva dimenticata per un'altra

numerosi podi e pole, von Brauchitsch viene annoverato fra i più grandi piloti degli anni trenta, cui va riconosciuta una connotazione unica: l'inarrivabile stile delle sue vittorie e delle sue sconfitte, specchio della sua vita pubblica e privata che, fiero del suo antico casato visse, solo apparentemente, in modo ironico e distaccato.

Possiamo dividere la sua vita in almeno tre distinti periodi: il primo, dalla spensierata giovinezza alla sua affermazione come asso dei Grand Prix; sugellata dal vittorioso debutto alla guida della nuova W 25. Il secondo, iniziato nel dopo guerra, costellato da problemi professionali, finanziari, sentimentali e giudiziari che un Manfred, immiserito e dimenticato, affrontò nella spasmodica, ma vana, affermazione di un *alter ego* di sé stesso. Sfuggì alle proprie

bianca chioma che sovrastava un sguardo accattivante dai penetranti occhi blu, cui nulla sfuggiva. La manifestazione era stata organizzata per celebrare i 65 anni della sua prima vittoria con la *freccia d'argento* e il secondo consecutivo successo di Hakkinen nel mondiale piloti su Mac Laren, motorizzata Mercedes. Brauchitsch, di fronte ad una audience di 40.000 spettatori, rispose con verve a tutti i quesiti della stampa, richiamando con affetto e riconoscenza l'amico rivale Caracciola e la moglie Alice.

Der pechvogel, sopravvissuto dopo una lunga vita, a tratti avventurosa e spregiudicata, a quasi tutti i suoi colleghi degli anni trenta (solo Paul Pietsch vivrà più a lungo), si spense il 5 febbraio del 2003, all'età di quasi 98 anni, nel piccolo villaggio di Grafenwarth, vicino a Schleiz, in Turingia.



Le Best of Show del Concorso "Città di San Pellegrino Terme", la Stucchi 3,5 HP del 1919 del Museo Nicolis di Villafranca di Verona, portata dal suo curatore Maurizio Cordioli e la Lamborghini Miura del 1969 di Giovanni Zanetti.

Concorso di Eleganza “Città di San Pellegrino Terme” **CAMBIARE SERVE**

Una nuova location che sembra un salto nel vuoto ma risulta essere la miglior scelta fatta e il gran finale confermato in uno dei capolavori del Liberty, il Grand Hotel di San Pellegrino Terme: così il Concorso di Eleganza del Club Orobico ha trovato nuova linfa vitale

Un cambio di location obbligato, specialmente per un evento statico, potrebbe essere un grosso rischio, a volte anche un grave errore. Altre volte invece risulta essere la scelta migliore che si possa fare per dargli nuovo smalto, ritrovato vigore, “rifagli il trucco”. È quello che è successo nel caso del 15esimo Concorso di Eleganza “Città di San Pellegrino Terme”, organizzato dall’11 al 13 luglio dal Club Orobico Auto Moto

d’Epoca di Pedrengo, alle porte di Bergamo: se ne sono accorti tutti vivendolo e godendosi la bellissima giornata di sabato nel magnifico scenario di Villa Pesenti Agliardi a Sombreno, frazione di Paladina, imbocco della Val Brembana dove, appunto quest’anno l’evento ha traslocato.

Si tratta di una stupenda struttura settecentesca, completamente rinnovata nella struttura e negli arredi dall’architetto

Leopold Pollack su commissione del Conte Pietro Agliardi nel 1798, intervento che la trasforma nell’elegante dimora neoclassica tramandata fino a noi. Pesenti sosteneva le idee napoleoniche e Pollack, per Bonaparte, lavorò anche.

La villa, inserita nel contesto rinascimentale di un borgo dove il tempo sembra fermatosi, Sombreno, è famosa però anche per i suoi stupendi giardini all’italiana, sempre opera di Pollack: an-

novera alberi secolari, come lo stupendo cedro dell’Himalaya che da 250 anni fa ombra agli avventori, uno dei più antichi e imponenti di Lombardia e monumenti di stile eclettico come il Tempietto del Silenzio, la Fontana delle Najade, l’Obelisco e la Casa dell’Ortolano.

Quale miglior contesto per esporre 50 auto d’epoca di fascino, iconiche e dal glorioso passato sportivo di tutte le epoche? E infatti il colpo d’oc-



Il gruppo delle moto che hanno partecipato al "Concorso Dinamico" di venerdì in arrivo a Bellano, sul Lago di Lecco.

chio sul parco con le vetture esposte è stato sfogorante e ha subito conquistato tutti: si andava da una Maxwell Special del 1912, "l'auto costruita per durare per sempre", come recitava il suo claim all'epoca a una Renault 5 Turbo2 del 1984, col suo grintoso motore posteriore e la sfacciata caratterizzazione estetica. In mezzo, solo per

citarne alcuna, una OM 469N del 1922 sempre stata nella stessa famiglia, versione tranquilla del modello che vinse la prima Mille Miglia, una sibaritica Lancia Dilambda del 1930 con il proprietario per l'occasione in livrea originale dell'epoca, una austera Fiat 518 Ardita del 1934, la vettura della classe imprenditoriale degli anni '30,

una più eclettica e milanesissima Bianchi S9 del 1935, "la macchina del Paron de Ca", del Padrone di Casa, come fu definita all'epoca, una filante Alfa Romeo 6C 2500 SS del 1947, le eterne rivali da gentleman driver del boom economico Lancia Aurelia B20 e Alfa 1900 Coupé è una iconica Lamborghini Miura S del 1969. I

festeggiamenti per i 90 anni di Jaguar erano rappresentati da una SS 100 Roadster del 1937, da 4 XK 120 aperte e chiuse, da una E-Type Roadster e da una berlina S-Type del 1966, quelli per i 70 anni della Citroen DS da una ID 19 monofaro del 1965 e da tre Pallas Opron, mentre su di esse vegliava l'antenata Traction Avant.



A sinistra, le moto hanno "aperto le danze" il venerdì con il concorso dinamico fra le valli Brembrana e Taleggio. Qui il gruppo transita da Passo Culmine San Marco. Guida il corteo la Gilera VTGS "Otto Bulloni" del 1939 di Simone Casari, dietro il sidecar Moto Guzzi Sport 15 del 1936 di Giorgio Mussoni. Sotto, la nuova location dell'evento per il sabato, Villa Pesenti Agiardi, ha dato lustro e prestigio all'evento. Nell'immagine, con lo sfondo dell'Obelisco, da destra: la Bianchi S9, la Lancia Dilambda del 1930 di Roberto Pozzi, la Lancia Artena del 1933 di Davide Coira e la Fiat 501 del 1921 di Roberto Ballada.

In basso a sinistra, parterre di Alfa Romeo con sullo sfondo la mole di Villa Pesenti Agiardi. La Giulietta SZ del 1961 di Silvio Mantovan, la 6C 2500 SS del 1947 di Delia Panzeri, la 1900 CSS del 1955 di Giuseppe Morandi e la 1900 Coupé del 1953 di Emanuele Prignacca.





La grande novità dell'edizione 2025 è stata la location di sabato, Villa Pesenti-Agliardi a Paladina.
Sotto, la Commissione al lavoro sulle vetture partecipanti al Concorso di Eleganza.



Ma il Concorso di San Pellegrino ha un'altra peculiarità: è uno dei pochi eventi di questo tipo in Europa a sposare quattro e due ruote: all'evento erano infatti presenti anche 45 tra moto e sidecar costruite entro il 1960, che anzi, hanno "aperto le danze" già venerdì 11 con un giro - che di fatto è stato un concorso dinamico - fra Val Brembana, Val Taleggio, la sponda lecchese del Lario e la Valtellina: toccate le località di San Giovanni Bianco, Taleggio, Passo Culmine San Pietro a quota 1350 metri, Bellano, Delebio, Morbegno e arrivo a Colico, non prima di essersi immersi nella totale quiete dell'Abbazia Cistercense di Santa Maria di Piona, struttura romanica che occupa un promontorio incontaminato sul lago. Si andava da una 3 1/2 HP Sidecar del 1914 a una BMW R69 sempre Sidecar

del 1960, passando per modelli unici e particolari come una Emblem 531 del 1917, una Cleveland Mod.20 del 1920, una Gillet Herstel Sport del 1929, una Della Ferrera Turismo 500 del 1935, diverse Guzzi Sport 14 e 15 una più unica che rara Rota Mod.1 del 1949.

Le moto si sono unite alle auto, per essere prezentate dall'esperto giornalista Paolo Conti, sabato a Villa Pesenti Agliardi mentre le auto sono state esposte dalla collega Savina Confalonì, sempre impeccabile e competentissima.

Sempre sabato, si è svolto anche un evento nell'evento al quale il Club Orobico, nel rispetto della sua filosofia inclusiva e propositiva, tiene molto, il "Fuoriconcorso": soci e amici del club possono esporre i propri mezzi da sottoporre all'insindacabile giudizio popolare. Le auto e le moto del Fuoriconcorso sono state esposte nel parco esterno della Villa ma sono poi state presentate con sfilata all'interno dal presiden-

te del Club Ugo Gambardella e dal giornalista de *La Manovella* Luca Marconetti. A vincere sono state una particolarissima Moto Guzzi GT 17 per il Regio Esercito in livrea Coloniale, con tanto di prioritario in divisa e una bellissima, nell'inasuale livrea bianca, Ferrari 308 GTS.

Domenica gran finale nella cit-

tà che dà il nome all'evento, capitale del Liberty lombardo sulle sponde del fiume Brembo, famosa per le sue terme e l'acqua salubre conosciuta in tutto il mondo. Qui, fra le aiuole delle esedre del Grand Hotel, struttura iconica della Belle Epoque italiana inaugurata più di centodieci anni fa dalla Regi-

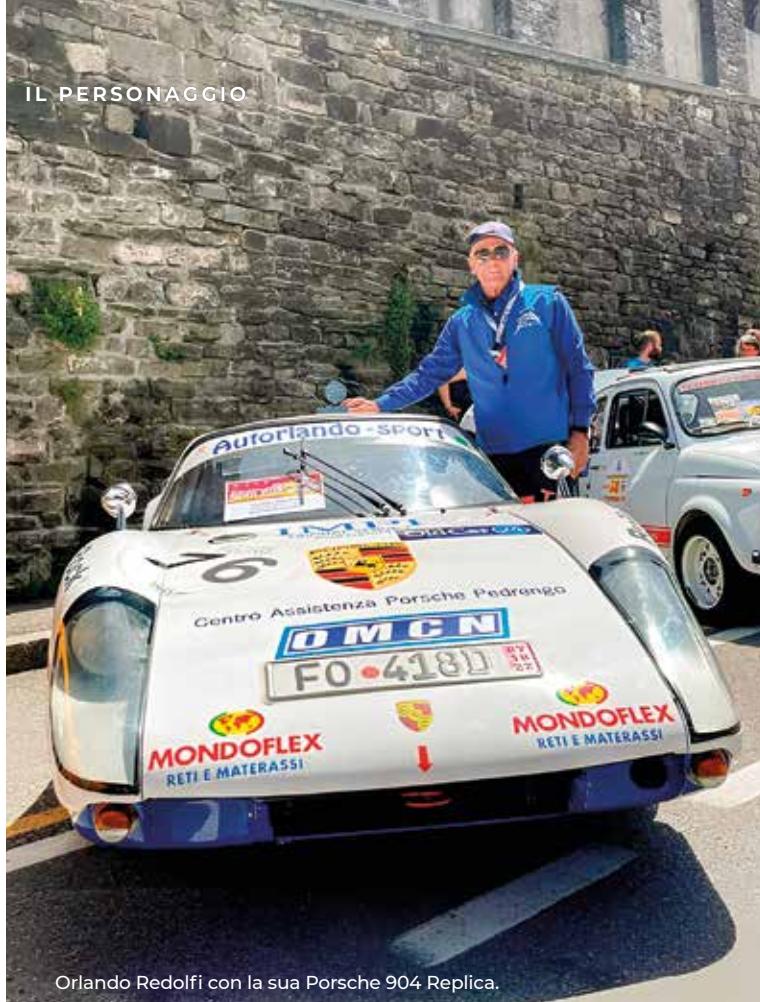
na Margherita, che sta tornando con tanta difficoltà all'antico splendore, auto e moto si sono ritrovate tra due ali di folla ininterrotta, meravigliata e festante. Qui si è provveduta anche alla premiazione, dopo l'attenta analisi di una giuria composta da esperti e decani del settore.

I.m.



Le vincitrici del "Fuoriconcorso". Sotto, la meraviglia del Grand Hotel di San Pellegrino Terme. Il Concorso quest'anno ha anche festeggiato i 90 anni del marchio Jaguar con diversi esemplari della Casa inglese.





Orlando Redolfi con la sua Porsche 904 Replica.

Martedì sera 11 giugno, una miriade di Porsche di tutte le epoche e i tipi hanno animato il cortile e l'area antistante la sede del Club Orobico Auto Moto d'Epoca di Pedrengo (BG). Non erano lì per un raduno ma per rendere omaggio, insieme a più di un centinaio di persone che hanno affollato la sala conferenze, a Orlando Redolfi, volto notissimo nella zona grazie al suo Centro Assistenza Porsche Orlando Motorsport che dista poche centinaia di metri dal Club, personaggio che ha contribuito a dare prestigio a quest'area operosa e produttiva.

Intervistato dal giornalista de *La Manovella* Luca Marconetti, la chiacchierata con Orlando è stata l'occasione per ripercorrere una carriera entusiasmante, la vicenda personale di un tecnico che ha dedicato la sua vita a un Marchio e l'ha esaltato preparandone una serie infinita di vetture,

Gremita la sala conferenze del Club Orobico per ascoltare la straordinaria carriera di un uomo che ha dedicato la sua vita a Porsche.



ORLANDO REDOLFI

il mago delle Porsche da Bergamo ai successi internazionali

In una affollatissima serata organizzata dal **Club Orobico Auto Moto d'Epoca** nella sua sede di Pedrengo (BG), abbiamo ripercorso la storia di "Orlando Motorsport". A omaggiarlo c'era anche il campione Jürgen Barth.

portandole a vincere in Italia e in Europa, nei rally, in pista e nelle corse in salita.

Classe 1948, le corse le ha nel DNA fin da ragazzino, tanto che a 15 anni inizia a fare il magazziniere dallo storico concessionario Porsche Bonaldi, poi insiste finché non gli fanno mettere "le mani in pasta" e si apre un mondo: è bravo, ci sa fare, è attento e scrupoloso e un tecnico arrivato dalla Germania propone a Bonaldi di spedirlo in Casa madre per apprendere sul campo i segreti della preparazione, nella quale Porsche inizia a investire e, le sue auto, a vincere. *"Mi ritrovai a Stoccarda a 18 anni senza sapere una parola di tedesco"*, ci racconta. Eppure fu l'inizio della sua straordinaria vicenda, affianco a grandi maestri d'officina e campioni come Jürgen Barth, suo grande amico, che non ha voluto mancare alla serata, per portare la sua testimonianza di cosa fosse Porsche in quegli anni e del perché Orlando Redolfi sia stato un personaggio tanto importante per la crescita del Marchio, non solo a livello locale ma anche nel suo impegno nelle competizioni internazionali: in poco tempo Redolfi, partendo da un garage di una zia nel 1972, diventa punto di riferimento per i ricambi e le preparazione della Casa Madre in Italia e, dal 2006, Centro Autorizzato. In pochi come lui raggiungeranno tali traguardi fuori dalla Germania.

Comincia con i rally, molto seguiti e animati nella bergamasca, con le vittorie dell'81 e dell'82 al "Prealpi Orobiche" con una macchina particolare, che nessuno avrebbe usato su percorsi simili, una Porsche 924 Turbo, prima Gr.4 poi Gr.B, settore nel quale arrivano 911 Turbo, 911 SC e altri modelli, ognuno ottimizzato per i diversi tipi di gara, perfino il rallycross.

Nel frattempo si intensifica l'impegno in pista, con l'ingresso in BPR dell'amico Barth, preparando le vetture - 911 2.4, 2.7, 3.0. 3.2 RS, Carrera, Turbo... - sia per i gentleman che per i professionisti: *"quando riesci a mettere a punto una vettura per un privato, sei*

già diversi passi avanti con quelle dei piloti ufficiali, il 'lavoro sporco' è già fatto". È proprio questo eclettismo che gli permetterà di allargare la sua sfera di interesse a un numero impressionante di modelli e categorie di gara, intanto coadiuvato dalla figlia Rossella e dal genero Ruben, tutt'ora "braccia operative" del Team Autorlando.

Da lì a diventare uno dei più vincenti gruppi nei campionati FIA è un attimo, un impegno coronato con un 3° posto di classe per le 997 GT2 alla 24 Ore di Le Mans del 2007.

Fra i piloti per i quali ha preparato una 911 c'è stato anche l'attuale DS di Mercedes-Benz in F1 Toto Wolff, che arriva in Autorlando tramite il professionista Philipp Peter. Grazie al Team di Pedrengo corre e ottiene buoni piazzamenti ma soprattutto impara "a capire cosa dicono i piloti agli ingegneri, a tenere legata la squadra, come spendere i soldi e a credere in quello che faccio" come ha dichiarato in una recente intervista il manager, che ha continuato: "parlo sei lingue più il dialetto bergamasco!". Un motivo, ci sarà.

Le poche volte che Porsche non glielo ha permesso, Orlando ha preparato di tutto: Mercedes, Toyota, Opel, Saab.

Ha tenuto almeno un esemplare di tutti i modelli con cui ha corso e ha fatto correre - tanto che il garage della sua officina di Pedrengo è un vero e proprio caveau delle meraviglie - che ha sempre utilizzato nelle competizioni per auto d'epoca. "Ma il progetto del quale vado più orgoglioso è la 904 Replica che ho realizzato, con tutti pezzi assolutamente originali, nel 2022 e che oggi viene invitata alle rievocazioni più importanti e partecipa a gare per storiche come Le Mans Classic.

È la prima auto sulla quale ebbi il privilegio di mettere mano arrivato a Stoccarda e non l'ho mai dimenticata".

A livello personale invece, la soddisfazione più grande è l'attribuzione del "Casco d'Oro 2017", riconoscimento assegnato dall'autorevole rivista Autosprint a personaggi che si sono distinti nel Motorsport durante l'anno: è stato il primo e unico preparatore a riceverlo.

E oggi, Orlando, non ha nessuna intenzione di mollare: lo capiamo dallo sguardo profondo, che cela una determinazione e un costante coraggio di migliorarsi che non accennano ad affievolirsi. ■



27^a AUTO MOTOSTORICA CAORLE

MOSTRA SCAMBIO

PALAEEXPOMAR

27 - 28 SETTEMBRE 2025



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

SABATO

09.00 - 18.30

DOMENICA

09.00 - 17.30



**INFORMAZIONI
PRENOTAZIONI**

**348.4154649
info@mmsdepoca.it
www.mmsdepoca.it**

I KIT LEGO PER COSTRUIRE AUTOMOBILI

leggende che rivivono sotto forma di mattoncini

Un viaggio nel mondo dei set LEGO dedicati alle quattro ruote, tra riproduzioni fedeli e modelli iconici per costruttori di tutte le età



Sopra, l'Aston Martin DB5 utilizzata da James Bond nell'iconica saga "007". Sotto, la Lamborghini Countach della serie più essenziale Speed Champions.



La Ferrari Daytona SP3 della gamma LEGO Technic.



La Land Rover Defender 90 Classic della linea Icons.



Fondata nel 1932 in Danimarca da Ole Kirk Christiansen, LEGO è passata da piccola falegnameria a colosso mondiale dei giocattoli grazie all'invenzione dei famosi mattoncini colorati. Nel tempo, l'azienda ha ampliato la propria gamma di prodotti, affascinando milioni di appassionati di ogni età. Tra le serie di maggior successo spiccano i kit dedicati alle automobili, capaci di coniugare divertimento costruttivo, dettagli realistici e amore per i motori.

Oggi LEGO propone numerosi set automobilistici suddivisi tra diversi temi. Nella linea LEGO Technic troviamo le riproduzioni di supercar e hypercar celebri, come la Lamborghini Sián FKP 37, la Bugatti Chiron e la Ferrari Daytona SP3. Questi kit sono veri e propri progetti ingegneristici, con sospensioni, cambi a più rapporti e dettagli del motore ricreati fin nei minimi particolari. La linea Technic, rivolta a costruttori esperti, offre un'esperienza di montaggio immersiva e gratificante. Chi cerca qualcosa di meno complesso ma altrettanto affascinante può esplorare la serie Speed Champions, che propone versioni in scala ridotta di modelli iconici come Ferrari, Porsche, McLaren e persino le muscle car americane. Ogni set Speed Champions è pensato per catturare le proporzioni e i dettagli di auto reali, con adesivi e elementi esclusivi per rendere l'auto ancora più autentica.

Infine, per i collezionisti adulti, LEGO Creator Expert e la nuova linea Icons offrono kit come la Ford Mustang, la Porsche 911 e il camper Volkswagen T2. Questi modelli sono veri e propri pezzi da esposizione, arricchiti da dettagli raffinati come i sedili regolabili, il cruscotto fedele all'originale e il motore apribile.

In sintesi, la gamma di kit LEGO dedicata alle automobili riesce a soddisfare le esigenze di ogni appassionato, dai bambini ai collezionisti adulti, permettendo di costruire, personalizzare e ammirare le quattro ruote più amate al mondo.

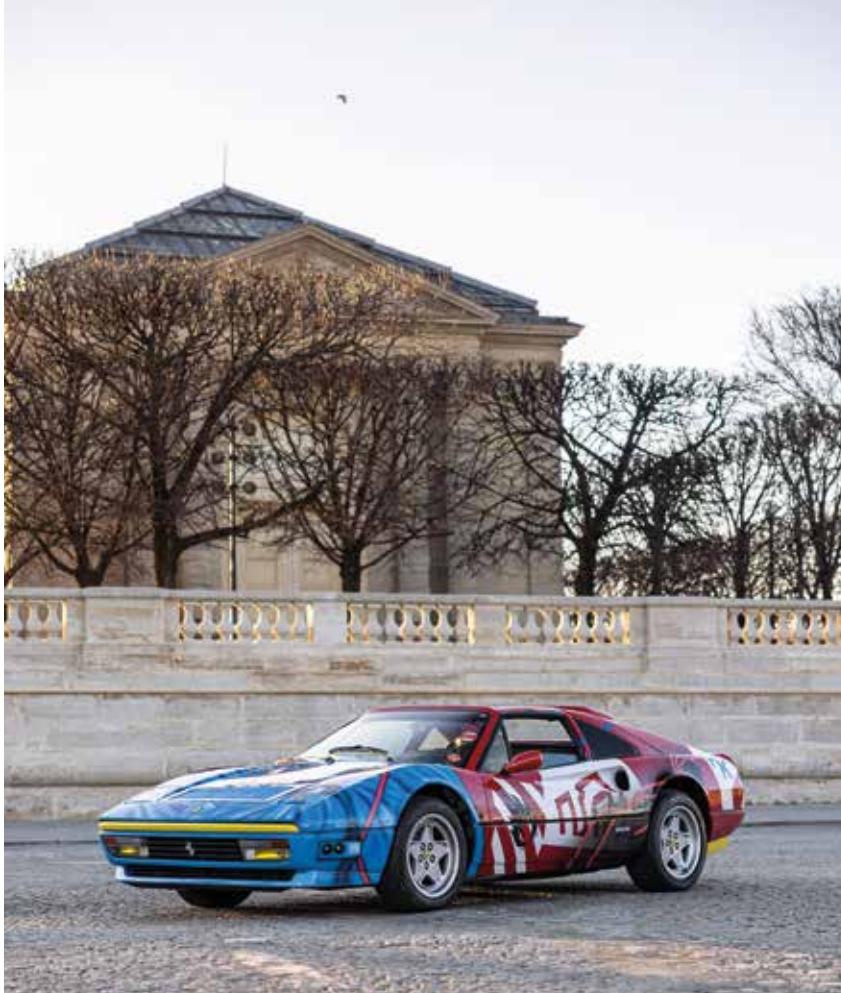
IL RE DELL'ART CAR PETER KLASSEN

ha creato anche una Ferrari 328

Un'icona degli anni Ottanta trasformata in un'opera d'arte totale dal maestro della Nuova Figurazione: unica, potente, irripetibile



La Ferrari 328 GTS decorata da Peter Klassen è uno dei capolavori dell'Art Car, movimento del quale l'artista tedesco è stato fra gli esponenti più eclettici. (foto Courtesy Aguttes) Sotto, un'immagine dell'artista tratta dal suo profilo Instagram "peter.klassen".



Quando l'arte incontra il rombo di un motore, nasce qualcosa che va oltre la bellezza. Non è solo design, non è solo performance: è un gesto creativo che trasforma una macchina in simbolo, un oggetto d'uso in linguaggio visivo. Ne è esempio perfetto la Ferrari 328 GTS firmata da Peter Klassen, fotografo e pittore tedesco di fama internazionale, che ha fatto dell'estetica industriale il fulcro della sua ricerca. È uno dei maggiori esponenti della Pop Art europea, grazie al suo approccio eclettico in grado di unire pittura, pagine di giornale, poster industriali, foto di moda e pubblicità che gettano una sguardo eclettico e originale sul quotidiano, l'ambiente urbano, l'esperienza umana. Sarebbe stato definito l'inventore della Nuova Figurazione.

Quando nel 1975 la BMW 3.0 CSL decorata da Alexander Calder esordì alla 24 Ore di Le Mans nacque il movimento dell'Art Car, Klassen percepì anche la potenzialità dell'automobile come tela bianca per i suoi celebri collage.

Oltre che sulla 328 GTS, Klassen ha lavorato anche su due Porsche, una GT2 del 1998 e una 911 del 1965, un'altra Ferrari, una 512M e perfino una Tesla.

La 328, consegnata nuova in Francia nell'aprile 1986 dal celebre conces-

sionario Pozzi, ha vissuto una vita riservata tra pochi proprietari, prima di entrare in una galleria d'arte francese specializzata in Mecanic Art. È qui che ha preso forma l'incontro tra la meccanica italiana e la visione spigolosa e intensa di Klassen, celebre per i suoi collage pittorici che mescolano dettagli del design industriale, particolari anatomici, specialmente femminili, rappresentazioni di oggetti quotidiani. L'intervento dell'artista ha trasformato la carrozzeria in una tela tridimensionale: una scultura dinamica che ha calcato palcoscenici d'eccezione, come Le Mans Classic, il Concorso di Chantilly Art & Elegance e alcune delle più importanti esposizioni in Europa e Asia. Accompagnata da una litografia autografata e da libri dedicati alla mostra parigina del 2014 e a quella al Posco Museum di Seul, l'auto è stata proposta per la prima volta sul mercato durante l'asta dello specialista francese Aguttes tenutasi il 7 aprile scorso. Stimata tra i 120.000 e i 150.000 euro, è rimasta invenduta.

Il suo valore va oltre la meccanica: questa Art Car è una dichiarazione d'intenti, un unicum che unisce due mondi - l'arte e l'automobile - in una sinfonia estetica e funzionale. Un oggetto da collezione, certo. Ma anche un messaggio in movimento.



RS10: il turbo francese che cambiò la F1

Quando la Renault osò e vinse: la storia rivoluzionaria della monoposto che vinse il primo Gran Premio targato turbo

La Renault RS10, guidata da René Arnoux e JeanPierre Jabouille nel 1979, è una di quelle monoposto che hanno lasciato il segno nella storia della Formula 1, perché ha rappresentato la consacrazione del turbo in F1, spingendo la scuderia francese sul palcoscenico mondiale. Nel 1977 debuttò la RS01, dotata di un motore tur-

bocompresso 1.5 L V6: un prototipo temerario che guadagnò il soprannome di "teiera gialla" per le frequenti fumate bianche conseguenti alle sue rotture. Ma la Renault non si arrese: nel 1979 presentò la RS10, con doppio turbo per ridurre il lag, un telaio a effetto suolo e incrementata affidabilità, segnando il vero punto di svolta

La RS10 debuttò ufficialmente il 29 aprile 1979 al GP di Spagna. Le prime gare non videro successi immediati, ma il 1 luglio, al GP di Francia a Digione, fu festa: Jabouille conquistò la prima vittoria per una monoposto turbo, mentre Arnoux si guadagnò uno spettacolare terzo posto dopo una battaglia leggendaria con Gilles Villeneuve.

Questo trionfo segnò l'inevitabile diffusione della tecnologia turbo in Formula 1. Anche se l'affidabilità rimase un limite, la RS10 ottenne cinque pole position e pose le basi per il dominio dei motori turbocompressi negli anni '80. Progettata da François Castaing, Michel Tétu e Marcel Hubert, la RS10 montava un motore EF1 V6 da 1492 cm³ con due turbocompressori KKK che erogavano circa 530 CV a 10.500 giri/min, abbinati a cambio a 6 marce e telaio in alluminio a effetto suolo. I suoi piloti - Jabouille e Arnoux - scrissero una pagina indelebile nella storia della F1. Sostituita nel 1980 dalla RE20, la RS10 rimane un esempio lampante di audacia e ingegno tecnico. Artefice del cambio di paradigma, dimostrò che il piccolo motore turbo poteva superare i rivali atmosferici da 3 litri, aprendo la strada ai trionfi successivi.



48^a
edizione

FIERA NAZIONALE
MOSTRA SCAMBIO

**15-16
NOVEMBRE
2025**

**AUTO E MOTO D'EPOCA
RICAMBI RADUNI**

**VINTAGE
MOOD**



PREVENDITA
BIGLIETTI

www.mostrascambiosora.it



**Fiera
di Sora**

FROSINONE

INFO ESPOSITORI:
0776.813179 - info@fieradisora.it

INFO VISITATORI:
www.mostrascambiosora.it



DELTA DEL PO

panorami di settembre



Sono numerose le strade che costeggiano i rami del Delta del Po.



Il Golf Club di Albarella.



Il ponte di Trepponti a Comacchio.

Le giornate più fresche di fine estate, invogliano a un "break" immersi nella pace e nella quiete di una delle zone naturalistiche più suggestive d'Italia

Tutte le immagini che illustrano il servizio si riferiscono edizioni passate di Valli e Nebbie, l'evento organizzato dall'Officina Ferrarese del Motorismo Storico alla scoperta proprio del Delta del Po.

Il Parco Nazionale del Delta del Po è una delle aree umide più importanti d'Europa, un affascinante intreccio di acqua, terra e cielo tra Emilia-Romagna e Veneto. Qui il fiume Po incontra l'Adriatico, creando un paesaggio unico fatto di canali, lagune, boschi e valli salmastre.

Patrimonio Unesco, il parco ospita una straordinaria biodiversità: oltre 370 specie di uccelli, tra cui fenicotteri rosa, aironi e cavalieri d'Italia, che lo rendono un paradiso per il birdwatching. Tra le tappe imperdibili: Comacchio con i suoi ponti e canali, le Valli omonime, il Bosco della Mesola con i cervi autoctoni, e l'Isola di Albarella.

I mezzi ideali per scoprirla sono la bicicletta o la barca ma praticamente tutte le sue strade sono carrabili, anche le suggestive alzate dei canali del delta e quindi percorribili, a un andamento rilassato, in pieno spirito slow drive, anche con auto e moto d'epoca, magari scoperte per godersi gli ultimi scam-

poli d'estate. Il traffico è raro, le pendenze inesistenti, quindi il percorso è alla portata di qualsiasi mezzo, anche i più anziani.

Il Parco Nazionale regala un'esperienza autentica e silenziosa, sospesa tra natura, storia e tradizione, un luogo dove il tempo scorre al ritmo lento dell'acqua e dei fenicotteri in volo.

Durante il vostro weekend non perdetevi Comacchio, borgo lagunare che sorge su 13 isolette collegate da ponti, tra i quali il più famoso Trepponti, struttura monumentale costruita nel 1638 su progetto dell'ingegnere ravennate Luca Danese. Il suo nome deriva dalla struttura composta da cinque scalinate e tre ponti unificati in un unico complesso in mattoni e pietra d'Istria, eretto sul punto d'incontro di diversi canali. Era la porta di accesso alla città. Da vedere anche il Museo del Delta Antico, che racconta la storia del territorio attraverso reperti romani e medievali, e le antiche Manifatture dei

Marinati, dove ancora oggi si lavora l'anguilla secondo tradizione, piatto tipico da gustare nei locali della cittadina, preparata in tutti i modi.

Per il pernottamento si può godere della tranquillità protetta dell'Isola di Albarella, un'oasi verde di circa 528 ettari, famosa per la sua natura rigogliosa e l'atmosfera esclusiva. Proprietà del Gruppo Marcegaglia dal 1988, l'isola è gestita come resort turistico-residenziale, con ville, hotel e residence. Essendo un'isola privata, è necessario un pass per entrare. Si ottiene se alloggi in strutture ufficiali (uno dei due hotel, residence, ville) o se prenoti servizi sull'isola (spiaggia, ristoranti). Privati proprietari di case sull'isola forniscono pass ai propri ospiti.

Si arriva in auto percorrendo la strada araginalle lunga circa 11 km, collegata alla rete autostradale (A4, A13, A14) e alla SS Romagna. www.albarella.it

LO SPORT IN UNO SCATTO

l'asta di Bonhams fa rivivere un secolo di emozioni

La prima vendita online di Bonhams Cornette de Saint Cyr, in collaborazione con l'agenzia BITL e il Deauville Sport Images Festival, ha celebrato le immagini iconiche dello sport del Novecento e oltre



Dal 21 giugno al 10 luglio 2025, la casa d'aste Bonhams Cornette de Saint Cyr ha ospitato con grande successo l'asta online intitolata *A Century of Sports Photography*, organizzata in collaborazione con l'agenzia BITL e il Deauville Sport Images Festival. La selezione, composta da 92 fotografie sportive in edizione limitata - tra stampe vintage e contemporanee - ha offerto un viaggio visivo nella storia dello sport, dalle grandi competizioni internazionali degli anni '20 fino ai Giochi Olimpici di Parigi 2024. La collezione ha incluso immagini provenienti da archivi celebri come *Sports Illustrated*, *LIFE*, *Paris Match*, *L'Équipe* e *l'AFP*, affiancate da

opere di fotografi di fama mondiale tra cui Raymond Depardon, Neil Leifer, Michel Birot ed Emanuele Scorcelletti.

Tra le immagini di maggior rilievo, due iconici ritratti di Muhammad Ali firmati da Neil Leifer, scattati nel 1970 a Miami Beach, sono stati offerti rispettivamente a stime comprese tra 7.200 e 8.200 euro e tra 6.000 e 7.000 euro. Grande interesse anche per lo scatto di Emanuele Scorcelletti dal titolo *Speed*, realizzato all'ippodromo di Deauville nel 2010, con una stima tra 1.000 e 2.000 euro, e per l'opera di Mathieu Forget Papillon Bleu, ritratto del campione Florent Manaudou a bordo piscina, stimata tra 5.000 e 7.000 euro.

L'asta ha proposto anche momenti sportivi indelebili: la testata di Zidane a Materazzi durante la finale del Mondiale 2006 immortalata da John MacDougall (stima tra 2.200 e 3.000 euro); le gare di automobilismo a Montecarlo nel 1935 catturate da AFP (stima tra 1.700 e 2.000 euro); le regate di Éric Tabarly documentate da Jean-Pierre Biot (stima tra 1.500 e 2.500 euro). Di particolare richiamo è stata la fotografia di Gabriel Medina, campione olimpico di surf durante Parigi 2024, realizzata da Jérôme Brouillet, proposta tra 9.000 e 11.000 euro, insieme all'opera di Bilal Ouaffen raffigurante i ciclisti olimpici tra le strade di



Sopra, Bilal Ouaffen - "Olympic games, Paris 2024, cycling in Montmartre, racers in Rue Lepic".
Sotto, Dominique Aubert - "Hispano Suiza Romo Island Danemark 2023".



Montmartre (stima tra 25.000 e 30.000 euro).

L'asta ha incluso anche stampe d'archivio di LIFE come le ballerine di George Balanchine ritratte da Alfred Eisenstaedt nel 1936 (stima tra 3.000 e 4.000 euro) e l'automobile Ferrari testata a Sebring nel 1969 da Sam Posey, immortalata da Ed Eppridge (stima tra 2.000 e 3.000 euro).

Con la chiusura dell'asta, *A Century of Sports Photography* si è confermata come un appuntamento d'eccezione nel panorama internazionale, regalando al pubblico l'opportunità di custodire per sempre un frammento di sport e di emozione.

MACHINA FANATICUS celebra il motorsport sulle sue t-shirt

L'accostamento tra il motorsport, la sua raffigurazione nell'arte contemporanea e la scelta di questi soggetti per l'abbigliamento casual, è sempre più apprezzato e di moda. Fra le aziende più interessanti ed eclettiche in questo particolare settore, c'è Machina Fanaticus, che realizza collezioni uomo, donna e bambino completamente dedicate allo sport automobilistico, rendendo omaggio a gare, automobili, piloti, marchi. Ha iniziato con stampe di altissima qualità, sempre disponibili nel loro sito in due formati (16x20 cm o 24x36 cm) a prezzi assolutamente accessibili e ha poi allargato il campo d'azione a t-shirts, felpe, maglie e giacche. Le riproduzioni sono le più svariate, dalla Porsche GT1 "Meister" del 1998 alla Ferrari GTB Gr.4 vincitrice del Tour de France 1982, dalla Ferrari F40 IMSA GT1 del 1989 alla Porsche 935 K4 "Ausdauer Meister" alla Nismo BNR34 GTE.

www.machinafanaticus.threadless.com



L'Alfa Romeo 155 DTM del 1993. A destra, la Lancia Beta Montecarlo Gr.5 vincitrice alla 6 Ore del Mugello del 1980.

EBERHARD & CO. ALLA VERNASCA SILVER FLAG con Corrado Lopresto e la Collezione Tazio Nuvolari

Anche per la 29^a edizione della Vernasca Silver Flag, il più importante Concorso Dinamico in Italia, organizzato dal club federato ASI CPAE di Piacenza (ne avete letto nel numero precedente de La Manovella) Eberhard & Co. si è confermata Main Sponsor e Official Timekeeper. L'occasione è stata quindi ghiotta per mostrare la collezione dedicata a Tazio Nuvolari, anche grazie alla presenza di Corrado Lopresto, Brand Ambassador Eberhard e che ha preso parte all'evento al volante della straordinaria monoposto Cisitalia D48.

La linea Tazio Nuvolari, nata nel 1992 in omaggio al "Mantovano Volante", unisce estetica racing e alta orologeria.

I crono, ispirati agli strumenti da cruscotto - numeri arabi luminescenti, scala tachimetrica e tortuemaschte - offrono un design funzionale e vintage. Tra i modelli più significativi: Vanderbilt Cup, Grand Prix, Gold Car Collection (come quello in foto), Nuvolari 336, Legend, Data e Rattrapante. Nel 2022 la nuova edizione 41 mm automatico celebra i 130 anni dalla nascita del pilota, con quadrante elicoidale, contatori bicolore e fondello vetrè.



Il cronografo Tazio Nuvolari Gold Car Collection, fra i più rappresentativi della capsule dedicata al "Mantovano Volante".

BREGUET TYPE XX 2075: un tributo alla storia dell'aviazione

Il Breguet Type XX 2075, presentato nel 2025 nell'ambito dei festeggiamenti per i 250 anni del marchio, omaggia l'originale Type XX del 1955. La cassa in oro Breguet da 38,3 mm ha proporzioni vintage e dettagli raffinati, quali il quadrante nero anodizzato con scritte "AI" o la versione argento 925, numeri in oro e lancette blu. La lunetta girevole bidirezionale incrina un calibro a carica manuale 7278/7279 da 5 Hz, riserva di 60 ore e funzione flyback. Resistente a 50 m, è proposto su cinturino in pelle intercambiabile. Un cronografo elegante e tecnico, perfetto per i collezionisti che apprezzano l'heritage e le dimensioni classiche. La versione nera è illimitata a 43.400 €, quella argento numerata a 250 pezzi a 45.200 €.



ARBRE MAGIQUE, un 2025 in auto fresca e profumata

Per il 2025 Arbre Magique, leader nella produzione di profumatori per auto, punta su innovazione, stile e sostenibilità. Tra le novità spiccano "Clip", profumatore a goccia versatile e a lunga durata, disponibile nelle fragranze top di gamma, "Velvet Grace", elegante alberello al profumo di mughetto, lillà, muschio e ambra con nuova grafica e pack fsc e "Neutroodor Fresh Citrus", spray igienizzante anti-odori agli agrumi, pensato anche per auto con animali domestici.



C.A.M.S.C. CLUB AUTO MOTO STORICHE CASTIGLIONESE

XVII MEMORIAL MORANDI



2025



www.camsc.it
info@camsc.it



Città di Salò



MANIFESTAZIONE PER AUTOVETTURE
COSTRUITE FINO AL 1940

27-28 SETTEMBRE 2025

“SCALA DI GIOCCA - OSILO”, la Sardegna che correva

La 28^a edizione è andata in scena dal 31 maggio al 1^o giugno

di Maura Melis

Fra sabato 31 maggio e domenica 1^o giugno ha avuto luogo la manifestazione denominata “Scala di Giocca - Osilo”, organizzata dal Club Automoto d’Epoca “Il Volante” di Sassari, nel 2025 arrivata alla sua 28^a edizione. L’evento fa parte del calendario Nazionale Manifestazioni dell’ASI come Evento Turistico-Culturale con prove di abilità per auto storiche, e quest’anno è stata inserita dall’ASI anche nel “Trofeo Vittorio Zanon”.

Si tratta della rievocazione storica dell’omonima gara, nata nel 1924 come corsa di velocità in salita, di cui lo scorso anno si è celebrato il centenario. Se si prende in considerazione la data di origine, l’edizione appena passata risulta quindi la 101^a, e ha visto la partecipazione di ben 60 equipaggi provenienti da tutta l’isola. Fra le auto coinvolte, partendo dalle più anziane: Rover Nizam Sport del 1931, Fiat 508 Balilla del 1935, Triumph TR2 Sport, Porsche 356, Fiat 500 B Topolino, Ferrari Dino GT, unitamente a tante altre Ferrari e Chevrolet Corvette, una nutrita rappresentanza di vetture Alfa Romeo e modelli di vetture Lancia, tutte quante scortate dalla Fiat 1300 dell’Autocentro della Polizia di Cagliari, classe 1961.

Le città coinvolte questa volta sono state Sassari, Osilo, Castelsardo, Nulvi e Sorso. La manifestazione ha preso avvio il sabato mattina dal Piazzale Segni di Sassari, dove si sono svolte le verifiche tecniche con il paziente lavoro dello Staff del Club “Il Volante”. Le vetture, ognuna con il proprio numero assegnato, hanno cominciato a sfidarsi sui pressostati nel tracciato dello stesso piazzale. Dopo un controllo a timbro a Platamona, hanno fatto ritorno a Piazzale Segni per la seconda prova, proseguendo poi verso Osilo e Sorso. L’arrivo era previsto a Castelsardo, dove piloti e navigatori hanno concesso il meritato riposo ai loro cronometri e hanno dato tregua alle ruote e ai motori dei loro splendidi ed eleganti quanto scatenati e competitivi veicoli storici. La Sindaca di Castelsardo Maria Lucia Tiroto, con due assessori, ha presenziato all’arrivo e all’esposizione delle auto presso la Piazza del Novecentenario, dalla quale è possibile avvistare le coste della Corsica lambite dallo stesso mare su cui la piazza si affaccia.

Nella mattina di domenica, dalla sassarese Piazza d’Italia, alla presenza del Prefetto di Sassari Grazia La Fauci, del Questore Filiberto Mastrapasqua e, in rappresentanza del Sindaco, dell’Assessore alla Viabilità Massimo Rizzu, sono partite per la seconda giornata

le vetture storiche, ancora in direzione Piazzale Segni, e in seguito, finalmente, verso il famoso circuito della Scala di Giocca.

Non è mancata la consueta sosta nella sempre ospitale cittadina di Nulvi con le sue attrattive culturali, al cospetto del Sindaco Antonello Cubaiu. Successivamente, gli equipaggi hanno proseguito alla volta di Sorso, dove ha avuto luogo l’ultima fase della competizione. Il pranzo conclusivo si è tenuto proprio in un famoso ristorante sull’incantevole marina di Sorso, a base di piatti tipici della cucina sarda. Nello stesso contesto sono state pubblicate le classifiche, cui è seguita l’immancabile premiazione dei vincitori. Il primo posto assoluto è andato ad Alessandro Virzì e Valentino Poddi su Triumph TR2 Sport del 1954, che hanno preceduto Sergio e Matteo Fornasier, padre e figlio, su Alfa Romeo GT del 1971. Al terzo posto del podio si sono piazzati Giuseppe Vacca e Roberto Ferino su Lancia 2000 del 1973. Particolare menzione per l’equipaggio “rosa” composto da Maria Chiara e Adriana Langiu su Alfa Romeo Duetto del 1984, che si sono aggiudicate la vittoria della categoria femminile e il nono posto nella classifica generale. Quest’anno il Club ha organizzato anche il primo Trofeo Porsche e sui percorsi della “Scala di Giocca - Osilo” hanno viaggiato 10 straordinari modelli di questo marchio: il primo posto assoluto è spettato a Ivan Fara, navigato da Alessandro Madeddu, su Porsche Boxster 2.5 del 1997.

L’edizione 2025 della manifestazione è stata dedicata a Gianfelice Pilo, noto avvocato sassarese, mancato a 91 anni nel settembre 2024. Fra i più veterani soci del Club “Il Volante”, è stato anche membro del Consiglio Direttivo e ha ricoperto il ruolo di Presidente del Collegio dei Proibiviri. Non si è potuto fare a meno dunque di trovare un momento, nel corso dell’evento, per rivolgere un pensiero collettivo alla sua memoria, attraverso una toccante lettera scritta dall’amico Stefano De Montis e letta davanti ai partecipanti.

Come ogni anno, si è dato spazio anche allo svolgimento di un concorso di bellezza che ha visto l’elezione di “Miss Volante 2025”. Questa volta la scelta è ricaduta sulla giovane e bellissima Nadia Bardino, sempre molto attiva nello staff del Club “Il Volante”. Nella medesima occasione, è stata eletta per la prima volta anche una Miss Volante Baby: la piccola Sole Faedda.



La Triumph Sports Tr2 del 1954 dei vincitori assoluti, Alessandro Virzì e Valentino Poddi.



La Rover Nizam Sport del 1931.

PRIMAVERA ROMANA

Il Velocifero di Rimini ha celebrato l'anno del Giubileo con un raduno nella Capitale, riuscendo a superare le difficoltà della concomitanza delle esequie di Sua Santità Papa Francesco

di Paolo Conti



A Roma, al Circo Massimo con lo sfondo dell'Altare della Patria.

È stata un'edizione speciale la 42^a del "Primavera di Augusto Farneti", organizzata dallo sport club "Il Velocifero" di Rimini. Già la volontà di celebrare l'anno del Giubileo riproponendo, anche se con un percorso completamente diverso, la "Rimini-Roma-Rimini" del 1998 basterebbe a giustificare l'affermazione iniziale, se a rendere il tutto ancor più difficile e complesso, e per questo ancor più speciale, non fosse arrivato un fatto di cronaca inatteso e imprevedibile: la scomparsa di Sua Santità Papa Francesco qualche giorno prima della partenza del raduno e, soprattutto, con la data delle esequie solenni fissata nello stesso giorno dell'arrivo a Roma del "Primavera".

Con la città capitolina che mai come quel giorno è stata davvero "caput mundi" per la presenza di capi di stato, teste coronate, rappresentanze diplomatiche e diverse centinaia di migliaia di fedeli, con i conseguenti problemi di sicurezza e ordine pubblico, il programma romano sembrava destinato a essere completamente stravolto. Invece, grazie anche alla collaborazione di un altro club federato ASI, il "Circolo Romano la Manovella", indispensabile nella logistica degli spostamenti, con una viabilità resa ancor più complessa e modificata rispetto alla norma, la sosta e l'escursione turistico-culturale nella capitale si è svolta senza intoppi.

A rendere davvero speciale questa edizione del "Primavera" ha contribuito anche quello che potremmo chiamare il "trasferimento" da Rimini a Roma e il relativo ritorno. Anche se per tutti il raduno è stato "Rimini-Roma-Rimini", in memoria di quanto avvenuto nel "lungo" week-end del 1-2-3 maggio 1998, questa volta le tappe sono state diverse. Sempre scaglionate in tre giorni, con la prima che da Rimini si è conclusa a Narni (TR), poi la Narni-Roma-Narni e infine il ritorno a Rimini.

L'età massima delle moto ammesse è limitata al 1963, ma come tradizione per gli eventi del "Velocifero" sono predominanti quelle pre '45. Così come non manca la partecipazione straniera, anche questa ormai di rito, con un gruppo di amici svizzeri ormai di casa sulle strade dei



La partenza da Spello.



A Tavullia, sotto il murales dedicato a Valentino Rossi.

nostri raduni. Per rimanere in ambito tecnico di grande pregio la presenza del piccolo Capriolo 75 Sport che Sergio Airoldi utilizza nei principali raduni. Al ritorno a Rimini il contakm non sarà lontano da quota 700, che non sono proprio pochi da affrontare con una 75 costruita quasi 70 anni fa. È vero che questi modelli negli anni Cinquanta correvarono e vinsevano sui percorsi della Milano-Taranto e del Moto Giro, ben più lunghi e a velocità ben più elevate che quella di un raduno, ma è altrettanto vero che questa è la sola testimonianza diretta delle impese del passato ed è giusto ricordarla.

Torniamo al viaggio, con la prima sosta programmata a Urbino dopo aver lasciato la costa a Cattolica per passare da Tavullia davanti alla sede della VR46, Montecchio e Trasanni. C'è solo il tempo per una "pausa caffè", buttare uno sguardo ammirato all'imponenza architettonica del Palazzo Ducale e si riparte. Il prossimo stop è previsto a Gubbio. Al passo Gola del Furlo alla pioggia si unisce il vento e qualche chicco di grandine. La variante meteorologica è ormai una costante, con l'alternanza tra tratti asciutti e altri molto umidi. Come all'arrivo a Gubbio, dopo essere passati da Cagli e il Passo Scheggia, dove ad accogliere la carovana delle moto ci sono gli amici del club "Guzzisti Eugubini" e una struttura che consente riprendersi dallo stress della guida sotto il diluvio ed evitare la grandine intanto caduta ad Assisi.

A Spello la presenza di molti turisti, che accolgono con stupore e curiosità l'arrivo delle moto, contribuisce a rendere ancora più bella la sosta.

Il giorno successivo, proprio come la prima volta con il bel tempo, tutti pronti per Roma, con il trasferimento lungo la Via Flaminia e all'arrivo l'incontro con la delegazione del "Circolo Romano la Manovella" cA differenza di quanto avvenne in passato, questa volta il rientro è asciutto, e dopo Terni, Spoleto, Foligno arriva la sosta a Nocera Umbra. Dalla "città delle acque" si riparte alla volta di Gualdo Tadino, il Passo Scheggia, questa volta in senso opposto rispetto a due giorni prima, per arrivare a Cantiano, con l'ultimo momento conviviale del raduno.

ROMAGNA, MOTORI E MEMORIA:

il fascino eterno di Autogirovagando nel Passato

Dal 6 all'8 giugno 2025, la 15^a edizione del raduno CHC ha celebrato le auto degli anni '30 tra saline, mosaici e sogni in navigazione

Un tuffo nel tempo a bordo di venticinque gioielli su quattro ruote: è la magia che ha animato Milano Marittima e la Romagna in occasione della 15^a edizione di "Autogirovagando nel Passato", evento firmato Collectors Historic Car Club di Cesena, divenuto ormai un rito per gli appassionati di motorismo storico. Dal 6 all'8 giugno 2025, tra scenari unici e dettagli curati con passione, il raduno ha portato in scena il IV Memorial Alberto Ghini, tributo al fondatore del club e all'amore per l'eleganza su strada.

Il Palace Hotel ha fatto da quartier generale per gli equipaggi, accolti tra comfort a cinque stelle e il richiamo della Riviera. Venerdì, dopo il controllo timbro alle saline di Cervia, le auto hanno attraversato i colli cesenati fino alla Villa Monty Banks, un tempo dimora dell'attore Mario Bianchi. Dopo il pranzo, la visita all'Abbazia di Santa Maria del Monte ha chiuso la giornata, seguita dalla cena di gala.

Sabato il convoglio ha raggiunto Ravenna per ammirare i mosaici bizantini e i monumenti danteschi, per poi tornare a Cervia e prepararsi alla suggestiva sfilata d'eleganza sotto le stelle, tra auto e abiti anni '30, davanti a una folta giuria e al pubblico incantato.

Domenica, il gran finale: navigazione sull'Adriatico con pranzo a bordo e, al ritorno, le premiazioni. Un evento da incorniciare, che ha saputo fondere storia, cultura e passione, nel nome di chi ha fatto dell'automobile un'emozione senza tempo.



MODA E MOTORI apre la stagione balneare di Porto San Giorgio

Una formula ulteriormente rinnovata con tante auto e l'eleganza degli abiti abbinati ai modelli in sfilata

È stata una edizione particolare, per molti versi, la 2025 di "Moda e Motori". Intanto, ha rappresentato non un'occasione compresa in se stessa, quanto il clou di un intero fine settimana nell'ambito del Gran Tour delle Marche, manifestazione interclub iscritta a calendario ASI, durante il quale la carovana, lunga, composita, di veicoli organizzati in collaborazione dal club ospitante, CAMPE, insieme all'ascolano CASPIM e all'osimano Autoclub Fagioli, ha guadagnato le Marche dalla costa agli Appennini e ritorno, con gradite escursioni nel delizioso centro montano di Amandol fino all'incomparabile scenario naturale del lago di San Ruffino, poi a cena a Torre di Palme, straordinario borgo medievale fermano con vista sul mare, e ancora, nella giornata conclusiva di domenica, nell'entroterra fermano di Campofilone, dove viene realizzata la pasta italiana più rinomata nel mondo, i "maccheroncini". La serata d'onore, si è tenuta come sempre lungo il Viale Buoazzi, o della Stazione, fino in piazza Matteotti di Porto San Giorgio. Una edizione speciale anche per il numero assai elevato di veicoli in sfilata, ben 35, rispettivamente accompagnati, secondo formula consolidata, da indossatrici in abito contemporaneo alla vettura, a sottolineare un momento, un passaggio storico; non siamo partiti, come al solito, dall'inizio del Novecento ma dalla sua metà, dal 1948 della ricostruzione democratica (Fiat 1100 Cabriolet Lingotto), fino alla pressoché contemporanea Mercedes



SLK 200 del 2003. Una kermesse, a detta di tutti, perfettamente riuscita, corredata da notazioni nel costume, nella cultura, nelle mutazioni sociali correse in quegli oltre 50 anni di motoristica, di moda, di Italia. I saluti finali, affidati all'intramontabile Volkswagen "Samba" del 1966 (di Goffredo Cognigni) hanno suggellato una serata come sempre di pura magia, gratificata da un consenso del pubblico perfino superiore alle passate edizioni. Due ore di autentico spettacolo che hanno anche fornito un contributo concreto a Porto San Giorgio, alla sua stagione turistica che proprio "Moda e Motori" ha praticamente inaugurato: l'edizione di quest'anno, infatti, risultava anticipata al 28 giugno rispetto alla tradizionale scadenza di metà luglio.

Una manifestazione che richiede diversi mesi di preparazione, ma che ogni anno riesce a segnalarsi come unica nel panorama espositivo di tutta Italia; una formula consolidata in 20 anni, che non ha mai rinunciato ad arricchirsi, a reinventarsi quel tanto da non riuscire ripetitiva, senza tuttavia scadere nel cliché. Nel tempo "Moda e Motori" si è arricchita di cantanti, danzatori, filmati di ogni genere dall'arte alla pubblicità, ha superato gli anni difficili della pandemia con relativi sbarramenti, è tornata in formule leggermente diverse, ora ispirate ai soli decenni '60-'70, ora di nuovo ad abbracciare il secolo; fino a scegliere in quest'ultima proposta una soluzione "minimalista", dando totale spazio ai modelli... e alle modelle (opzione in qualche modo indotta dal numero crescente di partecipanti).

GUELFI E GHIBELLINI - la pace continua

Si è conclusa con grande successo l'edizione 2025 di Guelfi e Ghibellini – La Pace Continua, evento unico nel suo genere che ha unito la rievocazione storica alla passione per il motorismo d'epoca. Organizzata dal Topolino Club Firenze e dal Siena Club Auto e Moto d'Epoca, la manifestazione ha preso il via da Siena, simbolo delle antiche contese tra le due fazioni, per poi attraversare luoghi carichi di storia e bellezza: l'Abbazia di San Galgano, Monte Siepi, Chiusdino, San Gimignano, Certaldo Alto e Semifonte. Numerosi gli equipaggi provenienti da tutta Italia, a bordo di eleganti vetture storiche, protagonisti di due giornate intense tra pa-

esaggi mozzafiato, cultura e leggende. Particolarmente emozionante l'incontro simbolico tra Guelfi e Ghibellini presso l'Abbazia di San Galgano, sotto il segno della spiritualità e della tregua. Tra una visita ai tesori d'arte e un calice di Vernaccia, il corteo ha celebrato il valore della memoria, trasformando le rivalità del passato in simboli di unità.

Un viaggio nel tempo che ha emozionato partecipanti e pubblico, confermando l'evento come uno straordinario omaggio alla Toscana, alla sua storia e alla passione per le auto d'epoca. L'appuntamento è al 2026, nel segno della continuità e della concordia.



DESIGNPARTY: una full immersion di passione Lancia, un successo targato Lancia Club

Villa Dirce a Vazzola TV il 14 giugno si è colorata di Lancia, un evento culturale estivo volutamente con un taglio giovane. Una novità che vuole essere solo l'inizio di tante altre iniziative che seguiranno, finalizzate alla diffusione della bellezza Lancia a tutti gli appassionati, alla promozione del Registro Storico e alla divulgazione delle attività del Lancia Club anche a livello internazionale.

Il programma dell'evento, molto intenso, ha avuto come focus principale il design Lancia con la partecipazione dell'Ingegnere Enrico Fumia e dell'Architetto Giancarlo Concilio, i quali hanno tenuto due conferenze. L'Ing. Fumia ex direttore del centro Stile Lancia e autore tra le altre del design di Lancia Y ha aperto il suo intervento con "Lancia oggi, sperare o disperare?" Partendo da una panoramica modelli Lancia nati e non nati ha stimolato le riflessioni sull'attuale situazione del car design. L'Arch. Concilio ex responsabile Interni del Centro Stile stesso invece ha risvegliato passioni mai sopite raccontando la genesi passionale ed artigianale della Fulvia Coupè del 2003, lo splendido prototipo vissuto in prima persona dall'Architetto, con aneddoti e retroscena che hanno colpito i presenti.

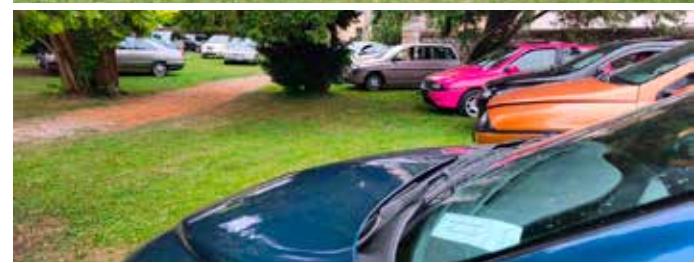
Molto emozionante è stato poi l'intervento di Cesare Fiorio che in videocollegamento ha raccontato i sessant'anni del Reparto Corse Lancia HF da lui fondato e diretto.

Il DesignParty è stata una festa aperta a tutti gli appassionati della Casa, la testimonianza di quanto la passione Lancia possa essere un sentimento forte di unione, concretizzato nel coinvolgimento di tanti Lancisti che hanno esposto moltissimi modelli sia storici che youngtimer (circa una cinquantina) ed esemplari inediti, tra i quali varie Y kaleidos. Best of the show è stata acclamata l'inedita Lancia Thesis Stola S85 limousine accompagnata anche dalla presenza di una seconda limousine, stavolta Thema. Thesis Limousine rappresenta l'evoluzione più esclusiva e raffinata del progetto Thesis e vanta dettagli di design unici, emblema della miglior raffinatezza italiana raccontati direttamente nel parco espositivo dal designer. Il nome abbina la lettera S dall'iniziale del celebre carrozziere Stola e 85 dagli anni passati

da quando è stata fondata la società. Il rapporto tra Lancia e Stola è infatti di vecchia data e risale al 1919 anno in cui la Casa torinese affidò alla carrozzeria la realizzazione del prototipo Lambda. Con la S 85 Stola si è voluto così offrire un tributo al designer Giancarlo Concilio responsabile del progetto.

Il pomeriggio è stato anche un'inedita occasione di autenticare al Registro Storico Lancia varie vetture tra le quali citiamo l'esclusiva Thesis appartenuta a Vittorio Emanuele di Savoia.

Un grazie al Presidente Federico Donati per aver creduto in un'iniziativa inedita nella storia del Lancia Club che ha aperto le porte ai giovani e ai molti che hanno partecipato con entusiasmo all'evento con le proprie amate Lancia ma anche come visitatori. La manifestazione ha attirato anche appassionati dall'estero ed è la testimonianza di quanto il Lancia Club voglia creare occasioni di condivisione di storia cultura e passioni Lancia.





EPOQU'AUTO 2025

Quarantaseiesima edizione
7/8/9 Nov. - Francia - Lione/Eurexpo

Giunti alla 46^a edizione, l' **Epoqu'Auto Show** è un evento dedicato a tutti gli appassionati di veicoli d'epoca e youngtimer. Organizzato con passione da un team di 300 volontari, questo salone riunisce ogni anno appassionati e professionisti per esplorare il mondo delle auto e delle moto d'epoca.

Uno spazio espositivo di grande impatto e, come novità, un'apertura notturna il venerdì sera fino alle 22:00.

Su una superficie di 88.000 m², i visitatori possono scoprire 11 aree tematiche, oltre 900 espositori: concessionari di auto e moto, concessionari specializzati, club di auto e moto, artisti, musei e un'area riservata alle vendite private, senza dimenticare il negozio ufficiale di Epoqu'Auto. La varietà dei veicoli esposti è notevole, offrendo un vero e proprio viaggio nella storia della meccanica e del design.

Principali attrazioni della 46^a edizione:

- *Collezione del Museo dei Vigili del Fuoco di Lione*
- *Youngtimer: Supercar esclusive*
- *L'avventura dei marchi lionesi*
- *205 Turbo 16 - La regina dei rally*
- *Ligier*
- *Il 70° anniversario della Citroën DS*
- *OPEL*
- *Autodiva: BBM, un genio francese degli anni '70*
- *Fondazione Berliet: Energie alternative*
- *Veicoli utilitari: La liberazione del 1945*
- *Motociclette: Microcar, Fantic, Storia dei circuiti in Francia*

Come ogni anno, diversi musei sono partner di Epoqu'Auto:

- *Museo dei Vigili del Fuoco di Lione*
- *Museo dell'Automobile di Coligny*
- *Museo Nazionale dell'Automobile di Mulhouse*
- *L'Avventura Michelin, con una DS Mille-Pattes*
- *Fondazione Berliet per l'Automobile*
- *Museo Henri Malartre a Rochetaillée*

Epoqu'Auto propone anche tre aste: Moto, Youngtimer e Collezione, guidate dal banditore Jean-Pierre Osenat, dove veicoli eccezionali e oggetti rari trovano acquirenti in un'atmosfera vivace e appassionata. Questi momenti salienti della fiera attraggono collezionisti e curiosi, desiderosi di assistere a transazioni spettacolari.



epoqu'auto.com



BIENVENUE!!!!

CRUISIN' RODEO 2025:

a Como il mito delle auto americane

Il 12 e 13 luglio, il Club CNO American Motors ha dato vita alla 22^a edizione del Cruisin' Rodeo, evento dedicato alle auto Made in USA fra i più importanti nel panorama nazionale e patrocinato da ASI. Quasi 300 mezzi, tra cui vetture originali e custom, hanno animato il Driver di Como, con musica live degli *Hound Dog Rockers* e *I Cavalli*. La Mercury Custom '50 ha vinto il titolo di Best in Show, mentre premi speciali sono andati a Cadillac De Ville 1955, Chevrolet Corvette 2006 e Jeep CJ7 Golden Eagle 1978.



LE MAS A MELEGnano

Sabato 4 ottobre Melegnano (MI) ospiterà il 2^o Raduno Internazionale moto MAS: gli eclettici modelli prodotti da Alberto Seiling (MAS vuol dire "Motori Ausiliari Seiling") arriveranno da tutta Europa. L'evento sarà anche occasione per commemorare i 90 anni della scomparsa del mitico pilota melegnanese Natale Boneschi. Previsti esposizioni e momenti culturali, durante i quali tornerà protagonista anche il libro edito dalla Liberia ASI "La Moto MAS - Alberico Seiling. Storia di un'italiano che costruiva motociclette" di Andreas e Klaudia Seiling.



epocaUTO

€3,50

12 PAGINE DI ANNUNCI

FIAT 600 IL FASCINO POPOLARE DELLA PRIMA SERIE

HONDA CB 250
LA EXPORT SOGMATA

ALFA ROMEO 145
UGUALE MA DIVERSA

FIAT 126 CAVALLETTA
E LE CARROZZERIE SPECIALI

BMW M3 E46 CABRIO E COUPÉ
SPORTIVA DEFINITIVA

ASTON MARTIN DB5
JAMES BOND CAR

ARTICOLI TECNICI,
APPROFONDIMENTI, STORIA
E COSTUME

LA RIVISTA SNELLA
MA RICCA DI CONTENUTI

IN EDICOLA A SOLI 3.50 EURO



Abbonati sul sito www.epocauto.it

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



La Scuderia Romana La Tartaruga, in collaborazione con il Clan del Volano, si occuperanno di organizzare a Roma, dal 19 al 21 settembre, il **VII Raduno Mondiale delle Moto Guzzi Sport 15**, uno dei modelli più importanti della Casa di Mandello del Lario: centinaia di esemplari invaderanno la Città Eterna. Eventitartaruga@scuderiatartaruga.it



Sabato 8 novembre tornerà nella tradizionale cornice del **Circuito Riccardo Paletti di Varano de' Melegari**, **ASI In pista**, dove si vedranno glorie delle competizioni di tutti i tempi riprendere vita in pista e si potrà partecipare alla sessione di omologazione per auto da competizione. www.asifed.it



Torna **ASI Veteran Show**, l'evento dedicato ai veicoli centenari e ultracentenari. Il 20 e 21 settembre, sarà il CAMSC di **Castiglione delle Stiviere** a organizzarlo, con un tour fra i più suggestivi luoghi della zona e, domenica, la partecipazione all'evento "Viaggio nel Tempo" al Parco Giardino Sigurtà di Valeggio sul Mincio. www.asifed.it



Dall'11 al 14 settembre **Mandello del Lario** ospiterà come da tradizione il grandioso **raduno Moto Guzzi**, proprio lì dove insisteva la fabbrica fondata 104 anni fa da Carlo Guzzi e Giorgio Parodi. Previste mostre, sfilate, concorso d'eleganza, mercatino e la presenza ufficiale di ASI. www.motoradunomandello.com



L'**Autogiro d'Italia 2025** si terrà dal 15 al 21 settembre, con un inedito percorso da **Sanremo a Trieste** in sei tappe Circa 1.500 km tra cultura, paesaggi alpini e sapori d'Italia, attraversando località come Bormio, Brunico e Tarvisio. Un viaggio unico nel segno della passione per le auto d'epoca e dello spirito ASI.



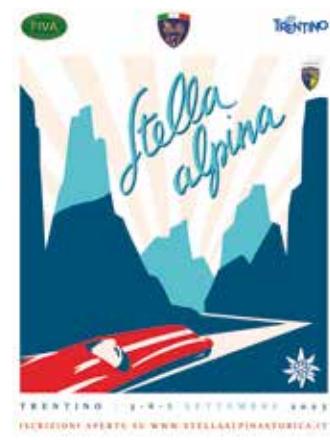
Il CPAE di Piacenza organizzerà, il 27 e 28 settembre, un **raduno** per celebrare i **50 anni della Prima vittoria della 131 Abarth**, quella di Bacchelli/Scabini, avvenuta al Rally delle Valli Piacentine 1975. Sabato si terrà la rievocazione del rally - sotto forma di evento turistico con prove - domenica le auto saranno esposte a Roveleto di Cadeo. info@cpae.it



Si terrà a **Cassino**, all'ombra della celebre Abbazia, l'edizione 2025 di **ASI Mili Show**, il 27 e 28 settembre prossimi. L'evento dedicato ai mezzi militari tutelati da ASI, ricorderà la Battaglia di Montecassino tenutasi tra il gennaio e il maggio del 1944 tra le forze alleate e quelle tedesche. www.asifed.it



Presso l'Associazione Museale Il Solco di **Quingentole (MN)**, il 13 e 14 settembre prossimi si terrà **ASI Tractor Show**, evento dedicato a mezzi agricoli e industriali d'epoca. L'evento celebrerà Landini come una delle più importanti realtà del settore visitando la collezione di trattori di tal marchio più completa esistente al mondo. www.asifed.it



La 40^a rievocazione storica della **Stella Alpina** è ai nastri di partenza: l'appuntamento è dal 5 al 7 settembre 2025 nell'incomparabile scenario delle **Dolomiti**. Organizzata dall'ASI è una manifestazione turistico-culturale con prove di abilità suddivise nelle tre giornate e inserite in un affascinante percorso che vuole rendere omaggio agli antichi fasti di una competizione automobilistica entrata nella leggenda. www.asifed.it



Dal 28 settembre al 4 ottobre 2025, il prestigioso **Raid dell'Etna - Porsche Tribute** attraverserà la **Sicilia** con un percorso di oltre 1.000 km, da **Palermo** fino ai suggestivi paesaggi vulcanici dell'Etna. Riservato a auto d'epoca (solo 70 equipaggi), l'itinerario unisce cultura, gastronomia e panorami unici. www.raiddettna.it

L'AUTO ITALIANA NON C'È PIÙ



Con *"Chi ha ucciso l'auto in Italia?"*, Paolo Bricco firma un'inchiesta lucida e appassionata sulla crisi dell'industria automobilistica italiana. Il libro non è solo una cronaca della decadenza di un settore strategico, ma anche un viaggio tra economia, politica e costume, che tocca la storia della Fiat e del suo sviluppo quale holding di tutti i marchi automobilistici italiani, le trasformazioni globali e le miopie nazionali. Attraverso interviste, dati e retroscena, Bricco ricostruisce come l'Italia sia passata dall'essere un laboratorio d'innovazione e stile - patria della 500 e del Mito Ferrari - a un paese marginale nell'automotive mondiale, almeno per quanto riguarda la grande produzione. L'autore non cerca facili colpevoli, ma analizza responsabilità diffuse: dall'incapacità imprenditoriale al disinteresse politico, fino al cambiamento nei desideri e nei bisogni della società. Ne emerge un racconto coinvolgente e inquieto, che interroga il futuro della mobilità e del "fare industria" nel nostro Paese. Un libro utile per capire perché l'auto, simbolo del nostro Novecento, oggi sembra non appartenerci più.

"Chi ha ucciso l'auto in Italia?" di Mario Semoni, Editrice La Mandragola, testo in italiano, foto b/n e colori, 190 pagine, 28,00 €

IL TEMPO PASSA, I CAPOLAVORI DI PININFARINA NO

Con *Pininfarina 95 - Timeless Beauty*, Luca Dal Monte firma un'opera che è insieme tributo e racconto epico di uno dei nomi più iconici del design automobilistico italiano. Il volume celebra i 95 anni della carrozzeria torinese attraverso un percorso ricco di immagini straordinarie e aneddoti avvincenti, dagli esordi di Battista "Pinin" Farina alle grandi collaborazioni con Ferrari, Alfa Romeo, Peugeot e altri marchi internazionali. Dal Monte intreccia storia, cultura e stile con una scrittura avvincente e rigorosa, rendendo omaggio alla bellezza

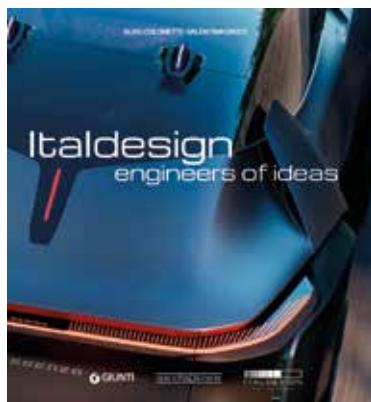
senza tempo che ha reso Pininfarina un simbolo globale di eleganza e innovazione. Il libro è un oggetto prezioso, curato in ogni dettaglio, e un must per chi ama l'auto come espressione d'arte e identità italiana.



"Pininfarina 95 - Timeless Beauty|Bellezza senza Tempo" di Luca Dal Monte, Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, foto e disegni b/n e colori, 240 pagine, 55,00 €

ITALDESIGN: SONO I SOGNI A DARE FORMA ALLE IDEE

Il volume celebra i cinquant'anni dello studio fondato da Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, ripercorrendone la storia attraverso immagini iconiche e testimonianze dirette. Più di un semplice libro di design automobilistico, è un viaggio nell'ingegno italiano che ha plasmato vetture leggendarie come la Volkswagen Golf, la Fiat Panda e la DeLorean DMC-12. Il testo unisce narrazione tecnica e passione estetica, raccontando non solo le auto, ma anche il metodo, l'innovazione e il pensiero creativo che stanno dietro ogni progetto. Ricco di fotografie e schizzi originali, il volume è un omaggio al genio visionario di Giugiaro e al ruolo cruciale di Italdesign nella storia dell'automotive. Un libro imprescindibile per appassionati, designer e cultori dell'eccellenza industriale italiana.



"Italdesign, engineers of ideas" di Aldo Colonnetti e Valentina Croci, Giorgio Nada Editore con Giunti e Italdesign, testo in inglese, foto e disegni b/n e colori, 290 pagine, 60,00 €

COME SI FA UNA GARA DI REGOLARITÀ?

Come si usa l'auto storica per gareggiare nelle gare di regolarità? Lo spiega bene il collezionista e decano della specialità Roberto Giacinti, in una guida completa e molto dettagliata su tutto ciò che c'è da sapere per diventare dei campioni del cronometro, cosa serve, come approcciare la competizione, fino alle tecniche e ai segreti per affinare il proprio stile, come i grandi regolaristi. I capitoli si dipanano come in una vera e propria gara di regolarità, dalla preparazione della vettura alle verifiche tecniche e sportive, dalla consegna del roadbook e la sua interpretazione alla lettura delle tabelle di medie orarie e marcia, dalla partenza all'arrivo con in mezzo riordini, tempi massimi, controlli a timbro, controlli orari, diversi tipi di prove, classifiche ed eventuali contestazioni. In più tante info sulle certificazioni l'omologazione degli strumenti di rilevamento, la sicurezza in gara, le normative, consigli utili e le testimonianze di tanti regolaristi.



"Guida alla gara di regolarità a media per auto storiche" di Roberto Giacinti, ACI Sport, testo in italiano, schemi b/n e colori, 90 pagine



€ 55



€ 49



€ 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



€ 34

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

GIACCA A VENTO LEggera UNISEX

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



SPILLA/PIN DA GIACCA

€ 4

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

ASI MOTO SHOW 2025

~~€ 20~~
€ 15



T SHIRT 2025 ED. LIMITATA

ULTIME DISPONIBILITA'

Colore bianco con stampa frontale.

Taglie S-3XL

Portachiavi
ASI Motoshow
in omaggio



Linea Martini Racing

€ 54



T SHIRT TOP STRIPES

T-Shirt 170gr/m² in jersey stretch con stripes tessute e patch Martini Racing. Colore blu o bianco. Taglie: S - 3XL

€ 89



GILET FRAME

Gilet in tessuto tecnico con dettagli in livrea MARTINI RACING e loghi ricamati. Tasca esterna con cerniera WR. Tasca interna sul lato sinistro. Colore: Blu Marine. Taglie: S - 3XL

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



SCARPE S-TIME € 78

Sneakers smart casual con tomaia in pelle sintetica e foderata e livrea dedicata. Suola casual in gomma e caviglia con imbottitura. Taglie: 39 - 45



€ 46

CAPPELLINO SIDE LOGO

baseball cap a 6 pannelli in poliestere effetto scamosciato. Ricamo Martini Racing 3D e nastro con strisce sul retro.



€ 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.



€ 75

WINDSTOPPER

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

€ 80 - € 72



OCCHIALI 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.



€ 190 - € 170

FIELD JACKET

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

Linea Gulf

€ 49



T SHIRT

T-shirt in cotone con stampa logo Gulf. 170 gr/m²
Colori: blu, bianco e celeste - Taglie: S - 3XL

€ 85



€ 112



FELPA CON CAPPUCIO

Felpa con cappuccio, garzata con prezioso ricamo centrale Gulf. Colori: blu e celeste - Taglie: S - 3XL

€ 36



CAPPELLINO

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

POLO PIQUET POCKET

Polo con taschino personalizzato Gulf, dettagli smacchinati e patch in wooven tpu. 100% cotone, 200 gr/m²
Colori: bianco e celeste - Taglie: S - 3XL

€ 25

OMBRELLO PIEGHEVOLE

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



COLLECTION

La PD'A Collection è basata su disegni, litho ed immagini realizzati da Paolo D'Alessio in oltre 45 anni di attività nel mondo del motorsport e dell'industrial design.

“Gli articoli PD'A Collection vengono spediti separatamente, ma il loro costo aiuta a raggiungere la soglia per la consegna gratuita”



T SHIRT

€ 37

100% cotone, taglie XS-3XL, colori Blu, Bianco e Grigio

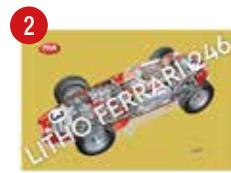


€ 18



TACCUINO

100 fogli, copertina in similpelle nera, legatura elastica e segnalibro in tessuto. Formato A5 o A6



LITOGRAFIE

€ 37 cad.

Formato 35x50 su carta usomano 300 gr, cartellina cartonata



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

€ 38

MOD. HONK-SUR-HONK

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



MOD. OIL-OVER

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



MODELLO RALLYMENTAL

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



CRONOGRAFI



MOD. CHARLEY

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

GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28

Guanti 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

€ 15**COPRIVOLANTE UNIVERSALE**

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

**€ 32****ZAINO MULTITASCHE**

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

**€ 22****MARSUPIO MULTITASCHE**

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



Per l'intera collezione visita il sito www.asishop.it.

TELO COPRIMOTO DA INTERNO

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

Da € 58 a € 105

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

**Da € 85 a € 195****TELO COPRIAUTO DA INTERNO**

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

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

**MODELLINO FIAT 1100 FURGONE ED. LIMITATA**

Modellino Fiat 1100 Furgone 1947 in edizione limitata e numerata (60 pezzi) in scala 1:43.

Confezione personalizzata ASI con apertura a calamita

€ 39**BORSONE VINTAGE**

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

€ 55**NOVITÀ****€ 17****BORRACCIA TERMICA**

500 ml in acciaio inox con doppio corpo e tappo a vite a tenuta stagna. Colori blu royal, bianco e cromato



MODULO D'ORDINE 09/2025

(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.....
 Codice Fiscale o Partita Iva (obbligatorio):.....
 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

LINEA GOLF

ACCESSORI ASI

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

T-SHIRT ASIMOTOSHOW '25 + portachiavi omaggio € 15

S M L XL XXL 3XL

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

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

T-SHIRT TOP STRIPES	€ 54	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
POLO REPLICA	€ 92	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
FELPA FULL ZIP	€ 130	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
GILET FRAME	€ 89	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		

SCARPE S-TIME	€ 78	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 38 <input type="checkbox"/> 39 <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46		
WINDSTOPPER	€ 75	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
FIELD JACKET	€ 170	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING	€ 72	<input type="checkbox"/>
CAPPELLINO SIDE LOGO	€ 46	<input type="checkbox"/>

PD'A COLLECTION	NOVITÀ
T-SHIRT	€ 37
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	
Grafica <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8	
<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Grigio	
STAMPE LITOGRAFICHE	€ 37
Grafica <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6	
TACCUINO	€ 18
A5 <input type="checkbox"/> Graf. <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	
A6 <input type="checkbox"/> Graf. <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	€ 13

OROLOGIO mod. PLAIN unisex	€ 75	<input type="checkbox"/>
CRONOGRAFI		
Mod. Pegaso	€ 125	<input type="checkbox"/>
Mod. Charley	€ 220	<input type="checkbox"/>
Mod. GP	€ 115	<input type="checkbox"/>
OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB	€ 180	<input type="checkbox"/>
GUANTI MEZZE DITA PELLE 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"/>	
GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone		
<input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero		
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL (solo marroni)		
€ 25	<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 COPRIAUTOM	mod. Base	mod. ELITE
Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon)		
1) da 2,55 a 3,20 mt.	€ 85	<input type="checkbox"/>
2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6)	€ 120	<input type="checkbox"/>
3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2)	€ 135	<input type="checkbox"/>
4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85)	€ 150	<input type="checkbox"/>
TELO coprimoto da interno	Con baule post.	
Lung. x Alt. al Manubrio		
Rosso <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/>		
A) cm 160x125	€ 58	<input type="checkbox"/>
B) cm 190x130	€ 68	<input type="checkbox"/>
C) cm 210x135	€ 78	<input type="checkbox"/>
D) cm 230x150	€ 88	<input type="checkbox"/>
E) cm 270x155	€ 98	<input type="checkbox"/>
ZAINO MULTITASCHE	€ 32	<input type="checkbox"/>
BORSONE VINTAGE	€ 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"/>
<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Beige <input type="checkbox"/> Blu Navy		
PORTACHIAVI		
Mod. 3D	€ 8	<input type="checkbox"/>
Mod. Silver	€ 8	<input type="checkbox"/>
Mod. Sport	€ 8	<input type="checkbox"/>
Mod. Badge	€ 12	<input type="checkbox"/>
SPILLA/PIN DA GIACCIA	€ 4	<input type="checkbox"/>
BRACCIALE SALVAVITA AIDME	€ 14	<input type="checkbox"/>
BORRACCIA TERMICA	€ 17	<input type="checkbox"/>

ASI by SPARCO
ZAINO PORTA PC <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso/Nero <input type="checkbox"/> Blu/Nero
TELO COPRIKART <input type="checkbox"/> Argento/Rosso <input type="checkbox"/> Argento/Blu

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 riacquisto, ovvero la possibilità di restituire il prodotto che non soddisfa ed essere rimborsati. Accolta la richiesta sarà necessario inviare a proprio carico il reso all'indirizzo che sarà indicato, avendo cura che vi pervenga entro e non oltre 14 giorni lavorativi dalla data di accettazione. Ricevuto il reso e verificata ne 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

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

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

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

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e weekend - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it

Dispongo di autoradio anni '50-'60-'70. Svariati tipi e marche, modelli particolari a valvola e a 6 volt anche per Porsche, Aurelia e Appia, tutte funzionanti.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 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](http://www.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 Giardiniere.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485

Fax 261670 - www.virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica.

Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

Via Faentina 175/a /Centro commerciale Mir 48124 - 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



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



PRATO



SALERNO



TRENTO



TRENTO

garage a scomparsa

Caserta
Monza
Trento
Salerno

andrea@diogenelift.it - info@ajc-cerchio.it - www.ajc-diogene.it

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'ÉPOCA

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 raffica
- Pompe miniservo e kit freno a disco per Topolino

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



RESTAURO PELLE

di ALESSANDRO CANTARELLI



PRIMA

DOPO

PRIMA

DOPO

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

AC Restauro Pelle

Tel. 344.1590328 • info@acrestaupelle.com
Via Insorzi di Bosco Martese, 46 - Teramo (TE)
www.acrestaupelle.com

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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

3. AMMORTIZZATORI

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

ORMAN snc - MI - Tel. 02 4989884 - [info@oromanipitalia.com](http://oromanipitalia.com). Dal 1951, costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: autovetture, motocicli, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbyista-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.

5. ASSICURAZIONI

Assicurazioni Introzzi - CO - Tel. 031 306030 - Fax 0306210 - epoca@introzzi.it. Copertura assicurativa RC, furto e incendio per autovetture classiche, sportive e speciali, copertura assicurativa 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 - ballabeniandreatteam@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.labanteamanti.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 carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

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

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

F.Ili Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolli.rebecca36@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 vettura 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.

Vertuan Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - Tel. 0382 483158 - Fax 583414 - www.vertuanenrico.com - info@vertuanenrico.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. Automodelline in tutte le scale, Minichamps, Spark, Schuco ecc... visitate anche la pagina Facebook, negozio e ritrovo per appassionati di modellismo e auto in genere, disponibili migliaia di macchinine, vasto assortimento, il venerdì tutti alla Tiny Cena, venite a fare la foto con la vostra auto d'epoca, troverete tanti amici ed i modelli dei vostri sogni! Si acquistano inoltre intere collezioni di automodelli. Ditevi in giro...

8. AUTORADIO

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 ore 339 2835244 serali e week-end - info@amerio.it

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](http://www.citymotors.com).

Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

10. CAPOTE

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - 335 215386 - Fax 0472 200523 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it.

Numerosi ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356. Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Foritura capote a prezzo netto. Rifacciamo e costruzione capote auto classiche e moderne conformi all'omologazione ASI. Imperiali in tessuto originale, similegna rigida, similegna elastica. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scopri la qualità.

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267

- tappezzeriamarmorini@alice.it. Realizzazione di capotes e cabriolet in qualunque tessuto originale, anche su misura, per ogni vettura d'epoca o attuale.

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

Capote originali per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Disponibili in vari colori. Spediamo in tutta Italia.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Ricostruzione, restauro, anche su campane, di capote auto classiche attuali, naz./estese, in ogni tessuto.



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

**"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"**

SPECIALE SIERRA COSWORTH



KIT TURBO SI300
PRESTAZIONI SUPER!



REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

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

OFFICIAL PARTNER
KESSEL



CDR ITALIA



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

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

Nuovi articoli in arrivo!



CAPOTE VARI COLORI

LAMIERATI

PRODUZIONE INTERNA RIVESTIMENTI
SEDILI 2CV - DYANE - MEHARI

125 R15 / 135 R15

PNEUMATICI

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 CON 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

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ

- Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it. Restauriamo le capote di tutte le auto-
vetture d'epoca e moderne, effettuiamo lavori di
riparazione e sostituzione capote in sicurezza e
con materiali di altissima qualità, scelti per dura-
re nel tempo.

11. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616
- 335 6621130 - [carburatorigermani@alice.it](http://www.carburatorigermani@alice.it) - www.carburatorigermani.com.

Restauriamo tutti i carburatori per vetture classi-
che, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifaci-
menti, anche molto rari, su disegno o campione -
Esperienza quarantennale.

Autofficina Labanti & Amanti - BO Tel./
Fax 051 753250 - www.labantiamanti.it - info@labantiamanti.it. Si effettua il
restauro, la revisione e la messa a punto di carbu-
ratori di ogni tipo, modello 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 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-
epoca.

British Racing Green - BS - Tel. 030 77
00291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio
messo a punto e restauro carburatori S.U.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 -
Fax 0382 529756 - info@gmajag.net -
info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distribu-
tori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori
in rotazione, pronta consegna per ogni autovet-
ture inglese equipaggiata S.U. Zenith-Stromberg.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 -
Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista disponibile di carburatori
Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia,
500, 600, 1.100, 1.12 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 pro-
venienza nazionale ed estera dal 1930 al 1980.

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

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

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

13. CILINDRI

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

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

14. COLLEZIONISMO

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

15. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

AC Restauro pelle - TE - Tel. 344
1590328 - www.acrestauropelle.com -
info@acrestauropelle.com. Restauro di
alta qualità delle plastiche con vernice soft touch
ammalorata con ripristino di tutti i simboli retro-
luminati tramite eletroerosione 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 ori-
ginali o riprodotti, mantenendo un'alta qualità,
della meccanica e della carrozzeria per modelli
Porsche 356.

Cicognani



Guarnizioni e tappeti in gomma



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

www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



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



...fatti da noi con passione...

Made in Italy



Via Astalonga, 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.....

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383

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

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com

• info@amadeiricambi.com - Ampia disponibilità di parti motore, trasmissione e cambio, freni, sospensione, fanaleria ed elettronica, carrozzeria, allestimenti interni, accessori, per auto d'epoca italiane. Specialisti Lancia.

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com

Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 ore serali e week-end - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it

Varia componentistica elettrica e strumentazione per auto dal 1945 in poi di qualunque marca e modello.

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-7700291.541

Disponibile di tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.

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

Casarini 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 moderna - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com

Disponiamo di guarnizioni di carrozzeria, fanaleria varia, fregi, ghiera faro e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

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

Dispongo di tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067

Ampia disponibilità' ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi : Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

Hobbista-scambista ha disponibilità di catene di distribuzione Fiat dalla 500 in poi - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europei, Golf I serie e Opel.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - WhatsApp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com

Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanali, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.

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

Amplia disponibilità' di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com

Disponibilità ricambi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin 1934-1959.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com

Ampia disponibilità' di varie parti auto quali: paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiera fari, coppe 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.

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. Citroën 2cv Service - VR - Tel. 347 366196 - www.citroen2cvservice.it

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

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - 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 Sauri - BO - Tel. 051 872617

347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponiamo di tutti i ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Topolino A - B - C dal 1936 al 1955.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - ricambijeep.com - turi@ricambijeep.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 - appli.ni industriali - carrelli elevatori.

Villa Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321

- Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - giancarlo.villa@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 all'70.

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



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

Ricambi | Manuali | Accessori
Lambretta 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



oltre
28.000 articoli
per la tua
Lambretta

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

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

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

CUSCINETTI PER AUTO D'EPICA. - BO - Tel. 051/6259282 - 335/1439223 - info@oldbearings.com - www.oldbearings.com. Vasta gamma di CUSCINETTI auto dal 1910 e Collezione-museo del Cuscinetto.

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 cessa-

ta 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, 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.

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

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

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

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

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.

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@vincenzfreni.com - www.vincenzfreni.com.

Revisione e ricostruzione

di impianti frenanti per auto e moto storiche sia nazionali che estere, revisioniamo pompe freno e frizione, pinze, servofreni, ricostruiamo tubazioni e molto altro ancora. Il nostro obiettivo è quello di rendere efficace il tuo veicolo storico e rendere ogni tua "gita", un'esperienza che riempie il cuore.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.

it. Ricambi per impianti frenanti: pompe, cilindretti, pastiglie, dischi, tubi, ecc... per vetture Lanca d'epoca.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, revisione e vendita impianti frenanti di autovetture sia a tamburo che a disco, si egeguono tornitura tamburi, rettifica disco, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it.

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.

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

20. FRIZIONI TRASMISSIONI

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



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



info@tappezzeriafausto.it - +39 331 4835154

www.tappezzeriafausto.it

Tappezzeria Fausto, nel verde cuore d'Abruzzo, ad Avezzano. 50 anni di esperienza e artigianalità nel restauro di interni per auto d'epoca e nella costruzione di sedili classici e sportivi.

Una esclusiva collezione di borse, zaini, beauty case, pochette e portadocumenti. Ogni elemento è realizzato con gli stessi materiali e lavorazioni originali per gli interni delle auto, uno stile unico che 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
tappezzeria 2.0

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergio-allais.com. Possiamo costruire qualunque tipo di ingranaggio, coppie coniche, auto-bloccanti, semiassi, ecc... Il tutto anche su misura o disegno.

Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico o problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.

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 variati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

22. IMMATICOLAZIONI, 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 48450 - 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 - Revisori 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@auto-ricambisassi.com.

Disponiamo di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le vettura nazionali.

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

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

Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541744 - crvesrl@gmail.com.

Impianti elettrici completi in stock per Porsche 356 Pre A, A, B, C/SC tecnica originale e a norma. Revisione e riparazione completa e/o parziale di tutti gli impianti elettrici Porsche 356 6V e Porsche 911 12V.

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

Elettrauto Igne Eliseo - TV - Tel. 339 7492374 - igne.igne@libero.it.

Restauro dinamo - alternatori - motorino avviamento di tutti i tipi per auto d'epoca.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659.

Ampia disponibilità fanaleria marche nazionali ed estere anni '30 - '70.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc..., Per auto nazionali dal '50 - '80.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpassoricambi.com.

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

MARA. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it

Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc., 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... Rialzato anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, massima garanzia, consulenza gratuita.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it.

Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Squerzanti Sauri - 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 Ballila, inoltre disponiamo di una vasta gamma di ricambi vari per Fiat Topolino.

Targhe Storiche

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it



Sede: Vico 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@GMAGJAG.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

VAQUARZ - Casini Geri - FI - Tel. 055

4215623 - 339 3470923 - 333 3833903.

Restauro parabole fari di auto e moto con procedimento di illuminatura 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.labantiamanti.it - info@labantiamanti.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, , semiassi rinforzati, pulegge e particolari in Ergal.

26. INTERNI AUTO

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

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it.

Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, velluto, e altro materiale : cuscini, braccioli, poggiapiedi, 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, similepelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scopri la qualità.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotop 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 - tappezzieriamarmorini@alice.it.

Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni

interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo, capotes, ecc....

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

Restauriamo gli interni di tutte le autovetture d'epoca e moderne, sia in tessuto che in pelle, con possibilità di personalizzazioni.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.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. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

27. KIT DI ELABORAZIONE

Nanni Ricambi - BO. Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 Foto).

Produciamo vari kit di elaborazione per modelli di Fiat 500, Fiat 126, Fiat Giardiniera.

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

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

28. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 32861111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it.

Disponiamo di un'ampia gamma di ricambi di car-

rozzeria originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383

- info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2047058 - 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.

Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

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

Epoche Car - VE - Tel./Fax 0421 311659.

Disponiamo di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal '30 ai '70.

Faralli Restauri di Faralli Walter & C snc - V. Vivaldi 2 - Quattrotrade-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.



LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

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

www.elvezio.com
info@elvezio.com

Possibilità di rateizzare l'importo per i Vostri Splendidi Restauri!!!

Siamo presenti anche su
YouTube con molti video
dimostrativi sul montaggio
dei sedili.



Interni della Fiat 850 Sport Spider

Gambetti Mario



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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per molti modelli Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc.... Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960 - 1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

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

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di lamierati originali per marchi 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... Possibilità di riavvolgerle anche in olio (su richiesta). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

30. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarlin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispone 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. Dispone 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 esteri, 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 dif-

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

31. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628
- amerigoric@libero.it. Disponiamo di marmitte e collettori per autovetture di varie marche e modelli.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363

- 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc... Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

GMA - 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 - paolo.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.

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.

Autocofficina 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.

Autocofficina 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.

Porsche 356

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

VESPATRONIC per VESPA

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



Lambretta.it

Elaborazioni,
Cilindri in Alluminio-Nicasil

MONZA - SUPERMONZA

IMOLA - SUPERIMOLA

MUGELLO 186 - 200 - 225

Bicilindrico

TARGA TWIN 250

Monocilindrico

MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta

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



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



Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Si effettuano restauri integrali della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Inoltre siamo specializzati in automobili di marca inglese.

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

Casarín Rolando F. - MB - Tel. 329 35 56248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiasse, 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 Foiristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolariano-foiristrada.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 - coppolaoldtimmer@alice.it. Fornitura di ricambi originali, moto-

ri completi o parti, disponiamo di cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le autovetture americane dal 1900 ad oggi. Inoltre possiamo fornire qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - WhatsApp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Ampia disponibilità di tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Land-Rover.

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 - Reparamento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture gran turismo d'epoca e attuali.

NANNI RICAMBI - BO - TEL. 348 8852994 - 338 3096922 - www.fiat500sport.com. Specialisti da 65 anni nelle parti motore per fiat 500, fiat 126, giardiniera, abarth 595/695 e giannini bicilindriche.

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 Lambretta: kit di potenziamento da 20 a 30 cv alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmittine 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.ricambijeeep.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.

34. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com / reservation@museolamborghinic.com

- Orari di apertura: dal lunedì al venerdì : 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

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 INVIARE FOTO VIA E-MAIL

Dal 1960
SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it



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

Ricambi ed accessori per:

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



INJECTION SPECIALIST
revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com

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

The COVENTRY Garage
RESTAURO AUTO STORICHE
di tutte le marche
Specialisti Jaguar XK • E
SEMPRE DISPONIBILI PROGETTI DI RESTAURO XK IN VENDITA

Via Pioppone, 10 - Nogara - VERONA
Tel. 348 3527366 - Fax 0442 50619 - www.thecoventrygarage.it



35. PARABREZZA

Bayer Ricambi - VR - Tel.: 045 6305562
348 1372717 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Disponiamo di un'ampia fornitura di parabrezza di qualunque autovettura classica, sportiva e speciale su disegno o campanone, non più modelli nuovi.

36. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra.it - www.afra.it.
Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 335 215386 - [www.aircooled.it](http://aircooled.it) - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo delle parti in gomma e delle guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricam-

bi perfetti, di rara reperibilità, per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".

AMADEI RICAMBI - Predappio (FC) - Tel. 348.2619664 - www.amadeiricambi.com - info@amadeiricambi.com. Ampia disponibilità di cuffie, modanature, profili, guarnizioni in gomma e in panno, per automobili d'epoca. Inoltre siamo specialisti nel marchio Lancia.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606 - www.cicognanguarnizioni.it - info@cicognanguarnizioni.it. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per autovetture dal 1920. Ricostruzione di qualsiasi particolare in gomma su campione o disegno. Spedizioni veloci.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - <http://elvezio.com> - www.elvezio.com. Disponiamo di un'ampia fornitura di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - [SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8**](mailto:info@capas-</p>
</div>
<div data-bbox=)**



E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-523630

INFO@GMAJAG.NET

WWW.GMAJAG.COM

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

info:amerigoric@libero.it

Autospint • Agenzia Autospint

REIMMATRICOLAZIONI
NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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

Agenzia Autospint
pratiche auto

Il Lamierista
di Treviso

Restauratori
Automobili d'Epoca

Prototipi e battista - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiera in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi parziale con rameatura e cromatura.

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 7735011
trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it



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

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 vetture granturismo d'epoca e attuali.

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

VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 347 0923 - 333 3833903.
Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione. **Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV** - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.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 Citroen 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 retroulluminati 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, Motocicli-

smo, QuattroRuote, etc... Inoltre dispongo anche di libretti uso e manutenzione, riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori, etc...

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha

ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, inoltre libri e poster, per autovetture, moto e scooter d'epoca, nazionali ed estere, dagli anni '20 ai '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786

- info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria

internazionale dedicata al mondo dei motori; disponiamo di libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche.

Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807

- nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista dispone di libri, riviste, dépliants, 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 Pomilio - 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 raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 9330 10 - www.motortransfers.it - Disponiamo di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

Nanni Ricambi - Bologna - www.fiat500sport.com. Tel. 338 3096922 - 348 8852994. Scritte, stemmi e adesivi per Abarth e Giannini.

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 Ono di Ponte (TV) - Tel. e Fax: 0423 949614
pec: ro-ciccia@tiscali.it - info@ro-ciccia.com - www.ro-ciccia.com

Mini & Cooper Service

di Rino Loino

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

Cell. 349 5101077
www.miniandcooper.it



AUTORICAMBI SASSI



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

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



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

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT -

Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



46. SELLERIA, TESSUTI

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

BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, velluto, e altro materiale. Esecuzione professionale del lavoro, con la massima attenzione rivolta ai dettagli.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed autovetture d'epoca in 10 colori. Inoltre disponiamo di un Kit Autoshoes per prevenire l'ovoidizzazione dei pneumatici.

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Effettuiamo il restauro, ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque autovettura d'epoca e attuale, rispettando l'originalità del materiale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. 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 qualunque materiale.

FAUSTO AUTOTAPPEZZERIA 2.0 - AQ - Tel. +39 331 4835154 - www.tappezzeriafausto.it - info@tappezzeriafausto.it. Ci occupiamo di restauro, personalizzazione e riparazione interni auto con pelle e tessuti originali e della selleria delle moto, con possibilità di personalizzazioni.

47. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 716-9186

Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.
VAQUARZ - Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923 - 333 3833903. Restauriamo le parabole dei fari di autovetture/motocicli con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

48. SITI INTERNET

www.amadeiricambi.com. Sito internet di presentazione della ditta AMADEI RICAMBI di Predappio (FC) - ricambi per auto d'epoca. Il sito costituisce solo un'esemplificazione delle decine di migliaia di articoli che possiamo fornire per auto d'epoca. Specialisti Lancia. Inserimento di nuovi articoli in costante aggiornamento.

www.cicognaniguarnizioni.it - Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per autovetture dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione. **www.gmajag.net** - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambretta-point.com. Offriamo una vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie ad 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 - Disponiamo di cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600-850-124-125-126-127-128-A112-Alfa-Lancia - Auto bianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

GB Milano - MI - di Matteo Ballardini - www.ballardini.it - cell: 338 6800017.

La GB Milano offre un servizio di restauro artigianale di cruscotti di auto e moto classiche, sportive e speciali: quadranti, lancette, rimessa a nuovo della quadrantistica con tecniche originali dell'epoca, dall'argentatura a freddo sino alla finitura soley. I rifacimenti prevedono il restauro dei disegni originali delle scale graduate in Km e Miglia orarie, con possibilità di impiallacciare il cruscotto con vari tipi di radice e finiture originali.

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

50. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel.

0187 693555 - fax 0187 694032 - www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su 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](http://www.saito.it) - shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia di turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo con esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

52. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - WhatsApp: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessey@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 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginiorambilla.it - info@virginiorambilla.it. Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualsiasi auto classica, sportiva e speciale.

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

www.agugginisas.it

TEL. 02 96320107

Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare

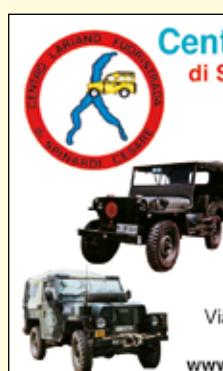


- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)

Tel. - Fax 031.933.663

www.centrolarianofuoristrada.it - cifspinardi@gmail.com



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

nanni
BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348 8852994
Tel. 338 3096922

www.fiat500sport.com

**FIAT 500 D - F - L - R - 126, ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650**

Dal 1960 siamo specializzati nella produzione di ricambi e accessori sportivi e corsa per



**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: **€ 14.000.000,00 I.V.**

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI' AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO



**ABARTH FIAT 1000 TC (1963),
TARGHE (VI 12...) E DOCUMENTI ORIGINALI -
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE - ISCRITTA
E OMOLGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA'.
ORIGINALITÀ COMPONENTI MECCANICI**

€ 56.500



**FIAT 600 DERIVATA ABARTH 1000, 06/1962,
- ISCRITTA ASI E ISCRITTA E OMOLGATA
REGISTRO FIAT ITALIANO - disponibile certi-
ficio di origine FIAT CLASSICHE ed estratto
cronologico dove indicato: "FABBRICA: FIAT
600 - TIPO ABARTH 1000".**

**ECCELSA
€ 46.500**



**ALFA ROMEO MATTÀ A.R. 51, 04/1951,
C.R.S. - ELEGIBILE 1000 MIGLIA -
OMOLGATA AUTOVETTURA M 1 6 POSTI.**

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 27.700



**ALFA ROMEO 2000 TIPO 105.12, 05/1973,
TARGHE (TO HG...) e documenti originali dell'e-
poca - ISCRITTA ASI CON C.R.S.**

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 17.700



**PORSCHE 928 S4, 05/1988, TARGHE (TV A1...)
originali del periodo - ITALIANA DA SEMPRE.
YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE A
LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO**

€ 29.500



**ALFA ROMEO ALFETTA GT 1.6 TIPO 116.04,
05/1977, TARGHE (VR 44...) e documenti origi-
nali dell'epoca - OMOLGATA ASI TARGA
ORO - disponibile rarissimo libretto tessera
di garanzia.**

**ECCELSA
€ 17.900**



**ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 L, 01/1981,
TARGHE (CT A5...) - ITALIANA DA SEMPRE.**

QUALSIASI PROVA - DA VEDERE

€ 16.500



**ALFA ROMEO 2000 TOURING SPI-
DER TIPO 102.04, 07/1959, OMOL-
GATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI -
restauro maniacale altamente professionale.**

ECCELSA - DA VEDERE

€ 72.500



**ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 TIPO
116.50, 10/1982, TARGHE (OR 40...)
di periodo - ITALIANA DA SEMPRE - perfet-
tamente funzionante.**

PRONTA ALL'USO

€ 8.500



**ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6
116.50B, 03/1985, TARGHE (MI 68...X)
originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE -
"un cuneo chiamato Giulietta".**

**PERFETTAMENTE FUNZIONANTE
PRONTA ALL'USO**

€ 9.500



**ALFA ROMEO ALFA 90 2.0 INIEZIO-
NE, 04/1985, TARGHE (MI 92...X) e doc-
umenti originali dell'epoca - ITALIANA DA
SEMPRE - ISCRITTA ASI CON C.R.S.**

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 9.500



**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 16.761KM
PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA**

€ 115.000



**ALFA ROMEO 147 GTA 3.2 V6 CAMBIO
MANUALE, 01/2003, ISCRITTA ASI CON
C.R.S. E OMOLGATA ASI TARGA ORO -
tagliando completo e distribuzione eseguita
in data 12/04/2024 a 109.700 KM.**

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 22.500



**ALFA ROMEO 8C COMPETIZIO-
NE 450 CV, 04/2008, SOLAMENTE
16.104KM - NR 85 di soli 500 esemplari
- PARI AL NUOVO - CONDIZIONI MANIACALI.**

DA VETRINA

€ 323.900



**ALFA ROMEO 4C COMPETIZIONE
1.750CC TBI 240 CV, 06/2017,
SOLAMENTE 263 KM - UN SOLO ED UNI-
COPROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA -
introvabile in queste condizioni di originalità
e rarietà.**

UNICA

€ 99.500



**ALFA ROMEO 4C COMPETIZIONE
1.750CC TBI 240 CV, 01/2018,
SOLAMENTE 8.219 KM - Edizione limitata
"COMPETIZIONE" NR 88 di 108.**

UNICA NEL SUO GENERE

€ 117.500



**ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6
BI-TURBO 540CV, 07/2022, KMO - iva espo-
sta 100% - ITALIANA DA SEMPRE - NR. 94 DI
SOLI 500 ESEMPLARI - SOLAMENTE 32KM
- completa di tutta la dotazione e il corredo
da gara Alpinestars.**

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 265.000



**ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO 2.9T
V6 510 CV CAMBIO MANUALE, 07/2018,
UNICOPIROPRIETARIO - SOLAMENTE 8.738KM
DA NUOVA! - ultimo tagliando eseguito a
8.500KM - FULL OPTIONAL - ECCELSA.**

VETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 89.000



**ALFA ROMEO GIULIA GTAM 2.9 V6
BI-TURBO 540CV, 07/2021, SOLAMENTE
2.307KM - NR. 144 DI SOLI 500 ESEMPLARI
- UNICOPIROPRIETARIO - EX PILOTA CASONI MARIO
- ITALIANA DA SEMPRE - PARI AL NUOVO.**

ECCELSA

€ 199.500



**CITROEN DYANE 6, 08/1984, TARGHE (MO
62...) dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE -
disponibile foglio complementare annullato
a valore storico.**

DISPONIBILE A QUALSIASI PROVA E VISIONE

€ 6.500



**AUSTIN HEALEY 3000 BN7 MKI 4
MARCE + OVERDRIVE, 01/1960,
versione prima serie 4 marce - rara.**

**DISPONIBILE A QUALSIASI PROVA
E VISIONE**

€ 58.500



**BMW 2002 TURBO, 03/1974, TARGHE
(RG 13...) e documenti di periodo - RARA -
disponibile libretto a pagine.**

IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE

€ 79.700



**BMW 2800 CS (E9), 07/1970, TARGHE (PV
28...) originali dell'epoca - VETTURA RARA
DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO -
IMMANCABILE, RARA ED IMPORTANTE PEZZO
DA COLLEZIONE PER VERI INTENDITORI.**

SUPERCONSERVATO

€ 39.500



**BUGATTI TYPE 44, 04/1929, TARGHE origi-
nali (PA 003xx) originali dell'epoca con libretto
a pagine originale del 1929.
ECCELSA CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E
CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA
FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI
DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA
SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI**

€ 790.000



**CITROEN ID 19 P MONOFARO,
12/1965, raro esemplare - sicura ed
evidente rivalutazione a livello storico e
collezionistico.**

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 31.500

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

SILVAUTO SPA, LA REALTA' NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!

VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!



DISPONIBILI FINO A 50 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO E VISIONE 360° DEGLI INTERNI

ACQUISTARE E/O VENDERE AUTO D'EPOCA, DA COLLEZIONE E SUPERCAR



I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



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



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

€ 1.390.000



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!!!

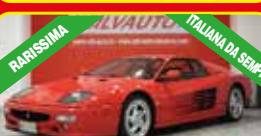
€ 135.000



FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 10/2000, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile cartella originale completa di tutta la manualistica compreso libretto di garanzia e manutenzione con tagliandi.

RARA - SUPERPREZZO

€ 109.000



FERRARI F512 M, 11/1994, Targhe (AB...) e documenti originali dell'epoca - VETTURA ITALIANA DA SEMPRE - OMologata ASI TARGA ORO - una di soli 500 esemplari realizzati.

VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE PERFETTAMENTE CONSERVATA

€ 375.000



FERRARI 488 PISTA, 01/2020, KMO - UFFICIALE ITALIA - UNICOPROPRIETARIO - imperdibile pezzo da collezione.

DISPONIBILITA' IMMEDIATA

€ 490.000



FIAT 850 S COUPE' GIANNINI 2+2, 05/1966, Targhe (PG 10...) e documenti originali dell'epoca - disponibile estratto cronologico attestante l'originalita' e la veridicità della vettura.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 26.900



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



JAGUAR S-TYPE 3.4, 01/1967, italiana da sempre - ISCRITTA ASI CON C.R.S. (CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA).

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 16.500



JAGUAR XJ 6 SOVEREIGN 4.2, 11/1984, ISCRITTA ASI CON C.R.S. E OMologata ASI TARGA ORO - disponibile certificato di produzione rilasciato da "JAGUAR HERITAGE TRUST".

SICURA RIVALUTAZIONE

€ 9.500



LAMBORGHINI REVUELTO 6.5 V12 HPEV, 10/2024, UFFICIALE ITALIA - UNICOPROPRIETARIO - KMO - IVA ESPOSTA 100% COMPRESA NEL PREZZO.

GARANZIA DELLA CASA MADRE

€ 650.000



LANCIA ARDEA IV^SERIE MOD. 250, 01/1952, Targhe (CO 32...) - disponibile libretto a pagine e foglio complementare annulati a valore storico - ITALIANA DA SEMPRE - ELEGIBILE 1000 MIGLIA.

SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO

€ 12.500



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER GUIDA SINISTRA, 07/1955, disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio - comprovante numerazione ancora corrispondente da nuova.

STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO RESTAURO MANIACALE

€ 895.000



LANCIA APRILIA CONVERTIBILE STABILIMENTI FARINA, 01/1937, OMologata ASI TARGA ORO - RARISSIMA DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO.

ECCELSA

€ 86.500



LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVOLUZIONE I, 12/1992, Targhe (BG B6...) e documenti originali dell'epoca - UNICOPROPRIETARIO UTILIZZATORE - solo 67.561 Km - EDIZIONE LIMITATA.

MANIACALMENTE CONSERVATA

€ 105.000



LANCIA FULVIA 1.6 HF TIPO 818.740 "ALL GR.4", 01/1972, Targhe (VI 30...) - disponibile libretto a pagine - ITALIANA DA SEMPRE - PASSAPORTO TECNICO CSAI.

SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO

€ 34.500



LANCIA THEMA 8.32 "FERRARI" 215CV I^ SERIE, 06/1987, TARGHE (RI 13...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPoca - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - VETTURA RARA.

CONDIZIONI MANIACALI

€ 29.500



LAND ROVER 88 D SERIES III 7 POSTI, 03/1981, Targhe (MN 41...) di periodo - VETTURA DOTATA DI OMologazione 7 POSTI E TRAZIONE INTEGRALE INSERIBILE - ideale per off-road.

DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO

€ 22.500



MERCEDES-BENZ SL 350 R230, 09/2004, youngtimer di sicura rivalutazione - praticamente pari al nuovo.

DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO

€ 26.500



PORSCHE 911 993 CARRERA CABRIOLET TIPTRONIC, 04/1994, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile cartella in pelle completa di tutta la manualistica originale compreso libretto tagliandi.

IMPERDIBILE PEZZO DA COLLEZIONE

€ 72.500



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



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



SIMCA 8 SPORT CABRIOLET PRE-SERIE, 1950, nr. 38 di soli 42 - realizzato dalla carrozzeria facel - metallo - omologata asa targa oro ai massimi livelli - motore Gordon 1220 cc con 51cv in grado di raggiungere una velocità massima di 135km/h.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 95.000



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

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDÌ AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

IMMEDIATI, INTERE COLLEZIONI E SINGOLE VETTURE STORICHE DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI 2000



LANCIA AURELIA B20 GHIA
ANNO 1951 - PRIMO ESEMPLARE GHIA
APPARTENUTO AL CONTE AYMO MAGGI
FONDATELLA 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](https://www.instagram.com/autoclassicitaly)



FIAT 500 SPIDER ALLEMANO
ANNO 1957 - ESEMPLARE UNICO
SALONE DI TORINO 1957
TARGHE ORIGINALI TORINO

SIAMO PRESENTI ALLA FIERA AUTO E MOTO D'EPOCA BOLOGNA DAL 23 AL 26 OTTOBRE - PADIGLIONE 26



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



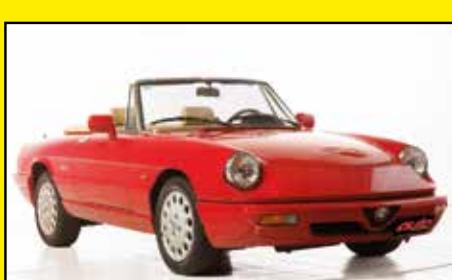
RENAULT 5 TURBO
ANNO 1982 - LIVREA TOUR DE CORSE
TARGHE ORIGINALI - HTP FIA



AUDI QUATTRO TURBO
ANNO 1983 - STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE ORIGINALE - ITALIANA



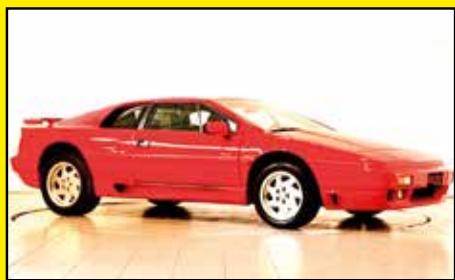
BMW Z1 ROADSTER
ANNO 1989 - STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE ORIGINALE - 59.000 KM



ALFA ROMEO 2000 SPIDER
ANNO 1993 - STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE ORIGINALE - 44.000 KM



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER VELOCE
ANNO 1965 - RESTAURO TOTALE - SOLO
1000 ESEMPLARI COSTRUITI - HARD TOP



LOTUS ESPRIT TURBO S2 - ANNO 1989
STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI
MECCANICA REVISIONATA
TARGHE TORINO



FIAT ABARTH 695 SS - ANNO 1965
RESTAURO TOTALE - TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE



MGA 1600 MKI - ANNO 1963
RESTAURO TOTALE DOCUMENTATO
TARGHE ORIGINALI - RUOTE A RAGGI



INNOCENTI MINI COOPER 1000 MK I
ANNO 1968 - RARA VERSIONE
INTERSERIE - PRODOTTA NEL SOLO
1968 IN POCHE ESEMPLARI

auto
classic

Corso Savona 50/I - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [@autoclassicitaly](https://www.instagram.com/autoclassicitaly)



FIAT 1100 TV - ANNO 1955
RESTAURATA - INTERNI ORIGINALI
PASSAPORTO FIVA - TARGHE ORIGINALI
PER 1000 MIGLIA

SIAMO PRESENTI ALLA FIERA AUTO E MOTO D'EPOCA BOLOGNA DAL 23 AL 26 OTTOBRE - PADIGLIONE 26



ISO RIVOLTA CENTOMILA - ANNO 1966
ESEMPLARE UNICO - APPARTENUTO
ALLA ISO RIVOLTA FINO AL 1972 - TARGHE
E DOCUMENTI ORIGINALI



RENAULT 2 CV - ANNO 1956
RARA VERSIONE PRIMA SERIE
TETTO LUNGO - RESTAURO TOTALE



SAMAS YETI 6 RUOTE - ANNO 1972
ESEMPLARE UNICO - SALONE DI TORINO 1972
ARTICOLO SU QUATTRORUOTE 01/1973



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



SAREMO PRESENTI
A BOLOGNA DAL 23 AL 26
OTTOBRE 2025 PAD. 29

Accesso diretto
al nostro sito



FERRARI 512 TR, *UNICO PROPRIETARIO SOLO 68.000KM*** ITALIANA DA SEMPRE, INTERNI BEIGE, ASI ORO, BOOK COMPLETO CINGHIE 2025.**

**ANNO 1992
PEDIGREE INTROVABILE !**



MORGAN 4/4 1.340CC, *ASI TARGA ORO* ITALIANA, COLORE VERDE INGLESE, CINTURA COFANO, CERCHI A RAGGI, PARRAUTI CROMATISSIMI, PARTA VALIGIE, RUOTA DI SCORTA.

**ANNO 1964 !
ECCELLENTI CONDIZIONI**



TRIUMPH TR3A, BIANCA, FAVOLOSA, ASI ORO, CAPOTE, FINESTRINI ASPORTABILI, TONNEAU COVER, pelle nera con piping bianco.

**TARGHE MI.9Z....
ANNO 1960**



ALFA ROMEO GT 1.300, ITALIANA DA SEMPRE, ROSSA.

**TARGA ASTI
APRILE 1974 !**



POSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO, *SOLO 39.012 KM DA NUOVA*, LIBRETTO SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, PELLE CHIARA.

CERTIFICATA 111 CONTROLLI PORSCHE ANNO 2001 !



PIAGGIO VESPA 125 VNB1 125CC 2 TEMPI, *UNICO PROPRIETARIO***.**

**TARGA d'epoca TORINO
CONDIZIONI STRAORDINARIE !!!**



FERRARI F430 SPIDER, *SOLO 13.000 KM DA NUOVA*** ITALIANA DA SEMPRE, GRIGIO SILVERSTONE MET con INTERNI BORDEAUX SCURI. TARGHE ORIGINALI.**

IMMATRICOLATA 2007



BMW Z3 ROADSTER 2.8 192cv 6 CILINDRI, ITALIANA DA SEMPRE, TARGHE BIANCHE DI PRIMA IMMATICOLAZIONE, INTERNI E CAPOTE BEIGE, FULL OPTIONS. SOLO 85.000 KM.

ANNO 1997



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 2.000 130 CV, raro abbinamento, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.

**TARGA BS.77..
APRILE 1982 !**



MERCEDES SL 350 CAMBIO MANUALE, ORO METALLIZZATO, Ligure da Sempre.

**TARGA GE.A60...
ITALIANA DA SEMPRE**



FIAT 600 MULTIPLA PISTACCHIO, targhe nere, bicolore d'origine.

**TARGHE BO.22.... ANNO 1964 !
ITALIANA DA SEMPRE**



MASERATI MERAK 2.000, ROSSO, *TARGA MILANO***. EX PROPRIETARIO DA 32 ANNI, MOTORE AM114.**

**APRILE 1979 !
INTROVABILE**



BMW 2000 CS COUPÈ SPORT 120CV, ★ ITALIANA DA SEMPRE ★, interni originali, matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita originali.

**ANNO 1968
UNICO PROPRIETARIO**



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 2.000 130CV, ROSSA, ITALIANA DA SEMPRE. ASI.

**TARGA PC.34..
MAGGIO 1982 !**



LANCIA DELTA HF TURBO 16V 193cv, *UNICO PROPRIETARIO***, SOLO 51.000 KM DA NUOVA. COMPLETAMENTE DI SERIE, Italiana da sempre.**

**SETTEMBRE 1997!
INTROVABILE**



FORMULA MONZA MONOPOSTO, motore 500, vetroresina, 4 Marce + R.

STREPITO



LANCIA FLAVIA COUPE' 1.800, ASI TARGA ORO INTERNI PELLE BEIGE BELLISSIMI, MOTORE PERFETTO, ECCEZIONALE DA GUIDARE.

**SETTEMBRE 1966 !
INTROVABILE**



ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, Italiana da sempre, completamente matching numbers. ORIGINALI AL 100%.

**TARGA RA.181...
MARZO 1963.**



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 2.000 130cv, raro abbinamento, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.

**TARGA FO.63..
SETTEMBRE 1981 !**



ALFA ROMEO BRERA 2.2 JTS 185cv, **SOLO 17.600 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, SKY WINDOW.**

**TARGA ASTI
APRILE 2006 !**



FRANCIS LOMBARDI MY CAR, **RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE MOTORE DA RODARE, targhe nere.**

**ITALIANA DA SEMPRE
ANNO 1969 !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



JAGUAR MK2 3.8 ★ ITALIANA DA SEMPRE CON TARGE VARESE NERE ★, RESTAURATA DA NOI INTEGRALMENTE !

**TARGA VA.312..
ANNO 1963
STRABILIANTE !**



ABARTH 124 SPIDER 1.800 cc, CERTIFICATA, Italiana da sempre. AZZURRA - NERA.

**TARGA CUNEO.36...
ANNO 1975**



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1.600, ITALIANA DA SEMPRE, BLUETTE, RESTAURATA TOTALMENTE ANCHE IL MOTORE.

**TARGA AL.97...
1963 !**



ALFA ROMEO GIULIA 1.300, 4 MARCE, 1° SERIE, ANNO 1964, RESTAURATO TOTALE, COLORE VERDE.

TARGHE VE.2279.



FIAT 1.200 GRANLUCE TRASFORMABILE, CERTIFICAZIONE FIAT ai massimi livelli, **colore rosso, Restaurata. TARGA LA SPEZIA a 5 numeri.

**ITALIANA DA SEMPRE
ANNO 1958 ! INTROVABILE**



FERRARI DINO 208 GT4, Italiana da sempre, INTERNI BLU IMPECCABILI. SOLO 85.000 KM.

**TARGA BO.D2...
ANNO 1972**

Siamo anche alla ricerca di MERCEDES SL 190 !!!



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1971 ALPINE RENAULT
A110 1600VB (1600S)
TOTALMENTE RESTAURATA



1953 JAGUAR XK 120 ROADSTER
SPECIAL EQUIPMENT
1 proprietario negli ultimi 40 anni



2003 MERCEDES SLK 200
KOMPRESSOR EVO SPECIAL EDITION
49.000 KM € 18.800



1988 JAGUAR XJ SC 5300 V 12
CONVERTIBILE
targa originale italiana € 29.800



1960 MG A 1600 ROADSTER
OMOLOGATA ASI TARGA ORO + CRS
€ 39.800



1974 PORSCHE 911 2.7 CARRERA
210CV UNA DI 1036 PRODOTTE
€ 149.000



1956 MERCEDES BENZ 190 SL
ELEGIBILE 1000 MIGLIA



1990 FORD GTD 40
PREPARATA PER USO SPORTIVO



1959 MERCEDES BENZ 220S
CABRIOLET CONSERVATA PERFETTA
€ 89.000



1975 MORGAN PLUS 8 RHD
ha sempre circolato in Italia
solo 4 proprietari € 35.800



1963 MGB ROADSTER
"PULL HANDLE" € 29.800



1961 MG A 1600 COUPE
€ 33.800



1973 VOLVO P 1800 ES
€ 29.800



1934 MG PA MIDGET
OMOLOGATA ASI ORO E FIVA
€ 36.800



1963 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER 1300 S3
TOTALMENTE RESTAURATA € 69.800



2001 MASERATI 4200 SPIDER A
uniproprietario 33.000 km originali
€ 49.800



1982 MERCEDES BENZ 380 SL
€ 29.800



1968 MASERATI MISTRAL 3.700
€ 149.800



1963 JAGUAR MK2 3.800
ARIA CONDIZIONATA E SERVOSTERZO
€ 29.800



1975 FIAT 124 ABARTH RALLY
gruppo 4 preparata DA UNIVERSITY
MOTORS € 89.000



2008 BENTLEY CONTINENTAL GT
SPEED 6.0 W12 1 proprietario
condizioni impeccabili € 59.000



1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER
SWB TOTALMENTE RESTAURATA
€ 79.000



1930 ALFA ROMEO 6C 1750
restauro professionale 0 km



1970 JAGUAR E TYPE 4.2
ROADSTER S2 € 96.800



1927 LANCIA LAMBDA 57 TORPEDO
TOTALMENTE RESTAURATA

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909

EVER **GREEN** CARS

SI RICEVE SU
APPUNTAMENTO

www.evergreencars.it
info@evergreencars.it



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, anno 1964, 1.3, restauro totale, perfetta.

***SAREMO PRESENTI
ALLE SEGUENTI FIERE:***
***BOLOGNA AUTOEMOTO D'EPOCA:
DAL 23 AL 26 OTTOBRE 2025***
***MILANO AUTOCLASSICA:
DAL 21 AL 23 NOVEMBRE 2025***



FIAT 1100 STELLA ALPINA MONVISIO, ASI FIVA, auto da 1000 Miglia, due posti, molto rara, anno 1948.



PORSCHE 911 2.0 E, auto rarissima totale restauro anno 1969 restauro maniacale colore Irish green interni neri con il piedi pool centrale auto da concorso.



PORSCHE 356 PREA, anno 1955 restauro super professionale auto elegibile 1000 Miglia.



PORSCHE 912 SOFT WINDOW, anno 1967, colore sabbia, rarissima, restauro totale.



PORSCHE 911 2.7 CARRERA, 210 CV, anno 1973, modello '74, auto molto rara, 430 esemplari costruiti.



PORSCHE 911 2.4 E TARGA, colore melanzana interni beige con sedili Recaro e piedi pool centrale restauro maniacale anno 1972 auto bellissima.



PORSCHE 356 SC, 1964, restauro totale, bellissima.



PORSCHE 911 2.7, anno 1974, auto perfetta con perizia, e tutte le certificazioni.



PORSCHE 911 2.4 S, restauro totale in fase di montaggio, anno 1972, albert blu, interni chiari, sedili Recaro.



PORSCHE 912, restauro conservativo, targhe e doc. orig.



BMW Z4, auto già storica con CRS, perfetta, già con tutti i benefici fiscali, costo di mantenimento 100 euro assicurazione storica, bollo 45 euro l'anno.



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.



MERCEDES 320 E, anno 1994, bianca con in. Blu, cappote blu, perfetta, sei cilindri.



VENDI CON NOI

*Acquista, vendi e permuta
con il marchio
più famoso d'Italia
Proponi la tua auto
al nostro team di esperti*



Primi in Italia dal 1975
tutta la collezione di oltre 250
vettura sul sito luzzago.com

**ACQUISTA
CON FINANZIAMENTO
FINO A 72 RATE**

2000 FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA MANUALE (1 OF 448), P.O.R - PREZZO SU RICHIESTA	1964 MASERATI 3500 GTI SEBRING CARR. VIGNALE (1 OF 348), € 255.000 OMOL. TARGA ORO ASI	1968 PORSCHE 911 2.0 S SWB (1 OF 1823), €165.000 TARGHE NERE	1960 MERCEDES BENZ 190 SL €125.000 OMOLASI, TARGHE NERE	1999 BENTLEY AZURE MULLINER WIDE BODY CONVERTIBLE S1, €135.000 LIBRETTO TAGLIANDI	1953 JAGUAR XK 120 OTS 3.4 SE M VERSION €135.000
1996 FERRARI F355 BERLINETTA MANUALE €109.000 STORICO TAGLIANDI COMPLETO	1991 FERRARI 348 TB S1 (1 OF 2894), €85.000 LIBRETTO TAGLIANDI, ISCRITTA ASI	1965 AUSTIN HEALEY 3000 BJ8 MKIII €75.000 OMOLASI	1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE S2 (750E), € 84.000	1948 SIMCA 8 HAVAS BARCHETTA SPORT € 83.000 OMOLASI	2011 MASERATI GRANCABRIO 4.7 V8 € 82.000 LIBRETTO TAGLIANDI
2017 ALFA ROMEO 4C SPIDER AMERICA € 75.000 LIBRETTO TAGLIANDI	1980 PORSCHE 911 3.0 SC TARGA €72.000 CRS ASI	1990 PORSCHE 911 3.2 CARRERA 2 CABRIOLET G50, € 68.000	1972 LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 1600 (1 OF 800), € 66.000 OMOLASI	1989 FERRARI MONDIAL 3.2 (F105C) €65.000 OMOLASI	1957 AUSTIN HEALEY 100/6 BN6 € 65.000 MILLE MIGLIA
1962 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER S1 € 65.000 REGISTRO FIAT	1971 ALFA ROMEO GT JUNIOR ZAGATO 1300 (1 OF 1108), € 58.000 TARGHE NERE, RIAR	2003 MASERATI SPYDER 4.2 CAMBIOCORSA € 49.000 LIBRETTO TAGLIANDI, CRS ASI	1922 AMILCAR CC PRIMULA HP6 €48.000 OMOLASI, LIBRETTO TAGLIANDI, TARGHE NERE	1963 SUNBEAM ALPINE TOURING (1 OF 100), € 47.000 OMOLASI, LIBRETTO TAGLIANDI, TARGHE NERE	1993 MERCEDES BENZ 600 SL (R129), €48.000 LIBRETTO TAGLIANDI, UNIPROPRIETARIO, CRS ASI
1991 BMW Z1 (1 OF 8000) €45.000 TARGHE NERE	1963 VOLKSWAGEN KARMANN GHIA CABRIOLET 1200 €42.000 TARGHE NERE	1981 MG A 1600 ROADSTER MKI, € 33.000 TARGHE NERE, CRS ASI, MG HERITAGE	1976 MERCEDES BENZ 280 SL (R107) €32.000 CRS ASI	1989 CITROEN DS 21 PALLAS, € 30.000 TARGHE NERE, ATTESTATO ASI	1959 MORRIS MINI MINOR CLUBVAN 850 € 22.500 TARGHE NERE

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / Roncadelle / Brescia (Italy)

tel. +39.030.2411 531 / WhatsApp +39.338.785 5045 / info@luzzago.com / www.luzzago.com



GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D'EPOCA E YOUNG TIMER



Ferrari 575 M F1, solo 16.800 km argento Nurburgring 101/c interni Bordeaux, libro tagliandi presente.

€ 149.000



Ferrari 550 Maranello, nno 2001 l, tagliandata, 67.000 km argento nurburgring interni neri.

€ 149.900



Porsche carrera cabrio 3.200 G 50, clima, vettura splendida.

€ 84.000

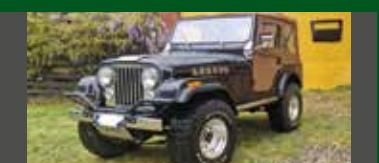


Porsche 914/6, completamente restaurata.
~~€ 135.000~~
€ 155.000



Porsche 944 3.0 cabrio, ASI, full optional, libro tagliandi.

€ 29.500



Jeep cj5 5.0 V8, allestimento laredo, restauro completo.

€ 27.500
~~€ 29.800~~



Bmw 2002 Tii, anno 1974 restaurata professionalmente.

Prezzo a richiesta



Rover mini cooper 1300, anno 1991, carburatori, tenuta splendidamente.

€ 11.900



Mini clubman, anno 1979, conservata magnificamente.

€ 9.900



Ford Mustang 302 BOSS V8, anno 1969, targa originale italiana, mantenuta negli anni.

Prezzo a richiesta



Maserati biturbo Spyder, solo 5.000 km, auto perfettamente mantenuta, iscritta ASI.

€ 36.000



Range Rover Classic 3.5 V8, anno 1982, color sabbia completamente restaurato.

€ 39.500



Range Rover Classic 3.5, anno 1979, suffix F, allestimento interno B. Koelliker, restauro completo.

€ 46.500



Renault maxi clio 3.0 V6, anno 2002, splendida.

€ 54.500
~~€ 61.000~~



Vw 181 pescaccia, anno 1978, completamente restaurata.

€ 17.500



Fiat 124 spider 2.0 Europa, anno 1985, nera, interni beige.

€ 16.900
~~€ 21.500~~



Mercedes 500 E, anno 1992, super tagliandata.

€ 40.000
~~€ 48.000~~



Mercedes 230 T, anno 1979, come nuova, aria condizionata, tetto apribile, 7 posti, pochissimi km, service book.

€ 24.900



Mercedes slk evo, bellissima, cambio manuale.

€ 6.900



Mercedes 280 SL aut. Europea, 1970, con hard top, restaurata professionalmente, colore spettacolare.

€ 96.000



Mercedes SL 300 24, ASI, cambio manuale, pochi km, service book, unico proprietario.

€ 18.500



Saab 900 turbo, anno 1996, blu capote blu, pochi km.

€ 10.900



Lancia Gamma 2.0 coupé Pininfarina, conservata magnificamente.

€ 10.500
~~€ 13.500~~

NOVITA'!!! FINANZIAMO LA TUA AUTO D'EPOCA

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi - www.autostoriche.net / info@autostoriche.net - tel. 335 7496890 - 388 1183001



ALFA ROMEO 2000 TOURING, anno 1962, in ottime condizioni con Hard Top.
Prezzo trattabile



FORD MUSTANG SHELBY GT500, anno 2011, 11.000 miglia.
Trattative riservate



PORSCHE 911 TURBO, anno 1984, 4 marce.
Prezzo in sede



ASTON MARTIN DB7 VOLANTE, 1998, km 64000, vettura meravigliosa.
Trattative in sede



BMW 320 BAUR, conservata, km 55000, bellissima.
€ 17.000



BMW M5 E28, anno 1988, ex USA, autovettura bellissima e rarissima.
Trattative riservate



BMW Z8 anno 2002, perfetta, un pò di km di storia, ma ora motore di km 24000.
Prezzo su richiesta.



BMW ISETTA 300, tetto apribile, autovettura restaurata anni fa, molto bella.
Prezzo su richiesta



CITROEN DS 23 IE PALLAS, cambio semi automatico, interni pelle, RESTAURO TOTALE COME NUOVA.
Prezzo in sede



CITROEN DS 23 IE PALLAS, 1974, cambio semiautomatico e aria condizionata, interni in pelle.
Trattative riservate



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



FIAT ABARTH 595, anno 2018, km 40000, bellissima.
€ 14.900



LANCIA AURELIA B 51, anno 1951.
Prezzo su richiesta.



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, auto restaurata professionalmente, come nuova, ASI e CRS, BELLISSIMA.
Prezzo su richiesta.



LOTUS ELAN S3 anno 1966, autovettura interessante, molto in ordine.
Trattative riservate



INNOCENTI MINI COOPER EXPORT 1300, anno 1974, molto bella.
€ 18.500



MERCEDES 300 SE, 1990, colore blu, interni blu, mezza stoffa mezzo velluto, straordinaria, km 59000 da nuova.
Prezzo dopo visione.



MERCEDES BENZ 500 SEL, 1985, unico proprietario tutti i documenti, book service, km 85000, interni velluto TV e VHS dell'epoca.
Prezzo su richiesta.



MASERATI BITURBO, prima serie, 58000 km, bellissima, anno 1985.
Prezzo su richiesta.



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALINO, 1955, completamente nuova, "Favolosa".
Prezzo dopo visione



RANGE ROVER 3.5, anno 1975.



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



AUSTIN MINI COOPER S 1275, anno 1969.
Prezzo in sede



STEYER PUCH 700 C, esemplare restaurato miticosamente.
Prezzo riservato a intenditori



PIAGGIO VESPA 946, 13.000 km, anno 2013.
Trattative riservate

CAPO SANTA CHIARA

AUTO D'EPOCA

STEFANO: +39 335 398710
pescheriestefanoecsrl@gmail.com



ALFA ROMEO 2600 DEL '62, 6 CILINDRI, BERLINE COUPE, BELLISSIMA.



FIAT 500 C AUTOCARRO CON RIMORCHIO DEDICATO, DOPPIO CARBURATORE, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI. € 16500



FIAT 500 A DEL 39 CABRIOLET, CARROZERIA FUORISERIE NEGRO TORINO, RESTAURO INTEGRALE.



FIAT 850 BERLINETTA RACER BERTONE, DEL 1969, RESTAURO INTEGRALE.



FIAT PANDA 4X4, 1993, COUNTRY, VETTURA CONSERVATA. € 6900



MOTO BIANCHI 500 CC DEL '34, BELLISSIMA, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI. € 19000



ALFA ROMEO 4 R GRAN SPORT DEL 1966, OMologata ASI.



FIAT 500 C AUTOCARRO DEL '50, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI. € 17500



FIAT 514 DEL 1931, OTTIMAMENTE MARCIANTE E FUNZIONANTE.



FIAT 1600 S OSCA DEL '62, HARD TOP, SUPER RESTAURO, BELLISSIMA.



FORD MODEL A PHAETON TORPEDO, 1928, 3800 CC, RESTAURO TOTALE, TARGHE E DOCUMENTI ITALIANI, REVISIONE VALIDA. € 18500



RENAULT SUPER 5 DEL 1987, CONSERVATA, ASI, UNIPROPRIETARIO, KM 62300. € 3900



APE 125 CC DEL '52, NO DOCUMENTI, VEICOLO FUNZIONANTE, CONSERVATA. € 14000



FIAT 124 COUPE 1600, DEL 1973 CONSERVATA BELLISSIMA. € 5600



FIAT 500 C DEL '49, CON RIMORCHIO FORESTALE, RESTAURO MANIACALE, DOTAZIONI DA CAMPO ORIGINALI.



FIAT 600 SCIONIERI FUORISERIE, COUPÈ, VETTURA RARISSIMA. € 14500



FIAT 600 MULTIPLA DEL 1956, AUTO BELLISSIMA. € 27500



JEEP WRANGLER SPORT DEL 2011, OPTIONAL E GOMME TUTTO OMologATO A LIBRETTO. € 28500



TRIUMPH TR3, ANNO 1957, BELLISSIMA.

NERVES AUTO

www.nervesauto.it

Via delle industrie, 10 - Nervesa della Battaglia (TV)
335 826 28 08 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com



Alfa Romeo Spider 2.0 a iniezione. Anno 1989, scocca rossa, interni in pelle nera e capote in canvas nera. Auto in buone condizioni generali, targata, con CRS e revisione valida fino a Giugno 2026.



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 1100 103, anno 1957, bicolore, targhe nere, restaurata dal precedente proprietario. L'auto in ottime condizioni generali.



Fiat Barchetta, anno 1997, scocca grigia, interni neri, motore da 1800cc, con clima e cerchi in lega leggera. Con documenti italiani e iscritta ASI.



Fiat Panda 4x4, anno 1993, carrozzeria rossa, interni originali in ottime condizioni, motore da 1108cc, ottime condizioni generali. Auto targata e con documenti.



Jaguar E-Type Spider 4200 cc del 1969, verniciata in splendido azzurro cielo con guida a sinistra e cambio manuale. Motore e cambio originali. La vettura viene proposta totalmente restaurata, in condizioni eccellenti.



Jaguar MKII 3.4 Litri, anno 1969, restauro completo dell'ex proprietario. Verde inglese, interni panna, guida a sx, cambio manuale e meccanica rifatta. Targata.



Jaguar XJS V12, 1990, verde inglese, interni color biscotto, capote nuova, modello V12 a 3 carburatori, 5345cc, provvista di CRS, auto sana e marciante.



JBA Falcon V6, 1990, guida a sinistra, scocca verde scuro e interni color biscotto nuovi, come la moquette. Capote beige, finestrini laterali, motore V6 da 3000cc, targata, con documenti italiani e CRS.



Lancia Gamma coupè 2000, 1980, grigio metallizzato e interni in panno blu. Vettura in buone condizioni generali, ha targhe nere ed è iscritta ASI.



Mercedes-Benz SLK 200, 1997, scocca grigia metallizzata, interni in pelle neri, 2000cc. Con aria condizionata. Auto in eccellenti condizioni, targata e con CRS.



MG TF spider, 1954, restaurata da rimontare (book fotografico dei lavori), scocca avorio e interni rossi, cerchi a raggi, guida a sx e motore da 1500cc. Auto targata, iscritta ASI e con documenti.



MGA Roadster 1500, 1957, guida italiana, restauro totale, scocca avorio, interni nuovi in pelle rossa e capote nera. Dotata di documenti italiani, CRS ed iscrivibile alla Mille Miglia.



MGA Roadster 1500, 1957, scocca color Iris Blue, interni neri con piping azzurro, guida italiana, 1500cc. Con documenti italiani, CRS, restauro totale ed iscrivibile alla Mille Miglia.



MGB Roadster, anno 1972, color giallo pastello, interni neri, guida italiana, volante in legno e cerchi a raggi. Auto restaurata totalmente qualche anno fa con documentazione, targata italiana.



Morgan 4/4 anno 1980. 2 posti, guida a sinistra, bicolore rosso-nero, interni e capote neri, con finestrini laterali. Motore Ford da 1600cc. Con documenti e CRS.



Morris Minor 4 porte, 1958, nero, interni rossi, guida a sinistra e motore da 948cc. La vettura si trova in buone condizioni ed è targata italiana.



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.



Volvo PV 544, anno 1962, rosso bordeaux, interni beige e motore B18 da 1778cc. Auto in ottime condizioni, targata e iscritta ASI.



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



FORD A TWO DOOR HARD TOP '32



LANCIA APPIA 1° SERIE '54



BIANCHINA GIARDINETTA '65



AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA '75



AUDI 2.0 CABRIO '93 TARGA ORO



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



BMW 525 M SPORT TORINESE BITURBO FUTURA 4WD '12



FIAT 1100 SPECIAL '61



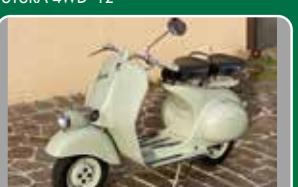
JAGUAR S-TYPE 2.7 V6



MG MAGNETTE '55 (MILLEMIGLIA)



MOTOGUZZI ZIGOLO 110 - MOTOM 50



PIAGGIO VESPA '54



SIDECAR DNEPER



APEMARANO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA - POSSIBILITA' DI CONTO VENDITA

LIVIO OLIVOTTO



COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO - Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso - tel.: 339 8959948 - e-mail: livioolivotto@virgilio.it - www.livioolivotto.com



Alfa Romeo 916 Twin Spark Spider del 2000, con aria-condizionata, cappottina elettrica, selleria in pelle blu.



Alfa Romeo Duetto 1600 del 1991, la quarta serie, al momento la più ricercata, solo 100000 km da nuova



Alfa Romeo Duetto 2000 Veloce del 1975, restaurato da poco, su base sana, più una Osso di Seppia cc 1600 del 1967



Alfa Romeo Giulia 1600 Ti del 1962, vettura da restaurare, completa e bella sana, e a dir poco rarissima



Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 del 1964, restauro professionale appena ultimato



Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint del 1960, anch'essa restaurata tutta, da vedere per poter apprezzare la qualità.



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300 Seconda Serie del 1960, sempre stata italiana, più altra da restauro totale



Alfa Romeo GT 1750 II° serie del 1971, ottima di tutto, soprattutto la meccanica, appena rifatta da professionista



Alfa Romeo GT 2000 Veloce del 1973, ottima di tutto, restauro professionale, molto bella



Alfa Romeo Montreal del 1973, restauro conservativo, molto bella



BMW 325 Cabrio del 1988, molto bella e ben tenuta, oltre ad essere molto rara, almeno qui in Italia



BMW Z 3 del 1996 da 1900 cc, molto bella, mantenuta decisamente molto bene cappottina nuova, appena montata



Chevrolet Silverado 6200 Diesel del 1983, italiana da sempre, versione con cassone lungo



Citroen 2 CV del 1978, sembra una Charleston, ma non lo è, comunque, bella sana, e mantenuta decisamente bene



Ferrari 365 GT 4 2 + 2 del 1973, molto bella, restaurata da poco, meccanica compresa



Ferrari Dino 308 GT 4 del 1980, una delle ultime prodotte, molto bella, meccanica tutta nuova, colore raro



Fiat 124 Spider 1600 del 1972



Fiat 124 Sport Coupé 1800 del 1973 con aria-condizionata, più altra del 1971 ma cc 1600



Fiat 126 Jungla Savio del 1975, decisamente la risposta italiana alle Citroen Meari ed alle Mini Moke



Fiat 238 Pulmino del 1980, versione a 9 posti, sempre più difficili da trovare



Fiat 500 L del 1970, più una Fiat 500 D del 1963 ed una Fiat 500 N del 1959



Fiat 600 Multipla del 1962, versione già da 750 cc, restaurata anni fa e mantenuta molto bene



Fiat Dino Coupé del 1968, versione da 2000 cc, la prima serie



Fiat Topolino A Barchetta del 1948, ottimo passato storico



Ford Galaxie Sunliner Convertibile del 1960, che dire, bella, rara, e non da poco, si fa notare in qualsiasi raduno



Jaguar E Type 4200 Coupé del 1970, restaurata qualche anno fa a parte la meccanica rifatta tutta da poco



Jeep Renegade CJ 5 del 1983, italiana da sempre, motore Diesel, ottima di tutto



Lancia Appia Seconda Serie del 1958, ottimo conservato, perfettamente funzionante



Lancia Aurelia B 20 GT del 1954, la Quarta Serie, guida a sinistra, adatta per manifestazioni tipo la Mille Miglia



Lancia Delta Evoluzione del 1991, la prima versione, quella con la sacca intercooler



Lancia Fulvia Coupé 1300 Zagato del 1970, ancora la prima serie, versione S, con radiatore dell'olio



Lancia Thema Ferrari 8.32 del 1988, aggiornata come l'ultima serie, ma è una prima serie



Land Rover 88 da sistemare, una del 1962 telonata ed una chiusa del 1980, entrambe a benzina



Land Rover Range Rover Classic Tre Porte del 1972, la Suffix A cc 3500, ottima di tutto, motore nuovo



Maserati Merak 2000 del 1978 in ottimo stato, restauro conservativo, mentre il motore è stato revisionato a nuovo



Mercedes 450 SL del 1976, più altra SL del 1981, versione 380, entrambe con soft-top e hard-top



Mercedes SLK 200 del 2000 con pochissimi chilometri, più altra del 1999, unico proprietario



MG A Twin Cam Roadster del 1959, italiana da sempre, e soprattutto, con motore Twin Cam, che non è una banalità



Morgan Plus 4 a Quattro Posti del 1986, una delle 92 con motore Fiat



Opel Manta 1200 Lusso del 1973, mantenuta molto bene, più Opel Kadett del 1966, entrambe cc 1200



Packard Super Eight del 1949, decisamente un' americana di qualità, regolarmente targata italiana



Peugeot 205 CTI del 1987, versione 1600 da 115 CV, meccanicamente ottima, bella di carrozzeria ed interni



Peugeot 304 Cabriolet del 1974, mantenuta molto bene, una delle auto che preferisco inassoluto



Renault 5 Automatic del 1983, fantastica, motore da 1400 cc, davvero un super conservato



Renault Caravelle del 1966, per chi cerca qualcosa di alternativo, questa è l'auto giusta



Renault Clio 1800 16 Valvole del 1992, la prima serie, mantenuta bene, non perfetta, ma usabilissima così com'è



Triumph Spitfire 1500 del 1980 con Over-Drive, tetto rigido e cappottina in tela, italiana da sempre



Triumph TR 3 A, del 1960, guida a sinistra, cerchi a raggi, perfettamente funzionante.

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

in blocco o separatamente i seguenti motocicli d'epoca:



BMW R26 - anno 1967
€ 8.000



BMW R27 - anno 1968
€ 8.000



BMW R50S - anno 1960
€ 23.000



BMW R69S - anno 1967
€ 18.000



**MOTOGUZZI Falcone Sport 500
anno 1953**
€ 12.000



**MOTOGUZZI Airone Sport 250
anno 1955**
€ 6.000

Per info e contatti, Dott. COSTA:

Cell.: 337.252525 - E-mail: antonio.costa2021@libero.it

EPOCA CAR

NEGOZIO ON LINE

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

Produzione, restauro ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica, fanaleria, lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, libretti uso e manutenzione per autovetture e camion nazionali ed esteri.

www.epocacar.com

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

**Prenota il tuo ricambio
on line e ritiralo in fiera a Bologna!!!
Auto e Moto d'epoca - Padiglione 30
Stand A38**



Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.TO.IT

PRESENTI AL SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA DI BOLOGNA NEL PADIGLIONE 22



ALFA ROMEO
GIULIETTA SPIDER – 1961
60.000 €



ALFA ROMEO
GT 1300 JUNIOR – 1971
25.000 €



AUSTIN-HEALEY
100 BN1 – 1954
68.000 €



BMW
2000 CS – 1969
35.000 €



CITROEN TRACTION AVANT
11 BL – 1955
17.500 €



DAIMLER
2.5 V8 SALOON – 1964
26.500 €



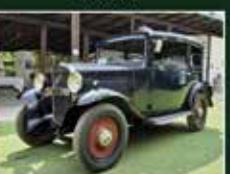
FIAT 1200
O.S. SPIDER – 1965
29.500 €



FIAT 1500 A BERLINA
"AERODINAMICA" – 1937
26.000 €



FIAT
2300 BERLINA – 1961
18.000 €



FIAT 508 BALILLA
3 MARCE – 1933
18.500 €



FIAT 508 BALILLA
CAMIONCINO – 1933
15.000 €



FIAT 508 BALILLA
4 MARCE – 1935
17.500 €



JAGUAR E-TYPE 3.8 L
OTS SERIES 1 – 1964
130.000 €



JAGUAR XJ6
4.2L III SERIE – 1982
10.500 €



LAND ROVER
88 III SERIE – 1981
14.500 €



MASERATI
BITURBO S – 1985
17.000 €



MASERATI
QUATTROPORTE III 4.2 – 1981
28.000 €



VW MAGGIOLONE
CABRIOLET – 1974
20.000 €

City Motors - Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987 - Via Maria Bricca 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 - Cel. (+39) 348.226.70.58 - www.citymotors.to.it - e-mail: citymotors@comm.it



DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI
E LA VOSTRA PASSIONE



RIGENERAZIONE

- Radiatori
- Serbatoi
- Intercooler

COSTRUZIONE

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



OFFICIAL PARTNER



CDR ITALIA - Via Pistoiese 763/L - 59100 Prato - Tel: +39 0574 620817 - info@cdritalia.it - www.cdritalia.it

*Una storia
lunga 90 anni.*

Esperienza / Competenza / Professionalità



**MUSSO
GOMME**

351 9464999

WWW.MUSSOGOMME.IT

Corso Giulio Cesare 117, Torino

Tel. +39 011 852019

info@mussogomme.it



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



Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

INOLTRE EFFETUIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO



Piatto del pneumatico? MAI PIÙ!

ALTAIREGO®
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

+400% di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico da queste linee di cuscini appositamente progettate per evitare, seriamente, il fenomeno del "piatto del pneumatico".
Il pneumatico, quando parcheggiato nel cuscino ALTAIREGO, evidenzia un'impronta realmente maggiorata del **+400%** rispetto a terra! 3 linee di prodotti per 22 modelli specifici per veicoli del peso a vuoto tra 500 Kg e 4000 Kg.

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

750 ZAGATO DOUBLE BUBBLE, 1959, restauro professionale di alto livello, 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.



164 TWIN SPARK, 1991, colore grigio metallizzato, interni in stoffa grigi, 1962cc. Vettura in ottimo stato e targata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gianstone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



75 1.6 I.E. TIPO 162B2D, 12/1991, targhe (MI 3V...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO - SICURA RIVALUTAZIONE. € 8.700. Tel. 348 5503882.



ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 04/1985, targhe (MI 92..X) e documenti originali dell'epoca - iscritta ASI con C.R.S. - CONSERVATO - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 9.500. Tel. 348 5503882.



ALFETTA 1.6, 1979, colore testa di moro, autovettura originale in tutte le sue parti, targa originale, verniciatura senza un graffio, gomme nuove di marca, meccanica, sospensioni e freni tutto perfetto, radio dell'epoca Philips. € 15.000. Tel. 333 4379610. gianniclaipi@libero.it.

ALFETTA GT, 1975, omologata ASI, perfetta, come nuova, interni rifatti, trasformata esportazione nel 1980, documenti originali, motore ottimo, targa TE..... € 20.000. Tel. 338 7915798. r.romanelli@libero.it.



ALFETTA GT 1.6 TIPO 116.04, 05/1977, targhe (VR 44...) e documenti originali dell'epoca - iscritta e omologata ASI targa oro ai massimi livelli - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 17.900. Tel. 348 5503882.



ALFETTA GTV 2000, 1982, omologata ASI targa oro 2° grado, seconda serie, colore argento metallizzato, italiana da sempre, targa MI.... vettura conservata in perfette condizioni, sempre tagliandata, pronta all'uso, disponibile a qualsiasi prova. € 19.800. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

DUETTO 1600 CODA TRONCA, 1974, omologata ASI, unico proprietario dal 1977, libretto e motore originali, perfettamente funzionante, carrozzeria color giallo paglierino come nuova, capote e gomme nuove. € 40.000. Tel. 388 8549744 - 0583 494952. avocatoalberto@delcarlo@gmail.com.



GIULIA 1600 SPRINT VELOCE, 1963, in fase di restauro, sempre stata italiana, priva di motore, almeno per il momento, per resto sembra ci sia tutto, scocca sanissima. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.liviolivotto.com.



GIULIA BOLLINO ORO, 05/1966, colore originale acqua di fonte, bellissima, restauro conservativo, non sono state sostituiti lamierati, tutta originale. A richiesta invio foto. Prezzo adeguato alla vettura. Tel. 339 7180206. grassilino@alice.it.

GIULIA NUOVA SUPER 1.3, 1974, omologata ASI targa oro, unipro, documenti e targa Parma.... originali, color prugna 525, Km 149.000 effettivi, motore 00530 originale di fabbrica, mai uitata, sempre in garage, invio foto su richiesta. € 25.000. Tel. 339 5928928. mc.cignatta@libero.it.



GIULIETTA 1.6 116.50B, 03/1985, targhe (MI 68..X) originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 9.500. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.6 TIPO 116.50, 10/1981, targhe (OR 40...) di periodo - italiana da sempre - conservato - SUPERPREZZO. € 8.500. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1300 TI, 1958, prima serie, colore giallo cina, appartenuta ad un ex dirigente Alfa Romeo, vettura selezionata per le riprese del film su Enzo Ferrari, perfette condizioni, super tagliandata 2024/2025, da museo, disponibile per qualsiasi verifica. Prezzo a richiesta. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

GIULIETTA SPIDER 1.300 2° SERIE, 1960, AUTOVETTURA TOTALMENTE RESTAURATA NELLA CARROZZERIA, NELLA MECCANICA E NEGLI INTERNI, regolarmente revisionata e pronta per l'utilizzo, vincitrice al 1° posto del Concorso d'Eleganza Trofeo Salvarola Terme 2023. € 60.000. Tel. 330 771662. rem.fiorano@tiscali.it.

GIULIETTA SPIDER 1300 S3, 1963, azzurro iseo, totalmente restaurata da concorso, mai usata, pari al nuovo. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



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.



AUDI

AUDI CABRIO 89, 1992, alimentazione a benzina, 5 cilindri, 2308 cc, 20 valvole, Km 240.000, sempre in garage, motore e carrozzeria perfetti, interni originali in discrete condizioni. € 8.500. Tel. 376 1758107. vincenzogrannonic1@gmail.com.



TT ROADSTER, 2000, omologata ASI, 225 CV, cabrio, autovettura perfetta, appena tagliandata. € 17.000 tratt. Tel. 335 455579. renato.beltrami@itaysystem.com.



Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive



www.sangalliguarnizioni.com

**Sangalli
GUARNIZIONI**
1943



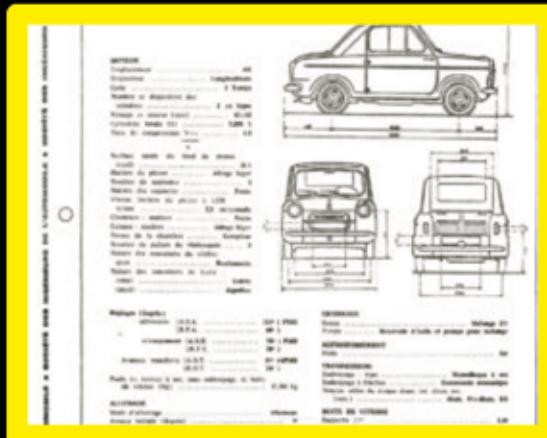
info@sangalliguarnizioni.com

Agenzia **Autosprint**

pratiche auto

Specialisti in immatricolazioni e
reimmatricolazioni
di veicoli storici, nazionalizzazioni
di veicoli esteri, collaudi

Agenzia **Autosprint**
pratiche auto



Agenzia **Autosprint**

schede tecniche

Il più grande archivio di **SCHEDE TECNICHE** d'Italia!

Più di 4000 schede disponibili

Service **Autosprint**

traduzioni & servizi

Centro traduzioni in 18 lingue
differenti per tutti i documenti.
Assistenza legale per veicoli storici



Via Boldori, 12, Crema
Tel. 0373 84850 / Cell. 348 7972093
autosprintcrema@gmail.com
www.autosprintcrema.it

ByMont

di Luigi Montani

**Restauri conservativi
in pelle per auto d'epoca e moderne**



**Eseguiamo con competenza e professionalità il restauro
degli interni mantenendo la pelle originale. Usurati dal
tempo, danneggiati, scoloriti, macchiati o semplicemente
invecchiati, dopo il nostro intervento torneranno nuovi!!!**

**Mob.: +39 337 604555 - Bymont
luigimontani6@gmail.com - www.bymont.it**

AUSTIN

LONDON TAXI CAB, 1989, taxi inglese, vettura in ottimo stato generale, alimentazione carbodiesel, 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.

Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUSTIN HEALEY

100-6, 2+2, 1958, vettura 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.



100 BN/1, 1964, autovettura in ottime condizioni generali. € 68.000. Tel. 011.968.26.55 - www.citymotors.to.it - citymotors@comm.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 (rariissimo), targa EE con doc. per la nazionalizzazione, inoltre vari ricambi, foto su richiesta, info solo via e-mail. Da privato. € 54.000. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

BIANCHINA TRASFORMABILE, 1961, vettura pari al nuovo, da collezione, accessoriata, completamente originale. Visibile a Genova. Valuto anche permuta a cifra superiore, no perditempo. € 19.000. Tel. 335 5604632.



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.



MULSANNE, 1980, color azzurro metallizzato, interni in ottime condizioni in pelle azzurra con tetto in velluto blu, motore 6.750cc, targata italiana, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BIANCHINA PANORAMICA 4 POSTI, 1969, Km 18.427, perfettamente restaurata e con documenti originali. Tel. 3761307864 - fabiomar17@hotmail.it.

BIANCHINA PANORAMICA, 1964, Scocca bicolor verde pistacchio e bianco, selleria originale color cuoio e motore da 500cc. Fondi sostituiti, ottime condizioni generali, targa nere e omologata ASI.



ERACLE

art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio

Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it

CONTANGELO MOTORI

Plurimarche



Alfa Romeo Giulia Spider, 1962, 46.864 km, matching numbers.



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.



Alfa Romeo Giulietta 1.3 TI, anno 1961, 104.000 km, interni e componenti originali.



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.



Fiat 1100D Special 103G, 08/1962, omologata ASI nell'anno 1998, appartenuta a collezione privata fino ad oggi.



Toyota MR2, 05/2002, vettura praticamente pari a nuovo, solo km 11961.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000 km, n°393 di 500.



Zagato Milanina Z11, anno 1969, autovettura molto rara.

Via Atellana, 34/A - 80022 Arzano (NA) - Tel. +39 081 5732538

www.contangelomotori.it



elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

Elvezio Interni e Accessori per Auto d'Epoca s.r.l.
Via Umberto Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza (Italia)

Preventivi e info: info@elvezio.com - E-commerce: www.elvezio.com
Cell./whatsapp: 340.5274950 - Tel.: 0984.36074



**REALIZZIAMO GLI INTERNI IN
VERA PELLE PER LA
TUA VETTURA
D'EPOCA!!!**



Alfa Romeo GT 1750 Veloce 2ª Serie



Alfa Romeo GT 1750 Veloce 2ª Serie



www.elvezio.com



Alfa Romeo Giulia GT 1600 Sprint



Alfa Romeo Alfetta GTV



www.elvezio.com



AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO
REPLIQUE 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

BMW

502 3.200 CC V8 SUPER, 1960, omologata ASI, berlina con tettuccio apribile, Km 86.000, solo 2 proprietari (l'ultimo dall'80 ad oggi), targa italiana, ex targa "H" (storica) tedesca, ricoverata rigorosamente in garage, alla migliore offerta. Visibile a Bologna su appuntamento. Tel. 348 2558181.



CHEVROLET

CORVETTE C1, 1954, elegibile 1000 miglia, completamente tagliandata, stesso proprietario da 30 anni. Molte foto e descrizione dettagliata sul sito www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



SSR 6.0 LS2 (SUPER SPORT ROADSTER), 2004, 404 cv, 1 proprietario, 28.000 km originali, condizioni pari al nuovo. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 46.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



CITROEN

DYANE, 1982, colore bianco, autovettura in buone condizioni generali, revisionata fino ad ottobre 2025. € 6.000. Tel. 347 8555638. alfonso.capozzi@gmail.com.



Gli splendidi restauri della

MEHARI, 1978, vettura provvista di freni a disco, colore giallo, meccanicamente perfetta, carrozzeria bella ma vissuta. € 11.000. Tel. 340 9379842.

ROSALIE 8 BERLINA, 1934, autovettura completamente restaurata di carrozzeria e tappezzeria, gommata e immatricolata, da piccola collezione privata. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 347 5533995. sdrumelli@tiscali.it.

XM 2.1 DIESEL, carrozzeria verde con interni in pelle nera. Vettura in ottime condizioni generali, iscritta ad ASI e con revisione valida fino ad agosto 2026. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



DAIMLER

2500 V8 SALOON RHD, 1969, servosterzo, cambio automatico, gomme Vredstein nuove, molti interventi di meccanica e carrozzeria documentati, batteria nuova, impianto frenante nuovo, marmitta in acciaio inox e molto altro. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO. € 19.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



MAJESTIC MAJOR, 1961, rarissima, italiana, di proprietà da 20 anni, bicolor argento e nero, interni in pelle Connolly e radica originali, 4.600 cc, V8 con 220 cv, lavori meccanici per 10.000 euro documentati, vettura sana e particolarissima, pubblicata su famosa rivista. € 39.500. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

DODGE

PICK-UP, 1959, versione con cassone lungo, motore V 8 e cambio automatico, importata direttamente dagli USA. Tel. 339 8959948, visibile a Roncadé (Treviso), oppure visita: www.livioolivotto.com.



Passione senza fine.



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

21-22-23
NOVEMBRE 2025
FIERA MILANO RHO

Vuoi vendere
la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla? Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com

indicando i seguenti dati:

NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO
EMAIL - MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE

oppure inquadra il QR CODE qui sotto:



Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

www.milanoautoclassica.com

IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO 2600 SPRINT "PANTERA"

In vendita questa Alfa Romeo 2600 Sprint del 1964, conosciuta anche come "Pantera". Questa vettura, con guida a sinistra, presenta una carrozzeria color grigio metallizzato, interni in pelle color crema e un design firmato Bertone, elegante e sportivo. È alimentata da un motore a sei cilindri in linea da 2.584cc, capace di erogare 145 CV, abbinato a un cambio meccanico a 5 marce.

L'auto si presenta in ottime condizioni estetiche e meccaniche, è targata, provista di CRS. Visione consigliata.

Su richiesta, trasportiamo a destinazione.

NERVES AUTO

Veicolo classico e sportivo - Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivotto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

FERRARI

512 TR, 1993, ASI targa oro, colore rosso, interni in pelle bicolore, tenuta maniacalmente, gommata, cinghia, frizione, tagliando completo, pari al nuovo, Km 58.000, no curiosi, perfetta in tutto, book foto dei lavori svolti, ottimo investimento. € 230.000. Tel. 339 4775549.

FIAT

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 595, 12/1966, tetto apribile, targa (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, restaurato 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, targa e documenti originali, libretto blu a pagine, radiata d'ufficio. € 14.500. Tel. 336 661353.



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 Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



124 SPORT COUPE 1600 CC, 1973, appartenuta ad un solo proprietario da nuova, targa e libretto originale a pagine. Auto sanissima, conservata. € 11.500. Tel. 338 7259502, pasquale.sbl@gmail.com.

126 A1 MADE BY FSM, 04/1983, vettura italiana da sempre - Superprezzo. € 4.500. Tel. 348 5503882.



126 PERSONAL 4 650 CC, 06/1982, targa (FO 51...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - ASI con C.R.S. - SUPERCONDIZIONI. € 4.500. Tel. 348 5503882.



127 MIDIMAXI MORETTI, 1980, perfette condizioni totalmente originale con capote invernale, vettura rarissima. € 13.800. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



127 "ABARTH" "THE GENTLEMEN'S EDITIONS", 08/1981, targa (TP 21...) orig. dell'epoca - ASI con C.R.S. - ITALIANA DA SEMPRE. € 9.900. Tel. 348 5503882.



1500 SPIDER PININFARINA, 1963, certificato di rilevanza storica ASI, pneumatici Bridgestone nuovi, targa nera, capote nuova, interni perfetti, meccanica in ordine. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 27.800. Tel. +39 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



500 C "TOPOLINO", 01/1954, targa (MO 33...) e documenti del periodo - iscritta ASI - conservata - SUPERPREZZO. € 6.900. Tel. 348 5503882.



500 GAMINE VIGNALE, 1968, ASI targa oro, pari a nuova, capote nuova, autoradio, cerchi Borroni, doc. originali, gomme nuove, porta pacchi inox, interni nuovi, vis. a Genova. Valuto permuto anche a cifra superiore. No per di tempo. Tel. 335 5604632. pierluigi.giustini@gmail.com.



500 TILLY SPIAGGINA, 1974, vettura rarissima - carrozzeria Balbi di Roma, auto in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria. € 13.500. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



525 S, 1929, interni in tessuto di lana, 6 posti, 3740cc. Vettura molto rara in eccellenti condizioni, con targhe nere, passaporto FIVA e targa oro ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



615 FURGONATO, 1950, motore a benzina funzionante, carrozzeria e telaio ottimi, già restaurati, ora in primer grigio, uno dei sei primi 200 esemplari. € 47.000 tratt. Tel. 336 661353.



BARCHETTA 1.8, 04/2001, omologata ASI con CRS a libretto, unico proprietario, ben tenuta, appena revisionata, esente bollo, autoradio. € 11.500. Tel. 328 4858553. romina.carrera@libero.it.



NSU 508 C CABRIOLET, 1939, una dei 19 esemplari costruiti, ha partecipato a tre Mille Miglia (nel 2017, 2018 e 2019), e le hanno dedicato un servizio su Ruote Classiche di ben sei pagine. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade, Treviso, oppure visita: www.livioolivotto.com. puglia_donato@hotmail.com.



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 4X4 PUCH, 1989, omologata ASI, Km 90.000 originali, due proprietari, rifatti sedili anteriori, sostituito radiatore, cerchi originali nuovi, no ruggine. € 10.000. Tel. 335 6814558. info@colmasarono.it.



PUNTO CABRIOLET 16V, 06/1999, targhe originali di prima immatricolazione - disponibile libretto e chiavi originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 5.500. Tel. 348 5503882.



ZERO TORPEDO, 1913, totalmente originale ed in ottime condizioni, anche per quanto concerne la documentazione. € 70.500. Tel. 335 287137. calligarisdomenico@gmail.com.



FORD

FIESTA 1.25 ZETEC, 2004, ASI, benzina, IN OTTIME CONDIZIONI, km.164.000, conservata, grigio met., cv 75, 175 km/h, immobilizer + 2° antifurto, scad. revisione 10/2026, manutenzione maniacale, regalo 4 cerchi in acciaio per gomme termiche, sostituz. olio motore a km 157.500. € 2.800. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





**mostra
scambio**
54°
edizione



**AUTO
MOTO
CICLO
d'epoca**



**grande
sezione di
ricambi**



**31
gennaio**



**1
febbraio**



2026

Cesena Fiera

800 metri casello Cesena Nord

PER PRENOTAZIONI:
mostrascambiocesena@gmail.com

MATTEO 347 1844267

www.mostrascambio-cesena.it

FIESTA 900 L MKI, 05/1977, targhe (PI 25...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - disponibile foglio complementare annualato a valore storico - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 6.000. Tel. 348 5503882.



GTD 40, 1990, PREPARATA PER USO SPORTIVO, guida destra una di circa 400 prodotte, molte fatture di documentazione lavori. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



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.

GIANNINI

500 D TV, 1965, ASI targa oro, originale, portiere controvento, vettura revisionata ed in perfette condizioni, pronta all'uso, disponibile per qualsiasi verifica e prova. € 27.000. Tel. 335 8311277. manloc@hotmail.it.

JAGUAR

MK2 2.400, 1968, omologata ASI targa oro, autovettura in perfette condizioni, con radio d'epoca, sedili ripristinati compresa l'imbottitura e sospensioni nuove, gomme nuove, revisionata ed utilizzata correntemente. € 25.900. Tel. 333 2565870. cobra2244@gmail.com.

MK2 3.800, 1963, bianca, interno pelle rossa, aria condizionata, servosterzo, gomme con fascia bianca nuove. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



X-TYPE 2.500, 2001, omologata ASI, Km 180.000, colore verde inglese metallizzato, sempre tagliandata, presente qualche graffio sulla carrozzeria, meccanica perfetta, cambio manuale, interni in velluto bianco perfetti, cruscotto in radica. Tel. 392 7620882. anal-dopollarini@gmail.com.

XJ 6 SOVEREIGN 4.2, 11/1984, omologata ASI targa oro iscritta ASI con c.r.s. - Superprezzo - Sicura Rivarutazione. € 9.500. Tel. 348 5503882.



XJ EXECUTIVE 8V 3200, 1998, omologata GPL, carrozzeria, interni e motore in ottime condizioni, Km 130.000, unico proprietario, sempre in box, mai incidentata. € 15.000. Tel. 339 3531745. sanloc@tiscali.it.



XJ 3.6 CC, 1988, omologata ASI, autovettura ottima sia di carrozzeria che di motore, T.A., A.C., interni in pelle, automatica, guida a sinistra, accessoriata, assicurazione ridotta, no bollo, celeste met., da privato. Invio foto su richiesta. € 7.800. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.



XK 140 COUPE, 1956, totalmente restaurato di carrozzeria e meccanica, interni originali perfetti, importazione primi anni '70 con targhe italiane nere. Corredato di jaguar historie Vis. a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



LANCIA

ARDEA IV SERIE, 1951, omologata ASI targa oro, autovettura in ottime condizioni, targa originale 4 cifre, colore blu, interni in panno Lancia, revisionata fino al 2026. In

omaggio vari ricambi. Zona Toscana. € 17.500 tratt. Tel. 349 7121451. bobma@libero.it.

ARDEA IV/SERIE MOD. 250, 01/1952, targa (CO 32) - italiana da sempre - OMOLOGATA ASI TARGA ORO. € 12.500. Tel. 348 5503882.



AURELIA B20 IV SERIE, 1954, da concorso, ottime condizioni, ultimo proprietario dal 1991, interni originali ottimamente conservati, iscrivibile alla 1000Miglia, motore 2.452 cc orig., ottima mecc., cerchi Borani, cambio Nardi a pavimento, ASI con targa ORO, targhe nere orig. € 160.000. Tel. 011.968.26.55 - www.citymotors.to.it citymotors@comm.it.



BETA COUPE 1600 CC, 1976, omologata ASI, uniproprietario, mai incidentata, perfetta, funzionante, per problemi fisici personali, visibile a Verona o province intorno. € 7.000. Tel. 338 8842945.



FLAMINIA 2°SERIE, 1962, autovettura completamente restaurata, perfetta in tutti i particolari. € 25.000. Tel. 335 8247560. luccatella68@gmail.com.



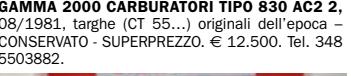
FULVIA COUPE HF 1600 CC (FANALONA), 1970, omologata ASI targa oro, sempre stradale, colore rosso, autovettura perfetta, mantenuta scrupolosamente in perfetta efficienza, splendida, di mia proprietà da

30 anni. € 85.000. Tel. 346 6215965. danielerizzi-ni@gmail.com.

FULVIA COUPE RALLYE 1.3S, 1970, targhe nere Roma F1..Documenti e chiavi originali. Motore revisionato c/o Ratto (SV), percorsi 11.000 km da allora. Perfetta, omologata ASI con CRS. Molti ricambi inclusi: motore, cambio, telaio aux, carburatori Solex etc. € 23.000. Tel. 329 4145904. fradefaf84@gmail.com.



FULVIA COUPE RALLYE S, 1969, omologata ASI targa oro, leva lunga, radiatore dell'olio, con molti ricambi. € 22.000. Tel. 2124franco@gmail.com.



GAMMA 2000 CARBURATORI TIPO 830 AC2, 08/1981, targhe (CT 55...) originali dell'epoca - CONSERVATO - SUPERPREZZO. € 12.500. Tel. 348 5503882.



GAMMA COUPE SECONDA SERIE, 09/1980, Km 71.000 originali, colore azzurro metallizzato, targa oro ASI, eccellenti condizioni e stato di conservazione, sempre custodita in box, condizionatore stereo4 blakpunkt con antenna elettrica. € 15.000. Tel. 338 2753711. lancia_bmw@libero.it.



GAMMA COUPE SECONDA SERIE, 1980, radiata, vettura integra, utilizzabile per ricambi o restauro. € 700. Tel. 338 2753711 - lancia_bmw@libero.it.

LAND ROVER

LAND ROVER 88 DIESEL, 1971, in buono stato di conservazione, funzionante e regolarmene targata come autocarro tre posti, ma la si può riconvertire in vettura sette posti. Tel. 339 8959948, visibile a Roncade (Treviso), oppure visita: www.livioolvotto.com.



IN PRIMO PIANO



MASERATI 3500 G.T.I. SEBRING (AM101), 12/1963, Targhe (VE 081...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta ASI con c.r.s. - prodotta in soli 593 esemplari dal 1962 al 1969
IMPORTANTE PEZZO DA COLLEZIONE € 199.500



MASERATI GHIBLI SPIDER 4700 (AM115/S), 09/1969, OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - unicoproprietario utilizzatore dal 1975 ad oggi - PRODOTTA IN SOLI 125 ESEMPLARI.
ORIGINALE, VERA, RARISSIMA!!! € 585.000



FERRARI 365 GTB/4 "DAYTONA", 05/1974, TARGHE ITALIANE, ITALIANA DA SEMPRE - OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI, esposta dal 04/2014 al 04/2015 al museo Ferrari di Maranello - Dotata di tutta la manualistica originale tra cui la rarissima tessera di garanzia. **STUPENDO ABBINAMENTO CROMATICO - SUPERCONSERVATO** € 795.000

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE I PREZZI PIU' BASSI DEL MERCATO
SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) - Tel. 035/830800 - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it **Capitale sociale: € 14.000.000,00 I.V.**
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 LUNEDÌ 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

MASERATI

3500 GTI COUPE TOURING, 1961, vettura in ottime condizioni generali, restauro conservativo effettuato recentemente, motore originale con modifica a carburatori, interni in pelle conservati, iscritta ASI, targhe nere originali e documenti in regola. € 235.000. Tel. 011.968.26.55 - www.citymotors.to.it - citymotors@comm.it.



BITURBO 2.500 CC, 1984, ottimo stato, Km 130.000, ben tenuta, sempre in garage, ottima anche per pezzi di ricambio, causa limiti di età. Valuto la migliore offerta. € 9.000. Tel. 349 526719 - 0828350063.

MERAK 3000, 1973, omologata ASI, RARO COLORE BIANCO INTERNO IN PELLE NERA, appena tagliandata, batteria nuova, perfetta di tutto, molte foto e descrizione dettagliata sul sito: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 54.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MISTRAL 3.700 CC, 1968, originale italiana, con abbinamento colori e numeri di motore e telaio corrispondenti alle specifiche di origine. È dotata della targa con provincia nera dell'epoca, carta di circolazione originale verde, omologata ASI targa oro. Visibile a Brescia. € 149.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MATRA

MATRA-SIMCA BAGHEERA S TROFEO, 06/1979, iscritta ASI con C.R.S. (certificato di rilevanza storica e collezionistica) - Supercondizioni - SUPERPREZZO. € 15.900. Tel. 348 5503882.



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 661353.



260 E SPECIALE, 1986, omologata ASI, Km 150.000, solo 293 esemplari, ottimo stato, ben tenuta, full optional. Valuto la migliore offerta. € 10.000. Tel. 349 5260719 - 0828350063.



280 SL V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro servizio MB, soft-hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bolla 50%, ass. € 110. Tel. 338 3498505.



300 SL 24V (129), 1991, omologata ASI, bianca, interni in pelle nera, full optional dell'epoca con hard top in tinta, ottima meccanica e carrozzeria, cambio automatico, revisionata regolarmente, freni nuovi, Km

133.000, ottimo investimento, no curiosi, provincia di Cremona. € 16.800. Tel. 339 4775549.

450 SL (R107), 1977, perfetto stato, importato dagli USA con cambio aut. e colore Oro Gold. Tutti i pezzi sono originali. Capote in tela e hard top. Iscritta all'ASI come auto Storica. Interni pelle, cerchi in lega, chiusura centralizzata. 94300 Km 134kw 182 cv. € 35.000. Tel. 347 7950014. terrence@hotmail.it.



500 SL W 129, 1991, accompagnata dalle fatture dei lavori eseguiti in concessionaria Mercedes per oltre 23.000 euro. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO: www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 28.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



E 200 COUPÈ, 1993, iscritta ASI, 16V, colore nero met., interni neri, climatizzatore automatico, tetto apribile, radio stereo 7, cerchi in lega 8 fori, Km 245.000, catalizzatore, vettura in perfette condizioni. € 15.800. Tel. 031 749558. marelh.beth@gmail.com.



MG

A 1600 CC MKII, 1962, rossa, accessoriata, pari a nuova, targa ROMA..... accessoriata, cruscotto in radica, visibile a Genova. Valuto seria permuto con MG B pari condizioni, differenza di prezzo a mio favore, no perditempo. € 35.000 tratt. Tel. 335 5604632.



B 1800 CC, 1968, guida a sinistra, colore red tartan, interni buoni, autovettura ben tenuta, sempre parcheggiata in box. € 25.000 tratt. Tel. 331 6013489. mag1it@yahoo.it.

F, 1997, motore da 147 Hp, solo Km 58.500, hard top in tinta, carrozzeria impeccabile, pari al nuovo, guarnizione testa fatta, sospensioni anteriori nuove, posteriori originali, perfetta. € 9.000. Tel. 338 6702217. gianguidopastorello@libero.it.



TA 2 SEATER, 1938, autovettura rara, rossa, interno nero, ottime condizioni di conservazione, da immatricolare. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



T-TYPE TD, 1953, l'autovettura si trova in ottimo stato, utilizzata per raduni fino a qualche anno fa e ora mantenuta funzionante ma non più utilizzata, monta cerchi MG a raggi cromati. Non è stata revisionata. Fa parte di una collezione di auto d'epoca. Causa età avanzata. € 25.000. Tel. 335 6902775. ugobalestrieri@asonora.it.

TD, 1951, autovettura completamente restaurata sia di carrozzeria che motore, come nuova, accessoriata, Km 0, valuto permuto anche a cifra superiore. € 35.000. Tel. 335 5604632. pierluigi.giustini@gmail.com.



IN PRIMO PIANO



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 manualistica originale con libretto di manutenzione (tagliandi) **ECCELSA - CONDIZIONI MANIACALI** € 33.500



MERCEDES-BENZ 250 SL W113 "PAGODA" CAMBIO MANUALE 4 MARCE, 01/1967, OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - vettura d'epoca eccezionale. **DI ELEVATO PRESTIGIO COLLEZIONISTICO** € 89.500



MERCEDES - BENZ 190SL, 03/1956, OMologata ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - ELEGGINIBILI 1000 MIGLIA - 1^SERIE - vettura di elevato prestigio collezionistico. **SICURA RIVALUTAZIONE** € 99.500

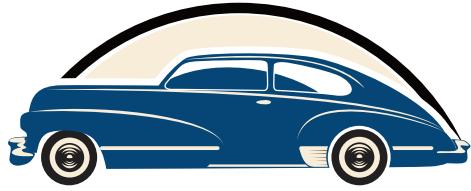
NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE I PREZZI PIU' BASSI DEL MERCATO
SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) - Tel. 035/830800 - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it **Capitale sociale: € 14.000.000,00 I.V.**
SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPoca!
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 LUNEDÌ 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



Associazione
**Amici della
Paraplegia**



con il Patrocinio di



Provincia di
COMO



ERBA MOTORI

11-12 OTTOBRE 2025



LARIOFIERE

Viale Resegone - Erba (CO)

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



Elezione
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

16^a
MOSTRA
scambio

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



BAMBINI GRATIS

fino ai 12 anni compiuti

INGRESSO
8€

ORARI VISITATORI

sabato 9.00 - 18.30
domenica 9.00 - 18.00

Erba Motori



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.sso 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 - sportshowtreviso@gmail.com. **MOSTRASCAMBIO 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 Cartiglione

BASTIA UMBRA - (PG) - Italservice - Tel. 337 645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464. **MOSTRASCAMBIO AUTO E MOTO D'EPOCA: MAGGIO 2026** Ricambi ed accessori originali d'epoca e modellismo - Umbria Fiere - Sup. espositiva: 6.000 mq coperta ed oltre 15.000 metri quadri in aree esterne - Orari per il pubblico: 8.00 - 19.00 - dom. dalle 8.00 alle 18.00. € 10

BOLOGNA - (BO) - BOLOGNA FIERE - +39 049 7386856 - F +39 049 9819826 - info@autoemotodepoca.com. **AUTO E MOTO D'EPOCA - SALONE INTERNAZIONALE DI AUTO E MOTO CLASSICHE, SPORTIVE E SPECIALI: 23/24/25/26 OTTOBRE 2025** - Il più grande Salone di auto e moto d'epoca d'Europa dove si fondono cultura, passione, tecnologia e design.

CAORLE - (VE) - MMS D'EPOCA - per informazioni: 349 0745028 - 348 4154649 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 27° Mostrascambio Internazionale: 27/28 SETTEMBRE 2025** - Presso Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, scambio/vendita anche tra privati.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **54° MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 31 GENNAIO - 1 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: XVI° 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@fiereparma.it - **AUTOMOTORETRO' IL COLLEZIONISMO DEI MOTORI - SALONE INTERNAZIONALE: 6/7/8 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.millenniumexpo.it - **41° MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA MILLENNIUMEXPO: 11/12 OTTOBRE 2025**. Club e privati espositori di veicoli storici, ricambi/accessori per auto e moto d'epoca nuovi ed usati, inoltre anche sono presenti stand di modellismo d'epoca, memorabilia e tavole 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: AUTUNNO 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.

LIBRERIA DEI MOTORI

Libri nuovi e usati



MAGGI & MAGGI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243
info@maggimaggi.com



Visita www.asimusei.it

per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA

SPORT CARS AND CLASSIC

IN 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

MORGAN

+8 4.6 L., 1997, autovettura rarissima, uniproprietario. Carrozzeria in alluminio azzurro metallizzato, interni in pelle rossa, super accessoriata, originale italiana, modello molto raro. Visibile a Brescia, molte foto e descrizione dettagliata su www.cristianoluzzago.it. € 59.000. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



4/4 1600 2 SEATER, 1976, ruote a raggi, portapacchi, valigia in pelle bordeaux, barra portastemmi, fari fendinebbia, volante Moto Lita 4 razze, cruscotto in radica, gallettoni a tre punte, cinture di sicurezza. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO. € 27.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



PLUS 8 3500 CC, 1979, super accessoriata, automobile splendida, solo 30.000 km originali, corredato 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.



PLUS 8 RHD, 1975, omologata ASI targa oro, autovettura in condizioni perfette, ha sempre circolato in Italia, solo 4 proprietari, 46.000 miglia originali. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



OPEL

KADETT BL, 1970, omologata ASI targa oro con CRS, colore azzurro, documenti originali (nuovi e vecchi), restauro recente, posso inviare foto online su richiesta, molto affidabile, per cessato interesse. Tel. 339 5047702. luginatal09@gmail.com.

PORSCHE

356 BTS COUPÈ, 1960, certificata ASI, ultima monogriglia 1.6 per 60 cv, vecchio restauro ma in buone condizioni generali, numero di motore (604545) e telaio (114279) corrispondenti, colore rosso "red signal", interni neri. Invio foto su WhatsApp. € 65.000. Tel. 346 0973659. mauro.melos48@gmail.com.

924 2.0, 1980, omologata ASI targa oro, Km 104.000, perfettamente funzionante, riverniciata nel 2022 compresi i 5 cerchi, interni impeccabili, cruscotto senza crepe, kit di ricambi disponibili, da vedere molto bella, disponibili fatture dei lavori eseguiti. € 15.000 tratt. Tel. 346 0838764. stefano.speranza79@gmail.com.



SPEEDSTER 356 PRE-A, 1954, 1° lotto produttivo di 200 esemplari, totalmente restaurata da specialisti Porsche (tutto documentato) con perizia del tribunale. Km. 880 perfetta. L'auto è visibile a 15 minuti dall'aeroporto di Linate MILANO. € 560.000. Tel. .. porsche.speedster54@gmail.com.



RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Sport, motore 748cc in ottimo stato con carburatori appena revisionati, interni nuovi, carrozzeria in ottime condizioni, paraurti e coppe ruota appena restaurati. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



R4, 1959, omologata ASI, autovettura in ottime condizioni, unico proprietario, perfettamente funzionante,

TR3 RHD, 1957, eleggibile 1000 miglia, totalmente restaurato 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

TR3 RHD, 1957, eleggibile 1000 miglia, totalmente restaurato 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

AMPIA DISPONIBILITÀ DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi



BRESCIA - Tel. 339 6145628 info:amerigoric@libero.it

revisionata, tutta originale. € 5.500. Tel. 333 7336072 - 0372 587723. giulianaesandro@yahoo.it.



ROVER

216 COUPÈ, 1994, km.68000, ASI ORO conservata, blu Tahiti met., mot. HONDA cv122, 200 km/h, 2 antifurti, scad.rev. 10/2025. Sostituito: cufie giunti, pompe freni e acqua, filtro olio e benzina, olio motore, liquifreddam, cinghia/cusc.distribuz., gomme, batteria. Tel. 328 4110266. puglia.donato@hotmail.com.

MINI COOPER 1.3, 1995, omologata ASI con CRS, ottima per gare di regolarità, modificata a carburatore, motore rifatto di 500 Km, radiatore dell'olio supplementare, ottimo stato di conservazione, fari supplementari. € 10.500. Tel. 338 4733793. dino.galatioto@gmail.com.



SIMCA

ARONDE MONTHLERY, 11/1961, targhe (en 00xxxx...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 7.500. Tel. 348 5503882.



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.



TRIUMPH

ROADSTER, 1948, automobile in 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.



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.sbl@gmail.com.

www.asimarket.it

SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO



SAREMO PRESENTI AD AUTOEMOTOD'EPOCA BOLOGNA DAL 23 AL 26 OTTOBRE 2025

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



www.saurosquerzanti.it

info@saurosquerzanti.it

Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Cell. 347 6572323 - Tel. 051 872617

VOLVO

544 SPECIAL II 6VOLT, 1959, omologata ASI, vettura in splendide condizioni originali, colore verde oliva, motore 1600 cc, versione intermedia tra normale e sport, 4 marce. € 12.000. Tel. 328 7533321. ferrari-edgardo484@gmail.com.

ALTRÉ MARCHE

DKW F 12, 1965, omologata ASI targa oro, motore a due tempi, perfetta, mai restaurata, vernice originale, secondo proprietario, libretto a pagine, prima targa, revisione aprile 2027, doppie chiavi. € 13.000. Tel. 335 6468789.



FORMULA JUNIOR FIAT OSCA, 1959, iscritta ASI e FIVA, conservata e perfettamente funzionante, costruita da Faccioli Aldo (BO), 2 carburatori Weber doppio corpo, 4 freni a tamburo, motore Fiat 1100. € 55.000. Tel. 339 4070270.

JENSEN FF 4WD MKI, 1968, autovettura molto rara, soli 320 esemplari prodotti, prima auto di serie non fuoristrada dotata di trazione integrale e sistema di frenatura antibloccaggio, restaurata circa 5 anni fa, interni in pelle, motore orig. V8 6.3 L da 330 CV, ottima meccanica, cambio aut., CRS. € 115.000. Tel. 011.968.26.55 - www.citymotors.to.it - citymotors@comm.it.



NSU PRINZ III (30), 05/1961, targhe (PG 46...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine. € 7.900. Tel. 348 5503882.



WESTFIELD SEVEN SE, 2002, factory built, 9000 miglia certificate, 151 cv, motore Ford 2.200 cc, autovettura in condizioni eccezionali. Visibile a Milano. € 21.500. Tel. 348 0364843. davide.bancone@gmail.com.



AGRICOLI

BCS RANGHINATORE MINI A TRAINO, 1985, mette in andana fieno e paglia per successiva raccolta con pressa o rotoballe, predisposto anche come voltaglieno trainabile anche da motofalciatrice, ottimo stato, originale, larghezza lavoro 1.80 mt., attrezzato per terreni in pendenza. € 450. Tel. 347 4286328.

J. PRAGNER ROUNTNICE 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 es-

istente, originale, in buone condizioni. Prezzo modico. Tel. 347 4286328.

MOTOMECCANICA MR/75, 1952, trattore d'epoca, con documenti di occasione, macchina in buono stato. Tel. +39 0423 748266. commerciale@mason.it.



VANGATRICE, a 4 zuppe, dimensioni in lunghezza 120 cm, in ottimo stato. Valuto offerte. € 3.000. Tel. 349 5260719 - 0828 350063.

ZANDONA 55, 1957, trattore d'epoca, con documenti e motore revisionato, di occasione. Tel. +39 0423 748266. commerciale@mason.it.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Visita www.asimusei.it

per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



INDUSTRIALI E MILITARI

FRESIA F18-MTC90, 1991, iscritto ASI targa oro, motocarrolo porta obice ex Esercito Italiano, 400 ore effettive di lavoro, targa agricola, 4 ruote sterzanti e motrici, idraulico, perfetto per trasporto, 600 Kg di portata, gancio traino, sempre in garage, ricambi reperibili. € 13.000 tratt. Tel. +39 351 9364845 - +41 782 696485. enrico6063@gmail.com.



MOTO

BENELLI 175 SPORT, 1931, motocicletta conservata con documenti da passaggio, targa 1 numero, molta documentazione cartacea dell'epoca, perfettamente funzionante. Tel. 334 1364324.

BENELLI 220 SPORT, 1934, omologata ASI targa oro, moto completa con estratto cronologico e targa 3 numeri, motore libero, non manca niente, possibilità di spedizione, inoltre ne posseggo un'altro esemplare conservato, con numero di targa e visura. Invio foto ad interessati. Tel. 334 1364324.

DUCATI SCRAMBLER 250 CC, 07/1973, targe (CS 046...) originali dell'epoca - italiana da sempre. € 7.500. Tel. 348 5503882.



GILERA 300 B, 1959, conservata in buono stato, funzionante ma ferma da molto tempo, con documenti, ben tenuta. Prezzo affare. Inoltre posseggo una Isomoto funzionante con visura. Tel. 333 8758147.

HARLEY DAVIDSON FXB - SHOVELHEAD, 1981, motociclo in ottimo stato generale, motore 1340 cc, disponibili diversi pezzi di ricambio, disponibile per qualsiasi prova. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 1559146.

HONDA CB 400 FOUR SUPER SPORT, 01/1976, splendido esemplare - da vetrina - supercondizioni - SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



HONDA CB 900 F "BOL D'OR", 1986, omologata ASI, perfetta, gomme nuove, Km 30.000, batteria nuova, tagliandata, documenti originali. € 5.000. Tel. 338 7915798. r.romanelli@libero.it.



HONDA CBX 750F, 1976, conservata e tutta originale, con documenti pronti per il passaggio di proprietà, sempre custodita in box, moto di interesse storico, batteria nuova, è stata assicurata fino a luglio 2024. € 1.500 tratt. Tel. 349 6844119.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI targa oro, OTTIMO STATO, Km. 29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro metallizzato, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticci freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA VF1000 F 16V, 08/1984, Targe (PD 13...) originali - italiana da sempre - ISCRITTA FMI. € 3.900. Tel. 348 5503882.



HONDA TRANSALP, 1987, omologata ASI, motociclo in ottime condizioni, revisionata, tagliandata, freno posteriore e batteria nuovi, bauletto e tubi proteggimotore. € 2.900. Tel. 377 2991688. ettorereguliano@gmail.com.

ISO DIVA 150 F, 1959, ultimo modello di scooter costruito dalla ISO di Bresso, completo, motore libero, carrozzeria sana, prima vernice colore bianco/azzurro, da restaurare, con targa originale "AL...", radiata ma con visura, + ruota per ISO carro 125. Prezzo modico. Tel. 347 4286328.

ISO SCOOTER, 1963, motocicletta interamente restaurata, colore azzurro metallizzato, motore da 125cc a due tempi. Provisto di targhe italiane. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con colore LeCler originale, completamente restaurato, monta conta chilometri con marchio ISO, provvista di targa, libretto, foglio complementare e misura del PR.A. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

MOTO GUZZI 500 GTS, 1934, in perfette condizioni, mancante, acquistata già restaurata professionalmente di colore rosso Guzzi da Dell'Aglio (Medicina (BO)), iscritta FMI, targa BO, attrezzi di serie a corredo. Regalo sellino passeggero tachimetro funzionante. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

MOTO GUZZI GTV SIDECA, 1947, restauro maniacale e completo in ogni suo particolare. € 18.000. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTOGUZZI AIRONE, 1956, iscritto ASI, collaudato, motociclo in ottime condizioni, valuto scambio con Vespa Piaggio PX. € 4.500. Tel. 338 2596495. loi2009@libero.it.

MOTOGUZZI GALLETTO, 1967, con avviamento elettrico, motore 192 cc, Km 26.000, restauro totale, batteria e gomme nuove, documenti in ordine, revisionata. € 2.900. Tel. 348 8295628.

TRIUMPH 3HW - 350, 1953, esemplare restaurato, doppio tono grigio-nero, motore 350 cc. Moto provvista di documenti e in eccellenti condizioni. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



YAMAHA FZR 1000 GENESIS EX UP 1^ SERIE, 02/1990, Targe (MI 77...) originali - ITALIANA DA SEMPRE - ISCRITTA ASI CON C.R.S.: meccanica perfettamente funzionante e pronta all'uso. € 6.200. Tel. 348 5503882.



YAMAHA XT 600 CC (43F), 1984, meccanica funzionante, gomme nuove, targa originale (VA 16....), Km 44.609, revisione da fare. Visible in provincia di Varese. € 3.000. Tel. 347 5826094. luca.bello970@gmail.com.



NAUTICA

RIVA ST. TROPEZ, 1986, barca interamente originale, rima 2028, senza limiti dalla costa, accessoriata con frigo, TV, radio bluetooth, VHF, colore grigio sahara, carrello, dotazioni di sicurezza, tendalini, tela originale, n°281, GPS ed ecoscandaglio. A Venezia. Prezzo dopo contatto. Tel. 392 3281066. robertoinauge@gmail.com.



TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it

MR VALVOLE

Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.

Via Roma 81/1, 10060 Roletto (TO)

Tel. 0121 542987

Cell e WhatsApp: 334 6705986

info@f-matino.eu

VARIE

BOLLI PER MOTO E AUTO, tutti originali, 40 pezzi per moto + 10 per auto, dagli anni '50 ai '70. Preferibilmente in blocco a € 200. Tel. 349 6844119.

CALESSO TIPO SPIDER, 1850, stile 1800, trainato da un cavallo di tiro, capote in cuoio rifatta, perfetta per sposalizi grandi feste, in ottimo stato. A chi offre di più. € 12.000. Tel. 349 526719 - 0828 350063.

CARBURATORI VARI, per motociclette anni '50, vari marchi quali: Dell'Orto MA16 - MA16B - MA18B - MA18B5 - ME18B8 - TA18E - UA19S - UB20B5 - SI 20/17C - VHB22B5 - MB24A. Tel. 349 6844119.

MODELINI, dispongo di numerosi automodelli in scala. Anche contatto WhatsApp. Tel. 338 7259502. pasquale.sbl@gmail.com.

MOTOM MOTÖZAPPA 92 CC, anni '50, motore 4 tempi liberi e funzionante sino alla dismissione, ferma da tempo, inoltre posseggo anche una motofalciatrice Alpina, con motore 60 cc a 2 tempi, tutta funzionante. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

PER ALFA ROMEO, dispongo di motori per Alfa 33 1.3, 1.5, 1.7, 8 valvole e 16 valvole, cambi, differenziali, sospensioni, lamierati, mascherine, volante, centraline i.e. + ABS, vari cerchi in lega, fanaleria e molto altro. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 164, dispongo di motore Twin Spark, 3.0 12 V (Busso), lamierati, mascherine, spoiler, sospensioni, centraline i.e. + ABS, vari cerchi in lega e altri ricambi. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 75, dispongo di vari motori T.S., vari motori per 164, lamierati, mascherine, spoiler, sospensioni, centraline i.e. + ABS, vari cerchi in lega e altri ricambi. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '62-'65, dispongo di un tettuccio rigido in ferro completo, restaurato e riverniciato a nuovo. € 1.450. Tel. 339 4497040.

PER ALFA ROMEO GIULIA TUTTI I MODELLI, '62-'75, dispongo di un copricerchi valvola con tappo arretrato. € 100. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT / VELOCITÀ, dispongo di accessori vari, tutti originali, stufa riscaldamento, specchietto retrovisore, interruttori, maniglie, vetri portiere, ecc... Prezzi su richiesta. Tel. 335 831277. manloc@mail.it.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selleria anteriore e posteriore, vari alzavolo, conta chilometri, posacenere, più altre minuterie. Inoltre per A.R. GT

dispongo di una proboscide per una GT Giulia bollino oro completo di carburatori. Prezzi a richiesta. Posso inviare foto. Tel. 339 7180206. grassilino@alice.it.

PER ALFA ROMEO GT TUTTI I MODELLI, '63-'75, dispongo di varie parti da restaurare. € 100 cad. Tel. 360 332320.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FIAT BALILLA E ALTRO, dispongo di vari pezzi di ricambio per suddetta auto e 501-3, anche molti cuscini nuovi. Tel. 339 6457372.

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 BETA, 1976, dispongo di quattro ruote in lega leggera F.P.S. 5,5 x 14 in buono stato. € 300. Tel. 333 4386446. ginoiguigno@hotmail.com.

PER LANCIA GAMMA 2.0 COUPE PRIMA SERIE, dispongo di carburatori, carrozzeria, mascherine, centraline i.e. + ABS, cerchi in lega e altri ricambi. Tel. 335 269738.

PER MINI, dispongo di 4 cerchi 5x10 nuovi. € 200. Tel. 328 0516097. sannitonicol@gmail.com.

PER PIAGGIO - INNOCENTI, '40 - '60, per urgente sgombro dispongo di vari ricambi di meccanica e carrozzeria per Lambretta e motocarri derivati, Vespa e Ape, inoltre 2 motori e parafanghi post. per motocarro Moto Guzzi Ercole 500 cc. Inoltre un cofano per Fiat 124 Sport. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

TRICICLO CON CASSONE ANTERIORE, '30 - '40, per trasporto merci, freno a pedale, sospensioni a balestra, luci a dinamo su ruota posteriore, in buonissime condizioni originali, oggetto raro, inoltre retroterra con cassone per motocarro Lambro, più altro. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

CERCO

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercurio, Schuco, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala2@libero.it.



**SONO DISPONIBILI
I COFANETTI UFFICIALI DE *La Manovella*
PER RACCOGLIERE E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124**



- 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



MIKI BIASON

BRAND AMBASSADOR MA-FRA®

DUE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO RALLY NEL 1988 E NEL 1989

Miki Biasion



Non lasciartelo scappare: acquistalo ora su **MAFRA.SHOP**

Come il campione Miki Biasion, scegli **WATERLESS**

Lava la tua auto **OVUNQUE E IN OGNI STAGIONE**

SENZA BISOGNO DI RISCIACQUO!



SCOPRI DI PIÙ



**Old Cars
Club**



Rally dei Trulli

REGOLARITÀ ASI PER AUTO STORICHE

4 - 5 OTTOBRE 2025



Old Cars Club Federato A.S.I.

Via Napoli, 357 D - 70132 Bari | Tel. 080 5227522 | staff@oldcarsclub.it

info e prenotazioni www.oldcarsclub.it



#WEAREINPUGLIA