

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 12 - Numero 12/01 - Dic 2014 / Gen 2015

Disponibile su
App Store

Disponibile per
Android

Disponibile per
PC & Mac

automobilismo D'EPOCA

- ▶ ALFA ROMEO 750 COMPETIZIONE
- ▶ INNOCENTI AUSTIN A 40

EVENTI

- ▶ FIERA DI PADOVÀ
- ▶ RAID DELL'ETNA
- ▶ STELLE SUL LISTON

PEUGEOT 205 T16 STORIA E VITTORIE



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER
OPERAZIONE SEBRING



FACEL VEGA - LA STORIA
10 ANNI DI LUSO



FIAT-GIANNINI 500-126
SAETTE ROMANE

SPORT

- ABBIAMO CORSO (E VINTO) NELL'M3 REVIVAL CUP
- ALFA REVIVAL E CHALLENGE FORMULE: BILANCIO DI FINE ANNO
- CONTROSTERZO: ALCIDE PAGANELLI
- GP MEXICO 1964: QUELLA VOLTA CHE BANDINI E HILL...
- CLUB ITALIA CUP



AUTOMOBILISMO D'EPOCA 12-2014/01-2015



ALTE SFERE
Manage Your Events

Designed by Beal37.com

THE NEW COLLECTION EVENTS 2015



AREZZO

CLASSIC MOTORS

MOSTRA SCAMBIO VEICOLI DA COLLEZIONE | 10 - 11 GENNAIO 2015

arezzoclassicmotors.it



WinterRace™

CORTINA D'AMPEZZO

5 | 6 | 7 MARZO 2015

winterace.com



TROFEO FORESTI - 21 | 22 MARZO 2015

trofeoforesti.it

Turiamoci il naso

Padova: bel Salone, perché di questo si tratta, ormai: della prima esposizione automobilistica italiana. Nulla a che vedere, nei numeri, con il Salone di Torino che fu. Ma sarebbe impossibile, dato l'attuale mercato automobilistico italiano. Peccato soltanto che stiamo dilapidando il nostro patrimonio automobilistico: gli stranieri vengono il giovedì, comprano il meglio e se ne tornano a casa. E all'estero (in Europa) iniziano a esserci anche i battilastra, come potete leggere a pagina 14 di questo numero.

Colpa dello Stato, *in primis*, come abbiamo già avuto modo di dire, più volte, da queste righe. E ci ricolleghiamo alla Grande Questione, la famigerata Legge di Stabilità.

Fosse per noi, la faccenda auto storiche/auto d'epoca e relative agevolazioni dovrebbe funzionare come in Inghilterra, dove sono liberali sul serio e seri per davvero.

Fosse per noi, niente ASI né ACI che lottano per posizioni di potere. Le automobili sarebbero tutte pari, quelle più vecchie, per scaglioni di età tecnologica, pagherebbero bollo e assicurazione in ragione dell'inquinamento rapportato all'uso effettivo.

Colpa dello Stato, dicevamo. Perché? Perché non c'è una legge complessiva sull'automobile e il relativo patrimonio: l'Italia da questo punto di vista ha fatto la storia come forse soltanto l'America, ma con molta più arte, quindi più valore, che andrebbe salvaguardato, anche come capacità di creare mestieri e posti di lavoro. Invece il valore se lo prendono i collezionisti, i fondi di investimento e le aste straniere, e i nostri artigiani lavorano nell'ombra o non lavorano.

Ciò premesso, siccome siamo in Italia e le cose non cambiano mai, se proprio dobbiamo "turarci il naso e scegliere" (per parafrasare Montanelli) con chi stare nella battaglia ASI/ACI, allora stiamo con l'ASI. Che ha sfruttato, è vero, il vuoto legislativo di cui sopra per assurgere a notaio della storicità delle auto -e dunque della loro esentabilità-, *pro domo sua*; ma che su questa cosa ha lavorato anni assumendo comunque un ruolo per il quale è rispettato e considerato in Europa. Soprattutto, benché i detrattori (spesso suoi stessi soci) considerino l'iscrizione all'ASI un balzello che si è costretti a pagare, una sorta di tangente, non spreca un centesimo di soldi pubblici. E nessuno è obbligato ad associarsi.

Di questi tempi, non è poco.



AUTOMOBILISMO D'EPOCA
via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
tel. 02/38.085.1 - fax 02/38.01.03.93
www.automobilismodepoca.it
automobilismodepoca@edisport.it

Direttore responsabile
PIERO BACCHETTI

Redazione
FRANCESCO PELIZZARI
(Caporedattore)
francesco.pelizzari@edisport.it

Hanno collaborato
DANILO CASTELLARIN - ROBERTO CORNO
MICHELE DI MAURO
VITTORIO FALZONI GALLERANI
LUCA GASTALDI - LUCA GAZZARETTI
UMBERTO LACCHETTI - DARIO MELLA
EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
CHIARA MONTICELLI

Fotografie

ACTUALFOTO - BONHAMS
GIANMARIA BONOMI - ANTONIO BIASIOLI
GILBERTO CERVELLATI - ROBERTO CORNO
MICHELE DI MAURO - LUCA GASTALDI
LUCA GAZZARETTI - GREG RATTA
PIERPAOLO ROMANO - ENRICO SCHIAVI



Direttore di produzione
PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico
BARBARA ZALTIERI, FABIO CASTIGLIONI,
SABRINA BRAMBILLA, SARA CASATI,
MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,
ROBERTA DUINA, VINCENZO PALMIERI,
GRETA PARODI, PATRIZIA RENOLDI,
TAMARA VIGANÒ

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18,
20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
Distributore per l'estero:
SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18,
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269
e-mail: sies@siesnet.it
www.siesnet.it

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento
Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004
n. 46) art. 1 comma 1, S/NAPer abbonamenti e
arretrati: vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SRL

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
tel. 02/380851 - fax 02/38010393

Amministratore unico
PIERO BACCHETTI

Segretario generale
CESARE CRISTINA

(C) Copyright 2014 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano
Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.
Manoscritti e foto anche se non pubblicati non si restituiscono.

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 12/13 - N. 12/01 - DIC. 2014 / GEN. 2015



In copertina: protagonista la Peugeot 205 T 16 a 30 anni dal debutto, ma non da meno è la Giulietta "Sebring". Fanno da degne vallette la storia della Facel Vega e le piccole "bombe" Fiat-Giannini (Foto Tomazzoni)

EVENTI

RAID DELL'ETNA 2014 *Cannoli e pressostati* 28
VOLVO 164 *Mai del tutto ammiraglia* 36

IN COPERTINA

PEUGEOT 205 TURBO 16 *Figlia di Todt* 44
ALFA ROMEO GIULIETTA SPYDER MONOPOSTO
Ci vediamo a Sebring 56

PROVA IN PISTA

ALFA ROMEO 750 COMPETIZIONE *Cuore Giulietta* 68

BELLISSIME IERI&OGGI

INNOCENTI AUSTIN A 40 / A 40 S
L'inglese di Lambrate 74
FACEL VEGA GT da... *Starr* 82
FIAT 500 TV L (1972) - 126 GPA 800 (1974)
Saette romane 92

SPORT GARE

M3 REVIVAL CUP *Qui si vince* 110
CAMPIONATI GPS CLASSIC *L'importante è vincere* 118
CLUB ITALIA CUP *Dedicato allo Scorpione* 132

CONTROSTERZO

ALCIDE PAGANELLI *Motorini di avviamento* 124

STORIE D'AUTO

GP MESSICO 1964 *La spintarella... bianco-blu* 128

MANUALE D'USO

ALFA ROMEO ALFASUD 142

VIVERE CON LA STORICA

DISPOSOFobia - LA RICADUTA *Benzina rossa* 146

UNA FOTO UNA STORIA 4
FATTI&NOTIZIE 6
LE CLASSICHE DA LEGGERE / VETRINA DI NATALE 10
PUNTA-TACCO *Vita di Club* 40
ELENCO ARGOMENTI *Tutte le auto pubblicate* 103
PUNTA-TACCO *Classic Sport News* 108
AGENDA D'EPOCA 135
COMPRO-VENDO *Le occasioni dei lettori* 148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE 151

ATTUALITÀ

AUTO E MOTO D'EPOCA *Soldi di fine stagione* 14

CONCORSI

LISTON A PADOVA *Tappeto di stelle* 24



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

AUTOVETTURE D'EPOCA DI ECCEZIONE, MOTOCICLETTE E OGGETTI DI AUTOMOBILIA

Giovedì, 5 Febbraio 2015
Parigi, Francia

In seguito all'asta spettacolare presso il Grand Palais nel 2014, Bonhams è lieta di annunciare il ritorno a questo magico posto ricco di storia dell'automobile.

Le iscrizioni selezionate sono aperte per un evento davvero indimenticabile.

Ex-Giuseppe Campari

**1931 ALFA ROMEO 6C 1750
GRAN SPORT SPIDER CON
COMPRESSORE**

Carrozzeria Zagato

€1,800,000 - 2,400,000

Con Guida a Sinistra originale

**1965 ASTON MARTIN DB5
CABRIOLET**

No. Telaio: DB5/C/1920/L

€1,600,000 - 1,900,000

INFORMAZIONI

Italia

+39 333 5643610

gregor.wenner@bonhams.com

Bonhams

bonhams.com/motorcars





"BASTA CHE NON LAVORI"

Pare lo dicesse a Giampiero Biscaldi sua madre, che preferiva vedere il figlio immerso nel pericolo delle corse piuttosto che a consumarsi in una vita di fatiche lavorative. Biscaldi è morto il 6 novembre scorso a 75 anni, e si può dire che abbia accontentato la mamma, ma anche se stesso che, figlio di un proprietario agricolo novarese (ettari di risaie), ebbe una bella carriera da pilota ufficiale con Abarth, Alfa Romeo, Ferrari e Porsche. Come dire il meglio dell'automobilismo sportivo degli anni '60. Impossibile raccontare in poche righe la sua carriera, ma si può dire che era un pilota robusto nel fisico come nell'affidabilità, una delle tipiche "seconde guide" che in quegli anni di auto tanto veloci quanto pericolose e fragili, spesso facevano la differenza tra la vittoria e un ritiro. Tra i tanti episodi di cui è stata costellata la sua vita da corsa, vale la pena ricordare la famosa prova dei giovani piloti che Enzo Ferrari organizzò il 25 maggio 1965 a Monza. Oltre a Biscaldi c'erano Andrea de Adamich e Bruno Deserti. Il più veloce dei tre avrebbe avuto un volante ufficiale per Le Mans. Deserti morì, de Adamich partì per il servizio militare. Biscaldi fece la 24 Ore con Bandini sulla 275 P2. Si ritirarono per problemi ai freni. In un'intervista che ci concesse qualche anno fa (*Automobilismo d'Epoca* n. 62) alla domanda "Che cosa le manca di più delle corse?" rispose: «Il senso della libertà, il fascino dell'avventura, il prendere su una valigia con dentro tuta e casco lasciando a casa tutto il resto». Sua madre aveva ragione.



Nella foto grande Casoni/Biscaldi alla 24 ore di Le Mans del 1968 su Alfa Romeo T33/2, sesti assoluti e terzi di classe (*Getty Images*). **Sopra, Le Mans '64:** Biscaldi appoggiato alla Giulia TZ; di fianco a lui Sala, Bussinello e Deserti (*Actualfoto*).

COMPLEANNI E... SAN VALENTINO AD AUTOMOTORETRÒ 2015

Dopo il successo della edizione 2014, che ha registrato la partecipazione di 52.000 visitatori e circa 1000 espositori, dal 13 al 15 febbraio 2015 tornerà a Torino la rassegna Automotoretrò, giunta alla 33ª edizione.

Come nelle ultime edizioni, nel complesso Oval si terrà in contemporanea anche Automotoring, l'evento dedicato al tuning e alle macchine da corsa.

Automotoretrò festeggerà diversi anniversari della storia dell'auto: dai 60 anni della Fiat 600, a quelli della Citroën DS e della Alfa Romeo Giulietta ma anche i 90 anni della Moretti, piccola casa automobilistica di Torino dalla produzione raffinata.

Automotoretrò celebrerà anche i 60 anni della Autobianchi, abbinati ai 30 anni di Y10, piccola utilitaria nata nel 1985.

«Grazie alle iniziative in program-



ma, -afferma Beppe Gianoglio, organizzatore di Automotoretrò- che vanno dalle celebrazioni degli anniversari, alle dimostrazioni che si svolgeranno nell'a-



rea esterna, il nostro obiettivo è quello di coinvolgere un pubblico sempre più numeroso ed eterogeneo, proponendo un viaggio nel motorismo storico, e trasmettendo l'adrenalina delle gare in pista».

Prevista, per il giorno di San Valentino, la possibilità per le coppie presenti in fiera di usare le auto esposte per le loro foto ricordo, che saranno poi condivise sui canali social della manifestazione. www.automotoretro.it

QUINTA EDIZIONE SPECIALISSIMA PER TERRE DI CANOSSA

La quinta edizione del "Terre di Canossa" si terrà dal 16 al 19 Aprile 2015, come sempre tra Emilia e Toscana. Si torna a Salsomaggiore Terme per la partenza e la serata di gala, con chef Massimo Spigaroli premiato con la Stella Michelin (con un concerto lirico come "antipasto", nel grandioso Salone Moresco). Confermati i "plus" della manifestazione, ormai di primissimo piano nel panorama italiano degli eventi che coniugano sport e dolce vita e che porta i partecipanti lungo le millenarie strade di Matilde di Canossa, dalla Via Emilia fino al mare delle Cinque Terre e della Versilia: i migliori alberghi di Forte dei Marmi, il Beach Party e le sfilate nei centri storici di Lucca e Pisa. Arrivo a Reggio Emilia e premiazioni nella evocativa Sala del Tricolore. La parte ludica prevede un gruppo di prove in pista all'Autodromo di Varano de' Melegari, 75 prove a cronometro e due prove di media con classifica separata; classifica speciale per le anteguerra, la "Pre-War Cup".

Introdotta anche il Trofeo Tricolore, per i piloti non prioritari, e per i principianti il corso di regolarità. Confermato anche il Trofeo Eberhard, main sponsor dell'evento, che metterà come sempre in palio splendidi orologi. Il GP Terre di Canossa sarà presente al Motor Show di Bologna, 6-14 dicembre, pag. 26. www.gpcanossa.it



BORSA VINTAGE DA F1

Racing Bag ha creato una Collezione di borse per il tempo libero dedicate al mondo delle corse motoristiche degli anni 70/80. È un omaggio ai colori delle auto e delle moto che hanno acceso la passione per questo sport e che sono rimasti nel cuore degli appassionati. Le borse sono realizzate in PVC con i manici in cinghia spinata tipo cinture di sicurezza, le dimensioni sono 53x25x31 cm, interamente realizzate in Italia. Il prezzo è di 80 euro se normali oppure 90 euro se personalizzate col proprio nome su un lato. Si vendono solo su ordinazione nel sito www.racingbag.it e i tempi di realizzazione sono di 14 giorni.



CAMBI: PRIMA CASA D'ASTE ITALIANA NEL SETTORE DELL'AUTO STORICA

La Cambi Casa d'Aste di Genova, che opera nel settore delle vendite all'incanto, ha deciso di ampliare l'ambito della sua attività anche al mondo delle automobili da collezione. La Cambi ha così creato al suo interno il dipartimento dedicato al mondo del motorismo, principalmente d'epoca.

Il responsabile del nuovo dipartimento motorismo d'epoca della Casa d'Aste è Claudio Rava, genovese, grande appassionato ed esperto di motori, formatosi alla Ferrari e con numerose esperienze internazionali. La casa d'aste ha preannunciato la sua prima vendita per i primi mesi del 2015.

www.cambiaste.com



COMPONENTI GM SULLE LANCIA PRESIDENZIALI CERTIFICATE DALL'ASI

L'Asi ha certificato due Flaminia del Presidente della Repubblica al Quirinale e una terza custodita al Museo della Cecchignola di Roma. Per tutte la targa oro, visto il superbo stato di conservazione. Alla cerimonia è intervenuto Roberto Loi, presidente Asi (fresco di nomina, a ottobre, di presidenza della Commissione cultura della FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens).

Erano quattro i modelli speciali, commissionati alla Casa torinese nel marzo 1960 dall'allora presidente Giovanni Gronchi in occasione della visita della Regina Elisabetta d'Inghilterra. Le auto Cabriolet-Landaulet furono battezzate con nomi di cavalli: "Belfiore" (telaio 813-99-1001, targa Roma 454308), "Belmonte" (telaio 813-99-1002, targa Roma 454306), "Belvedere" (telaio 813-99-1003, targa Roma 454307) e "Belsito" (telaio 813-99-1004, targa Roma 474229). Attualmente nel garage del presidente sono rimaste solo la Belfiore e la Belsito. Una terza è al Museo della Motorizzazione militare della Cecchignola. Le auto furono costruite in appena sei mesi della carrozzeria Pininfarina.

Una nota curiosa, per certi aspetti anticipatrice della politica seduttiva di Marchionne con gli States, fu la collaborazione della Lancia con la General Motors per alcuni accessori elettrici speciali. Il motore delle Flaminia è un due litri e mezzo sei cilindri, lo stesso della Flaminia prima serie ma dotato di pompa elettrica e bobina supplementare. In ogni parata (di solito quest'auto sfila il 2 giugno, festa della Repubblica) sono preparate due vetture, in modo da fronteggiare ogni evenienza e consentire un rapido spostamento in caso di panne. Quando furono consegnate al Quirinale, più di sessant'anni fa, raggiunsero Roma viaggiando su strada. Un collaudo generale che rappresentò anche il loro viaggio più lungo, seguito solo da una trasferta a Napoli, qualche anno dopo, percorrendo la via Appia.

(castellarin)

BONHAMS: A RETROMOBILE L'ALFA ROMEO 6C DI CAMPARI

All'asta di Parigi-Retromobile il 5 febbraio prossimo Bonhams presenterà una stupenda Alfa Romeo 6C 1750 del 1931; l'esemplare presenta lo stesso numero di telaio e motore, AR 108 14314, e nella sua storia fu anche di proprietà di Giuseppe Campari. È lecito attendersi dunque un risultato di alto livello per quest'auto.

Bonhams ha poi annunciato una novità nel suo calendario, la prima asta mai tenuta al Goodwood Members' Meeting, che si terrà sabato 21 marzo 2015 e dove il ruolo di protagonista sarà probabilmente della Frazer Nash Le Mans Coupé del 1955 che fu del pilota Kitty Maurice e gareggiò alla maratona francese oltre che nei meeting del circuito inglese. La stima d'asta è tra 750mila e 875mila euro.

www.bonhams.com



RADUNO ECCEZIONALE PER I 1000 ANNI DI BOBBIO

Per due giorni, il 15 e 16 novembre, Bobbio (PC), è stata teatro di una eccezionale rassegna, chiamata "Motor Festival", dove hanno sfilato auto storiche, moderne, prototipi e concept-car mozzafiato. Era inserita in "Millenium Bobium", che ha celebrato la fondazione (1014) del capoluogo della Val Trebbia. Un raduno, La manifestazione, organizzata dal Club Veicoli Storici di Piacenza, ha richiamato collezionisti e appassionati provenienti dall'Italia e dall'estero, grazie anche alle tante virtù della zona, da quella storico-architettonica a quelle paesaggistiche e gastronomiche.

Una zona protagonista, nel periodo pionieristico delle corse, dell'ultima vittoria di Enzo Ferrari da pilota, la Bobbio-Monte Penice del 1931 al volante dell'Alfa Romeo 8C del 1931; qui è nato poi Filippo Perini, direttore del Centro Stile Lamborghini. Non a caso tra gli sponsor della manifestazione c'era la Casa di Sant'Agata, che ha portato qui l'ultima nata Huracán, rappresentata anche da alcuni esemplari d'eccezione, come la Espada appartenuta a Franco Pesci, marito dell'attrice Virna Lisi, e una Urraco con Fabio Lamborghini. C'erano poi Flavio Manzoni, responsabile del Centro Stile Ferrari: tra le immancabili "rosse" c'era la Testarossa speciale prodotta per Gianni Agnelli. Sempre dell'Avvocato, la Fiat 130 Wagon (in foto), portata dal collezionista Corrado Lopresto.

E non era finita qui: dalla rampa del "via" sono scese anche Lamborghini Veneno Roadster e Gallardo LP 550-2; Parcour Italdesign Giugiaro e 500 Station Wagon Castagna a 4 ruote motrici; c'era perfino (statica) una Lamborghini F1. Non sono mancati i piloti: Bruno Giacomelli, Mauro Pregliasco e Valentino Balboni.

(facconi)



Affascinanti cronometri da polso delle
leggendarie auto BMW 2002 turbo 1973
& BMW 328 1939

BMW 2002
turbo
179,- €

BMW 328
1939
239,- €

Fatti a mano da Bavarian Crono con movimento svizzero.
Ulteriori serie: www.bavarian-crono.de Bavarian Crono



DAL TEXAS ALLA FLORIDA UN SUCCESSO DIETRO L'ALTRO PER RM

Continuano le buone notizie per RM Auctions, che ha concluso un 2014 da record con la vendita di parte della collezione di Sam Pack. L'asta del 16 novembre scorso ha portato nelle casse del miliardario texano (e dunque ricche provvigioni a RM) ben 11,5 milioni di dollari (circa 9,2 milioni di euro), con tutti i lotti previsti (131) andati venduti. Top-seller, come prevedibile, è stata la AC Shelby Cobra 427 del 1967, che ha raggiunto la bella cifra di 1.292.500 dollari (1.030.000 euro). Un'altra Cobra, una 289 del 1963, è al secondo posto della classifica con 880mila dollari (poco più di 700mila euro).

Sempre dal Texas arriva l'annuncio di una vendita simile, in programma per fine aprile 2015 a Fort Worth. Si tratta di una parte della collezione-museo messa insieme da padre e figlio Paul e Chris Andrews: di tale entità da essere divenuta troppo impegnativa nel mantenimento perfino per dei miliardari texani. Non soltanto automobili (tra cui spiccano la Duesenberg del 1935 Model SJ Town Car, sopra, realizzata per l'attrice Mae West e poi appartenuta all'eroina dell'equitazione Ethel Mars; la Shelby Cobra 289 del 1963, telaio # CSX 2011; e, naturalmente, una pregevole Ferrari 400 Superamerica SWB Cabriolet, telaio #3309, l'ultimo di sette carrozzati Pininfarina e usato per esposizione ai saloni di Ginevra e New York del 1962) ma anche memorabilia di vario genere.

Ultima ma non ultima, ad Amelia Island in Florida (14 marzo 2015), RM presenta la Jaguar XJR-9 che vinse la 24 Ore di Daytona del 1990 con Jones/Lammers/Wallace nel 25° anniversario dell'evento. Si tratta del telaio #388, il solo rimasto dei due ufficiali prodotti con specifiche IMSA (sotto).

Nel frattempo si saranno tenuti gli incanti in Arizona (14-16 gennaio); Porsche 959, Ferrari F40 e Bugatti EB 110 come "highlights" e di Parigi-Retromobile (3-4 febbraio; da segnalare una Lancia Belna Eclipse del 1934).

www.rmauctions.com



www.racingbag.it

LUCIANO PAVESI, UN UOMO DA CORSA

«C'è un'officina a due passi da Sant'Ambrogio con dentro della macchine da corsa». Non potevo crederci: seconda metà anni '60, sono uno studente milanese di belle speranze con il sogno di diventare «un pilota di macchine da corsa».

L'officina c'era per davvero, con dentro alcune F. Monza e le curava Luciano Pavesi, un giovane meccanico che, ereditata la passione dal padre, di giorno riparava le auto di serie e di sera preparava le Formula 875 Monza con cui correvano lui e i suoi primi clienti.

Io ero già un po' «casinista». Lui, alto, magro, di poche parole, molto competente e attento ai particolari. Diventammo amici.

Io seguivo le sue gare: migliorava di gara in gara perché da quell'ottimo tecnico che era riusciva anche a mettere a punto la macchina meglio degli altri.

«Quella macchina lì, senza motore, devo venderla. Finché non trovo un compratore mettici un motore e usala tu».

Come al solito, poche parole ma chiare. È stato il mio ingresso nel mondo delle corse: la realizzazione di un sogno che continua ancora e di cui sarò sempre grato a Luciano. Che, nel frattempo, progredisce; è presto parlare di «carriera» perché neppure lui se l'immagina. Ma la sua competenza, la sua abilità e la sua sensibilità di guida avevano conquistato anche diversi costruttori lombardi: Ernesto Foglietti e Aquilino Branca gli affidarono le loro F3 da svezzare. In quegli anni correre in F3 era un passo importante, la concorrenza spietata, con 60 partenti a gara. Un mondo fantastico da cui sono usciti i più promettenti piloti di quell'epoca.

Le sue doti umane e di pilota avevano suscitato le simpatie dell'ingegnere Maurizio Braitto, imprenditore varesino che aveva fondato la «Scuderia Ala d'Oro» che aveva già portato ai vertici numerosi piloti italiani. Così, accantonata la Branca di F3, Luciano Pavesi si presentava al campionato italiano di F3 del 1975 con una Brabham BT41, bellissima nel colore rosso e arancio, ma in difficoltà nel confronto con la March 753, regina di quell'anno. A metà stagione con la scuderia si decide per il cambio di monoposto e arriva la vittoria nel Campionato Italiano davanti a Pesenti Rossi e Brancatelli: due avversari di grosso calibro. Un risultato di prestigio che non cambiò per nulla il suo stile di vita.

L'amicizia con l'americano Chuck McCarty, a sua volta molto vicino a Ron Tauranac, portò poi Luciano a legarsi alla Ralt, correndo con la RT1 e la RT3 con eccellenti risultati.

Ormai i tempi erano maturi per la F2 e Pavesi tentò il salto: tante pole position, ma anche molti ritiri. Capì che non era per lui. Non era più un ragazzino e correva per vincere, non sarebbe mai stato un comprimario, ma la F2 era diventata troppo costosa.

Repentina e senza ritorno arrivò la decisione di smettere di correre. Ma non con le corse: diventa uno dei più validi e competenti Team Manager di F3 prima, e F3000 poi. Numerosi piloti divenuti poi famosi corrono con lui, su tutti Pier Luigi Martini, che con Pavesi vince l'Europeo F3 nell'83, e nell'85 in F3000 è secondo a due soli punti da Ivan Capelli.

Bravo, onesto, sincero e corretto, richiesto ancora da molti per le sue doti, improvvisamente decise di smettere, deluso dai cambiamenti in quel mondo che aveva amato. Mai più è stato visto a una gara, neppure come spettatore: non c'era più modo di coinvolgerlo. Si era ritirato.

L'officina a due passi dalla chiesa di Sant'Ambrogio è ancora lì, ma i motori sono spenti da un po'. A metà Ottobre, sempre lì, si è spento anche il cuore grande di Luciano Pavesi.

(Renato Benusiglio)





1958 FERRARI 250 GT COUPÉ Carrozzeria Pininfarina; Telaio n. 0953 GT
 1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE Carrozzeria Bertone; Telaio n. AR101.20 00542
 1949 JAGUAR XK120 ALLOY ROADSTER Telaio n. 670059

In collaborazione con il "Festival Automobile International"

PARIS

PARIGI, PLACE VAUBAN • 4 FEBBRAIO 2015

**CONTATTACI PER
ISCRIVERSI ALL'ASTA**

www.rmauctions.com
 Milan +39 02 9475 3812
 Europe +44 (0) 20 7851 7070
 Corporate +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

IL LIBRO DEL MESE

“MONOPOSTO ALFA”, PEZZO DA COLLEZIONE

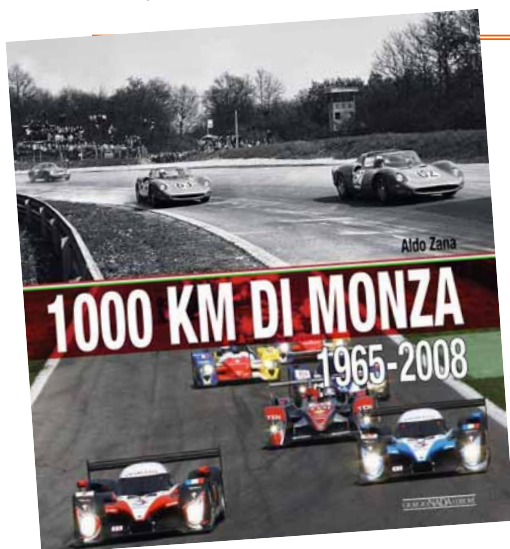
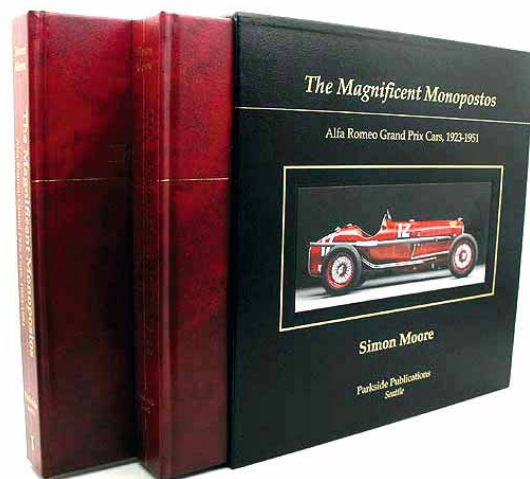
L'atteso libro di Simon Moore completa la trilogia dell'Autore dedicata alle Alfa Romeo da corsa, che era partita con "The Immortal 2.9" e proseguita con "Legendary 2.3". L'opera (d'arte) dedicata alle "Magnificent Monopostos" del Portello conclude un lavoro immenso dell'autore inglese. I due volumi di cui è composta, per un totale di oltre 800 pagine, costituiscono un documento da collezione e uno strumento di lavoro per altri storici dell'automobile. Nel primo si ripercorrono le stagioni di corse dagli "inizi" (1914-1923) e anno per anno dal 1924 al '35; poi si passa alla disamina e al racconto dei singoli telai delle Tipo B fino alla Bimotore. Il secondo volume parte con la stagione 1936, per passare ai telai della Tipo C, si prosegue con le stagioni '37-'39 per arrivare alla Tipo 160 attraverso le varie 308, la 12C, i progetti di Ricart e le 158 pre-guerra.

L'Autore aveva iniziato il lavoro con l'intenzione di trattare soltanto le monoposto dal 1931 al 1940, ma la scoperta di una quantità di foto inedite del 1923-1930 l'ha portato a includere anche quegli anni. Si è poi deciso di trattare anche le Tipo 158/9 fino al ritiro di Alfa dai Grand Prix nel 1951. Ogni sezione è trattata nel dettaglio con le note tecniche, come pure ogni gara, compresi i numeri di telaio utilizzati.

Si conclude con le barche motorizzate Alfa Romeo e un capitolo dedicato ai "misteri rimasti", quelli che nemmeno le indagini di Moore sono riuscite a chiarire. Le immagini, nonostante i decenni passati, sono tanto importanti per qualità e quantità, da rendere benvenute quelle 3 o 4 a bassa risoluzione, per evitare di cadere in una sorta di Sindrome di Stendhal di fronte a tanta ricchezza.

Costa 398 euro ma li vale tutti, anzi di più perché è un pezzo da collezione che negli anni probabilmente acquisterà ulteriore valore.

www.gilena.it



1000 KM DI MONZA ANNO PER ANNO

Prendete la gara per vetture Sport-Prototipo più importante in Italia. Prendete un autore che a nove anni creò un giornalino per raccontare le gare delle sue Dinky Toys sul pavimento di casa e, diventato grande, si è messo a scrivere delle automobili e delle gare vere. Aggiungete che Aldo Zana, questo il suo nome, nel frattempo aveva dimostrato l'amore per la ricerca puntigliosa, spinta da una talentuosa curiosità, laureandosi in Fisica teorica; e che non gli dispiace la fotografia. Agitate il tutto come un Vodka Martini e otterrete quello che poteva essere un altro "libro del mese". Quarantaquattro anni di "1000 KM di Monza" con auto, protagonisti, classifica e griglia di partenza, cronaca di gara, contesto tecnico-sportivo e politico di ogni edizione. Un titolo imperdibile e, data la sua qualità (408 pagg, innumerevoli fotografie) nemmeno tanto costoso a 60 Euro.

www.giorgionadaeditore.it

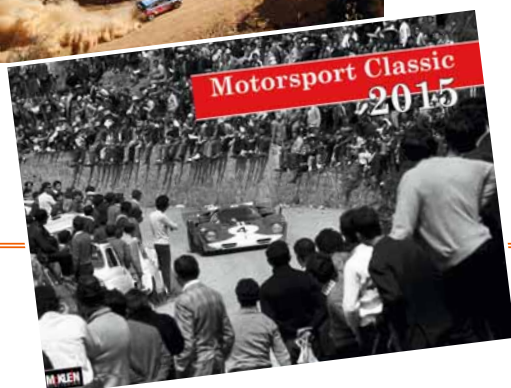
GILENA INTERNATIONAL
MOTOR BOOKS

OLTRE 15.000 EDIZIONI INTERNAZIONALI DI AUTO, MOTO E MODELLISMO...

www.gilena.com

LIBRERIA: Viale Venezia 74, Brescia Tel/Fax (0039) 030 3776786





CALENDARI MCKLEIN: 12 MESI DI PASSIONE

Tornano per Natale i calendari di McKlein, dedicati alle corse d'antan e all'ultimo mondiale Rally. In entrambi i casi, immagini spettacolari che accompagnano per 12 mesi ogni appassionato nella vita di tutti i giorni. Come dei libri fotografici, quando l'anno sarà finito, data la qualità delle immagini restano opere da collezionare e riprendere per sfogliarle e rivederle nella loro bellezza. *"Motorsport Classic 2015"* ha formato 67 x 48 cm, 26 pagine e 25 foto (due a scelta ogni mese), al pari di *"The Wider View"* (che però ha dimensione 95 x 48 cm); uguale anche il prezzo: 39,90 euro. www.rallywebshop.com

STORIA DEL PORTELLO, STORIA D'ITALIA

Fatti, misfatti, protagonisti, operai, sindacalisti, terroristi, dirigenti d'azienda, dirigenti di partito, spese, investimenti e sperperi: 30 anni di storia dell'Alfa Romeo raccontati dall'interno, da chi vi ha lavorato dal 1955 al 1987, diventandone Capo del Personale per gli stabilimenti del nord: Italo Rosa. Un titolo che è un libro di Storia, prima ancora che di storia dell'automobile.



L'indovinatissimo titolo *"Alfa Romeo: la tela di Penelope"*, al pari dell'Alfetta crivellata di colpi in copertina, spiega tutto. Come Penelope faceva e disfaceva di continuo la sua tela per rimandare la decisione in attesa del ritorno di Ulisse, così nel Biscione gestito dallo Stato si confrontavano di continuo due anime, la parte produttiva e quella distruttiva, a volte manovrata, spesso interessata, sempre con poca visione, fino discutibile e discusso passaggio dell'Alfa a Fiat invece che Ford. Da leggere tutto d'un fiato, 558 pagg., 30 euro.

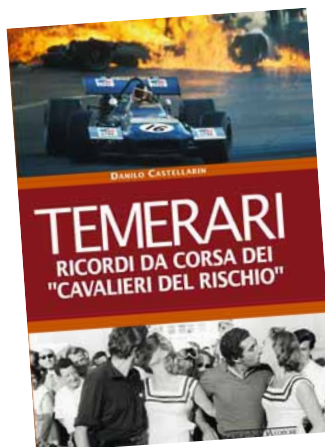
www.fucinaeditore.it

SUI "TEMERARI" ALEGGIA FERRARI

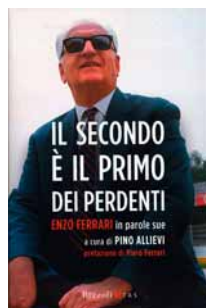
Per gli appassionati delle corse di un tempo, firmato da Danilo Castellarin, il titolo dice tutto: *"Temerari - Ricordi da corsa dei cavalieri del rischio"*. Prefazione di Mauro Forghieri a introdurre 56 interviste ai campioni del passato. Di ogni pilota si traccia la carriera prima dell'intervista in cui confida i propri sentimenti e racconta gli episodi più eclatanti della carriera. Si scoprono verità mai dette, si svelano qualità e difetti delle auto, degli avversari e delle piste di allora, si apre il sipario su un mondo romantico ma segnato dai lutti. Si scopre attraverso i racconti dei protagonisti l'automobilismo dal primo dopoguerra fino agli anni Novanta, con un leit-motiv: Enzo Ferrari. Ognuno di questi piloti ha incrociato il "Grande Vecchio" e la sua leggendaria scuderia, sia che corressero in F1 o con le Sport. E non sempre si tratta di giudizi positivi, come quello espresso dalla moglie di Lorenzo Bandini.

Testi appassionanti ed essenziali, 545 pagine, poche ma belle foto, 24 euro.

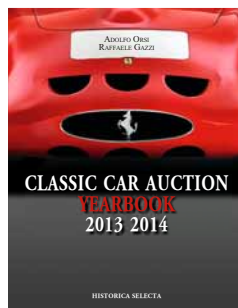
www.giorgionadaeditore.it



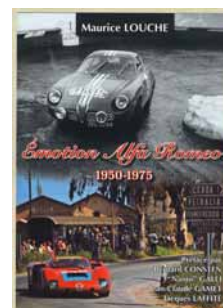
GLI "ULTIMI" 45 ANNI BMW
In edicola il primo fascicolo de *"Le moto BMW"*, nuova collana in 8 fascicoli bimestrali sulle moto di Monaco raccontate dalle pagine di Motociclismo: dal Boxer del 1969 a oggi. Ogni fascicolo 52 pagg. a 5,90 euro con poster 50x70 che con il primo numero è anche calendario 2015. Alla fine risulterà un'opera di 416 pagine e 8 poster. Per info: matteo@mbeditore.it



IL "DRAKE" SI RACCONTA
Il noto giornalista Pino Allievi, della Gazzetta dello Sport, ha incontrato decine di volte Enzo Ferrari. Dai taccuini di Allievi, ecco una raccolta di frasi celebri, quasi aforismi, del Drake. A cominciare da quello che dà il titolo a questo libro svelto quanto interessante: *"Il secondo è il primo dei perdenti"*. Prefazioni di Piero Ferrari e dell'autore. Rizzoli, 120 pag. Prezzo 15 euro.



TUTTI I NUMERI DELLE ASTE
Volete sapere quali sono state le 100 auto più quotate nelle aste del 2014? Avere dati statistici incrociati, grafici, la storia delle 10 "top seller" e tanto altro? Dati da studiosi, collezionisti o semplici appassionati che trovate nella 19a edizione (considerando anche i "Bolaffi" degli stessi autori) di *"Classic Car Auction Yearbook"* di Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi. Nelle migliori librerie a 60 euro.



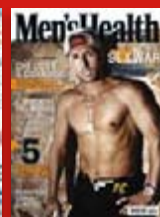
25 ANNI DI EMOZIONI ALFA
Maurice Louche in oltre 50 anni ha raccolto un archivio enorme di immagini in gare importanti come Targa Florio e Tour de France e altre minori in giro per l'Europa. Ora le sta raccogliendo in alcuni libri, l'ultimo dei quali è *"Emotion Alfa Romeo 1950-1975"*. Interessante perché si vedono spesso auto private in gara: 232 pagg., 571 foto, 70 euro. www.editionsmauricelouche.com

**SCONTO
15%**

**OFFERTA
SPECIALE SOLO
PER NATALE**



EDISPORT EDITORIALE



in edicola dal 1914
www.edisport.it

**Caro lettore di Automobilismo d'epoca
questo Natale REGALA e REGALATI
un anno di passione con EDISPORT**

- ✓ **Guarda tutte le proposte su
www.edisport.it/compraonline**
- ✓ **Scegli i prodotti che vuoi regalare
o regalarti**
- ✓ **Aggiungili al carrello e utilizza
questo voucher: **RPTKRATX****
- ✓ **Ottieni così lo sconto del 15% su
tutti i prodotti acquistati**

**Questa offerta è valida fino al 31/12/2014.
Per qualsiasi informazione chiama il n. 02.380.85.402
o scrivi a: assistenza.clienti@edisport.it**



L'appuntamento padovano è ormai un grande mercato dell'auto dove gli affari vanno a gonfie vele per organizzatore, acquirenti e venditori. Le Case pubblicizzano la loro storia, l'ASI intervista i piloti, i club mostrano le loro iniziative. Tutti contenti? Sì, ma... le nostre auto finiscono all'estero. E intanto s'iniziano a cercare battilastra a... Est!

DI DANILO CASTELLARIN E LUCA GASTALDI - FOTO GILBERTO CERVELLATI E GASTALDI

SOLDI DI FINE STAGIONE



MONACI

Folla nell'area esterna, dov'erano esposti i veicoli venduti dai privati. A destra, in alto, la monoposto Monaci del 1952 carrozzata da Zagato, con motore due litri ottenuto da due quattro cilindri Fiat 1100. Era nello stand del GP di Bari.

Chissà se mentre questo nuovo numero di Automobilismo d'Epoca raggiunge le edicole la famigerata Legge di Stabilità sarà stata approvata... È un pensiero quasi obbligato parlando della 31^a edizione di Auto e Moto d'Epoca, dove la notizia della modifica della legge che regolamenta l'uso dei veicoli storici ha tenuto banco, e con essa la "guerra" tra ACI e ASI.

La seconda considerazione che si può fa-





SOLD...I FACILI

Sempre più, la maggior parte degli affari si concludono al primo giorno di apertura (sopra). Gli stranieri (soprattutto commercianti) hanno portato via i pezzi migliori: in primis le vetture delle marche italiane, con l'Alfa Romeo in testa.

re sulla maratona padovana (quattro giorni, dal 23 al 26 ottobre) è che Padova è di fatto la prima esposizione italiana dei motori. Sempre più protagoniste sono le Case, dando ragione a Baccaglini, l'organizzatore: «I saloni devono partire dalle emozioni. I Costruttori sanno che le persone che amano l'auto d'epoca amano le auto in assoluto». La crescita costante degli spettatori (quest'anno il dato ufficiale parla di 80mila) sembra provare la correttezza della tesi. Lo stesso dicasi per la presenza dei Marchi ufficiali: in prima linea c'è Mercedes-Benz, che punta sulla rassegna veneta da molte edizioni, poi Alfa Romeo (quest'anno affiancata da un "corner" Abarth), Maserati, Volkswagen,

BMW, Peugeot e persino Toyota ha superato il tabù dell'auto storica celebrando i vent'anni del fuoristrada Rav4; e c'era anche l'Aston Martin. Se in alcuni casi la presenza non era ufficiale al 100%, c'erano comunque realtà "satellite". È il caso dell'Audi con i ragazzi dell'Audi Sport Club Italia e le vetture provenienti direttamente da Ingolstadt; la Fiat con il Registro Storico; Citroën con lo stand del RIASC (quest'anno meno ampio del solito).

Ungheria

C'è sempre un risvolto della medaglia, però, ed è che il patrimonio automobilistico italiano si sta disperdendo. E non se ne vanno soltanto le automobili: Padova è diventata un punto di riferimento per gli stranieri, si sa: espositori, commercianti e semplici appassionati il giovedì fanno shopping, come conferma sempre Baccaglini: «Oggi siamo il mercato più importante al mondo, abbiamo uno spiccato carattere internazionale, tanto che più della me-

tà dei partecipanti arriva da fuori Italia». L'organizzatore fa il suo mestiere, lo fa bene ed è giusto così, ma qualcun altro dovrebbe fare attenzione e pensare, anziché a dispute di cortile sulle auto ventennali, a quello che accade. E quello che accade è questo: che stanno emergendo i restauratori dell'Est, figli della tradizione nelle lavorazioni meccaniche d'Oltrecortina: se per i restauri molti stranieri si rivolgono ancora agli specialisti italiani, sempre di più si stanno imponendo le officine di Romania, Ungheria e Polonia. Ce l'ha confermato uno specialista olandese: restaura Lancia di alto livello ma le officine a cui si appoggia sono a Budapest. Qui battilastra specializzati nella lavorazione dell'alluminio ricostruiscono lamierati di Flaminia e Aurelia. E non ci stupiremmo che ci passasse presto anche ai motori: negli stessi paesi, e nell'ex-Cecoslovacchia, la tradizione delle lavorazioni meccaniche per la produzione di armi, prima durante e dopo l'Unione Sovietica era molto forte.



Stelle d'Italia

Un libro, un'esposizione e un milione e mezzo di vetture vendute. Mercedes-Benz ha festeggiato così i 40 anni di presenza ufficiale in Italia. Una storia iniziata il 18 aprile 1973 a Roma con la fondazione di Mercedes-Benz Italia per la vendita di veicoli commerciali e industriali. Da quel momento, i legami tra la Stella di Stoccarda e il nostro Paese sono diventati sempre più stretti.

Un ultimo tassello per completare l'opera è la recente nascita del primo Mercedes-Benz Classic Center italiano, a Milano. Un nuovo punto di riferimento per i tanti ap-

passionati e collezionisti delle "oldtimer" della Casa di Stoccarda. Dal restauro all'acquisto, dalla manutenzione e riparazione alla fornitura di ricambi, Mercedes-Benz Classic Milano firmerà anche tutte le vetture certificate First Hand Classic, il primo programma di usato dedicato alle automobili con oltre venti anni di vita. La prima auto restaurata a Milano è andata all'asta di recente: una "Ponton" 220a del 1955 contesa fino ad arrivare alla quotazione di 100mila euro.

Sold

Per l'evento padovano i segnali del suc-

PONTON

Modellismo e automobilia, sopra, sono sempre protagonisti (la 131 Abarth della Reel, a sinistra, piccolo mito anni '70, era data per nuova e venduta a 70 euro). Sotto, la 220 "Ponton" del 1955 restaurata e presentata dal nuovo programma "Classic" di Mercedes-Benz, presentato a Padova.

cesso s'erano visti fin dallo scorso giugno, quando Baccaglini aveva annunciato il "sold out" degli spazi. Qualcuno ci scherzava con ironia tipicamente veneta: "Par le auto vecie gh'è vol massa soldi!" (per le auto d'epoca ci vogliono troppi soldi, che in dialetto veneto si chiamano "schei") ripetevano i buontemponi criticando una certa ten-



denza al rialzo che, pur diffusa in ogni salone, a Padova ha effettivamente toccato l'apice per centinaia di vetture iperquotate. Cinquantamila euro per un'Aurelia berlina B10, 35mila per una GTV 2000 del 1971, 1,35 milioni per una bianca Lamborghini Miura. Se il venditore capiva che il cliente non era il solito "perditempo", le richieste calavano alla grande, anche del 30-40 per cento, pur di portare a casa gli "schei". Forse un'asta aiuterebbe a calmierare e Baccaglioni ha ribadito che sono avviate trattative per riportarla a Padova. Speculazioni a parte, lo spettacolo era mozzafiato davanti a vetture d'eccezione, come l'Alfa Romeo 6C 2300 Mille Miglia Touring del 1934 che troneggiava nello stand Borrani ("perfetta combinazione di gran turismo da corsa", recitava la descrizione). La versione standard aveva 70 CV, mentre la "Mille Miglia" sfiorava i 100 grazie al carburatore Solex. Il debutto sportivo avvenne al Giro d'Italia del 1934 ma l'eclatante successo alla 24 Ore di Pescara la consacrò nell'Olimpo delle competizioni, con tre esemplari ai primi tre posti. Il primo proprietario della vettura esposta a Padova fu l'imprenditore tessile Bassetti. Un'altra stella brillava poco distante: l'argentea Mercedes 300SLR di Juan Manuel Fangio che il primo maggio 1955, ore 6 e 58 del mattino, si lanciò nell'avventura della Mille Miglia (mai vittoriosa per l'argentino) non riuscendo però ad avere la meglio sul più giovane compagno di gara Stirling Moss, numero di gara 722. Otto cilindri e 300 CV, quanti ne bastavano per segnare il record mai battuto della corsa bresciana. Anche se Paolo Marzotto, punta veloce della dinastia tessile di Valdagno, era arrivato a Verona alla stupefacente media di 198 all'ora su Ferrari, meglio di Moss e Fangio. Una gomma lo tradì mentre guidava verso Vicenza, a Vago di Lavagno. Fangio arrivò secondo, in 10.39'33", tempo eccezionale ma superiore di 32' a quello di Moss. All'Alfa Romeo c'era da perdere la testa davanti alla 8c 2300 Le Mans del 1932, 150 CV, 200 km/h e la P2 GP del 1925, 155 CV, 225 km/h, che vinse al debutto il GP di Cremona del 1924.

Topolino in miniera

Ma la storia non l'hanno fatta solo le divine. Simpatica (e accessibile) la rossa Simca 8 1100 Sport (motorizzata Ford) propo-



LA 300 DI MOSS
La Porsche 911 è protagonista anche in scala ridotta. Sotto, lo stand di Ruote Borrani, con una stupenda Alfa Romeo 6C 2500. In basso, la presenza della 1000 Miglia sottolineata dalla Mercedes-Benz 300 SLR vincitrice con Stirling Moss nel 1955.





“SCHEI” SUL PARABREZZA

Non sappiamo se Auto e Moto d'Epoca sia davvero il “mercato più importante al mondo” ma di certo l'aspetto commerciale è preponderante. Domanda e offerta s'incontrano sempre alla grande. Per portarsi a casa qualcosa bisogna scucire i soldi di fine stagione, anche se le cifre scritte sul parabrezza di molte vetture erano indicative. Di fronte all'acquirente veramente interessato il prezzo spesso calava, e non di poco. La tabella che riportiamo è dunque indicativa, espressione comunque di una tendenza al rialzo, in alcuni casi eccessivo.

Alfa Romeo 2000 1972	20.000 euro	Lancia Fulvia coupé 1300 1975	10.500 euro
Alfa Romeo Montreal 1972	52.000 euro	Lotus Elan 1971	22.000 euro
Alfa Romeo Alfetta 1800 1973	15.000 euro	Mercedes 250 CE Coupé 1970	12.500 euro
Alfa Romeo Alfetta 1600 1982	8.000 euro	Opel Ascona Carenini 1973	44.000 euro
Alfa Romeo GTV 1971	35.000 euro	Porsche 911 E 2.2 1970	65.000 euro
Alfa Romeo 1900 Super 1957	33.000 euro	Renault 4CV 1956	11.500 euro
Alfa Romeo Giulia Super 1300 1972	10.000 euro	Saab 1500 1977	9.500 euro
Austin Healey BN1 1954	80.000 euro	Saab Turbo Cabrio 1991	12.000 euro
Citroën 2CV Charleston 1973	9.000 euro	Triumph TR2 Long Door 1954	50.000 euro
Fiat Savio Jungla 1969	9.000 euro	Volkswagen Maggiolino 1974	8.500 euro
Fiat Balilla Viotti 1937	39.000 euro		
Ford Cortina GT 1965	8.500 euro		
Lancia Ardea 1941	16.500 euro		
Lancia Ardea 1950	12.000 euro		
Lancia Appia II^ serie 1958	11.000 euro		
Lancia Aurelia B10 1951	50.000 euro		
Lancia Flavia iniezione 1970	10.000 euro		
Lancia Delta turbo integrale 1995	30.000 euro		



CERCATRICE

Tra tante carrozzerie scintillanti (ma non è sempre oro quel che luccica...) ogni tanto si riescono ancora a scovare alcuni pezzi vestiti di sana ruggine (sopra, una Fiat 2100 Vignale Coupé). Sotto, la “Topolino” C usata da Peter Junker per portare la terra fuori dallo scavo con il quale nel 1964 cercava l'acqua nella sua proprietà.

sta a 70mila euro dall'Historic Club Pasubio. Anche le Topolino hanno fatto la loro parte. A parte la Fiat 500C Belvedere portata a Padova dal Topolino Club Italia che Fausto Coppi usava per andare a caccia (per viaggiare usava un'Aurelia B20), nello stand Topolino sui Monti del club Amici della Topolino ce n'era una davvero curiosa, una “C” appartenuta a Peter Junker che nel 1964 decise di cercare l'acqua nella sua proprietà scavando come una talpa una galleria lunga 220 metri, larga settanta centimetri e alta un metro e settantacinque, ad una profondità di 65 metri nella roccia. Per portare fuori la terra trasformò la Topolino C del 1949 in auto ribaltabile, che gli permise di trasportare mille metri cubi fra sassi ed arenarie. Decisamente più prestigiosa l'Aston Martin DB4 prima serie appartenuta alla famiglia Savoia e portata a Padova da Ferruccio Camerlengo di “Jaguar e Aston”: «L'auto era stata parzialmente risanata una decina d'anni fa da un carrozziere veronese ed oggi è stata riportata completamente a nuovo meritando i 400 mila euro richiesti per il suo ac-



quisto». Poco distante, spicca l'agile Aston Martin LM7 (1931), 1500 cc 4 cilindri, prima di classe e quinta assoluta a Le Mans di quell'anno, con Bertelli, che poi fonderà l'omonima “Ecurie”. Da capogiro anche la rossa Maserati A6GCS (1953), sei cilindri in linea, 170 CV, 235 km/h, scarico laterale.

Ermanno Cozza, 81 anni, commissario tecnico del “Maserati Club” racconta orgoglioso la rinascita del Tridente, l'aria di festa per il centenario (1914-2014) e le ricerche certosine per accontentare i 150 soci del club, con legami in ogni angolo del mondo: «Ho iniziato in Maserati nel 1951, reparto



esperienze motori, poi ho lavorato a fianco dell'ingegner Alfieri, all'Ufficio tecnico. Ho fatto trentotto anni come dipendente e altri ventidue come consulente. Se non le conosco io, le Maserati...».

Stabilità

Visitando i vari stand, si respirava una certa tensione per la possibile esclusione dai benefici fiscali e assicurativi delle auto con meno di trent'anni. «L'uso di auto senza interesse storico solo per usufruire di vantaggi finisce per danneggiare i veri collezionisti» dice Gian Paolo Brini, vicepresidente dell'Associazione Amatori Veicoli Storici, favorevole «all'utilizzo parziale delle auto storiche in certi periodi dell'anno, ricostituendo la possibilità di pagare il bollo trimestrale per permettere un uso temporaneo.» Di diverso avviso Francesco Bozza, presidente di Historic Cars Club Verona: «Molti appassionati hanno aspettato vent'anni per avere storica la propria auto ed ora si troverebbero con un pugno di mosche in mano. Tutti i veicoli possono essere storici, purché vengano conservati come tali. Una Panda curata con amore non ha meno dignità di un'auto da concorso.»



Dall'alto a sinistra, in senso orario: il pilota di F1 Pierluigi Martini; il presidente ASI Roberto Loi, Ermanno Cozza di Maserati, Ivan Capelli. Qui a fianco, Luigi Cecconi di Alfasud Club Italia.

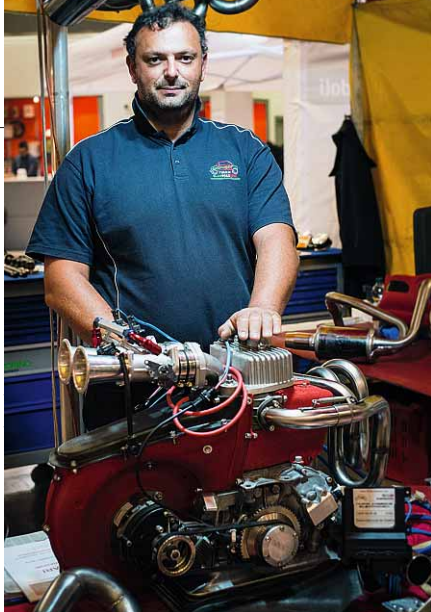
PEOPLE

DEBUTTO

Sopra, a sinistra l'Aston Martin LM7 che nel 1931 fece parte della squadra ufficiale in occasione della 24 Ore di Le Mans. La Casa inglese era a Padova per la prima volta. A destra, la berlina A6 GCS-53 in casa Maserati. In basso, una bella NSU Prinz 600 I serie.

Scuote la testa Gilberto Santimaria, presidente del Club NSU: «È una proposta che mira solo fare cassa e credo che il governo Renzi dovrebbe risolvere problemi ben più importanti.» Poi si gira e mostra le quattro NSU esposte, la R80 Wankel, due pistoni rotanti, geniale e sfortunata, e le piccole Prinz 600: «Gli italiani l'apprezzarono perché andava a 120 e si poteva salire in cinque, oggi il suo valore di mercato è di 5000 euro.» Favorevole a una lista chiusa per i modelli più significativi con un'età compresa fra i venti e i trent'anni è Alessandro Carpentieri, presidente del Club Triumph Spitfire: «Non è giusto vedere Fiat Uno che girano tutti i giorni e vengono considerate auto d'epoca». Luigi Cecconi, presidente di Alfasud Club Italia, ha raccolto soci dalla Sicilia al Friuli: «Difendiamo la memoria di un'auto che molti hanno preferito dimenticare e invece era eccezionale come prestazioni, meccanica e freni, forse un po' meno come carrozzeria che puntualmente arrugginiva, ma capitava anche ad altre auto molto decantate, compresa la Golf prima serie.» Parlano chiaro all'Associazione auto e moto d'epoca Sardegna, il cui presidente Angelo Melis mostra una simpatica Rosengart coupé (1927) con meccanica Austin Seven. Sulla proposta di legge Melis dice: «Siamo letteralmente disperati per-





100 CV/LITRO

A sinistra, Billy Tinari di Chieti con il suo motore da gara Fiat 500 a iniezione, 700 cc, 70 CV a 8000 giri, costo 8000 euro; 700 cc "stradale" da 38 CV a 3.800 euro (pistoni e bielle in acciaio, camma). Al centro, cambio a 5 marce per Lancia Appia 3.000 euro (Rent IGNE di Francenigo - TV). A destra, carburatori Weber 40DCOE33 per Lancia Fulvia HF da OMG 500 di Pistoia.



MEMORIE STORICHE

Il 31° Salone di Padova ha registrato più di trenta incontri, dibattiti, tavole rotonde e presentazioni di libri. Molto fitto il programma dell'ASI, dove hanno fatto il pienone Andrea de Adamich, Mauro Forghieri, Mario Casoni e Nino Vaccarella, intervistati in diretta dal pubblico che affollava lo stand.

Venerdi de Adamich (sotto in foto tra Antonio Ghini, a sinistra, e Castellarin) ha ricordato le sue stagioni in Alfa Romeo e Ferrari, il carattere di Carlo Chiti e del Commendatore, la morte di Bruno Deserti, Lorenzo Bandini e Ignazio Giunti, la vittoria alla Temporada argentina del 1968 su Dino F2, la disputa in tribunale con John Surtees. Sull'oggi de Adamich suggerisce a Maranello un "uomo forte": «Domenicali è un signore, ma in quel lavoro ci vuole uno come Jean Todt, capace di trascorrere piacevolmente una vacanza con te e licenziarti al ritorno al lavoro...». Sabato pomeriggio Forghieri ha parlato per oltre un'ora delle numerose stagioni vissute a fianco del Drake con piloti dalle caratteristiche umane e psicologiche molto diverse. La sua strategia per tornare a vincere è «trovare un pilota che sia un buon tester, che aiuti davvero lo sviluppo della macchina, non come Alonso che, pur se molto veloce, negli ultimi quattro anni non ha fatto gran che per migliorare l'evoluzione della Ferrari». Domenica Nino Vaccarella ha rievocato gli anni Ferrari e Alfa Romeo, il calore del pubblico siciliano e «l'indifferenza del Drake quando tornavo in Scuderia con i trofei di Le Mans, Sebring, Nürburgring, perché per lui vincere con le sue auto era un atto dovuto, mentre se mi piazzavo con la Matra, mi arrivava l'encomio del presidente della Casa. Questione di stile».



ARTISTI

Sopra, a sinistra la Rosengart coupé (1927) dell'Associazione Auto e Moto d'Epoca Sardegna; a destra la Balilla "Coppa d'Oro" (1933) allo stand del Registro Fiat Italiano. Sotto, una simpatica pittrice tedesca ispirata dalla storia automobilistica.



che può arrivare, dice il presidente Guglielmo Oro, anche a 17 mila euro. E sottolinea: «Guidare una Bianchina è come indossare un maglione perché è avvolgente e te la senti sempre addosso.» Nessuna di loro rischierà di finire dallo sfasciacarrozze per non pagare il bollo, visto che i trent'anni sono superati da tempo. Pericolo che potrebbe invece riguardare parecchie altre auto ventennali. Butta acqua sul fuoco Giorgio Sangiorgi, consigliere del Registro Fiat «Perché stiamo facendo molto rumore per nulla», ma intanto accarezza con gli occhi la 525 Coupé de Ville del 1929, la Balilla Coppa d'Oro del 1933 e la Fiat 525 Spider Viotti del 1934, che certo non avranno problemi. Mario Baccaglini, organizzatore del salone di Padova, suggerisce che «come sempre nella vita la soluzione potrebbe arrivare da una mediazione perché forse vent'anni sono pochi ma trenta sono troppi. Ma non è solo questione d'età: i benefici sono doverosi per vetture che esprimono una genialità costruttiva e una bellezza concettuale.»

▼ BLOMQVIST A CASA AUDI

Audi Sport Club Italia aveva uno stand significativo per il 30° della vittoria nel mondiale Rally con Stig Blomqvist. Il pilota svedese è stato ospite del Club insieme a Christian Geistdörfer, navigatore di Röhrli.



► IMOLA, CIRCUITO DEI TRE MONTI

Il 18 luglio 1926 l'Associazione motoristi imolesi organizzò un circuito sulle colline intorno a Imola: Cerchiari, Frassineto, Tremonti, Bergullo, Pascola e Rivazza. Partenza, traguardo, box e tribune lungo il rettilineo in leggera salita che congiungeva Croce in Campo con Villa Cerchiari. L'anello stradale dei «Tre Monti», ricco di curve salite e contropendenze saliva dai 40 metri della Rivazza ai 250 del Monte Frassineto. «È stato il primo circuito in Emilia - dice Bruno Brusa, presidente del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca - e tra i pochissimi in Italia a percorso misto».





▲ LA STORIA "T16" DA PEUGEOT

Trent'anni fa nasceva anche la 205 Turbo 16, come raccontiamo sulla copertina di questo numero. Allo stand della Casa del Leone c'erano l'unica 205 T16 stradale bianca prodotta, la T16 Evoluzione 2, la Quasar e la 208 Turbo 16 che ha vinto l'italiano Rally 2014. Interessantissima la Quasar (sopra): concept-car del Centro Stile della Casa, disegnata nel 1983, con motore 1.600 cc biturbo da 600 CV e trazione integrale, anticipava in certe soluzioni tecniche la 205 da Rally. Futuristico l'abitacolo rivestito in pelle rossa.



▲ FESTA IN SVEZIA...

Il Registro Italiano Volvo d'Epoca ha festeggiato i vent'anni di attività. Al suo stand c'erano la PV 544 del 1965, più volte utilizzata in gare di Regolarità, e due icone della più eccentrica produzione scandinava degli anni '60 e '70: una P1800 Jensen (1961) e una P1800 ES (1970).

▲ ... E IN GIAPPONE

Anche Toyota è entrata nel mondo delle "storiche": il Rav4 vent'anni fa rivoluzionò il mondo del fuoristrada, con quello che oggi si chiamerebbe SUV. Un 4x4 con un comportamento stradale quasi da auto sportiva. Oggi è arrivata alla quarta generazione, aumentando di dimensioni e successo.

► 911? TURBO!

Allo stand di Porsche Italia protagonisti i 40 anni della 911 Turbo, ma la vera regina è stata la 906/6 del Museo di Stoccarda, che ricordava la vittoria alla Targa Florio del 1966 con Mairesse/Mueller. Al Salone di Francoforte del 1973 invece apparve una 911 color argento con ampio alettone posteriore dotato di griglie e circondato da un marcato profilo di gomma. Ricordava la Carrera RS 3.0, appena messa in vendita, ma le scritte sui parafranghi posteriori svelavano il mistero: "Turbo" era la parola magica. L'alettone nascondeva infatti il boxer a sei cilindri da 3 litri con aggiunta di compressore, che portava la potenza a 260 CV e la velocità a 250 km/h. Il successo fu travolgente: dai 400 esemplari previsti si passò a 1000, ma nel 1977 ne erano stati prodotti quasi tremila. In quell'anno debuttò la Turbo 3.3 con motore da 300 CV.





TAPPETO DI STELLE



L'abbinamento con la presenza femminile, l'eleganza del Caffè Pedrocchi e la componente artistica di automobili e centro città. Un evento all'insegna della cultura, con Vittorio Sgarbi giurato e Tom Tjaarda a farci da Cicerone

DI DARIO MELLA - FOTO PHOTO RECAL

Stelle sul Liston, concorso d'eleganza per auto d'epoca ideato quattro anni fa dal R.I.V.S. (Registro Italiano Veicoli Storici), è rapidamente assunto a un livello degno dei più importanti appuntamenti sul tema. La formula, che abbina auto e donna, ha contribuito a donare un tocco di vivacità, con il risultato che il centro di Padova, teatro della manifestazione, si è riempito di gente entusiasta.

Ma perché "Stelle sul Liston"? Le stelle sono le auto e le modelle, queste ultime vestite con abiti in linea con il periodo di appar-

tenenza dell'automobile su cui sfilano: Lison indica invece il tipo di pavimentazione un tempo utilizzato per lastricare le vie del passeggio cittadino, ancor oggi presente in molti centri del Veneto.

Quest'anno, poi, c'è stata una novità: la giuria è stata sdoppiata in tecnica e artistica, presiedute nell'ordine da Tom Tjaarda, famoso designer, e da Giorgio Grasso, critico d'arte e curatore della Biennale di Venezia. La giuria artistica ha avuto il compito di valutare le ventisei auto in concorso dal solo punto di vista estetico, senza tenere conto di altri fattori.

Il concorso prevede riconoscimenti su tematiche specifiche. C'è il premio "Eleganza e Passione" (quest'anno assegnato dalla giuria artistica), quello "Eccellenza e Memoria" (assegnato dalla giuria tecnica) e ci sono quattro menzioni speciali, attribuite dalla giuria tecnica rispettivamente alla migliore auto italiana, alla migliore auto straniera, alla migliore fuoriserie e alla migliore sportiva.

Il premio più ambito, quello che dichiara la vincitrice del concorso, il "Best in Show", compresi i riconoscimenti alle vetture seconda e terza classificata, ha visto invece il lavoro congiunto di entrambe le giurie, formate, oltre dai nominati presidenti, da chi scrive, Carlo Carugati e Bruno Vettore per la parte tecnica e da Vittorio Sgarbi, Fabio Lamborghini e Flavio Rodeghiero per quella artistica.

Ma alla fine, chi ha vinto e con quale motivazione? Iniziamo dalle menzioni: migliore auto italiana è stata proclamata un'Alfa Romeo Montreal del 1972, come "Segno tangibile del prestigio dell'industria italiana, quando gli organizzatori dell'Expo 1967 a Montreal incaricarono l'Alfa Romeo di presentare la massima aspirazione dell'uomo in tema di automobili".

Migliore auto fuoriserie l'Alfa Romeo 6 C 2500 Pininfarina, "Vettura anticipatrice di futuri temi stilistici, visibili nel frontale alto con fari per la prima volta al mondo gemellati".

Migliore auto sportiva? Una De Tomaso Pantera del 1972, "Vettura di stile italiano su meccanica statunitense, rivela un dise-

gno senza tempo (elegante e sportivo) che ne ha decretato il successo nei venticinque anni di produzione".

Infine, miglior auto straniera: una Jaguar MK V del 1950, "Esempio di stile britannico, rappresenta la vettura della ricca borghesia londinese. L'esemplare in concorso è stato perfettamente restaurato nel pieno rispetto dell'originalità".

Il premio Eccellenza e Memoria è stato appannaggio di una Lamborghini Miura del 1969, intramontabile sportiva dalle linee mozzafiato, con la motivazione: "Vettura stilisticamente rivoluzionaria che ancora oggi emoziona chi la vede, siano giovane o anziano, anche per una meccanica particolarmente prestante".



II assoluta



III assoluta



PODIO PRESTIGIOSO

In apertura, la maestosa Alfa Romeo 2500 6C SS Pininfarina, esemplare unico, eletta miglior auto fuoriserie. Nella foto piccola, il presidente della giuria tecnica, lo stilista Tom Tjaarda. Qui sopra, il podio del Concorso, con l'Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet Pininfarina "Best in Show", la Delahaye 135 M seconda e la OM 665 Superba Sport terza.

Migliore auto italiana



RUOLO

In questa pagina, due sportive senza tempo, classici esempi di stile italiano: l'Alfa Romeo Montreal (a sinistra) e la De Tomaso Pantera (sotto). Sono state giustamente premiate con riconoscimenti importanti del ruolo che hanno nella storia dell'automobile, italiana e non soltanto.

Migliore auto sportiva



Il premio Eleganza e Passione è stato vinto da una Jaguar E-type cabriolet del '69, "Modello che unisce in perfetta simbiosi eleganza e aggressività, diretto discendente delle sportive Jaguar D che vinsero a Le Mans per quattro volte consecutive".

Nella classifica assoluta il secondo posto è andato a una Delahaye 135 M del 1939, giudicata "Espressione di un'eleganza tipicamente francese del periodo tra le due guerre mondiali, la cui linea è opera del carrozziere parigino Henri Chapron"; terza è stata classificata una OM 665 Superba Sport del '28: "Auto italiana disegnata dal Carrozziere inglese Cadogan, rappresenta lo stile anni Venti in un esemplare perfettamente restaurato".

Infine la vincitrice del concorso, la "Best in Show", un'Alfa Romeo 6 C 2500 cabriolet Pininfarina del '46, riconosciuta come "L'inizio del mito di Pininfarina che, con questa vettura, dimostrerà al mondo l'innovazione e lo stile dei maestri Carrozzeri italiani".

Stelle sul Liston, tuttavia, non è solo un concorso, ma anche un'occasione per trattare temi di grande interesse, con la partecipazione di personaggi del mondo culturale e sportivo. Quest'anno è stato dato spazio al volume dal titolo "Best in Show", che illustra la prestigiosa collezione di Corrado Lo Presto, la cui presentazione, nella sala Rossini dello storico Caffè Pedrocchi, ha avuto Vittorio Sgarbi come protagonista. Fabio Lamborghini, nipote di Ferruc-

cio, Giorgio Grasso, Tom Tjaarda e Giorgio Andrian dell'Unesco, hanno invece parlato sul tema "L'auto come forma d'arte contemporanea".

Fin qui la cronaca. Ma sentiamo cosa ci ha detto Tom Tjaarda, disegnatore, fra l'altro, di una tra le vetture in concorso, la De Tomaso Pantera.

► La Pantera è rimasta in produzione per ben venticinque anni, caso raro tra le sportive di grossa cilindrata e alte prestazioni. Riteniamo che molto del merito vada alla linea, che pare senza tempo. Qual è la sua opinione?

Parlando con chi ce l'ha, la maggior parte dice che l'ha comprata per la linea. Ma ha altri lati molto positivi: per essere una

super-car costa poco e fa una gran figura; poi è molto facile metterci le mani sopra, smontare o trasformare la meccanica per aumentare la potenza oppure rinforzare la struttura. Come un'auto americana. Alla fine uno possiede una macchina di notevole prestigio spendendo poco.

► Come giudica la formula di questo concorso che abbina l'automobile alla donna?

Tutto è stato fatto con molto buon gusto. Però, secondo me, sarebbe interessante invitare anche pilotesse, pittrici, stiliste e designer.

► In concorso c'erano auto provenienti da collezioni importanti, alcune rare, una addirittura modello unico, firmate

Premio eleganza e passione



GIAGUARO

Circondata da altre "stelle", a sinistra la Jaguar E-Type cabriolet. Sotto, un'altra creazione del Giaguaro che ha ottenuto un premio importante: la berlina Mark V.

china che ha vinto era una mia scelta per la ragione di cui sopra.

► C'erano auto dal 1928 al 1972, quindi lungo 44 anni di storia. Dal 1972 a oggi sono trascorsi 42 anni: secondo lei si può iniziare a prendere in considerazione anche auto più vicine a noi? Direi di sì: quest'anno a Pebble Beach per la prima volta ha vinto una macchina del dopoguerra. È ora che anche le vetture di più recente produzione inizino a essere presenti e apprezzate.

dalle più rinomate carrozzerie. Come si svolge il compito della giuria?

Capita talvolta di esaminare poche macchine, ma molto importanti e di alto livello. C'erano 3-4 auto a pari merito per il "Best in Show", e questo complica le cose. Per fortuna i proprietari son comprensivi... È stata nominata un'auto di Pininfarina, del dopoguerra, che mostra alcuni segni del futuro "stile italiano", divenuto poi famoso e ammirato in tutto il mondo.

► Tra i tanti modelli esposti, qual è quello che secondo lei ha più di altri anticipato concetti estetici futuri?

La "Best in Show", che ha vinto perché dimostrava il futuro stile italiano, per il quale per tanti anni l'asse Torino-Modena è stato famoso.

► Se il giudizio fosse dipeso solo da lei, quale auto avrebbe vinto e perché?

Dal punto di vista puramente stilistico avrei preferito la Miura. Però anche la mac-

Miglior straniera



Premio Eccellenza e Memoria



LAMBORGHINI E NICOLIS

Un ospite d'eccezione a fianco della splendida Miura (sopra): è Fabio Lamborghini (primo a destra), nipote di Ferruccio. Alla sua destra, il presidente del R.I.V.S., Rossano Nicoletto, mentre si congratula con il proprietario. A sinistra, Vittorio Sgarbi e Fabio Lamborghini premiano Silvia Nicolis, dell'omonimo Museo di Verona da cui proviene la Delahaye seconda classificata.



SIMBOLICA

La nostra Volvo 164 in una spettacolare cornice di fichi d'India. Un'immagine simbolica dell'evento: passione per le automobili in una calda accoglienza tipicamente siciliana.



Difficile dare, nelle due parole del titolo, il conto delle emozioni e della qualità del tempo trascorso in sette giorni di gara-vacanza. Organizzazione e accoglienza di primo livello, un pizzico di agonismo, cultura e tanto buon vivere. Da ritornare

DI LUCA GAZZARETTI - FOTO GAZZARETTI E RENÉ PHOTO

CANNOLI E PRESSOSTATI

Eccoci qui, sulla nave di ritorno. I chilometri sono andati. Le immagini a colori sono impresse. I sorrisi e la cortesia della gente di Sicilia sono stampati nella testa. La cordialità della Sicilia più vera, della cultura, del gusto del buon vivere, è con noi. Questa è solo la sintesi di ciò che ci portiamo via da questa incredibile avventura, vissuta in prima persona al Raid dell'Etna. Sembra l'altro ieri che salpavamo per l'antico Regno di Trinacria. Sabato 27 settembre, l'organizzazione ci accoglie subito da amici al porto di Genova. Un gruppo di appassionati di motori si incontra dopo la seconda, terza, decima edizione vissuta insieme. Una sorta di famiglia e siamo arrivati all'edizione diciassette, anzi, 16 + 1 come con voluta volontà scaramantica ama dire Giovanni Spina che, con Stefano Conso-

li, è il deus ex-machina di questa iniziativa. Gara di regolarità o viaggio in una delle terre più invidiate del mondo? Entrambe le cose, anzi no. Insomma, è un po' complesso descrivere quello che questa esperienza ti fa vivere. Siamo abituati a gare di Regolarità con medie imposte serratissime, op-



pure a tranquille gite turistiche. Roba da pochi giorni al massimo. Qui no. Qui ci sei dentro per una settimana, e che settimana. Spina, con la cor-

dialità che lo contraddistingue, ci spiega e ci dice: chi affronterebbe una traversata dal continente fino in Sicilia, per una gara di pochi giorni? Invece ci troviamo a una media di 80 equipaggi a edizione, provenienti da tutto il mondo. Già: da tutto il mondo. Svizzeri in primis ma anche austriaci, tedeschi e sudamericani. Siamo investiti dall'allegria del gruppo della Scuderia Sudamericana. Una sorta di simpatica liaison, fatta di passione, che racchiude entusiasti di auto d'epoca argentino/brasileiro, uniti alla massiccia presenza dell'Alfa Romeo Club do Brasil. Alla faccia dei tanti che credono che non corra buon sangue tra i due popoli. Qui il calcio non c'entra, qui è passione vera: per le auto, per il buon vivere e per le tante bellezze della Sicilia.

La qualità delle auto presenti è altissima: Porsche innanzitutto, coadiuvata dalla presenza ufficiale di Porsche Italia, sponsor principale della manifestazione, con una 911 RS 2.7 del 1973 e la 356 SC convertibile del





MAGNIFICA
A sinistra, il
"lingotto",
com'è stata
soprannominata
la Volvo, passa
sullo sfondo della
magnifica Ragusa
Ibla. In alto, i
partecipanti al Raid
in bella mostra
sul traguardo del
circuit di Pergusa.
Qui sopra, due delle
numeroso Porsche
presenti.

1963. A seguire: Aston Martin Le Mans del 1933, Bentley 4½ Le Mans, BMW 328, Mercedes SL300, Jaguar XK120, Lancia Aurelia B24 Spider, una bellissima "spacca timpani" McLaren M1C Can Am (protagonista di un servizio su *Automobilismo d'Epoca* n. 64), una MG A Twin Cam - rarissima in Italia - una particolarissima Lancia Flavia Coupé disegnata da Vignale, a cui dedichiamo una nota a parte e, perché no, la nostra Volvo 164 E Automatic del 1972 che, in quanto a rarità in suolo italico e per doti di comodità in un raid impegnativo come questo, non è seconda a nessuna.

Lingotto

"Toc": un rumore sordo ci dice che lo specchio esterno, evidentemente fuso con zama scadente, si è staccato dalla nostra auto. Presagio? Diciamo di no: non si è rotto. Pazienza, noi partiamo. Il viaggio sulla confortevole nave Grandi Navi Veloci scivola rapido, nonostante le diciotto ore di traversata. Ancora in nave, il mattino dopo l'organizza-

zione ci mette subito a disposizione gli strumenti che serviranno per tutta la manifestazione: un chiarissimo radar, una serie di gadget offerti dagli sponsor, tra cui la prestigiosa marca di cronografi Tag Heuer, una bella polo, un cappellino, penne... insomma fai parte anche tu del team e la tua testa vola già a curve e pressostato. Arriviamo al tramonto a Palermo. I colori del capoluogo siciliano sono forti, come i contrasti di questa bellissima città. Aiutati dalle forze dell'ordine, usciamo velocemente dal porto per infiltrarci nel traffico caotico che ci fagocita in questa domenica sera zeppa di gente nel classico "struscio". Che gioia c'è nell'occhi della gente. La location del Teatro Massimo, dove parcheggeremo le nostre vetture, è degna di queste meraviglie a quattro ruote. La gente è curiosa, chiede informazioni, si fa le fotografie ora vicino alla Porsche, ora alla Jaguar o una Ferrari. Il caldo ci avvolge, sembra di aver lasciato il nord Italia da un mese. Il nostro "lingotto", com'è simpaticamente soprannominata da un partecipante, attira simpatia. Ma sarà la Volvo o la nostra navigatrice in erba? Sì, perché l'equipaggio è composto dal sottoscritto e dalla figlia Marta di nove anni, alla prima esperienza assoluta. Ci dirigiamo per la cena in via Ruggiero Settimo: «Grazie ai "gattopardi" ancora esistenti riusciamo ancora a godere di queste abitazioni» esordisce un palermitano doc all'entrata di Palazzo Francavilla, già residenza ospitante di zar e zarine nei suoi secoli di storia. L'appartamento che ospiterà lo sfarzoso catering si affaccia direttamente su Piazza Verdi: spettacolo. Le enormi stanze aperte praticamente su ogni lato e dai particolari pavimenti differenti in ogni area, ci riportano alle atmosfere, per l'appunto, del famoso "Gattopardo" di Luchino Visconti.

Dopo cena si parte. Il parterre è importante. Lo speaker presenta con perizia le automobili: noi siamo il numero 133. Applauso. Il "lingotto" piace e spicca con il suo oro lucente. Ci aspettano parecchi chilometri. La mattina, all'uscita di Palermo, la prima vittima di noie meccaniche: una bella Alfa Romeo 2000 Spider Touring, appartenente ad una coppia di tedeschi. Nessun problema, il carro attrezzi dell'organizzazione interviene prontamente. Lasciata l'autostrada proseguiamo per Petralia Soprana, piccola chiacca medioevale in altitudine. Tutti hanno già la testa a Pergusa, lo storico circuito auto-



mobilitario siciliano. Lì si svolgerà la prima prova cronometrata. Inutile dire che, appena entrati, tutti allentano le briglie... Il primo giro di allineamento è troppo invitante per non schiacciare a fondo l'acceleratore e, nonostante il peso, anche i 175 CV della nostra 3000 a 6 cilindri non sfigurano! Il pranzo è nei box. Tutto è molto elegante ma i partecipanti sono molto rilassati e la convivialità regna sovrana. Stiamo anche noi al gioco e ci cimentiamo con attenzione nelle prove cronometrate. La mia piccola navigatrice si sente molto responsabile ed ha capito al volo il funzionamento delle PC concatenate. 3, 2, 1... Via! Il cronometro scorre e noi facciamo del nostro meglio. Il viaggio continua inseguendo curve una dopo l'altra. La nostra berlinona di quasi 5 metri offre tutto il confort di una moderna: interni in pelle, servosterzo, servofreno, cambio automatico, quattro freni a disco. Peccato non essere riusciti a sistemare l'aria condizionata prima della partenza, viste le temperature che ogni tanto superano i 30°. Ci attende un albergo "5 stelle de luxe" sul golfo di Siracusa. I 340 km sono scivolati velocemente, la stanchezza però è tanta. Troppe emozioni tutte insieme? Quasi certamente è così. Giove Pluvio è

rimasto in vacanza a Milano e noi ci godiamo questi scampoli d'estate in terra di Sicilia.

Arancino

Il giorno dopo tappa a Modica. Marta si lecca già i baffi che non ha. La città è nota per il prezioso stile barocco quanto per il cioccolato. Un bel museo dedicato alla golosa materia ci annuncia una simpatica pausa a cannoli siciliani e cioccolato. La prova cronometrata sarà impegnativa. Marta è pronta con il cronometro, le concatenate cominciano a diventare pane per i suoi denti. La "Volvo" si comporta bene, abbiamo un accenno di surriscaldamento ma è solo colpa della fila formata sotto il sole prima di entrare nella prova. Il pranzo è all'aperto, presso Villa Fegotto a Chiaramonte Gulfi. Qui ogni sosta ci riporta ai racconti di Sciascia, passando per le immagini della fiction di Montalbano. In una parola: una meraviglia di profumi, di colori e di gusto, condito dall'educazione e dal naturale senso d'accoglienza di questa gente così attenta al tuo star bene. Anche oggi le specialità si sprecano. L'arancino-maschile, come lo chiamano i catanesi- non manca mai come non mancano i riconosciuti vini siciliani. Un buon caffè e siamo pronti per un



MARZAMEMI
Variegato il parco auto iscritte: in alto, l'Aston Martin Le Mans di Claramunt; qui sopra, la McLaren M1C Can-Am; sotto, una MG A Twin Cam a Marzamemi. A lato, le auto di fronte San Francesco di Paola nella stessa frazione di Pachino (SR).



nuovo trasferimento. Chi ha voglia di guidare, qui lo può fare godendo di ogni aspetto della propria auto. Le strade sono movimentate e i passaggi veloci. La gente ti accoglie con calore e spesso i bambini ti attendono festanti davanti ai cancelli della scuola. Inutile rimarcare analogie con altre manifestazioni, questa è unica. Nessuna gara cronometrata dura sette giorni. La sera attendiamo che i partecipanti si siedano al proprio tavolo, individuando i potenziali commensali predisposti a quattro chiacchiere. Lo spirito è il medesimo per tutti. Inutile dire che mia figlia attira le simpatie di tutti.

Passione per le auto, per la cultura e la natura accomunano italiani, tedeschi, argentini e brasiliani. L'importante è sentire odore di benzina e la voce del motore della propria auto. Questa mattina ci mettono subito in riga: la prima prova cronometrata e fuori dal cancello dell'hotel! Via, si riparte: il kick-down dell'automatico ZF ri-

FLAVIA: TENTATIVO DI COUPÉ FIRMATO VIGNALE

A eventi come il Raid dell'Etna capita di imbattersi in automobili particolari. Noi abbiamo trovato questa: il frontale è della Lancia Flavia Cabriolet Vignale, idem il posteriore, però è in conformazione coupé. L'eleganza non manca, e siamo incuriositi. Il proprietario, Claudio Saccomandi di Ravenna, ci racconta la storia di quest'auto, definibile "fuori serie". Svelata a ottobre del 1962, si presume sia stata costruita nei primi mesi di quell'anno. Nella primavera precedente era stata presentata al Salone di Ginevra la già citata Lancia Flavia Cabriolet, su telai forniti a Vignale dalla casa madre, per eseguire la trasformazione. Il numero di telaio 10 suggerisce un interessante retroscena.

Fino al 1961, Giovanni Michelotti collabora con Vignale e il suo ultimo progetto nell'atelier torinese è proprio la Lancia Flavia Cabriolet. Vignale però a quel punto vuole cambiare marcia, passando da una realtà pressoché artigianale a una semi-industriale. Acquisisce allora il contratto con Lancia per la Flavia Convertibile, ottiene il contratto con Fiat per la 1500 Vignale e investe in uno studio tecnico interno con la collaborazione dell'ingegnere Gaino. Alfredo Vignale spinge Gaino a pensare a una versione coupé della Flavia

Cabriolet. Gaino, già padre della Fiat 1500 Vignale, "adatta" alla Flavia un tetto rigido con particolari e finiture molto simili alla piccola coupé di casa Fiat. Viene presentata in Lancia, ma la Casa torinese ha appena chiuso un contratto con Pininfarina per la nota Flavia Coupé. Questa automobile così rimane negli stabilimenti, finché una signora di Cremona l'acquista. Dopo vari passaggi, nel 1967 arriva a Desenzano del Garda (BS), dove resta fino al 2012, quando passa nelle mani di Saccomandi, collezionista affezionato di Lancia.



EPISODIO

Anteriore e posteriore sono quelli della Lancia Flavia Cabriolet Vignale, ma il tetto... no. Esemplare unico, questo coupé ha una storia molto interessante, che rappresenta uno dei tanti episodi che rendono ricchissima la storia dell'automobile italiana. Nella vista laterale (sopra), si avverte una somiglianza con la Fiat 1500 Coupé, opera dello stesso Vignale.





sponde all'acceleratore, riusciamo a entrare nelle prove con una discreta perizia, grazie alla "mini co-driver" che mi accompagna. Con il sole in faccia visitiamo la zona archeologica di Siracusa. Ecco l'orecchio di Osiride, come chiamato dal Caravaggio, ed il Teatro Greco. Ma la vera chicca sarà Marzamemi, vecchia sede di tonnare, oggi bomboniera sul mare ricca di localini e negozi variopinti e poi Noto, la cittadina che in parte crollò per il terremoto di Santa Lucia, il 13 dicembre 1990, per rinascere più bella e impreziosita che mai. Una granita ci accompagna per le sue strade. Volutamente ci attardiamo. Questa sorta di magia non ci molla, stiamo apprezzando come un distillato ogni passaggio di questo raid, viaggio, gara: chiamatelo come vi pare.

Etna

Mancano due giorni e poi è (già) finita. La gara prosegue. I maghi del cronometro sono tra i primi dieci e se la giocano sul filo dei centesimi. Noi oggi siamo 26esimi su 74, non male per dei novizi. Ma si sa che l'eccesso di sicurezza gioca brutti scherzi (o sarà la degustazione dei vini delle cantine "Valle dell'Acate"? Sta di fatto che il volume del countdown è basso e il sottoscritto non lo sente, entriamo male in PC e roviniamo quanto realizzato di buono fino al giorno prima. Demoralizzati scivoliamo al 35° posto,



ma una squadra è una squadra e reciprocamente ci prendiamo le nostre responsabilità. Cercheremo di rifarci l'ultimo giorno. Il "lingotto" comincia a dare qualche segno di stanchezza. Un rumore poco tranquillizzante arriva da un rimando dello sterzo. Due testine con l'anima in gomma sul braccetto, dopo i mille tornanti, gridano vendetta. Reggeranno, ma la nostra guida si fa più attenta e turistica. Siamo a Serravalle, il castello medievale di Xirumi ci attende. Il sito è una meraviglia fin dall'entrata del parco. Un misto di modernità, tradizione e calore. Anche oggi un catering speciale, peccato che fuori inizi a tuonare. I ritmi salgono, i chilometri da fare sono ancora tanti, dobbiamo raggiungere Catania entro sera. Giove Pluvio è

NAVIGATRICE

A sinistra, ancora un passaggio a Ragusa Ibla. Sopra, a sinistra la partenza da Palermo. In alto, la nostra navigatrice premiata dagli organizzatori (a destra, Giovanni Spina della Scuderia del Mediterraneo). Qui sopra, Triumph TR6 e Fiat Dino Spider attorniate da Porsche 911.

tornato da Milano. Un nubifragio ci attende. Ora, va bene che il mitico motore B30 che alloggia nel cofano è il medesimo Volvo Penta utilizzato da molte imbarcazioni dell'epoca, ma è una prova di cui faremmo volentieri a meno. Tutto funziona, spazzole, ventola. Sicuri sul nostro "entro bordo" da cinque metri, approdiamo in albergo. Un po' di riposo finalmente, ma questa sera in piazza ad Acireale andrà in onda la "Coppa delle Dame". Il meteo dà una tregua. Gli uomini, un po' timorosi, lasciano le proprie adorate alle rispettive metà. La gara è breve ma serratissima e le "lady" se le danno di santa ragione, ne più ne meno come i maschi. Porsche Italia arruola a bordo della propria 356 SC quella che ormai è diventata la mascotte di tut-

PREMIATI

Qui sotto, dall'alto in basso: Colpani/Losio secondi assoluti; Mocchetti/Di Siero terzi assoluti; Zari/Biroli vincitrici Coppa delle Dame; Buck/Buck primi nella classifica Gentleman Lufthansa. In basso nella foto grande Zerbini/de la Inglesia (vincitore).



to il gruppo, mia figlia, che accetta divertita. Vinceranno, su Porsche 911 2.2 E Targa, Maria Cristina Zari e Luisa Biroli. Domani ci attende la vetta del vulcano. Il rivale da battere sarà ancora Giove Pluvio che non ci molla. A parte una piccola grazia durante la pausa di Zafferana, arriveremo al Rifugio Paziienza accompagnati dalle nuvole. Purtroppo non vedremo il mare dalle pendici dell'Etna come sperato ma credeteci, l'esperienza è appagante. I contrasti della lava con la rigogliosità delle vegetazione circostante è impressionante e la scenografia per i nostri scatti ideale. Le ultime prove della gara si svolgono in questo scenario unico, lunare. Oggi ci siamo, concentrati e precisi. La concorrenza, anche nel nostro contesto di metà classifica, è agguerrita. Sarà dura. La prova va bene, riusciamo a realizzare un 21° di giornata che ci da qualche speranza di recupero rispetto al mezzo fallimento di ieri. Innestiamo l'automatico sulle marce basse e ridiscendiamo la forte pendenza dell'Etna.

Coppa

Siamo quasi al termine. Le emozioni s'inseguono a ritmo vertiginoso. La gente, le per-

sone di questa Sicilia sono vincenti e sono la cosa che ci rimarrà più nell'animo. Il segreto di questa manifestazione è racchiuso in questo e questo è lo spirito con il quale bisogna vivere il Raid dell'Etna. La serata finale di questa lunga kermesse si svolge a Palazzo Manganelli in pieno centro a Catania. Si respira aria da grandi occasioni e lo sfarzo del palazzo quasi c'intimorisce. Eleganza e prestigio ma anche tanto calore e partecipazione. Sfortunatamente, l'ultima sfilata programmata prima della premiazione finale per sabato mattina in piazza Teatro Massimo, sempre a Catania, non ha luogo. Un nubifragio ha colpito il centro della città. Una stoica coppia di partecipanti -impavida- si è comunque presentata in piazza. Chapeau a Manca Bitti/Anzini su Austin Healey 3000 MKII, vettura notoriamente non proprio impermeabile. Le premiazioni accompagnano il pranzo finale. Stavolta è davvero finita e anche Marta ha la soddisfazione di portarsi a casa una coppa ricordo, quale navigatrice più giovane del "Raid dell'Etna 2014". Un'esperienza che faremo fatica a dimenticare e che caldamente vi consigliamo di mettere in programma per il calendario 2015.

SPECIALISTI ARGENTINI

► ASSOLUTA: 1. ZERBINI-DE LA INGLESIA (Triumph TR3A, sotto); 2. COLPANI-LOSIO (Porsche 911 ST); 3. MOCCHETTI-DI SIERO (Porsche 911 2.2 E Targa); 4. CALVINI-LANTERI (Austin Seven); 5. BIROLI-GUENZANI (Austin Healey 3000 MK III); 6. CLARAMUNT-BAUCHWITZ (Aston Martin Le Mans); 7. CARELLI-FELIBERT (Lancia Fulvia coupé); 8. BOGLIOLI-PEZZIA (Lancia Aurelia B24); 9. BACCANELLI-SALIMEI (BMW 328); 10. GRILLO-ZARI (Porsche 911 S 2.7)

► COPPA DELLE DAME: 1. ZARI-BIROLI (Porsche 911 2.2 E Targa); 2. BACCANELLI-CLARAMUNT (Alfa Romeo Giulietta Spider); 3. BACCANELLI-BERNAT (Alfa Romeo Giulietta Spider)

► GENTLEMAN DRIVER LUFTHANSA: 1. Helmut-Silveria BUCK (Jaguar XK 150 Coupé); 2. BACCANELLI-BERNAT (Alfa Romeo Giulietta Spider); 3. Ricardo-Maria Teresa PRADO SANTOS (Alfa Romeo Spider 1750)

► GRAND PRIX GRANDI NAVI VELOCI: 1. BELLINZONI-PIETROPAOLO (Mercedes-Benz 190 SL); 2. MACCARI-RESELLI (Alfa Romeo 2600 Spider Touring); 3. GLOCKNER-FIERMANN (Bentley 4¼ Le Mans)





MAI DEL TUTTO AMMIRAGLIA

Ha tutto della berlina "top": dimensioni, comodità, dotazioni, prestazioni e... consumo

Ciò nonostante non ha avuto
il successo che avrebbe meritato
Ma ci ha portati in Sicilia come una "moderna"

DI LUCA GAZZARETTI - FOTO GAZZARETTI E RENÉ

L'automobile che ci ha accompagnato al Raid dell'Etna è quasi sconosciuta al pubblico italiano. Qualcuno se la ricorderà per il modellino, azzurro o argento, di Polistil in scala 1:18. La 164 può essere definita la prima ammiraglia Volvo dell'era "moderna". Con un salto indietro bisogna tornare tra il 1950 e il 1958 per trovare un'altra auto della Casa definibile "ammiraglia": un'auto mastodontica, sigla PV800, ma soprannominata "Scrofa". Costruita prevalentemente come taxi, aveva un imponente 6 cilindri da

3.670 cc. Terminata la produzione, la Casa svedese pensò bene di non avventurarsi nella produzione di altre vetture di rango, anche perché la PV544 stava andando molto bene nelle vendite, e altrettanto la serie 120 "Amazon", sia in Europa sia in USA. D'altro canto non si poteva stare fermi, perciò fu comunque avviato il "Progetto 358", che ipotizzava un'auto di grosse dimensioni con l'estetica caratterizzata dalla mascherina quadrata, già vista sulla sportiva P1900 (costruita in meno di 100 esemplari) e sul prototipo della PV644, deriva-

zione della PV544 che non nacque mai. La stessa mascherina (ispirata alla Vanden Plas e alla Rover P5) si ritrovò però sulla Volvo 164, presentata al salone di Parigi del 1968, progettata sulla scocca della "sorella minore" 144, con il muso allungato di circa 10 cm per ospitare il 6 cilindri in linea da 2.978 cc.

Iniezione

La linea di cintura e la parte posteriore ricalcano però in tutto e per tutto la 144, dando un senso di incompiutezza che all'inizio

CALANDRA

Inconfondibile il frontale della Volvo 164, dominato dalla calandra quadrata e dai quattro gruppi ottici separati. Nella pagina a fianco, il bel contrasto tra il color oro della macchina e il nero della pietra lavica dell'Etna.





DOTAZIONI

Sopra, si intuisce l'imponenza della berlina svedese. Ottime finiture e dotazioni nell'abitacolo (a sinistra). Sotto, i sedili in pelle sono di serie a partire dal 1969. Nella pagina a fianco, in pista a Pergusa e, in basso, sullo sfondo del mare a Palermo.



non aiuta le vendite della 164, nonostante il prezzo concorrenziale rispetto alle rivali. I contenuti di valore e la stazza - è lunga 4,70 metri - ne fanno una vera ammiraglia. Il motore nella prima versione a carburatori ha 145 CV, per una velocità di punta di circa 180 km/h; i freni sono a disco, le cinture di sicurezza di serie, il cambio con overdrive o automatico e c'è l'aria condizionata a richiesta. Dal 1969 sono fornite di serie tante

migliorie, tra cui sedili in pelle, fari alogeni e di profondità al posto delle iniziali griglie e poggiatesta e dal 1970 è dotata, sempre di serie, anche di servosterzo. Nel 1972 - anno del nostro esemplare - arriva l'iniezione elettronica Bosch, che migliora regolarità di marcia e potenza (ora 175 CV) e velocità di punta che, con il cambio meccanico, sfiora i 200 km/h con un ottimo 8,7" sullo 0-100. Nel 1973 sparisce il paraurti anteriore cur-

vato che segue la naturale linea della mascherina e si adottano paraurti dritti che nel '74 lasceranno spazio a quelli più massicci richiesti in USA. La plancia subirà una profonda modifica, abbandonando per sempre l'era del kontakm "a nastro", prerogativa dei modelli costruiti a Torslanda. La nuova strumentazione ricorda le più attuali serie 200 che, da lì a poco, sostituiranno per sempre la serie 140/160.



Regolazioni

Con il modello 164TE, il più accessoriatato di tutti, si chiude la storia di questo modello con 155.068 esemplari prodotti. Un'auto "moderna", come abbiamo verificato in Sicilia su quasi 2.000 km, sicura (cinture con arrotolatore, poggiatesta anteriori e posteriori, quattro freni a disco e carrozzeria a deformazione progressiva). Gli ampi sedili di pilota e passeggero hanno le rarissime (all'epo-

ca) regolazioni di supporto lombare, inclinazione e altezza. La souplesse di marcia è da berlina di classe superiore, il cambio automatico ZF a tre rapporti un po' grezzo negli innesti ma di facile utilizzo. I 175 CV, dato il peso di 1.335 kg, sono "morbidi" ma non manca un certo scatto quando serve. La velocità di crociera in autostrada è assimilabile a quella Codice. Il tutto, purtroppo, si riflette dal benzinaio dove i 7 km/litro sono la normalità.

Scheda tecnica



Volvo 164 (164E)

Motore: anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea raffreddato ad acqua; alesaggio e corsa 88,9 x 80 mm; cilindrata 2.978; rapporto di compressione 9,3:1; alimentazione due carburatori Zenith-Stromberg CD175 SE (iniezione elettronica Bosch); potenza 145 (175) CV a 5.500 (5.800) giri; coppia 22,5 (24,5) kgm a 3000 (2.500) giri **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio a 4 rapporti + overdrive (optional) o cambio automatico a 3 rapporti ZF (optional); rapporto al ponte 3,73:1; pneumatici 165 x 15 **Corpo vettura:** carrozzeria berlina 4 porte, 5 posti portante in acciaio, sospensioni anteriori ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici; sospensioni posteriori ponte rigido, doppi puntoni longitudinali, barra d'ancoraggio trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.720, carreggiate ant e post 1.350, lunghezza 4.710, larghezza 1.730, altezza 1.440; peso a vuoto 1.335 kg **Prestazioni:** velocità max 185 (195) km/h versioni a cambio meccanico

CONCORSO ASIA PADOVA: LA PIÙ BELLA SEI TU



Al salone Auto & Moto d'Epoca di fine ottobre a Padova c'è stato anche un concorso di bellezza, ovviamente per auto. A organizzarlo è stato l'Asi, che l'ha intitolato "La più bella sei tu" riecheggiando un verso di una canzone di Mimmo Modugno.

Come in molti concorsi del genere, le auto sono state sottoposte al giudizio di due giurie diverse, che le hanno valutate suddividendole in alcune categorie. La prima giuria era costituita da una commissione di esperti presieduta dall'avvocato Pietro Piacquadio, presidente della Commissione Manifestazioni Asi; la seconda composta dagli spettatori del pubblico invitati a esprimere il loro giudizio. Alla fine della manifestazione si sono contati più di 5100 voti espressi. Queste le vetture premiate, divise in periodi:

- Vintage (foto 1): Alfa Romeo RL Targa Florio 1924 già del conte Lurani e classificata quarta alla targa Florio del 1924 con Giuseppe Campari (la vettura è stata presentata dal Club Veneto auto d'epoca)

- Post Vintage (2): Fiat Ardita Cabriolet 1934 (Club Auto Moto d'epoca Perugino)

- Classic: Mercedes 300 SRL "658" pilotata da Fangio nella Mille Miglia del 1955 e arrivata seconda dietro all'auto gemella di Stirling Moss (Club Mercedes Benz Registro Italia)

- Post Classic: Maserati Mistral 3700 del 1964 (Veteran Car Club Padova).

- Modern (3): Lamborghini Miura S 1973 (Circolo Patavino).

- Auto da competizione (4): Ferrari 340 Mille Miglia condotta da Piero Taruffi alla Mille Miglia del 1953 (Club Veneto auto d'epoca).

I modelli "incoronati" dal pubblico sono stati invece:

- La più votata: Lamborghini Miura S (448 voti, la più votata in assoluto)

- Turismo: Topolino 500 C Belvedere 1954 appartenuta a Fausto Coppi

- Gran Turismo: Lamborghini Miura S 1973

- Auto da competizione (5) e (6): Lancia Aprilia Zagato Continuation (1937) e Lancia Delta S4 ex Alén-Kivimäki arrivata seconda al rally di Montecarlo e a quello di Svezia nel 1986. Le tre auto premiate dal pubblico sono state esposte presso gli stand del Circolo Patavino Auto storiche, dello Zagato Car Club e del Topolino Auto Club Italia.

www.asifed.it

LE X1/9 SULLE STRADE DEL MONFERRATO

Sono state 42 le Fiat X1/9 presenti al 9° raduno autunnale del Club X1/9 Italia, organizzato per il 28 settembre ad Asti. Tra i collezionisti che hanno voluto partecipare non pochi sono arrivati dall'estero: Francia, Svizzera e Belgio.

C'era perfino Toshi Sunaba, presidente del Club X1/9 Japan, arrivato dal Giappone per questo evento e per conoscere di persona i membri del sodalizio italiano. Il programma prevedeva lo svolgimento di alcune escursioni nella zona del Monferrato. Presente anche una X1/9 Abarth (in foto), che ha vinto il concorso di bellezza organizzato nel corso del raduno.

www.clubx19.it





SU E GIÙ PER GARDA E VIGNETI CON LE TOURING SUPERLEGGERA

Il Registro Internazionale Touring Superleggera ha tenuto il suo raduno di autunno nel fine settimana del 18 ottobre sulle strade collinari fra il Lago di Garda e la Valpolicella. L'appuntamento era a Bardolino, sulla sponda veneta del lago di Garda, e vi si sono ritrovati 40 equipaggi. Tra le vetture presenti spiccavano una Lancia Aprilia Berlinetta Superleggera del 1946, un'Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport "Aerlux" mai restaurata e perfettamente conservata, con il suo marchio "Turinga", trascrizione imposta dal regime fascista per rimuovere l'inglesismo di Touring... oltre a numerose

Alfa Romeo 1900C Sprint e Super Sprint delle varie versioni. E ancora, non mancavano le Maserati 3500 GT, le Lancia Flaminia GT e Convertibile, le Alfa Romeo 2000 e 2600 Spider, per finire con una splendida Lamborghini 400 GT (in foto).

I partecipanti hanno avuto modo di guidare i loro gioielli su un itinerario di grande interesse preparato dagli amici di Benaco Autoclassiche, sulle alture alle spalle di Bardolino e lungo la Valpolicella.

www.registrotouringsuperleggera.it

REGISTRO FIAT IN TRENTINO IN TRINCEA E A OSSERVARE IL SOLE

Il 12 ottobre il Registro Fiat Italiano ha vissuto una giornata di passione con la XII "Gita di mezzo autunno in Trentino", l'evento autunnale del sodalizio. Al raduno hanno partecipato 76 appassionati, con le loro 39 vetture (un paio hanno voluto essere soli in auto...).

Sede di incontro dei partecipanti è stata Rovereto da dove la "Gita" è partita per vivere i suoi due momenti: il primo dedicato al ricordo della guerra 1914-1918, con un'escursione in alcuni luoghi che furono teatro degli eventi bellici (in foto); il secondo rappresentato dalla visita guidata all'Osservatorio Astronomico del Museo Civico di Rovereto, dove tra una nuvola e l'altra si è potuto osservare il sole con le sue "macchie".

www.registrofiat.it



BELLA VITA IN MG ALL'INSEGNA DI "ROMAGNA MIA"

Gran convitti di terra e di mare, la Rocca di Gradara e il Grand Hotel di Rimini, il calore della gente di Romagna e la Tavullia di Valentino Rossi, la pigiatura dell'uva e la messinscena dei personaggi felliniani (impersonati dai partecipanti alla manifestazione), castelli e borghi dei Malatesta, dei Gridolfi e dei Borgia, il mare e le colline. Tutto questo per ricordare quanto la Romagna sia bella, accogliente, ricca di storia e di virtù, oltre che di strade dove guidare la propria benamata. Così il Centro Regionale Emilia Romagna di MG Car Club d'Italia ha organizzato nella zona di Rimini il raduno tenutosi nel fine settimana 26-28 settembre. Che, manco a dirlo, ha avuto gran successo.

www.mgcarclubitalia.com





È NATA SCUDERIA AMARCORD

Un gruppo di amici con la passione delle auto storiche e della Regolarità, ha costituito una nuova scuderia "multimarca" con l'intento di cimentarsi in gare e raduni. La scelta del nome, Amarcord, di felliniana memoria, ricorda nostalgia per altri tempi, ed è dovuta al fatto che la maggior parte dei costituenti vive in Emilia Romagna.

Come prima uscita la neonata scuderia ha scelto "l'estero": San Marino e la sua gara titolata CSAI, ultima prova del Campionato Italiano di Regolarità Classica. Come buon augurio, sono andati subito in zona coppe con l'equipaggio Leopizzi-Arcangeli su Porsche 356 SC.

Per chi vuole maggiori notizie, basta collegarsi alla pagina Facebook Scuderia Amarcord.

NELLE MARCHE CI SI RITROVA E SI COLLABORA

Con la "Passeggiata di fine estate nei paesaggi del Fermano" anche le auto d'epoca della Scuderia Marche sono andate in letargo. L'ultimo atto della stagione (domenica 19 ottobre) si è sviluppato nella parte meridionale delle Marche, con Fermo come luogo di ritrovo e sede della manifestazione. Al ritrovo (foto) erano presenti un centinaio di auto, tra cui alcune rarità. Forse la più suggestiva era la Fiat che esibiva la targa Ascoli Piceno 52, evocatrice di un tempo assai lontano.

Da Fermo i concorrenti si sono poi spostati a Porto San Giorgio, dove la carovana delle auto ha attraversato il centro storico prima della sosta per il pranzo cui è seguita la conclusione dell'evento.

Da segnalare che al raduno c'è stato un incontro tra i rappresentanti della Scuderia Marche e i soci del club "La Manovella di Fermo", due sodalizi che da qualche tempo hanno intrapreso una proficua collaborazione che si vuole sviluppare e far crescere.

www.scuderiamarche.it



SAN MARINO HA ACCOLTO LE FIAT 600 E DERIVATE

Il 29 giugno San Marino ha accolto il 3° Raduno Internazionale di Fiat 600 e derivate. Il raduno è stato organizzato dall'Automobile Storico Sammarinese e ha visto la partecipazione di numerose Fiat 600 di tipo diverso e provenienti da varie regioni.

Cinque sono arrivate dalla Liguria, una dalla Lombardia, un'altra dall'Abruzzo e due dal Trentino. Oltre a queste, arrivate al sabato, il giorno successivo ne sono giunte altre 35.

Tutte le Fiat 600 hanno animato una escursione sulle stradine della Repubblica del Titano, un percorso abbastanza impegnativo per le macchine, vegliarde, ma che non hanno ceduto compiendo tutte l'intero itinerario senza problemi.

www.automobileclub.sm



IN SALITA A BIELLA RICORDANDO MAGLIOLI

Sulle colline biellesi, domenica 19 ottobre si è svolta la rievocazione storica della cronoscalata Occhieppo-Graglia, organizzata dall'Amsap, Auto Moto Storiche Alto Piemonte di Biella. La corsa in salita si disputò dal 1965 al 1970, con la partecipazione dei principali protagonisti della specialità del tempo. Uno in particolare è stato ricordato con una sua foto sulla copertina del programma: il grande biellese Claudio Maglioli, che partecipò alla gara negli Anni '60, vincendo tre volte la sua categoria.

Alla rievocazione c'erano 43 auto che, oltre a percorrere la salita della cronoscalata, hanno anche compiuto un itinerario sulle colline biellesi, con prove di abilità allestite in spazi privati.

I primi tre classificati sono stati: Antonio Recco (Lancia Fulvia Coupé); Lorenzo Corniati (Lancia Fulvia Coupé) e Zanotti (iscritto solo con il cognome; Volkswagen-Porsche 914).

www.amsapbiella.it



124 SPIDER: TRA EMILIA E TOSCANA SULLE STRADE DELLA 1000 MIGLIA

Il 47° raduno del Registro Nazionale Fiat 124 Spider si è svolto il 4 e 5 ottobre nella zona di Bologna. Prima meta in programma era la casa di Guglielmo Marconi, a Pontecchio (BO). Il giorno dopo, le 124 hanno preso la strada verso la Toscana, arrivando ai passi della Raticosa e della Futa, luoghi simbolo della Freccia Rossa.

Al termine del raduno gli organizzatori hanno cominciato a evocare l'avvicinarsi del cinquantesimo anniversario del modello, non senza sottolineare la coincidenza con l'appropinquarsi del giro di boa dei cinquanta raduni allestiti dal sodalizio. Come a dire che si stanno preparando grandi cose... www.fiat124spider.it

IL VETERAN DI BOLZANO HA GIÀ IL PROGRAMMA 2015

Il Veteran Car Team ha già messo a punto il proprio programma delle attività 2015. Il primo impegno previsto è la Fiera del Tempo Libero di Bolzano, a cavallo tra aprile e maggio, l'ultimo la gara per bambini su auto a pedali, il 3 ottobre. Di seguito il calendario completo: 30 aprile-3 maggio: Fiera del Tempo Libero (BZ); 23-24 maggio: 17° Incontro-Treffen (incontro con la disabilità); 19 luglio: Raduno di auto e mezzi dei vigili del fuoco a Laces (Val Venosta); 21-26 luglio: GP Dolomiti (regolarità); 29 agosto: Dolomiti Ira Classic (Gara di Regolarità); 4-6 settembre: Dolomeeting Porsche SudTirolo 2014 (Santa Cristina - Val Gardena); 20 settembre: Gita sociale; 3 ottobre: Piccoli Grandi Piloti (gara per automobili a pedali); gennaio 2016: Rallye della neve (regolarità). www.veteran.it

LE NSU PRINZAL MUSEO FERRARI DI MARANELLO

L'incontro organizzato dall'NSU Club Italia a Sassuolo ha richiamato i soci del sodalizio provenienti da svariate zone d'Italia. L'appuntamento per domenica 12 ottobre nella cittadina emiliana, nelle vicinanze di Maranello. Oltre le attese la partecipazione, con le piccole Prinz a farla da padrone. In mattinata si è svolta la visita al museo permanente A.M.E.S. di Sassuolo, dove sono conservati vari esemplari di auto e moto d'epoca, un vero tuffo nel passato. All'uscita i radunisti si sono intrattenuti in un importante salone di veicoli d'epoca del posto, ampio e ben fornito. Quindi pranzo in un ristorante, a base di piatti tipici modenesi. Nel pomeriggio la carovana di NSU si è spostata a Maranello per visitare il Museo della Ferrari, dove sono esposti i modelli che hanno fatto la storia del prestigioso marchio. www.nsuclubitalia.org



IL MONDO MATRA SUL LAGO DI BRACCIANO

Il Matra classic club Italia, sezione autonoma di marca Matra, ora affiliata alla Scuderia San Martino di San Martino in Rio (Reggio Emilia) ha organizzato il suo secondo raduno nazionale per il 2014, che è stato anche il 41° raduno dall'inizio dell'attività del sodalizio.

La manifestazione si è svolta il 4 e 5 ottobre nell'amana cornice del Lago di Bracciano (Roma) dove si sono ritrovati i fan della marca francese che hanno condotto sulle stradine del lago una trentina di vetture.

Il parco auto era composto per la quasi totalità da Matra Bagheera e Murena nelle varie versioni; c'erano poi una Ranch e un paio di 530, di cui una allestita in versione corsa dell'epoca.

La carovana ha anche compiuto un giro sulla strada panoramica di bordo lago con meta il vicino Museo dell'aeronautica Militare di Vigna di Valle, dove si conserva la storia della aeronautica militare italiana. E le Matra in un contesto del genere sono a loro agio, visto la storia dell'azienda, appunto impegnata nell'aviazione prima di entrare nel mondo dell'auto...

www.matraclassicclubitalia.it



Figlia di Todt

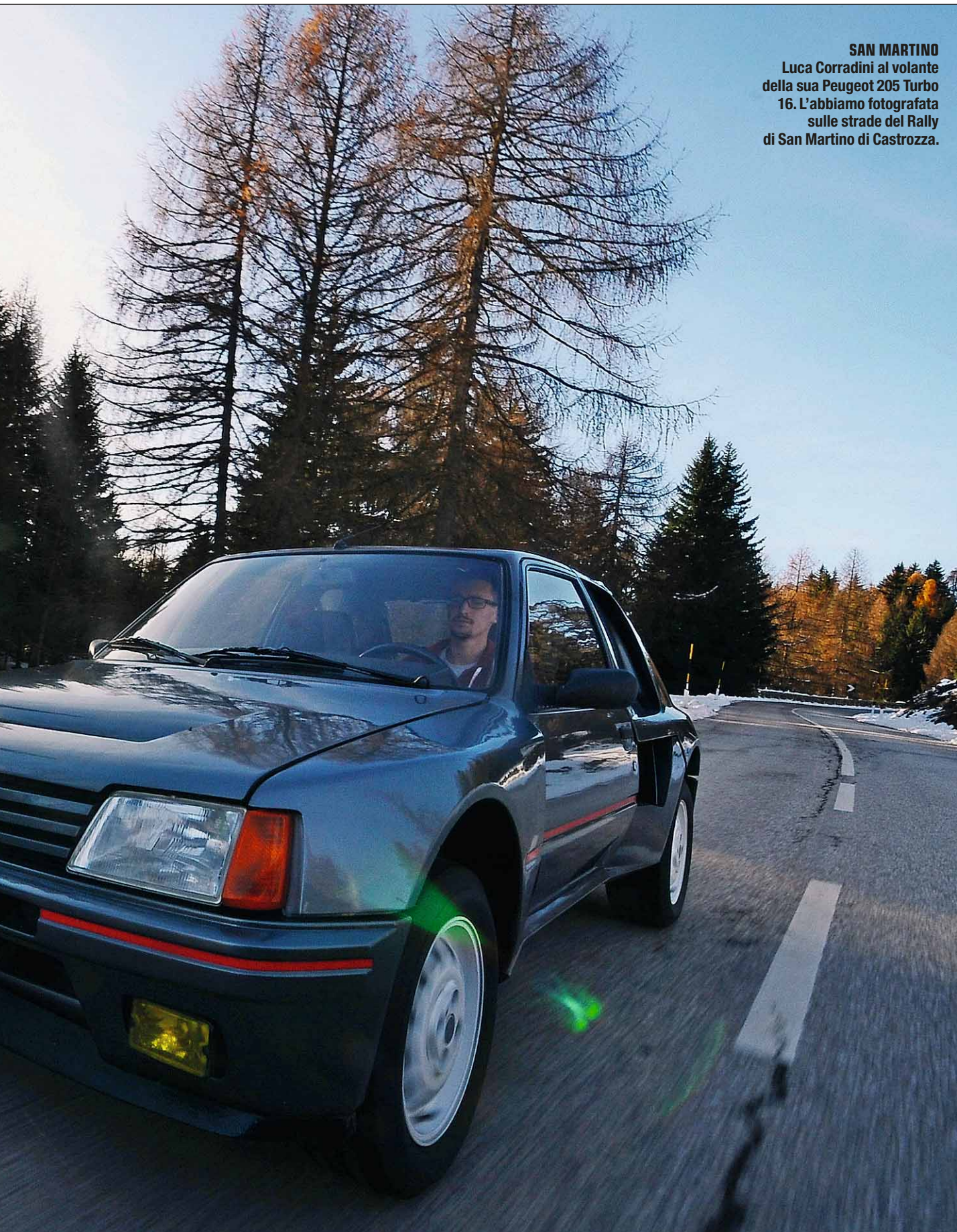
**MENTRE ANCORA FA IL NAVIGATORE,
L'ATTUALE PRESIDENTE FIA
È CHIAMATO A RIFONDARE IL REPARTO
CORSE DEL LEONE PER IL NUOVO
REGOLAMENTO DEL GRUPPO B
CHIEDE CARTA BIANCA E NASCE COSÌ
LA MACCHINA CHE DOMINA I DUE
ANNI PIÙ COMPETITIVI (E FEROCI)
DEL MONDIALE RALLY**

*UN GIOVANE APPASSIONATO ITALIANO
CI HA FATTO FOTOGRAFARE LA SUA*

DI FRANCO FIORUCCI E FRANCESCO PELIZZARI
FOTO GIANNI TOMAZZONI, MCKLEIN E PEUGEOT



SAN MARTINO
Luca Corradini al volante
della sua Peugeot 205 Turbo
16. L'abbiamo fotografata
sulle strade del Rally
di San Martino di Castrozza.





IL PROGETTO DELLA 305 V6 A TRAZIONE POSTERIORE FU GIUDICATO NON

«È stata la realizzazione di un sogno»: Luca Corradini, 29 anni di Cavalese (TN), ci ha fatto fotografare la sua 205 Turbo 16.

«L'ho comprata in Francia, non è facile trovarne una in buone condizioni. Le Gruppo B sono il massimo per tutti gli appassionati di auto da rally, hanno un alone di magia intorno, hanno fatto epoca, nel bene e nel male». Luca di auto se ne intende: nella vita fa l'ingegnere di pista per due team che disputano le gare dei vari campionati GT sparsi per il mondo. E non sono due team qualsiasi: uno è AF Corse, in pratica la squadra ufficiale Ferrari nella categoria; l'altro è GDL, più piccolo ma non meno competitivo, per il quale Luca fa le gare di 24 Ore con Porsche e Mercedes. Ha cominciato presto: «Nel 2008. Mi sono laureato in ingegneria meccanica all'università di Modena, specializzazione automobilistica. Sono ingegnere di pista free-lance, mi occupo di assetto, gestione della gara, telemetria. Quest'anno ho seguito il Ferrari Challenge Asia, il British GT e qualche gara delle Maserati, con GDL ho fatto la 24 Ore di Spa».

Luca è un vero appassionato, tanto che la Peugeot non è la sola auto da Rally che possiede: «Ho anche una Renault 5 Turbo Maxi, che ho acquistato qualche anno fa, dopo che avevo avuto anche la R5 GT Turbo (quella a trazione anteriore, ndr). Sia questa sia la Peugeot le uso spesso, quasi tutti i giorni quando sono a casa, anche se ci faccio poca strada, vado al bar a bere il caffè, ci faccio qualche giretto». Quanti km?

«Beh con la 205 farò circa 2500 km l'anno, con la R5 forse 10mila. La 205 d'altra parte è un'auto artigianale nella costruzione, rispecchia in pieno la filosofia dietro ai gr. B, che erano prototipi a tutti gli effetti». Visto che la usi spesso, come fai con la manutenzione? «Quella ordinaria la faccio da me. A

18 anni ho disputato qualche Rallye e ho imparato un po' a mettere le mani sulla meccanica. Comunque la mia 205 è ancora fresca, quando l'ho comprata aveva 38.000 km». E se hai bisogno di un ricambio? «Spero di non averne bisogno... A parte gli scherzi, le cose più comuni vengono dalla serie Peugeot; per quelle meno comuni, in caso di necessità c'è un francese che sostiene di aver rilevato il magazzino Peugeot dedicato a questo modello. Non so se sia vero, ma pare che nel caso ci si possa rivolgere a lui». Com'è da guidare? «Non bisogna valutarla con il metro di giudizio di oggi, altrimenti si corre il rischio di rimanere delusi. Le prestazioni assolute sono più o meno quelle di una Lancia Delta Integrale (intende la "Deltone", ndr) che però è arrivata qualche anno dopo. Il cambio è duro, soprat-



DEBUTTO
Sopra, un giovane Jean Todt impegnato al debutto della 205 T 16 Gr. B: il Tour de Corse 1984. La squadra iscrisse due esemplari, per Ari Vatanen e per il collaudatore Jean-Pierre Nicolas. Nella foto in alto, la 205 T 16 di serie e la sua plancia, che ha il sapore spartano dell'auto artigianale.



AL PASSO CON LE POSSIBILITÀ OFFERTE DAL NUOVO REGOLAMENTO DEL GR. B

NATA VECCHIA: LA 305 V6

Appena fu chiamato a dirigere Peugeot Talbot Sport, Jean Todt mise subito le cose in chiaro: quel progetto non va bene, ne serve uno nuovo. Il progetto era quello della Gruppo B a trazione posteriore che era stata allestita dalla struttura preesistente, diretta da Jacques Menet, già in ritardo al momento della definizione. Non per colpa sua o dei tecnici Peugeot, peraltro, dato che il regolamento del Gruppo B ebbe una gestazione piuttosto lunga e complessa. Tra il 1980 e il 1981 si decise di usare come base la berlina 305, dotata di motore V6 di 2,5 litri montato all'anteriore e cambio in blocco con il differenziale per un'ottima distribuzione del peso. Con le possibilità offerte dal regolamento, il V6 era stato dotato di distribuzione a 24 valvole, iniezione meccanica Kugelfischer e condotti di aspirazione singoli, uno per cilindro; la potenza arrivava così a 250 CV, facilmente incrementabili a 300 con gli sviluppi previsti. Il corpo vettura prevedeva il mantenimento della sospensione di serie anteriore, mentre al posteriore si era definito uno schema dedicato, con triangoli sovrapposti e barra antirullo speciale.

Alcuni concetti della 205 Turbo 16 si videro nel 1984 anche sulla concept-car di Sochaux Quasar: una sperimentazione di stile che prevedeva una meccanica molto simile, per impostazione e schema, a quella della Gruppo B: trazione integrale e motore 4 cilindri posteriore-centrale, inclinato all'indietro, 1600 cc con due turbo e addirittura 600 CV (375 CV/litro!).



Sopra, la 305 Gr. B a trazione posteriore. A sinistra, il suo motore V6 di 2,5 litri, montato in posizione anteriore. Sotto, la concept-car Quasar con motore biturbo posteriore.





LE VITTORIE NEI RALLY EBBERO UN RUOLO NON SECONDARIO NEL SUCCESSO



PASSARUOTA

Nelle viste caratteristiche la bombatura dei passaruota tradisce l'origine di questa 205. Nelle foto piccole sopra, da sinistra: gli strumenti principali con le piccole spie di servizio; i sedili uguali a quelli delle 205 GTI; la presa d'aria dell'intercooler.

tutto in II e III, e la tenuta di strada è buona però rolla tanto, in più le gomme hanno la spalla molto alta. E tra l'altro costano parecchio, oltre 400 euro l'una. La frenata non è male. Insomma da guidare è impegnativa però ha il sapore dell'auto da corsa, con il motore centrale, è bella da vedere. Ecco, è un'auto bella da possedere e da guardare».

Beh con le ragazze aiuterà però, no? «Mah, sai che fa più scena la R5 Maxi? La 205 bisogna conoscerla, tanti a prima vista la scambiano per una semplice vecchia 205...».

Debrouiller

Ci sono modelli che hanno un'importanza particolare nella storia di un Costruttore. Uno di questi è la Peugeot 205, il cui successo a inizio Anni 80 risollevò le

sorti della Casa francese. Un ruolo non secondario lo ebbero le vittorie della Peugeot 205 Turbo 16, auto da corsa inserita nella gamma 205.

Un'alchimia che funzionò per la tecnica e la strategia, ma anche, forse soprattutto, un fatto umano. A concepirne l'idea, il percorso e la carriera fu un uomo: Jean Todt, poi in Italia divenuto celebre per le vittorie con la Ferrari, ma rivelatosi grande manager proprio con l'attività sportiva Peugeot degli Anni 80. Jean Todt seppe creare la giusta squadra e il giusto spirito per portare a buon fine l'operazione.

Todt non era un tecnico, ma l'organizzazione degli uomini la conosceva bene. Aveva vissuto gli Anni 70 da protagonista del mondo dei Rally. Era stato navigatore di grandi campioni, e si era guadagnato l'apprezzamento di tutto l'ambiente per le sue doti in gara e so-



DELLA 205, CHE A SUA VOLTA RISOLLEVÒ LE SORTI DELLA CASA FRANCESE



prattutto nella preparazione della stessa, come organizzatore, come conoscitore della psicologia dei piloti e -come dicono i francesi- per le sue capacità di “debrouilleur”, cioè di persona che sa risolvere i problemi, in qualsiasi situazione.

A stimare Todt erano anche gli uomini della stessa Peugeot che si occupavano di attività sportive, tanto che oltre che “navigare” nei rally con vetture del gruppo (vuoi Peugeot 504 in Africa, vuoi Talbot-Lotus nei rally mondiali) Todt fungeva da consulente esterno in materia di sport.

Nei suoi fitti rapporti maturati negli ambienti sportivi, Todt aveva potuto spiegare come credesse nella possibilità che la Peugeot diventasse protagonista del campionato mondiale rally, fino alla conquista del titolo iridato. Allestendo un reparto sportivo idoneo

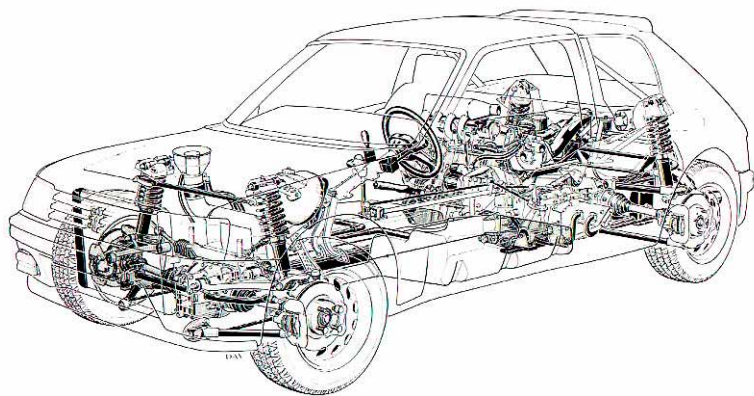
e realizzando una vettura adatta, in sintonia attenta alle tendenze del momento. Cioè, una Gruppo B turbo e 4x4.

L'idea piaceva, tanto che non mancarono gli intermediari (in parecchi hanno vantato di aver combinato l'incontro) per un colloquio informale tra Todt e Jean Boillot, “patron” della Peugeot. Il meeting avvenne nel giugno del 1981. Boillot aveva ben altre gatte da pelare, vista la pesante situazione economica in cui si trovava la Casa del Leone. Però l'idea di Todt gli piaceva e, pur senza impegnarsi, chiuse l'incontro dicendo che se ne sarebbe riparlato. La cosa avvenne dopo l'estate, con Boillot ancor più convinto di avere incontrato la persona giusta, tanto che da ingaggiarlo. La comunicazione ufficiale fu diffusa il 19 ottobre, appena finito il rally di Sanremo, che Todt aveva dispu-

SFOGO

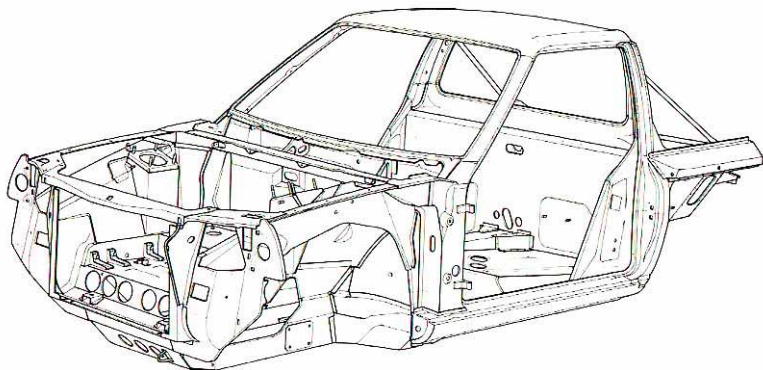
Al posteriore si nota immediatamente la scritta identificativa. Viste le prestazioni del motore turbo, il tubo di scarico ha dimensioni contenute. Sopra, da sinistra l'enorme sfogo del radiatore acqua (anteriore), l'intercooler e il tergi con lavavetro integrato.





SCocca

A sinistra, lo stato maggiore Peugeot (il terzo da destra in prima fila è Todt) con i 200 esemplari pronti per l'omologazione. In basso, la "nostra" 205 con un'intrusa... È l'altra Gr. B di Luca Corradini, una R5 Maxi Turbo. Sopra, la meccanica della 205: si notano il motore decentrato, il serbatoio sotto il posto guida e la sospensione posteriore a triangoli sovrapposti. Sotto, la scocca è assai diversa da quella delle 205 di serie.



tato con Guy Frequelin sulla Talbot-Lotus.

Partiva così una grande sfida, che Jean Todt ha raccontato nel libro scritto assieme al giornalista Jean-Louis Moncet: "Histoire d'un défi" ("Storia di una sfida"), in cui egli stesso narra il cammino verso il traguardo che aveva presentato come possibile e che perciò doveva raggiungere.

Gestione

Al nuovo direttore di Peugeot-Talbot Sport, Boillot chiede un piano dettagliato, con relative previsioni di costi. Todt, che negli anni precedenti assieme alla fama di grande navigatore e organizzatore si è guadagnato anche quella di amante del far poco, con quell'incarico cambia pelle e mentalità: con una metamorfosi radicale diventa il più impegnato dei manager. In breve il progetto è pronto e con esso le richieste da presentare all'azienda. Un semplice quaderno ancora conservato dallo stesso Todt, raccoglie la... "lista della spesa" in vista della grande avventura: "Cinque disegnatori, tre progettisti, un ingegnere specialista per la carrozzeria e le sospensioni, un ingegnere motorista, quindici meccanici, un'officina di mille metri quadrati nella zona parigina...".

Con lucidità, lungimiranza e senso degli affari, in vista

RALLY E F1: INCROCIO PERICOLOSO

Nell'ottobre 1978 il francese Jean-Marie Balestre (in foto) è eletto presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA). In quel momento la F1 sta muovendo i primi passi che la porteranno a essere una potenza economica. Il proprietario del Team Brabham, Bernie Ecclestone, ha intuito che la categoria ha grosse potenzialità commerciali; ha creato, a tal fine, la Formula One Construction Association (FOCA), che di fatto gestisce la F1 per conto proprio, insieme agli organizzatori dei singoli GP: diritti televisivi in primis. Di fatto, la FIA, che gestisce lo sport tramite la Commissione Sportiva Internazionale (CSI), ne è estromessa. Balestre non intende lasciare campo a Ecclestone: trasforma la CSI in Federazione Internazionale dello Sport dell'Automobile (FISA) a scopi prevalentemente commerciali e cerca l'appoggio delle Case.

La F1 si spacca tra "legalisti" (cioè le Case alleate della FISA) e Team inglesi (FOCA). Nella massima categoria in quel momento sono impegnate Alfa Romeo, Ferrari (Fiat), Renault e Ford; quest'ultima fornisce i motori alla maggioranza delle scuderie, tutte quelle inglesi. Al GP di San Marino 1982 si presentano soltanto sette scuderie: Ferrari, Renault, Alfa Romeo, ATS, Osella, Tyrrell e Toleman. È il caos. Gli incidenti a Villeneuve, Paletti e Pironi funestano un'annata in cui il regolamento è continuamente aggirato.

La maggior parte delle Case automobilistiche mondiali investono però nei Rally. Balestre sceglie proprio questi per mostrare al mondo di cosa è capace la FIA da lui presieduta. Nei Rally corrono auto preparate secondo il regolamento dei Gruppi: 1 (berline di serie); 2 (berline elaborate); 3 (GT e auto sportive di serie); 4 (GT elaborate); 5 (prototipi, rarissimi nei Rally). Il regolamento tecnico è affidato all'Appendice J del codice sportivo della FIA, che permette di omologare berline come Fiat 131 e Ford Escort nel Gruppo 4, rendendole competitive con GT come la Lancia Stratos. Nel 1981, la Talbot vince il mondiale Costruttori con la Sunbeam motorizzata Lotus 16 valvole.

A Balestre e i suoi uomini tutto ciò pare un'assurdità: per questo motivo, e per quelli sopra detti, decide la semplificazione dei regolamenti. Da gennaio 1982 le gare del mondiale Rally saranno aperte ai nuovi Gruppi A e B, e a questi riservate dal 1983. I due nuovi Gruppi sono in pratica derivazioni dei precedenti 2 e 4, ma con modalità di produzione differenti per l'omologazione: almeno 5000 esemplari per il primo e 200 per il secondo. Per ottenere la partecipazione in massa delle Case nei Rally e mostrare di essere più forte della F1 di Ecclestone, Balestre le ha addirittura coinvolte nella definizione del regolamento. Queste ovviamente hanno definito le regole tecniche più adatte a mostrare le loro capacità tecnologiche, creando automobili di mostruosa potenza e portando a stravolgere la specialità portandola alle estreme conseguenze.



16 VITTORIE IN 29 GARE

► 205 TURBO 16

Debutto Tour de Corse 1984

Gare 14 - Partenze 28 - Vittorie 9

Podi 13 - Ritiri 11 - Punti Costruttori 174

Vittorie

1984 - Finlandia (Vatanen), Sanremo (Vatanen), G.B. (Vatanen)

1985 - Monte-Carlo (Vatanen), Svezia (Vatanen), Portogallo (Salonen), Acropoli (Salonen), Nuova Zelanda (Salonen), Argentina (Salonen)

Classifica piloti 1984: 1. Stig Blomqvist (Audi) pt. 125; 2. Hannu Mikkola (Audi) 104; 3. Markku Alén (Lancia) 90; 4. Ari Vatanen 60; 5. Attilio Bettega (Lancia) 49

Classifica Costruttori 1984: 1. Audi pt. 120; 2. Lancia 108; 3. Peugeot 74

Classifica piloti 1985: 1. Timo Salonen pt. 127; 2. Stig Blomqvist (Audi) 75; 3. Walter Röhrl (Audi) 59; 4. Ari Vatanen 55; 5. Juha Kankkunen (Toyota) 48

Classifica Costruttori 1985: 1. Peugeot pt. 142; 2. Audi 126; 3. Lancia 70

► 205 TURBO 16 EVO

Debutto Tour de Corse 1985

Gare 15 - Partenze 34 - Vittorie 7

Podi 15 - Ritiri 11 - Punti Costruttori 171

Vittorie

1985 - Finlandia (Salonen)

1986 - Svezia (Kankkunen), Corsica (Saby), Acropolis (Kankkunen), Nuova Zelanda (Kankkunen), Finlandia (Salonen), G.B. (Salonen)

Classifica piloti 1986: 1. Juha Kankkunen pt. 118; 2. Markku Alén (Lancia) 104; 3. Timo Salonen 63; 4. Björn Waldegaard (Toyota) 48; 5. Massimo Biasion (Lancia) 47

Classifica Costruttori 1986: 1. Peugeot pt. 137; 2. Lancia 122; 3. Volkswagen 65



LE RICHIESTE DI TODT FURONO BEN PRECISE E CIRCOSTANZIATE, DALLA

di una riunione a fine settembre 1981, Todt scrive anche le sue richieste gestionali: «Autonomia, budget, programma a breve termine,... attribuzione della direzione delle competizioni, gestione di tutte le attività sportive, ... ricerca sponsor... programma dipartimento corse clienti, vendita ricambi...». Ciò perché nell'ambito di Peugeot c'è una sorta di nebulosa di attività legate allo sport, anche se piuttosto inconcludenti. Per esempio, è stata allestita una Peugeot 305 con motore V6 anteriore e trazione posteriore, nella convinzione che l'impostazione tradizionale sia ancora valida, sottovalutando dunque la novità che l'Audi ha introdotto nei rally con la "quattro" a trazione integrale. La Peugeot 305 V6 è provata da Timo Makinen sulla pista privata di Belchamps, vicino a Sochaux, e il pilota finlandese -poco amante delle quattro ruote motrici- esprime anche giudizi positivi sulla vettura.

A tutto tondo

La proposta di Todt piace e il progetto è varato. Da quel momento l'alsaziano inizia a essere l'architetto della nuova struttura. Al centro del progetto la vettura con le sue caratteristiche fondamentali e tutt'attorno gli uomini chiave che devono puntare al successo. Tutte figure scelte da Todt sulla base delle sue conoscenze maturate in anni di frequentazione del mondo delle corse. Ma non solo. Nell'esporre il suo piano, non trascurava neanche aspetti che vanno al di là dell'ambito sportivo. Per esempio, sottolinea come la nuova auto da rally debba essere presentata assieme al modello di serie, anche se l'inizio della attività agonistica avverrà in seguito. Oppure come debba essere ricondotta alla sua direzione tutta l'attività sportiva di Peugeot-Talbot. Ciò per razionalizzare l'insieme dello sforzo della Casa in quella direzione. Un grande impegno.

EVOLUZIONE

Nelle foto piccole sopra, dall'alto: il debutto della 205 T 16 Evoluzione 2 in Corsica, nel 1985, con Bruno Saby. La macchina si riconosce per le grandi ali, ma c'erano anche carrozzeria in carbonio, più potenza, ruote più grandi. Finito il Gr. B. le 205 furono riutilizzate, con successo, alla Parigi-Dakar (al centro) e alla gara in salita americana Pikes Peak.



QUANTITÀ DI PERSONALE FINO ALLO SPAZIO PER ALLESTIRE IL REPARTO

«Quella fase della mia vita fu movimentata -ha ricordato Todt nel libro- con una sorta di sdoppiamento della personalità. Continuavo a essere il “navigatore” in auto ma la mia testa andava già verso nuovi orizzonti. In uno degli ultimi controlli orari del Rally di Sanremo '81 andai a salutare i piloti che mi erano più cari per comunicare loro la novità. Erano Ari Vatanen, Walter Röhrl, Markku Alén, Henri Toivonen, e i loro navigatori». Tutti nomi che un paio d'anni dopo avrebbe ritrovato per discutere della possibilità che andassero a guidare la 205 Turbo 16.

Il cambio di prospettiva fu totale e in breve Todt prese a operare a 360 gradi: nella costruzione della struttura indispensabile all'impegno mondiale, e nel creare all'interno della Peugeot la convinzione della validità del progetto: «...feci visita ai principali responsabili della società spiegando il programma e le ambizio-

ni. Tutti mi accolsero bene, anche se qualcuno magari era scettico e dubitava della riuscita del programma...» ha ricordato Todt.

Tutto ciò mentre i tecnici della Peugeot lavoravano alla realizzazione della vettura, con la certezza delle quattro ruote motrici e qualche iniziale discussione sul motore: il V6 2.5 PRV (Peugeot-Renault-Volvo) o il 4 cilindri XU Peugeot 1.8 turbocompresso? Alla fine fu la seconda ipotesi a prevalere, con la cilindrata di 1.775 cc che in base ai coefficienti del regolamento internazionale da poco adottato equivaleva a 2,5 litri “aspirati”.

E ovviamente non mancavano i problemi che si verificano dappertutto quando ci sono dei grandi cambiamenti. Tutto ciò che era sport prima dell'ottobre 1981 veniva messo in discussione e la cosa non poteva non suscitare malumori. Todt affrontò questo aspetto

UNA CONTRO TUTTE
La prima vittoria della Peugeot 205 T 16 fu in Finlandia con Ari Vatanen (sopra) il 26 agosto 1984. Era l'unica 205 iscritta e mise in riga le due Lancia 037 di Alén e Toivonen, rispettivamente a 2 e 4 minuti di distacco.

mantenendo fermo l'obiettivo ma sempre con la convinzione che si dovessero sfruttare tutte le energie potenzialmente utili.

Costruire la casa

Per esempio con Jean-Claude Vaucard, ingegnere responsabile del telaio, sospensioni e sterzo: «Avevo conosciuto Jean-Claude -ha ricordato Todt- quando era al centro studi della Talbot. Era una figura curiosa, perché oltre che ingegnere era anche un buon pilota, aveva vinto con la sua Talbot Lotus il campionato di Francia 2^a divisione! Quando però l'incontrai nella prospettiva di un suo impiego nella nuova struttura ci scontrammo per il modo in cui manifestò disappunto per il fatto che, secondo lui, il personale Talbot era stato messo da parte. Il colloquio finì subito. Poi dopo un po' di tempo lo affrontai dicendogli chiaramente che se aveva qualcosa da dimostrare poteva entrare nella nuova squadra e darsi da fare. Ma a una condizione: doveva smettere di correre. Dopo una breve riflessione accettò e a dicembre entrò nell'équipe». Mentre proseguiva la realizzazione della vettura c'era bisogno di sistemare l'atelier dove la 205 Turbo 16 avrebbe dovuto poi essere gestita e curata e ai meccanici ingaggiati fu chiesto anche di darsi da fare in questo lavoro, con inevitabili musi lunghi. Todt ricorda che stemperava la situazione con parole semplici: «Prima di portare i mobili, bisogna costruire la casa. Per adesso costruiamo la casa...». Quando la vettura era ormai nella fase di sviluppo, con gli inevitabili problemi di gioventù, Todt compre-

se che doveva potenziare ulteriormente lo staff tecnico, ai massimi livelli. Il responsabile tecnico, l'irlandese Des O'Dell (proveniente dalla Talbot Sport), era in difficoltà personali per la morte della moglie e aveva chiesto di poter lasciare l'avventura. Inoltre il settore motori aveva bisogno di un potenziamento. I due nomi individuati per la bisogna furono André De Cortanze (ex Alpine e Renault, padre della A440 da cui derivò la A442 vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1978) e in Pierre Boudy, anche lui uomo Renault. L'équipe s'irrobustiva ma era evidente il problema dell'inserimento dei due nuovi tecnici nella struttura esistente, che lavorava con determinazione in armonia: «D'un tratto Peugeot-Talbot Sport aveva il potenziale che avevo auspicato -racconta Todt-. Ma mi rimaneva di presentare le mie scelte alla squadra esistente: ho sempre voluto preservare l'aspetto umano e mantenere un buon clima tra tutti, tenendo in gran conto la sensibilità di ognuno. Mi hanno spesso detto che il mio compito, alla testa di uno staff di gente molto competente, era molto facile. Ma in quei giorni non lo fu per niente. A ogni costo volevo proteggere l'atmosfera che era regna fino ad allora e che ritengo indispensabile per la riuscita di un progetto. Dovevo gestire delle persone che mi piacevano molto, questo semplicemente per rispetto della persona. E ci sono riuscito. L'équipe Peugeot-Talbot Sport era diventata una realtà armoniosa».

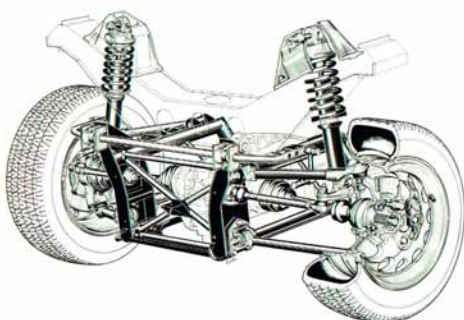
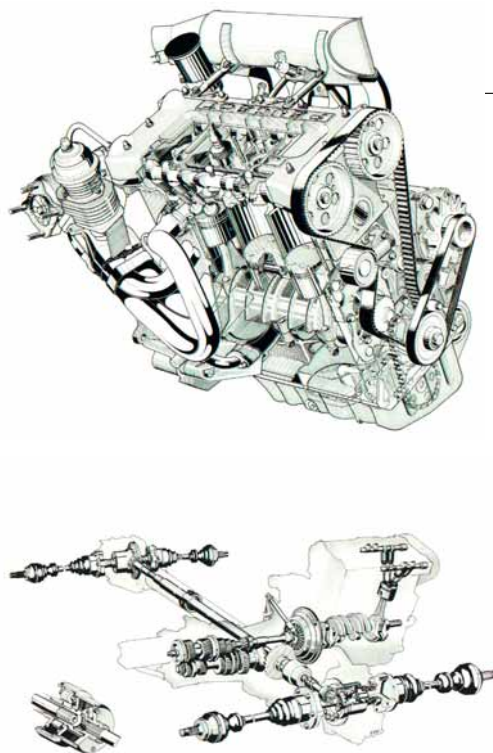


COFANO

Sulla neve la 205 T 16 è a casa sua, grazie alla trazione integrale con tre differenziali autobloccanti. Sopra, una delle caratteristiche principali di questa macchina è il cofano motore che si alza completamente, lasciando intuire la reale forma della scocca. Motore e trasmissione posteriore sono retti da un telaio supplementare.



TRE DIFFERENZIALI
A destra, dall'alto: il motore 4 cilindri turbo derivato dall'XU8 di normale produzione; la catena cinematica: motore, cambio, frizione e i tre differenziali a slittamento limitato (tutti con rapporto 9/35; ripartizione coppia 34% anteriore e 66% posteriore); il vano motore (si notino le dimensioni degli attacchi sospensioni); le sospensioni anteriore e posteriore a triangoli sovrapposti.



Scheda tecnica

PEUGEOT 205 T16 (1984)

Motore Peugeot XU 8T in lega leggera, 4 cilindri in linea posteriore/centrale trasversale, inclinato 20° verso il posteriore, raffreddato ad acqua Alesaggio e corsa 83x82 mm Cilindrata 1775 cc Distribuzione bialbero in testa (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro Rapporto di compressione 6,5:1 Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale, capacità carter 5,5 litri Alimentazione iniezione Bosch K-jetronic Sovralimentazione con turbocompressore KKK con intercooler, pressione sovralimentazione 0,7 bar Potenza 200 CV a 6750 giri Coppia 26 kgm a 4000 giri Potenza specifica 112,6 CV/litro **Trasmissione** Trazione integrale Cambio posteriore in blocco a 5 rapporti: I) 2,923; II) 1,945; III) 1,321; IV) 0,970; V) 0,756; RM) 3,154 Rapporto differenziali: 1,13 (centrale); 3,888 (ant e post) Differenziali autobloccanti Pneumatici Michelin 210/55 TRX-390 cerchi in lega leggera 165 TR 390 **Corpo vettura** Berlinetta 2 porte 2 posti Carrozzeria in vetroresina e alluminio Sospensioni: anteriori e posteriori quadrilateri deformabili e barra antirollio, ammortizzatori teleidraulici e molle elicoidali; escursione alla ruota 180 mm Freni ant e post a disco ventilati, Ø 273 mm, pinze flottanti Capacità serbatoio carburante 110 litri (55 x 2) **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.540 Carreggiata ant e post 1.430 Lunghezza 3.820 Larghezza 1.700 Altezza 1.353 Altezza minima da terra 140 Peso in ordine di marcia 1.145 kg (530 ant, 615 post); rapporto peso/potenza 5,7 kg/CV **Prestazioni** Velocità massima 210 km/h, accelerazione 0-100 km/h 6 sec, 400 m da fermo 14,4 sec, 1000 m da fermo 27 sec

PEUGEOT 205 TURBO 16 (205 TURBO 16 EVO) GR. B

Motore 4 cilindri in linea posteriore trasversale centrale, sovralimentato turbo, raffreddato ad acqua, alesaggio e corsa 83 x 82 mm, cilindrata 1775 cc, distribuzione bialbero 16 valvole, potenza 350 CV a 8000 giri (430 CV a 7500 giri), coppia 39,5 kgm (50 kgm) a 5.500 giri, rapporto di compressione 7:1, lubrificazione a carter secco **Trasmissione** trazione integrale, tre differenziali, cambio trasversale in blocco, 5 marce, frizione bidisco; pneumatici ant 21x59x15", post 25x59x15" **Corpo vettura** Berlinetta due porte due posti, carrozzeria autoportante (cofani e porte in fibra di carbonio e kevlar), sospensioni ant e post triangoli sovrapposti, molle a ammortizzatori, sterzo a cremagliera, freni AP a disco ventilato pinze a 4 pistoni e ripartitore di frenata nell'abitacolo; capacità serbatoio carburante 20-55 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.540, carreggiata anteriore / posteriore 1.400, lunghezza 3.825, larghezza 1.674, altezza 1.410, peso 940 (910) kg Rapporto peso/potenza 2,7 (2,1) kg/CV

Ci vediamo a Sebring

**NELLA SUA STORIA DI 60 ANNI,
LA GIULIETTA HA AVUTO VARIE VERSIONI
NON DEL TUTTO NOTA È LA STORIA DI QUELLA
FATTA PER CORRERE NELLA MITICA "12 ORE"
ABBIAMO PROVATO L'ESEMPLARE
RITROVATO IN MESSICO
DALLA SCUDERIA DEL PORTELLO**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ENRICO SCHIAVI

Nel 1955 l'importatore Alfa Romeo per gli Stati Uniti, Max Hoffmann di New York, aveva chiesto alla casa milanese di realizzare una versione spider della Giulietta Sprint impegnandosi ad acquistarne 2.500 esemplari per il mercato nordamericano, da sempre molto ricettivo verso le versioni "aperte" delle vetture sportive. L'appassionato pubblico statunitense, tra il quale vi erano molti potenziali clienti di questi modelli, era anche particolarmente sen-

sibile al fascino delle corse, perciò per promuovere al meglio la nuova vettura Hoffmann chiese ai vertici Alfa Romeo di realizzare anche una versione da corsa della Giulietta Spider nelle più importanti gare americane, così com'era avvenuto in precedenza per la Sprint.

Florida

Tre vetture della prima serie di 24 Spider prodotte, con la sigla identificativa "750G" che stava a signifi-

"IN ASCARI"
La Giulietta "Sebring"
in azione alla Variante
Ascari dell'Autodromo
nazionale Monza,
che ringraziamo
per la disponibilità
dell'impianto.





care monoposto e fu poi rilevata dalla serie “750F” come biposto, presero la via del Reparto Esperienze dove furono preparate con l’obiettivo di partecipare alla 12 Ore di Sebring, grande “classica” d’Oltreoceano insieme a Daytona, con un forte impatto mediatico. Per la gara della Florida fu modificata la veste aerodinamica, con l’apertura per il solo pilota avvolto da un cupolino in plexiglass mentre un pannello in alluminio copriva il posto di destra. Due delle tre auto furono spedite negli USA mentre l’altra restò in Italia per proseguire i collaudi e lo sviluppo. Con questa vettura Consalvo Saneesi disputò nel 1956 il Giro di Sicilia e prese il via nella Mille Miglia, dove però ebbe un grave incidente dal quale la macchina uscì distrutta. Il programma “Sebring” fu così fermato e delle due vetture già negli USA si persero le tracce.

Messico

Nel 1990 la Scuderia del Portello partecipa alla Carrera Panamericana, schierando anche tre Alfa Romeo 1900. Al termine della gara un appassionato messicano collezionista di vetture Alfa Romeo in-

vita Marco Cajani, presidente del Club milanese, a cena a casa sua, mostrandogli in quell’occasione le sue auto. Cajani va in compagnia di Bruno Bonini, storico collaudatore e pilota del Biscione, per anni in forza al Reparto Esperienze, al quale non sfugge, tra le carcasse delle automobili ancora da restaurare, una scocca con dei “segni particolari” inconfondibili ai suoi occhi esperti.

Senza farsi notare, consiglia caldamente a Cajani di trattare l’acquisto di quel “rottame”, rivelandogli l’importante pedigree. Al messicano, ignaro della storia dell’auto e quindi del suo reale valore, non par vero di poterlo barattare con un motore preparato di una 1900, che la Scuderia ha di scorta e che il collezionista sta cercando come l’oro: sta restaurando un’auto che ha partecipato alla Carrera Panamericana del 1954. Quando si dice una bella botta di fortuna...

Fedele

La scocca numero 0045 è però in pessime condizioni, tanto da richiedere un trasporto “speciale”: per evitare il rischio che si squadri, è necessario “sta-

IL BALLO DEL CORDOLO
Sopra, la Giulietta Spider danza sui cordoli della prima variante di Monza. A destra, in senso antiorario: la carenatura del tappo benzina, realizzata in alluminio, sollevata in posizione di rifornimento e chiusa con il classico fissaggio girevole a molla. Una delle cinghie ferma cofano in cuoio e i particolari fanalini posteriori Carello montati sulle vetture esportate in USA.



LA CARENATURA DEL TAPPO BENZINA È UN TOCCO DI SAPORE RACING





LA SCALA DEL TACHIGRAFO IN MIGLIA EVIDENZIA LA DESTINAZIONE "USA"

SE SERVE IL "SECONDO"
La Giulietta Spider Monoposto può diventare biposto, sopra, in occasione delle gare su strada dove si necessita del navigatore. Con una semplice mossa si toglie il pannello di copertura del secondo sedile e si applica un piccolo parabrezza realizzato "ad hoc" davanti al passeggero.

bilizzarla" saldando due tubolari come tiranti nello spazio di apertura delle porte. La corrosione infatti ha intaccato gravemente la parte inferiore della scocca, non risparmiando la traversa posteriore e buona parte dei brancardi; per fortuna è stata molto meno aggressiva con la parte superiore dei lamierati e i tubi rettangolari di rinforzo della scocca aperta. Porte e cofani in alluminio, per fortuna, sono in discreto stato ma manca il pannello a copertura del posto del passeggero. Per verificare l'effettivo stato di corrosione dei lamierati la scocca è sottoposta a diversi cicli di sabbiatura: da quella fine e con poca pressione, per non compromettere le parti eventualmente recuperabili e quelle in alluminio, si passa via via a una pressione maggiore fino ad arrivare alla lamiera viva. Quindi inizia il lavoro di lattoneria, asportando le parti irrimediabilmente compromesse, come i fondi, la traversa posteriore, i passaruota e i brancardi, poi sostituiti con particolari di ricambio. Le superfici solo parzialmente interessate dalla corrosione sono invece ripristinate con l'obiettivo di salvaguardare al massimo l'originalità della vettura.

Il restauro dura alcuni anni, procedendo per varie fasi intervallate da tempi "morti" dovuti da una parte alla necessità di ricostruire alcuni particolari del-

la carrozzeria, come ad esempio il cupolino e la carenatura del posto di destra, dall'altra alla difficoltà di reperire alcune parti meccaniche speciali, come ad esempio la batteria di carburatori doppio corpo Weber tipo 40DC03, molto rari.

Monoposto

Oltre alla carenatura del secondo sedile, alcune parti di carrozzeria sono state appositamente realizzate, in qualche caso con qualche piccola "libertà" per necessità di utilizzo o civetteria estetica, senza tuttavia intaccare l'originalità della vettura, come certificato dalla targa ASI. Dato l'utilizzo della Giulietta "Sebring" anche per gare su strada, tra cui diverse edizioni della 1000 Miglia storica, è stato necessario trovare una soluzione per l'uso in versione sia monoposto sia biposto. Nel primo caso il pilota è avvolto fino alle spalle dal cupolino, mentre nel secondo si asporta la parte destra del cupolino e si monta un piccolo parabrezza davanti al navigatore. A dare un tocco di ulteriore eleganza, indubbiamente racing, contribuisce un particolare appositamente realizzato in alluminio: la carenatura del tappo benzina che si allunga dietro la testa del pilota. Altri particolari speciali montati in origine su questa vettura hanno richiesto un'accurata ricerca,



DELLA GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO, ISPIRATA DA MAX HOFFMANN



SIGILLI

Sopra, in senso orario: la parte interna della porta in alluminio, con la targa di certificazione ASI e i bollini di verifica di alcune gare a cui la macchina ha partecipato, tra cui cinque edizioni della Mille Miglia; gli strumenti della temperatura di acqua e olio; il cruscotto con i tre strumenti circolari (da sinistra: indicatore livello carburante, contagiri, tachimetro in miglia); la versione monoposto con il sedile passeggero coperto dall'apposito pannello in alluminio; sul piantone del volante si notano i sigilli applicati a verifica avvenuta della Mille Miglia; nella parte inferiore della plancia è posto lo staccabatteria; i pannelli in alluminio a copertura degli spazi tra i tubi rettangolari di rinforzo della scocca; il numero di telaio 0045 che identifica una delle tre Giulietta preparate per il programma Sebring.



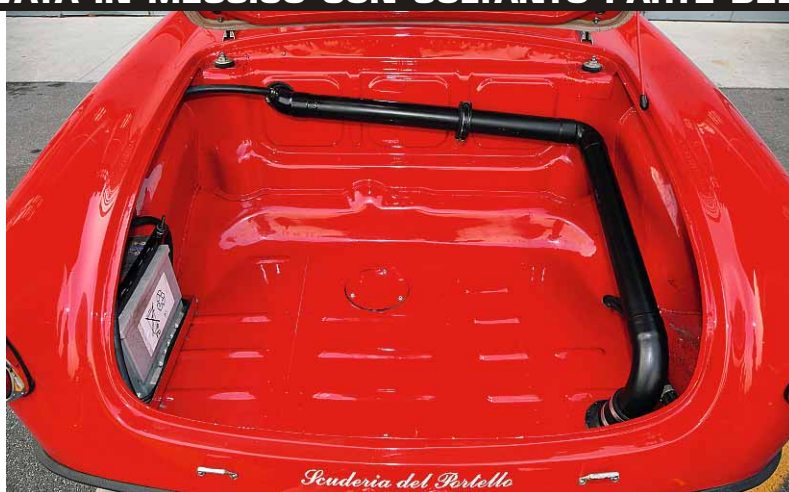


LA "SEBRING" È STATA RITROVATA IN MESSICO CON SOLTANTO PARTE DELLA

come i fanalini posteriori Carello che erano montati sulle Giulietta esportate negli USA e la strumentazione con tachimetro in miglia.

Baggioli

La vettura ritrovata aveva parte della meccanica, tra cui sospensioni e differenziale, ma era sprovvista di motore e cambio. Anche in questo caso, per salvaguardare al massimo l'originalità della vettura, le parti meccaniche ritrovate sono state ricondizionate, con la revisione delle boccole rigide in bronzo di ancoraggio dei bracci e l'adozione di ammortizzatori Koni regolabili in estensione, mentre sono stati recuperati un cambio Borg Warner a quattro rapporti e un motore 1.3 della Giulietta Sprint Veloce 1^a serie, come montava la "Sebring", quest'ultimo preparato in versione sportiva, meno esasperata di quella da pista, da Baggioli che ne ha ricavato circa 130 CV a 7.200 giri. Il serbatoio della



DISTRIBUZIONE DEI PESI

Sopra: il lungo condotto che porta la benzina dal tappo, dietro il posto guida, al serbatoio. A sinistra nel baule si nota la batteria posizionata al posteriore per ottimizzare la distribuzione dei pesi. Nell'altra pagina: l'assetto stradale favorisce un certo rollio adottando una guida aggressiva nell'ingresso in curva. Inconfondibile la linea della Giulietta nelle viste caratteristiche (in alto).



MECCANICA: ERA SPROVVISTA DI MOTORE E CAMBIO, RIMPIAZZATI CON ORIGINAL



RUGGINE

Sotto: così si presentava la scocca della Giulietta al momento del ritrovamento, ma alcuni particolari e il numero di telaio non erano sfuggiti all'occhio attento di Bruno Bonini. A destra, la Giulietta Spider Monoposto in una foto ufficiale dell'epoca all'interno della fabbrica del Portello.

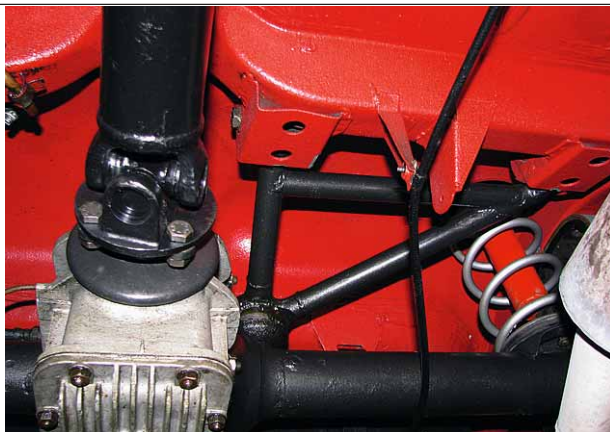
benzina è stato sostituito, con la modifica del condotto che raggiunge il tappo posto dietro la testa del pilota.

Pettine o... spazzola

La "Sebring" ci attende fasciata nel suo abito rosso. All'indiscutibile fascino elegante della Spider si aggiunge la particolarità del posto singolo, configurazione in cui l'abbiamo provata, con il pannello che copre il secondo posto, il cupolino alto e avvolgente che dà un'impronta tipicamente racing, al pari della carenatura che si allunga dietro la testa del pilota. Quindi, l'aspetto è ancora più filante e corsaio. Insomma, è attrazione fatale e sapere di poter-

la guidare è un po' come aver strappato il si per un appuntamento da una donna speciale. Anche l'abitacolo e il posto di guida sono tipicamente racing, senza alcun rivestimento e con la seduta bassa ma lo schienale del sedile da corsa dell'epoca, a nostro avviso, troppo inclinato verso l'indietro. In compenso la visibilità è ottima, attraverso il plexiglas avvolgente che offre una sensazione di protezione, e stringere tra le mani la corona in legno del volante a tre razze Nardi dà un grande piacere. Un colpo di chiave e il mitico bialbero 1.3 del Biscione attacca a ringhiare rispondendo prontamente al minimo stimolo sull'acceleratore, con un sound secco amplificato dallo scarico quasi libero. L'erogazione





GLI AMMORTIZZATORI SONO KONI REGOLABILI IN ESTENSIONE



FERODI SPECIALI

Dall'alto, a sinistra, in senso orario: il triangolo di fissaggio centrale del ponte rigido; il blocco frizione, con molle spingidisco più dure e disco in materiale sinterizzato; la sospensione anteriore, in primo piano il tamburo con alette di raffreddamento oblique; la ventola con due sole pale piccole per assorbire meno potenza; i ferodi posteriori e anteriori (i pattini sono in mescola speciale); i collettori di scarico singoli; il ponte rigido posteriore e il differenziale senza autobloccante. Notare le cinghie che lo sostengono e il cavo di comando del freno a mano.



della potenza è fluida, a patto di tenere il quattro cilindri a un regime brillante, almeno sopra i 3.500 giri. Da qui la coppia spinge e il 1.3 in versione Veloce, con doppi corpo Weber da 40 mm, prende i giri che è un piacere mostrando un bell'allungo. Grazie alla preparazione non esasperata, il motore ha un buon utilizzo, senza richiedere il continuo ricorso al cambio, che tuttavia alla bisogna è abbastanza rapido e preciso, con l'unica avvertenza di usare una certa delicatezza nel passaggio in scalata dalla terza alla seconda aiutandosi con la doppietta. Tra le cose che ci sono piaciute di più, lo sterzo è leggero e preciso e l'assetto, per uso stradale, è ottimo nell'assorbire le asperità dell'asfalto senza creare scompensi che obbligherebbero a continue correzioni di volante. Un assetto per nulla nervoso, che mette a proprio agio il pilota assicurando una guida comoda e rilassante, utile soprattutto nei lunghi tragitti. L'anteriore si inserisce con precisione e il posteriore si lascia guidare in leggero equilibrio, disegnando traiettorie che aiutano a chiudere la curva (badando a non esagerare, per evitare che la ruota interna si sollevi a scapito della trazio-



ne poiché non c'è autobloccante) oppure delle belle spazzolate facilissime da gestire. Anche la frenata è all'altezza della situazione, con l'unica avvertenza di "pestare" a ruote dritte nelle frenate più violente per evitare che il posteriore si scompenga. Il divertimento è garantito.

IN PISTA E IN CIRCUITO
Le due fasi della nostra prova: sopra, su strada, in un suggestivo passaggio durante il Bergamo Historic Grand Prix 2014; e in pista a Monza, in alto.



Scheda tecnica

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO (1956)

Motore Tipo A.R. 1315 Posizione anteriore longitudinale Quattro cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio con canne in ghisa riportate, albero motore su cinque supporti, contrappesato Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber 40 DC03 Alesaggio e corsa 74 x 75 mm Cilindrata 1294 cc Potenza 130 CV a 7200 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio Borg Warner a quattro rapporti (1^a 1:3,313; 2^a 1:1,959; 3^a 1:1,354; 4^a 1:1) + RM Differenziale privo di autobloccante, tre rapporti omologati: 8/41; 9/41; 10/41 Frizione con molle spingidisco rigide e disco in materiale sinterizzato **Corpo vettura** Carrozzeria in lamiera di acciaio con porte, cofani e carenatura secondo passeggero in alluminio Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, con quadrilateri trasversali, ammortizzatori Koni regolabili in estensione con molle elicoidali coassiali, barra antirullo; posteriori ponte rigido con puntoni longitudinali Freni a tamburo sulle quattro ruote, diametro interno 265 mm, con doppi ceppi, comando idraulico Cerchi in acciaio, 4,5Jx15" Pneumatici Pirelli, anteriori e posteriori 155-15" **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiate anteriore / posteriore 1.286 / 1.270 Peso in ordine di marcia 815 kg



PIRELLA
045/46/51 28.2.1956
SCHEDA D'ORGANIZZAZIONE (7506)

Denominazione della vettura: Giulietta Spider Mono-posto

Costruttore: ALFA ROMEO S.p.A.
Chassis f. A.R. 1495 n° 00045/46/51
Materiale f. A.R. 1315 n° 00018/19/24

Descrizione della carrozzeria:
Spider due posti metallica e parti in alluminio

Descrizione delle parti meccaniche:
Sospensione anteriore a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali, con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice.
Sospensione posteriore con molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici.
Freni a comando idraulico sulle quattro ruote.
Motore a 4 cilindri in linea, monoblocco in lega leggera con canne in ghisa riportate, albero motore montato su 5 supporti, contrappesato.
Peso della vettura in ordine di marcia kg 815 (con carburante, olio, acqua, ruota di scorta, ma senza attrezzi e bagaglio)

Ruote:	4 1/2 x 15.
Dimensioni dei cerchi	2250
Peso	1266
Carreggiata anteriore	1270
Carreggiata posteriore	

Motore:

n° dei cilindri	4
alesaggio	74 mm
corsa	75 mm
cilindrata totale	1290 cmc

Carburatore (marca e tipo impiegato): n°2 Weber 40 DC03 a carburatore

Sistema d'accensione: a carburatore

Rapporti del cambio:

in 1 ^a velocità	1:3,313
" 2 ^a velocità	1:1,959
" 3 ^a velocità	1:1,354
" 4 ^a velocità	1:1

Rapporto del ponte posteriore: 9/41 e 10/41 e 8/41

Bonini

CARTA CANTA

Una scheda di lavorazione del Reparto Esperienze Alfa Romeo, firmata da Bruno Bonini, che riporta i numeri dei telai (045/46/51) destinati a Sebring. A destra, i rarissimi carburatori Weber 40DC03 doppio corpo fusi in terra e il cassoncino di aspirazione in elektor; il bialbero è preparato da Baggioni.



Cuore Giulietta

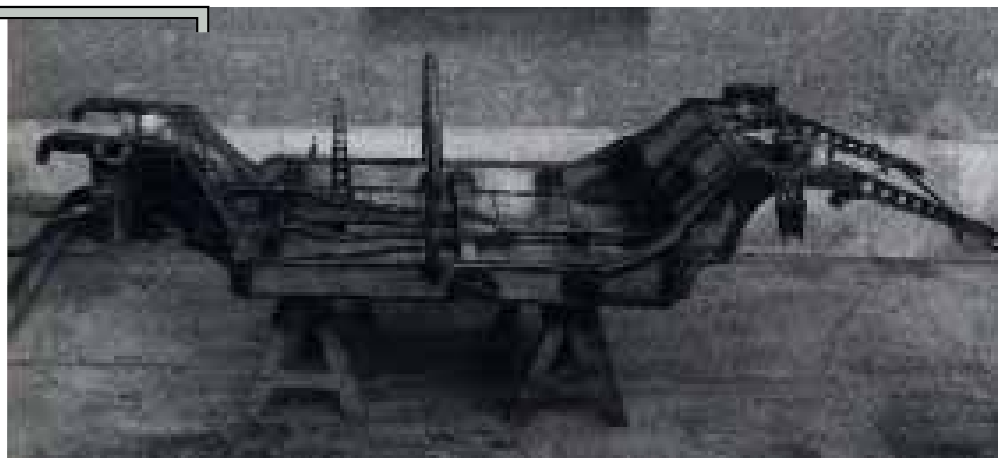
Abbiamo provato la Sport 1.5 che non corse mai, con telaio realizzato da Abarth su disegno del Portello e carrozzeria di Boano. Motore e sospensioni derivano dalla berlina che ha compiuto 60 anni e alla guida si ritrova tutto lo splendore della tradizione Alfa.

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GREG RATTÀ E PELIZZARI



STAMPATO

La 750 Competizione in azione. La linea di Boano non ha alcun riferimento con la produzione Alfa Romeo del periodo. Nel riquadro, il telaio in lamiera stampata prodotto da Abarth.





In una bella giornata a Balocco, Alfa Romeo ha presentato la nuova Giulietta Sprint, erede della dinastia delle berline che hanno fatto la storia della Casa. Due nomi, Giulietta e Sprint, che fanno venire i brividi agli appassionati del marchio in tutto il mondo, riportando a fasti che adesso si tenta di riguadagnare.

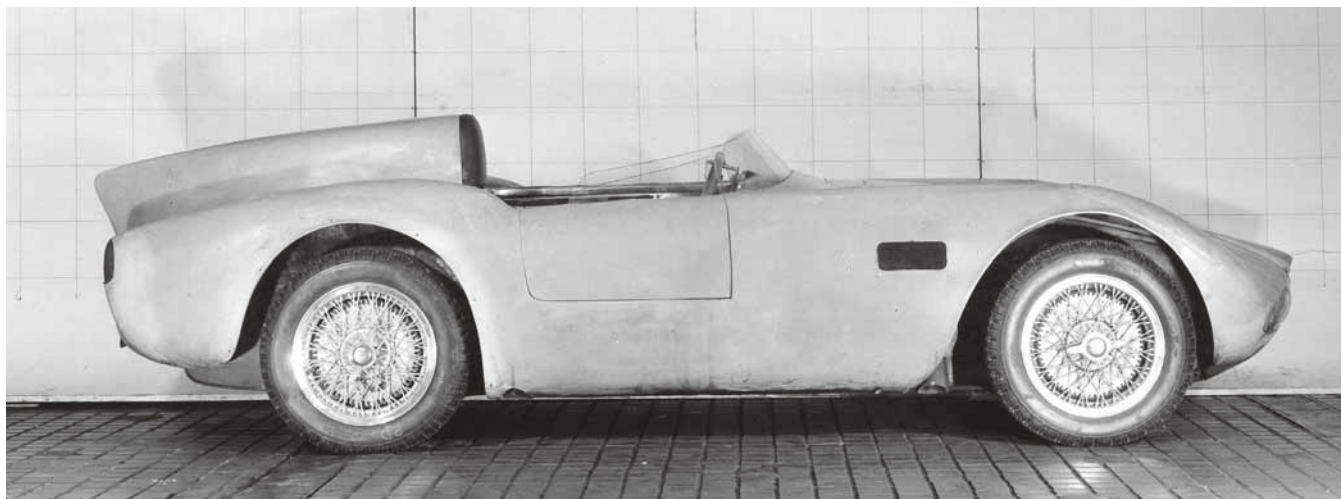
In attesa che il prodotto sia davvero quello giusto, a noi i brividi li ha fatti venire la presenza della “750 Competizione”, una macchina rarissima da vedere (ne furono costruiti soltanto due esemplari) e che mai avremmo pensato di poter guidare. Invece, grazie a FCA Group e alla disponibilità di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese, ciò è stato possibile. E sono stati momenti (mai abbastanza, purtroppo...) di vera goduria automobilistica.

La storia della 750 Competizione ci riporta al 1951: a fine anno, conquistato il secondo iride F1 con Fangio e la 159 “Alfetta”, il Portello si ritira dalle corse per puntare sul prodotto di serie. Ma il cuore sportivo torna presto alla ribalta di tecnici e progettisti: la berlina



SCUDETTO

L'unico elemento che distingue la 750 Competizione come un'Alfa Romeo è lo scudetto stilizzato (in alto); notare lo scarico doppio laterale. Qui sopra, il posto guida con il grosso contagiri. Sotto, la vettura Sport 1.5 in una foto dell'epoca allo stadio di “prototipo”.



1900 su cui si sono dirottati gli sforzi a scapito delle gare, ha corso e vinto, come pure le Giulietta berlina e Sprint. I tecnici decidono di realizzare, di nuovo, una vera auto da corsa, marchiata e disegnata da Alfa Romeo ma realizzata all'esterno. Abarth, per il telaio, e Boano, per la carrozzeria, sono i nomi coinvolti, partendo dalla base meccanica della Giulietta, il cui nome interno è "750". La categoria prescelta è la Sport 1.5, perciò il bialbero di 1290 cc cresce a 1488 cc intervenendo su alesaggio e corsa ma mantenendo le misure sottoquadre (corsa lunga), che permettono di mantenere la proverbiale coppia dei motori Alfa Romeo pur con l'eccellente potenza di 145 CV; il cambio è a 5 marce.

Siamo nel 1955: l'Alfa ha esperienza di scocca portante e Abarth lavora secondo le sue conoscenze: realizza quindi un pianale in lamiera di acciaio scatolato, forte e leggero, a cui imbullonare la carrozzeria in acciaio per creare una carrozzeria portante e un'automobile leggera e rigida. Le sospensioni seguono lo schema della Giulietta: doppi bracci oscillanti anteriori e ponte rigido posteriore.

Boano realizza una carrozzeria che non ha paragoni con la produzione Alfa vista finora: parafranghi pronunciati, codine, linea di cin-

tura piuttosto alta, doppio scarico che corre lungo la fiancata di sinistra. La sola indicazione che la vettura sia del Portello viene dal frontale, la cui forma al centro richiama il tipico scudetto.

Si procede anche a un programma di test piuttosto ampio, ma i normali difetti di gioventù, uniti allo scetticismo della dirigenza che preferisce mantenere la concentrazione sulla produzione di serie, inducono a tagliare il progetto. Che è oltretutto considerato superfluo poiché le Alfa Romeo dei privati continuano a vincere in pista, portando pubblicità alla Casa. Un peccato, la macchina sarebbe stata molto competitiva.

Zona rossa a 8000

Lo abbiamo potuto sperimentare in pista, anche se il parere di un Biscaldi o un Govoni avrebbe certamente avuto più valenza del nostro. A Balocco in occasione della presentazione della nuova Giulietta Sprint ci siamo potuti mettere al volante della 750 Competizione, una vera macchina da corsa fin dall'accesso all'abitacolo. La minuscola porta si apre con un semplice gancio interno. Il posto guida è scarno, lamiera a vista e niente fronzoli; entrare è difficile co-

LA SALA DELLE LEGGENDE

La nuova "Sprint" si pone come versione intermedia nella gamma Giulietta, esattamente a metà tra le 1.4 da 105/120 CV e quella da 170 e la Quadrifoglio Verde 1750 da 240 CV (tralasciamo qui le versioni Diesel). La principale novità risiede infatti nell'adozione del motore Multiair 1.4 in versione 150 CV, accompagnata da ritocchi estetici e di allestimento, con dettagli in colore nero opaco e carbon-look all'esterno e in pelle e tessuto all'interno. La Giulietta Sprint è in vendita a partire da 21.100

euro e, in occasione del 60° anniversario della nascita della prima Giulietta, ogni concessionario Alfa Romeo in Italia esporrà un modello storico del Biscione. Nella stessa occasione è stata presentata anche la "Hall of Legends", il nuovo portale (www.alfaromeohalloflegends.com) nel quale è possibile visitare virtualmente il Museo di Arese e ripercorrere la storia del Biscione attraverso immagini, schede tecniche, storia e curiosità di dieci modelli in cinque decenni, dal 1910 al 1960.



SPRINT

A sinistra, la home page del portale "Alfa Romeo Hall of Legends" tramite il quale si può fare un giro virtuale di una parte del Museo Alfa di Arese. Sopra, la nuova Giulietta Sprint insieme alla sua progenitrice fuori dalla Cascina Luigina della pista di Balocco. La nuova Sprint è una godibile berlina moderna, con buone prestazioni e ottime doti dinamiche.



GOODWOOD
La 750 Competizione al Festival of Speed di Goodwood 2011. Sotto, il 4 cilindri anteriore-centrale di derivazione Giulietta e un dettaglio dei carburatori.

me si conviene: si deve infilare prima una gamba, poi l'altra e lasciarsi scivolare all'interno. Una volta dentro però si sta comodi, il sedile è accogliente e i comandi a portata di mano. Dietro il grosso volante in legno ci sono il contagiri (zona rossa a 8000), un po' decentrato, e gli strumenti più piccoli per acqua, olio e benzina; la pedaliera è piccola, scomoda; la leva del cambio, a sinistra, è leggermente arretrata. Il motore si avvia con una piccola chiave e subito si è avvolti da un esaltante suono profondo e rauco, lo scarico libero esce dalla parte del copilota in corrispondenza del battente della porta. La partenza non è semplicissima, il pedale del gas è molto piccolo, l'escursione ridottissima e a scatti. Giocando di frizione riusciamo ad avviarci, seconda, terza ed è già il momento di scalare per affrontare la prima chicane di birilli predisposta sulla pista di Balocco. Nonostante i 97 CV/litro (220 km/h la velocità massima) l'erogazione è pulita, sale di giri che è un piacere e soprattutto, come tradizione dei bialbero Alfa, la coppia è disponibile già da regimi medio-bassi, circa 4.000 giri; spinge che è un piacere. Il tracciato disegnato per questa prova, tra tanti possibili nell'impianto di FCA, è abbastanza semplice, due rettilinei tagliati da due chicane artificiali e raccordati da un curvone e da una piccola parte di "misto Alfa" nella quale la "750" si sente a casa e dà il meglio: lo sterzo è leggero, il rollio molto limitato e l'inserimento in curva preciso e stabile. Vietato esagerare, ma l'amicizia di Alessandro, storico meccanico di... Automobilismo Storico di Arese, che ci accompagna, ci permette di spingere un pochino e intuire che la macchina si esibirebbe in tipiche sbandate controllate sulle quattro ruote se al volante ci fosse un pilota vero. La trattabilità del motore è testimoniata dal fatto che il misto si può percorrere per intero in terza e l'uscita in progressione da questa parte per lanciarsi sul rettilineo di ritorno è una goduria. Sul curvone (quasi un rettilineo) che ci riporta ai "box" riusciamo a inserire la quinta e ci lanciamo, avvolti nel rombo esaltante oltre i 6.000 giri, verso il traguardo ma... non resistiamo e tradiamo le consegne per rubare un altro giro. Che ci consente, avendo preso un minimo di

ritmo, di accentuare un po' la frenata in prossimità dei birilli. Scallare è ben più impegnativo che mettere le marce, soprattutto per la complicata manovrabilità dell'acceleratore per la doppietta; ma i freni... frenano! Bisogna solo premere con decisione e i tamburi fanno il loro dovere, complice la leggerezza della macchina. Più sono impegnati e meglio rispondono. Una meraviglia!



Scheda tecnica

Motore in lega leggera, anteriore centrale longitudinale, 4 cilindri in linea raffreddato ad acqua, alesaggio e corsa 76 x 82 mm, cilindrata 1.488 cc bialbero in testa, 2 valvole per cilindro, rapporto di compressione 10:1, due carburatori Weber doppio corpo, lubrificazione a carter umido Trasmissione trazione posteriore, cambio



a 5 marce **Corpo vettura** carrozzeria spider biposto in acciaio imbullonata a pianale in lamiera di acciaio stampata, sospensioni anteriori bracci oscillanti con molle elicoidali e ammortizzatori tele idraulici, posteriori ponte rigido, bracci longitudinali, molle elicoidali, freni a tamburo con comando idraulico **Dimensioni (in mm) e peso** passo 2.120, carreggiata ant/post 1220/1240, lunghezza 3470, larghezza, peso 690 kg

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY
== TRADIZIONE ITALIANA ==
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

MAIN SPONSOR

WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO
DAL 22 AL 25 GENNAIO 2015



IN VENDITA SU
www.auto-spa.it

**GUARDA IL VIDEO
DELL'ULTIMA EDIZIONE**



*Nessun limite per la cura
della tua auto!*

SEGUICI SU





L'inglese di Lambrate



TAGLIO

La A 40, disegno di Pininfarina, è un riuscito connubio tra l'innovazione, visibile nel taglio quasi verticale della coda, e la tradizione espressa dalla meccanica convenzionale e dalla trazione posteriore.



NON C'ERA SOLTANTO LA MINI: L'ACCORDO ANGLO-ITALIANO PRODUSSE ANCHE ALTRI FRUTTI

*COME QUESTA PICCOLA GIARDINETTA, PRATICA E VERSATILE, DI PURO
STILE "BRITISH". FU TRA I MODELLI PIÙ APPREZZATI IN ITALIA*

DI DARIO MELLA - FOTO PIERPAOLO ROMANO



A cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta la domanda di automobili popolari è orientata sempre più verso modelli di 900-1000 cc. In Italia, ma anche in altri Paesi europei, c'è un'utenza che guarda alla "mille" come alla berlina destinata a mettere in pensione la piccola utilitaria di famiglia, ma c'è anche chi la cerca per sostituire le due con le quattro ruote e viaggiare così con moglie, figli e bagagli appresso.

In questa fascia di cilindrata l'assenza nel mercato di modelli Fiat apre uno spiraglio dentro al quale si tuffa la Innocenti di Lambrate (un quartiere della periferia orientale di Milano), con l'intento di espandere la propria attività affiancando una produzione di automobili a quella degli scooter.

Nel luglio del 1959 la Innocenti stipula così un accordo della durata di sette anni con la BMC (British Motor Corporation), finalizzato alla produzione su licenza di vetture prodotte dalla Casa britannica.

Il modello dal quale ha inizio la produzione automobilistica a Lambrate è la Austin A 40, una berlina da famiglia che può facilmente inserirsi nel fatidico segmento prossimo al litro di cilindrata. Per inciso, il progetto della A 40, il cui disegno è di Pinin Farina (in In-

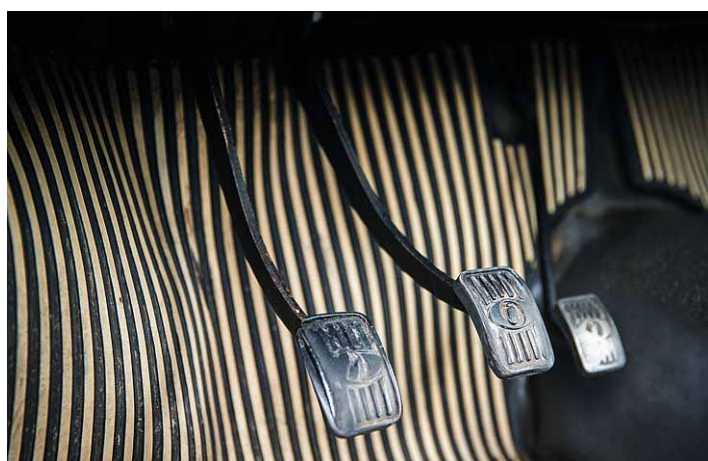
ghilterra il modello è conosciuto con il nome di A 40 Farina), aveva preso avvio Oltremarica nel 1955 ed era stato finalizzato alla sostituzione del modello Austin A 35, del quale ereditava le sospensioni, lo sterzo, gli ammortizzatori e qualche particolare secondario.

Aggirare lo scoglio

Se l'obiettivo della Innocenti è chiaro, qual è l'interesse della BMC in questa comune impresa? È presto detto: un'esportazione sul suolo italiano delle proprie vetture era senz'altro vista con favore dal grup-

po inglese, ma c'era da considerare lo scoglio dei dazi doganali che penalizzavano i prodotti d'importazione. La soluzione era produrre nel paese d'esportazione, cosa che i principali costruttori di automobili europei (e non solo) già facevano e con vantaggio. Difatti, se teniamo conto che il modello Austin A 40 d'importazione costava 1.200.000 lire, contro poco più di 900.000 della Fiat 1100, ma, se prodotto in casa, lo si poteva vendere a circa 300.000 lire in meno, è chiaro da quale presupposto fosse partita l'iniziativa che accomunava le due industrie. Nell'autunno del 1960, vale a dire quando è presentata ufficialmente al Salone di Torino con il





PROTETTA

Pagina a fianco: l'abitacolo è accogliente, i bordi della plancia sono rivestiti con materiale antiurto. Qui sopra, il tappo benzina con serratura protetta, simbolo della cura del dettaglio Innocenti; il divano posteriore e l'avviamento di fortuna a manovella; la pedaliera. Sotto: il profilo evidenzia la compattezza della A 40.





VENTILAZIONE

Sopra, il piccolo sbalzo sotto il lunotto movimentata la forma del portellone e separa idealmente l'abitacolo dal vano bagagli. La ventilazione dell'abitacolo è buona, grazie ai deflettori e ai finestrini dietro apribili a compasso. A lato, l'ampia dotazione di attrezzi e la targhetta che segnala la costruzione su licenza.

LE CONCORRENTI DELLA A 40 NEL 1961...

Modello	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza CV/giri	Velocità massima (km/h)	Prezzo di listino in Lire
Innocenti Austin A 40	4 in linea ant/post	948	34/4800	115	880.000
Fiat 1100 Export	4 in linea post/post	1089	50/5300	130	890.000
Ford Anglia lusso	4 in linea ant/post	997	39,5-5000	115	975.000
Renault-Alfa Romeo Dauphine	4 in linea post/post	845	26,5/4250	115	795.000
Simca 1000	4 in linea post/post	944	45-5000	120	-
Triumph Herald	4 in linea ant/post	1147	43-4500	120	—
Volkswagen 113 De Luxe	4 boxer post/post	1192	40-3900	115	980.000

marchio della Casa di Lambrate, la Innocenti Austin A 40 è in realtà un modello già nel pieno del lancio commerciale. Il debutto in Inghilterra era infatti avvenuto in anteprima il 18 settembre del '58 (presentazione presso la fabbrica) e in via ufficiale ai Saloni di Parigi e di Londra del mese successivo. Il fatto, tuttavia, di portare sul cofano il marchio degli apprezzati scooter, fa sì che la Innocenti Austin A 40 sia percepita più come una vettura nazionale che straniera e questo nel nostro Paese ne incentiva le vendite. In fin dei conti la A 40 piace in Italia per le stesse ragioni che ne avevano decretato il successo in Inghilterra, vale a dire per la praticità, per la compattezza che facilita il parcheggio o il ricovero nella rimessa, ma piace anche per l'immagine di vettura sì popolare, ma non troppo. È, infatti, un'auto che, per dimensioni e disegno della carrozzeria, si scosta dalla semplice utilitaria. È economica da gestire e ha una capacità di carico idonea a incontrare le

esigenze di un nucleo familiare di media composizione. In più ha un frontale simpatico, dove l'ampia griglia del radiatore, formata da tanti piccoli archi orizzontali, è l'elemento caratterizzante che raccorda i fari e i fanalini racchiusi in un'unica sede. La linea, squadrata e moderna, presenta ampie superfici vetrate e ha una forma che rompe con i canoni stilistici britannici, allora ancora molto legati alle rotondità. La coda tronca parrebbe evocare una soluzione con portellone che invece non c'è, perché il vano bagagli è chiuso da uno sportello ribaltabile orizzontalmente verso il basso che non facilita le operazioni di carico. Bisogna però ricordare che il portellone era all'epoca

una soluzione per vetture familiari o da lavoro, poco idonea a una berlina destinata ai normali spostamenti di una famiglia. Pur nella sua elegante semplicità, comunque, la linea della A 40 può vantare una buona penetrazione aerodinami-





SFRUTTABILE

Notevole, in rapporto alle dimensioni esterne, la capacità di carico, specie con i sedili posteriori abbattuti. La soglia poco sopra il paraurti facilita l'accesso e l'assenza di sporgenze rende sfruttabile lo spazio. La A 40 S del nostro servizio è una Combinata: la pubblicità poneva l'accento sulla praticità d'uso nel tempo libero.

...E QUELLE DELLA A 40 S NEL 1964

Modello	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza CV/giri	Velocità massima (km/h)	Prezzo di listino in Lire
Innocenti Austin A 40 S	4 in linea ant/post	1098	50/5100	135	940.000
Fiat 1100 D	4 in linea ant/post	1221	55/5000	130	960.000
Ford Anglia	4 in linea ant/post	997	41/5000	115	925.000
Ford Consul Cortina	4 in linea ant/post	1198	53/4800	130	1.015.000
Opel Kadett	4 in linea ant/post	993	47/5200	120	975.000
Renault-Alfa Romeo Dauphine	4 in linea post/post	845	32/4250	116	790.000
Renault R8	4 in linea post/post	956	48/5200	125	949.000
Simca 1000	4 in linea post/post	944	50/5200	125	935.000
Volkswagen 113 De Luxe	4 boxer post/post	1192	40/3900	115	895.000

ca. A occhio non si direbbe visto il taglio del frontale, ma il coefficiente di forma è un ottimo 0,37, valore che sarebbe risultato di buon livello anche negli anni '80 quando la ricerca aerodinamica si fece più spinta. A ciò contribuisce senz'altro la parte posteriore della vettura, ma dà il proprio apporto anche la corretta proporzione dei volumi in rapporto alla lunghezza totale.

Migliorie

Non sappiamo se la riduzione della resistenza all'aria costituisse uno degli obiettivi al momento di delineare i requisiti di base del modello, o se invece sia scaturita casualmente da mere esigenze estetiche. Sta di fatto che il buon Cx della carrozzeria consente alla A 40, pur con un motore da soli 34 CV e una sezione maestra di una certa importanza, di raggiungere i 115 km/h di velocità massima, valore adeguato alle esigenze di quegli anni e allineato alla concorrenza. L'interno è accogliente e spazioso in rapporto alla cilindrata di 948 cc.

A conti fatti l'obiettivo che la Austin voleva raggiungere non era costruire qualcosa tipo una "bubble-car" di maggiori dimensioni, come altri costruttori avevano fatto sullo strascico della crisi di Suez del '56:

l'obiettivo era sì un'auto economica e semplice da mantenere, ma dai contenuti moderni e di buona qualità. Lo si vede nell'abitacolo, dove i sedili sono ben imbottiti e foderati e i rivestimenti dei pannelli porta, come in generale tutto l'interno vettura, mostrano una certa cura nella scelta dei materiali e nel montaggio. A questo proposito, la Innocenti si fece carico di migliorare nelle proprie A 40 alcuni dettagli che nella versione inglese rivelavano troppa semplicità. Fu aggiunta la spia della riserva carburante e dell'accensione delle luci e fu montato un nuovo specchietto retrovisore, pur senza scatto antiabbagliante che, chissà perché, in poche utilitarie dell'epoca era previsto. Il comando degli indicatori di direzione fu spostato al volante, quelli dell'aerazione e riscaldamento sistemati in posizione più razionale, le alette parasole furono imbottite anche se rimase esclusa la possibilità di spostarle lateralmente. Furono aggiunti i rostri ai paraurti, modificata la luce di illuminazione targa (ora di maggiori dimensioni) e aggiunti il ripetitore laterale degli indicatori di direzione e la serratura al tappo benzina. L'apertura dei cristalli laterali fu resa più agevole e fu montata una plafoniera per l'illuminazione dell'abitacolo all'altezza del montante centrale. Sul cofano comparve il marchio Innocenti

COUNTRYMAN

La A 40 S in azione lungo una stradina di montagna. Nella pagina a lato si vede la versione A 40 Countryman, con coperchio del bagagliaio a ribaltina e lunotto sollevabile. Sotto, l'inconfondibile quattro cilindri A-Series che ha motorizzato mezza Gran Bretagna.



A LAMBRATE NE HANNO FATTE 67.706

Modello	Carrozzeria	Periodo di produzione	Esemplari prodotti
A 40 Mk1	Berlina	da novembre 1960 a gennaio 1962	10.213
A 40 Mk1	Combinata	da dicembre 1960 a gennaio 1962	6.444
A 40 Mk2	Berlina	da febbraio 1962 a dicembre 1962	6.828
A 40 Mk2	Combinata	da febbraio 1962 a gennaio 1963	9.979
A 40 S	Berlina	da dicembre 1962 a aprile 1965	6.861
A 40 S	Combinata	da dicembre 1962 a febbraio 1967	27.381

Totale produzione italiana Innocenti Austin A 40 e A 40 S: 67.706
Totale produzione modello Austin A 40: 342.180



che sostituiva quello inglese sistemato sulla griglia del radiatore, furono disegnate nuove calotte coprimozzo alle ruote e nel vano bagagli un coperchio metallico ricopriva la ruota di scorta.

Alcune imperfezioni iniziali, riscontrate nelle prime vetture uscite da Lambrate, furono risolte con l'esperienza maturata dalle maestranze man mano che la produzione avanzava.

Come si vede, l'Innocenti mise parecchio di suo per rendere concorrenziale sul nostro mercato il modello A 40, anche se uno degli scogli da superare fu l'avvio di un'efficace rete di vendita e assistenza, argomento verso il quale i clienti erano sensibili.

L'innovativa linea celava una meccanica piuttosto tradizionale, con motore anteriore, trazione posteriore e freni a tamburo. Il motore era il conosciuto A-series, quattro cilindri in linea di 948 cc progettato da Eric Bareham nel '47, unità che si distingue per la buona elasticità di marcia e per il ridotto consumo di carburante. Non era difficile, con la A 40, percorrere 16 km/litro e, anche viaggiando in autostrada a velocità vicine alla massima, ci si attestava attorno agli 11. Il punto debole era la frenata, con spazi di arresto piuttosto lunghi già alle medie velocità e una scarsa resistenza al "fading", imputabile all'assenza di

un'adeguata alettatura dei tamburi e alla ridotta area delle superfici frenanti. La tenuta di strada era invece buona, come pure il comfort di marcia originato in primis dalla taratura morbida delle sospensioni.

Pat Moss

La A 40 berlina, nel settembre 1959, fu affiancata dalla versione Countryman nella quale il lunotto, prima fisso, diviene sollevabile. In questo modo si amplia l'apertura del vano bagagli e se ne migliora l'accessibilità. L'Innocenti, per rendere ancora più pratica la propria versione, o forse per non riproporre gli identici contenuti della sorella inglese, mise sul mercato, all'inizio del 1962, la "Combinata" con portellone incernierato in alto, anticipando in questo modo la concezione di una moderna vettura a due volumi con portellone. Peccato solo che le cerniere del portellone fossero a vista. Le versioni di carrozzeria a questo punto erano tre: berlina (o berlinetta), con cofano bagagli a ribaltina e lunotto fisso, "Countryman", con ribaltina e lunotto sollevabile, "Combinata" con portellone posteriore. La parte dietro della vettura, una volta chiusa, restava uguale in tutti e tre i casi e questo la faceva sembrare una berlina, non le dava l'aspetto della



familiare, cosa che ne favorì le vendite. Per inciso, la versione Combinata non era disponibile in Inghilterra e questo come conseguenza dell'accordo siglato nel 1959 che non prevedeva l'esportazione verso quel Paese delle vetture prodotte a

Lambrate. Malgrado l'apparenza di tranquilla auto da famiglia, la A 40 seppe anche ritagliarsi una fetta di notorietà sportiva quando la rallista Pat Moss, sorella del campione inglese di F1 Stirling, si aggiudicò, in coppia con Ann Wisdom, la classifica femminile al Rally di Montecarlo del 1959 e del 1960. Piccola curiosità, la A 40 era stata soprannominata dalle stesse ralliste con il nomignolo di "Zoe".

"Patatina"

Le prime modifiche meccaniche di una certa consistenza datano dicembre 1962, quando nella versione italiana compaiono le varianti introdotte nel 1961 in quella inglese, siglata Mk2. Il passo aumenta a vantaggio dell'abitabilità posteriore, c'è un miglioramento nel comportamento stradale dovuto al montaggio di ammortizzatori telescopici al retrotreno e all'adozione di una barra antirollio anteriore, mentre il motore guadagna 3 CV. Altre modifiche riguardano il collettore d'aspirazione, c'è un nuovo filtro aria a secco e un carburatore SU rimpiazza lo Zenith. La pompa carburante è ora del tipo elettrico e la capacità del serbatoio benzina aumenta di cinque litri. Compaiono alcune varianti estetiche, come i fanalini anteriori piatti al posto dei precedenti appuntiti e non più racchiusi in un'unica sede con i fari, c'è una diversa griglia radiatore composta da elementi piani orizzontali a piena larghezza che sostituisce la precedente detta "crinkly chip", appellativo originato dalla forma degli elementi somiglianti a

una patatina frita. Scompare, inoltre, il profilo cromato centrale sul cofano motore. All'interno c'è un cruscotto più largo, dove le spie e l'indicatore del livello carburante sono stati sistemati diversamente. La decorazione dei

pannelli porta presenta un motivo a rettangoli verticali che sostituisce il precedente a rombi, mentre il cassetto portaguanti dal lato passeggero ha una nuova forma arrotondata nella parte superiore, sottolineata da un profilato lucido che percorre la plancia in larghezza. Qualche novità è visibile nei comandi secondari. C'è da dire, tuttavia, che alcune novità meccaniche introdotte dalla Casa madre inglese con la serie Mk2 erano già presenti nelle A 40 Mk1 montate a Lambrate. Un ulteriore passo avanti viene compiuto nel dicembre 1962 quando, per assecondare la richiesta di maggiori prestazioni, la cilindrata del motore è innalzata a 1098 cc e la potenza sale a 50 CV. La A 40 diventa A 40 S, sigla che sottolinea l'aumento a 135 km/h della velocità massima, più che sufficienti per una vettura di quella categoria ed evidenziati dal fondo scala del tachimetro innalzato da 140 a 150 orari. Le varianti estetiche sono limitate a i nuovi fanalini anteriori di forma rettangolare e all'aggiornamento della targhetta identificativa. Con la A 40 S si assiste a una svolta nel nostro mercato perché le richieste della "Combinata", fin lì allineate a quelle della berlina, diventano preponderanti. Il pubblico mostra di apprezzare sia l'aumento delle prestazioni, sia la superiore praticità del portellone, cosa che dà una spinta in alto alle vendite. A Lambrate ne prendono atto e la berlina esce di produzione nel corso del 1965, mentre la "Combinata" resta nel listino Innocenti per altri due anni trascorsi i quali sul modello A 40 cala il sipario, in Inghilterra come in Italia.

Scheda tecnica

INNOCENTI AUSTIN A 40

Motore BMC-Austin, quattro cilindri in linea, anteriore longitudinale raffreddato ad acqua Alesaggio e corsa 62,94 x 76,2 mm Cilindrata 948 cc Rapporto di compressione 8,3:1 Distribuzione albero a camme laterale, aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione carburatore invertito Zenith 26 VME (Mk1 SU), pompa carburante meccanica (Mk1: elettrica) Accensione bobina e spinterogeno Candele Champion N5 Lubrificazione forzata, capacità circuito 4 litri Impianto elettrico 12V Dinamo 250W Batteria 40Ah Potenza 34 CV a 4800 giri (Mk1: 37 CV a 5000 giri) Coppia 6,9 kgm a 2200 giri (Mk1: 6,9 kgm a 2500 giri) **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a quattro marce + RM, 2^a, 3^a e 4^a sincronizzate, leva di comando a cloche Differenziale e rapporto al ponte coppia conica ipoidale, 9/41 Ruote 3,5J x 13" Pneumatici 5,20-13 **Corpo vettura** Carrozzeria berlina a due volumi, due porte, 4/5 posti Telaio a scocca portante in acciaio Sospensioni: anteriore ruote indipendenti, trapezi oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici (Mk1: barra antirollio); posteriore assale rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici (Mk1: idraulici telescopici) Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote con ceppi compressi all'avantreno Sterzo a camma elicoidale e albero con leva a dito Capacità serbatoio carburante 27 litri (Mk1: 32 litri) **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.120 (Mk1: 2.210) Carreggiate ant/post 1.210/1.190 Lunghezza 3.710 Larghezza 1.510 Altezza 1.440 Peso 740 kg a vuoto (Mk1: 765 kg) **Prestazioni** Velocità massima circa 115 km/h (Mk1: circa 120)

INNOCENTI AUSTIN A 40 S

Come Innocenti A 40 tranne:

Motore Alesaggio e corsa 64,58 x 83,72 mm Cilindrata 1098 cc Rapporto di compressione 8,5:1 Alimentazione carburatore SU HS2, pompa carburante elettrica Potenza 50 CV a 5100 giri Coppia 7,4 kgm a 2500 giri **Trasmissione** Rapporto al ponte 9/38 Pneumatici: 5.20-13 (Combinata: 5.60-13) **Corpo vettura** Carrozzeria Combinata a tre porte Sospensione posteriore ammortizzatori idraulici telescopici Capacità serbatoio carburante 31 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.210 Peso (Combinata 775 kg a vuoto) **Prestazioni** Velocità massima 135 km/h





EX-BEATLE

In apertura, una Facel Vega FVS Series 4 Sport Coupé del 1958: è stata venduta da RM Auctions nel gennaio scorso per 200.750 dollari. A destra, la "Il Coupé" (1964) che fu di Ringo Starr, venduta da Bonhams per 430.320 euro.

**BELLISSIMA, LUSSUOSISSIMA,
POTENTISSIMA E AFFIDABILE**

*I SUPERLATIVI NON BASTARONO
A DECRETARNE IL SUCCESSO PRESSO
IL GRANDE PUBBLICO*

**LA PICCOLA CASA FRANCESE NACQUE
E MORÌ NEL GIRO DI DIECI ANNI**

*LE SUE AUTO PIACQUERO AL JET-SET,
USATE DA ATTORI, MUSICISTI
(COME RINGO DEI BEATLES) E PILOTI*

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO BONHAMS E RM AUCTIONS

GT da... Starr





E dire che l'idea era buona, praticamente l'uovo di Colombo: una gran turismo (o anche una super sportiva, perché no!?) con telaio e linea concepiti in Europa e dotata di un potente, ma tranquillo e affidabile, motore di provenienza americana.

Ci hanno provato in tanti, e sarebbe troppo lungo farne l'elenco, ma l'ultima e più longeva interprete di tale spartito, la tenace Bristol, ha dovuto alzare bandiera bianca nel 2011.

I motivi del fallimento di tali iniziative imprenditoriali sono essenzialmente due: la mancanza di carisma del prodotto a causa delle mancate vittorie sportive e l'immagine di Marca tutta da costruire, operazione che non sempre riesce; tale stato di cose porta al-

la cronica difficoltà a far quadrare i bilanci nonostante prezzi di vendita a volte spropositati che, a loro volta, limitano ulteriormente la platea dei potenziali acquirenti innescando un circolo vizioso da cui non si esce.

Comète

La francese Facel-Vega ha sperimentato sulla propria pelle tali limiti e avrebbe potuto anche fungere da esempio visto che è stata la prima al mondo a costruire ibridi di questo tipo; vogliamo tratteggiarne la storia poiché quest'anno ne ricorrono, curiosamente, due determinanti anniversari: sessant'anni dalla fondazione e cinquanta dalla chiusura.





HOFFMANN

In queste pagine si può notare la differenza nella linea tra la prima versione della Facel Vega (sopra) e la "II". Le separano sei anni e la seconda presenta linee più tese e spigolose. La macchina del 1958, a fianco, è una delle cinque importate da Max Hoffmann in USA: ha ancora le specifiche per il mercato americano. La "II" che fu di Starr è una delle cinque prodotte con guida a destra e l'unica con il cambio Pont-à-Mousson abbinato al V8 "Typhoon" di 6,7 litri da 390 CV con due carburatori.

Un decennio: tanto è durata l'avventura di Jean Daninos come costruttore di automobili. Il suo mestiere, prima, era quello di patron della Facel-Métaillon (Facel stava per Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir): una Carrozzeria che si era guadagnata la C maiuscola collaborando con la Simca per l'allestimento delle 8 Sport, con la Ford France per le Comète e con la Rolls-Royce per le tredici Bentley Cresta; conoscenza del ramo assicurata, quindi, e, in più, l'enorme desiderio di rivalsa derivante dallo scoramento per la progressiva scomparsa dalla scena, dopo la fine della guerra, di tutte le grandi marche che avevano dato lustro alla Francia nei decenni precedenti. È con grande orgoglio patriottico quindi, oltre che con la gioia di chi vede realizzarsi un sogno covato a lungo, che

il 29 luglio 1954 Daninos presenta alla stampa la sua stella rilucante: quella Vega che diventa anche parte del marchio di fabbrica della divisione automobili della Métaillon.

Si chiama, con poca fantasia, FV: sopra un telaio di tipo tradizionale, longheroni e traverse, ma molto robusto grazie al sovrabbondante spessore dei tubi quadri che lo compongono ed alla presenza del rinforzo a "X" centrale, Daninos stesso disegna una carrozzeria quasi uguale a quella della Ford Comète tranne nel muso, dove, ispirandosi ampiamente alla Bentley Cresta (anch'esse sue creazioni, è bene dirlo), pone quello che diventerà un marchio di fabbrica: la calandra verticale affiancata da due prese d'aria orizzontali, a-là-Alfa Romeò.





Per l'industrializzazione del tutto, fondamentali saranno le figure di Jacques Brasseur e dei suoi fidati collaboratori Dumas e Peronne, come pure per la definizione di altri aspetti dell'auto, per esempio le sospensioni: davanti indipendenti a bracci trasversali e molle elicoidali, dietro a ponte rigido con balestre; oppure i freni: quattro tamburi alettati e servoassistiti della Lockheed-Bendix; ed il differenziale: un Salisbury ottenibile con due diversi rapporti al ponte.

Potenza a buon mercato

Due componenti, quelli appena descritti, forniti dall'esterno, come il motore che Daninos, non trovando nulla di adatto in patria, è costretto, a malincuore, ad acquisire presso la Chrysler.

Non che ci sia da lamentarsi: si tratta del V8 "Fire Dome", con camere di scoppio emisferiche, da 4,5 litri e 170 CV (presto saliti a 180), montato sulla omonima DeSoto, che Facel Vega offre in combinazione con il cambio automatico Chrysler "Power Flite" a due marce con comando al volante, oppure con quello manuale Pont-à-Mousson a quattro marce sincronizzate con leva al pavimento; ovviamente, tra le due soluzioni, le prestazioni variano moltissimo, come accade optando tra i due tipi di rapporti al ponte: con il "corto" si superano a malapena i 170 km/h, mentre con il "lungo" si sfiorano i 200. In ogni caso, come non mancò di sottolineare la stampa, le prestazioni erano più che soddisfacenti; altri motivi di soddisfazione vennero dal cambio manuale totalmente sincronizzato, lodatissimo per la sua silenziosità in qualsiasi rapporto, dalla dotazione di accessori completa di interno in pelle, servofreno ed alzacristalli elettrici e

dal comfort di marcia, inficiato solamente da qualche sibilo di troppo provocato, in velocità, dai finestrini privi di telaio.

Nell'aprile del 1955 è adottato il "Fire Dome" aggiornato a 4,8 litri per 200 CV ed è l'unica modifica prima che, nel novembre dello stesso anno, debutti la cosiddetta FV2. Della prima serie ne saranno costruiti 47 esemplari di cui sette cabriolet con motore 4.8. La nuova versione presenta il parabrezza panoramico a montanti arretrati e i doppi fari circolari sovrapposti, al posto del faro singolo con sotto il fendinebbia rettangolare; all'interno, una magnifica plancia verniciata a effetto radica, talmente ben eseguita da trarre in inganno un po' tutti, sostituisce la precedente rivestita con la pelle dei sedili; nel contempo si approfitta per mettere ordine nella strumentazione secondaria, ora in perfetto ordine al centro del tunnel centrale anziché sparsa qua e là come prima.

Maserati

Con la meccanica si inizia aumentando la potenza del 4.8 a 250 CV attraverso un aumento del rapporto di compressione e un carburatore maggiorato per poi passare, da aprile 1956, al motore 5.4, sempre di derivazione DeSoto, da 285 CV.

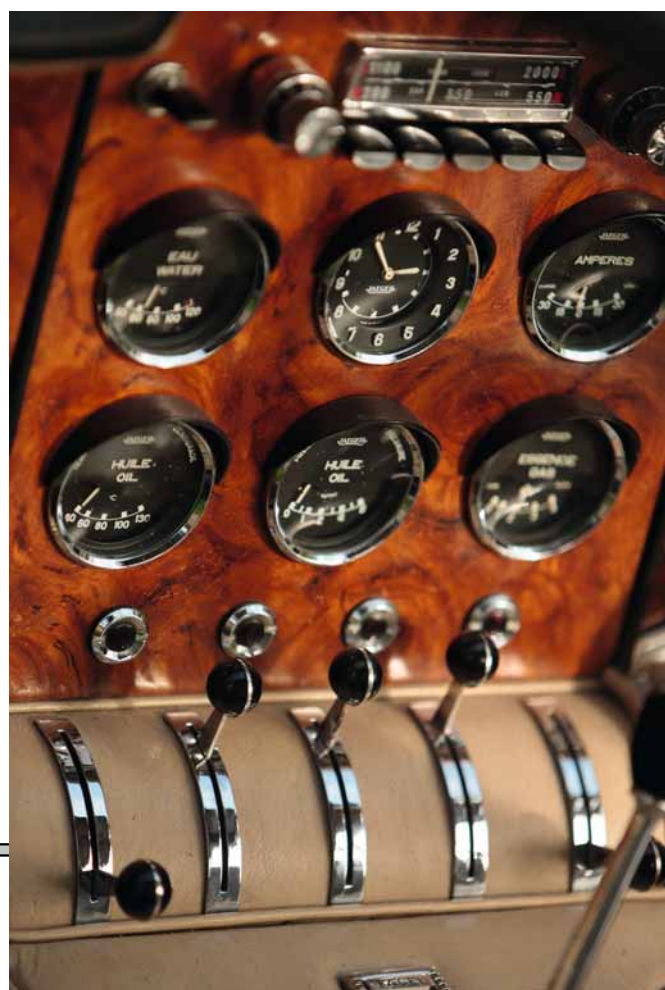
Una rivoluzione motoristica avviene nel 1957 quando la Chrysler concede alla Facel Vega, per la FV4, il nuovissimo "Hemi" due carburatori da 5,8 litri e 325 CV, uguale a quello della leggendaria 300 C; questo per le vetture esportate in USA; in Europa, causa la prima crisi petrolifera seguita a quella del canale di Suez, sono invece rispolverati, per le FV3, i "vecchi" 4,5 e 4,8 litri ma finemente aggiornati.



AFFOGATI IN PELLE E RADICA

L'interno di queste GT è una profusione di pelle e radica e strumenti Jaeger. L'aspetto è da vere auto di lusso, di altissima gamma. L'esemplare del 1958 (pagina a fianco) ha il volante a calice preferito dal pubblico americano. La qualità della pelle rossa, pur conservata con la massima attenzione, è tale che non è mai stata oggetto di restauro.

Lo stesso vale per la macchina di Ringo Starr (in questa pagina). A destra, un meraviglioso dettaglio dei comandi elettrici e degli strumenti secondari affogati nella radica.





nati tanto da raggiungere, rispettivamente, i 200 e i 253 CV; le prestazioni, quindi, aumentano, soprattutto sulle “automatiche” che beneficiano della sostituzione del vetusto cambio “Power Flite” con il “Torque Flite” a tre marce. Aumenta anche il comfort di guida grazie al servosterzo di serie.

Quando, dopo 311 esemplari (di cui quattro cabriolet), le varie serie di FV lasciano il campo, nel maggio 1958, alla HK 500, hanno già raggiunto un livello di sviluppo eccellente; sono già “bestie” capaci di sfiorare i 230 km/h (la 5.8) come si conviene a una GT che vuole rimanere al top del mercato.

Stirling Moss

Intanto, non si dimentichi, aveva debuttato una certa Maserati 3500 GT che, pur con una cubatura molto inferiore, era una concorrente temibilissima; ed ecco, quindi, che la HK 500 (pare che questa denominazione facesse riferimento ai 5 kg/CV del rapporto peso/potenza) sposta l'asticella ancora più in alto: freni a disco anteriori, ruote in lega leggera Borrani con gallettone (a raggi a richiesta) e leggero aumento (30 mm) del passo per migliorare ancora la stabilità. Il bisogno c'era, visto che la prestanza dei motori aumentava ancora: cilindrata 5,9 litri e potenza 360 CV con il cambio manuale e 335 con l'automatico. Questo al debutto: dopo pochi mesi si passa addirittura ad un 6.3, pur con uguale potenza. Poi, a partire da febbraio 1960, anche i freni posteriori diventano a disco e la dotazione di serie comprende condizionatore d'aria e radio con antenna elettrica; siamo nell'empireo: certamente la Facel Vega continua a farsi pagare moltissimo ma è anche vero

che nessuno al mondo offre tanto! Se ne accorgono in molti: Tony Curtis, Ringo Starr, Danny Kaye, Ava Gardner, Frank Sinatra, Maurice Trintignant, il re del Marocco. E poi, all'ufficio commerciale, si pensa: la Facel Vega non ha tradizione agonistica? Benissimo: ne diamo una in uso a Stirling Moss che la porterà in giro per gli autodromi d'Europa; dirà alla stampa: “Con la HK500 viaggio in silenzio e comfort e anche molto sicuro”, sancendo così le doti che le hanno già permesso di trovare 482 acquirenti.

Alla Facel Vega, in quel periodo, si pensa anche di accontentare chi ha esigenze di rappresentanza con un'automobile che presenta una combinazione talmente riuscita di eleganza, sfarzo e qualità stradali da mettere fuori gioco sia Cadillac sia Rolls-Royce, le uniche firme che potevano reggere allora quel segmento di mercato; stiamo parlando della berlina Excellence, presentata al Salone di Parigi del 1957 e commercializzata più o meno in contemporanea con la HK.

Rimasta in produzione, costantemente aggiornata parallelamente alle coupé, nelle serie EX1 ed EX2, fino alla fine, la Excellence è il vero biglietto da visita di Daninos, delle sue ambizioni e di quello che era capace di fare: un pezzo di bravura ineguagliato almeno fino alle Bentley Mulsanne Turbo RL degli anni '80; allungata nel passo rispetto alla coupé per la bellezza di 410 mm, presenta le porte incernierate ad armadio, per la perplessità degli addetti ai lavori che temevano che questi interventi ne avessero troppo indebolito la struttura: saranno prontamente smentiti dai primi test per la soddisfazione dei 152 magnati che se la potero- no permettere.

Storia



LE AUTO DI DANINOS

Nelle foto piccole, da sinistra in alto prima fila: Bentley Cresta (1949); Ford Comete (1953); Facel Vega FV2B (1956); seconda fila: Facel Vega Excellence (1957); Facellia (1959); Facellia Coupé (1959); terza fila: Facel Vega HK 500 (1959); Facel 6 (1964).

CALANDRA

Le Facel Vega sono sempre state caratterizzate dall'imponenza della calandra, soprattutto nella prima serie (pagina a fianco). Sulla "II" il disegno è stato leggermente alleggerito, pur restando importante (a destra, notare anche il diverso disegno dei gruppi ottici). Qui a fianco, un dettaglio della "pinna" in cui alloggia l'indicatore di direzione.



Ma non è finita neppure la saga delle GT, poiché per il 1962 viene proposto il canto del cigno delle grosse Vega, la Facel II (183 esemplari) che fa propri i canoni stilistici inaugurati dalla Facellia (ne parliamo a parte) del 1960: molto più sobria, presenta la fanaleria anteriore sotto vetro, addio al parabrezza "panoramico", padiglione e coda più squadrati con fanaleria modificata; meccanicamente c'era poco da cambiare rispetto alle ultime eccellenti HK e quindi si procede solo ad aumentare la cavalleria fino a 390 per poi, proprio in ultimo, adottare il 6,8 litri da 400 CV tondi tondi; e a questo punto diventa inevitabile immedesimarsi in un Jean Daninos che, nei primi mesi del 1965, ha da poco "bruciato" il quarto di miglio in una quindicina di secondi e sta viaggiando sull'Autoroute ad oltre 240 km/h in grande serenità, nonostante tutto.

Facellia

È ben consapevole che le "Vega" non hanno mai prodotto utili ma, facendo parte del suo gruppo industriale che ne generava invece parecchi, sta pensando che il "sacrificio" sull'altare della propria passione sia stato comunque ben ripagato; in fin dei conti è lui l'artefice della rinascita del prestigio automobilistico francese e...senti che macchina!! Mai e poi mai avrebbe deciso di smettere di costruirla se non fosse stato per quella "benedetta" Facellia... Siamo sicuri che la ragione determinante che ha indotto Daninos a produrre una vettura più piccola sia stata la possibilità che essa fosse totalmente francese; presso la Pont-a-Mousson, dove si riforniva degli eccellenti cambi montati sulle V8, egli vide un deli-

zioso motorino tutto in alluminio, da 1,6 litri e con doppio albero a camme in testa; con una potenza dichiarata di 115 CV sembrava fatto apposta per equipaggiare una (relativamente) piccola gran-turismo d'élite: un prodotto che poteva utilmente completare la gamma Facel Vega. Come tutti i grandi imprenditori, Daninos non "covava" troppo a lungo sulle proprie decisioni e, in questo caso, male gliene incolse! Quel motorino, infatti, era una "ciofeca" terribile: pare fossero stati mal progettati i passaggi di raffreddamento nel blocco motore, fatto sta che i surriscaldamenti erano inevitabili e i pistoni si bucavano di conseguenza. La situazione peggiorò ulteriormente quando, forse nel tentare di confondere la clientela con le alte prestazioni (che indubbiamente facevano parte del patrimonio della Facellia) si mise in commercio la versione "S" con due carburatori Weber doppio corpo per 126 CV e 194 km/h: non male per una 1600, per di più dotata di tutti i comfort, nel 1961; peccato si fosse sempre fermi...

Facciamo ora un passo indietro per dire che la Facellia debutta al Salone di Parigi del 1959 e viene posta in vendita nella primavera del 1960; è una bellissima miniatura della HK 500 in tutta la parte meccanica, tranne il motore, ovviamente, mentre dal punto di vista stilistico inaugura le nuove linee più moderne e pulite, anche se meno personali, che, come già accennato, ispireranno poi quelle dalla Facel II.

Fin dall'inizio è disponibile in configurazione spider, hard top a due posti e coupé a quattro posti; eccezionale il livello dell'abitacolo, con la possibilità di essere rivestito in pelle, e una plan-



WEBASTO

La Facel Vega II venduta da Bonhams ha due accessori dell'epoca, tra gli altri: i bellissimi cerchi a disco cromati con gallettone centrale e il tetto apribile Webasto (montato nel 1970 da un proprietario successivo). Nella pagina a fianco, il motore della versione HK 500, riconoscibile per i due carburatori Carter.

cia straordinaria: con la incredibile, all'epoca, finta radica e la ricca strumentazione correttamente disposta pensiamo che, su auto di media cilindrata, sia rimasta insuperata ancora oggi in termini di eleganza e funzionalità. Purtroppo la fragilità del motore, con i conseguenti costi di garanzia, sommati a quelli di sviluppo del nuovo modello, portarono ad una crisi finanziaria dalla quale non si riuscì più ad uscire.

Non ci si riuscì con la Facel III del 1963, immediatamente distinguibile dai fari carenati, sulla quale era stato montato un motore Volvo da 1,8 litri e 108 CV che, a prezzo di una certa qual caduta di prestazioni, offriva però la robustezza di un mulo di montagna; se ne vendettero soltanto 104 esemplari contro i circa 1.400 clienti martoriati (e inferociti) dalla Facellia.

E non ci si riuscì neppure con la Facel 6, dove, alla ricerca delle prestazioni perdute, si andò a pescare il sei cilindri tre litri della Austin Healey: i 150 CV riportarono la macchina alle soglie dei duecento all'ora, nonostante il non indifferente peso dell'unità motrice che, invece, qualche problema sul piano della maneggevolezza lo portò.

Ma non fu certamente questo il motivo che limitò le sue vendite a 32 "pezzi"; purtroppo la fama di inaffidabilità delle Facellia fu più forte di tutto (insieme con i prezzi di vendita che, anche su queste Facel Vega minori, mai furono bassi) e così, nonostante tre anni di tentativi di ogni tipo, e non solo sulla piccola di Casa ma anche presso le banche, la Facel Vega, il 31 ottobre 1964, fu costretta a chiudere i battenti.



Scheda tecnica

FACEL VEGA HK 500 (AUTOMATICA)

Motore Chrysler serie B otto cilindri a V di 90° anteriore longitudinale raffreddato ad acqua Alesaggio 104,8 mm corsa 85,7 mm Cilindrata 5.913 cc Rapporto di compressione 10:1 Potenza 360 (335) CV (SAE) a 5.200 (4.600) giri Coppia 540 Nm a 3.600 giri Distribuzione albero a camme nel basamento, aste e bilancieri Alimentazione due (uno) carburatori Carter quadricorpo WFCB4 Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 5,6 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12V Batteria 90A **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale (automatico) a quattro (tre) marce Rapporti: I 3,45 (2,45):1; II 1,96 (1,45):1; III 1,37 (1):1; IV 1:1; RM 3,22 (2,2):1 Rapporto al ponte 2,93 (3,31):1 Pneumatici 6.70x15 **Corpo vettura** Telaio a longheroni e traverse con rinforzo centrale a X Carrozzeria coupé due porte quattro posti Sospensioni: ant indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali; post ponte rigido, balestre Freni a tamburo (a richiesta ant a disco) Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 100 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.660 Carreggiate ant/post 1.420/1.448 Lunghezza 4.590 Larghezza 1.800 Altezza 1.360 Peso a vuoto 1650 kg **Prestazioni** Velocità massima 235 (205) km/h Consumo medio 18,5 (23,7) litri/100km Accelerazione 0-100 km/h 6,8 (8,1) sec Accelerazione 0-1.000 m 27,1 (28,6) sec Ripresa 80-120 km/h in IV 8,8 sec

FACEL VEGA FACELLIA (FACELLIA S)

Motore Pont-a-Mousson quattro cilindri in linea anteriore longitudinale raffreddato ad acqua Alesaggio 82 mm Corsa 78 mm Cilindrata 1.648 cc Rapporto di compressione 9,4 (9,6):1 Potenza 115 (126) CV SAE a 6.400 giri Coppia 143 (155) Nm a 4.500 (5.000) giri Distribuzione doppio albero a camme in testa Alimentazione carburatore Solex doppio corpo (due carburatori Weber doppio corpo) Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 5 litri Impianto elettrico 12V **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro marce Rapporti: I 3,45:1; II 1,96:1; III 1,37:1; IV 1:1; RM 3,22:1 Rapporto al ponte 4,1:1 Pneumatici 5.90x14 **Corpo vettura** Telaio a longheroni e traverse con rinforzo a X centrale Carrozzeria spider a due posti oppure coupé a quattro posti Sospensioni: ant indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali; post ponte rigido, balestre semiellittiche Freni a disco Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.450 Carreggiate ant/post 1.300/1.280 Altezza 1.270 Peso a vuoto 980 kg (coupé 1040 kg) **Prestazioni** Velocità massima 182 (194) km/h Consumo medio 10,3 (10,7) km/l Accelerazione 0-100 km/h 11,6 (8,7) sec Accelerazione 0-1.000 m 33,1 (32,3) sec Ripresa 80-120 km/h in IV 14 sec



S'AETTE romane

**TUTTI RICORDANO LE FIAT ELABORATE
A ROMA BATTAGLIARE CON LE ABARTH
MA DAGLI ANNI '30 AI '70 LA GIANNINI FU
UNA VERA E PROPRIA INDUSTRIA MECCANICA
IN PISTA CON DUE MODELLI SIMBOLO
DI ASCESA E DECLINO DEL SEGMENTO CHE
INFIAMMÒ I SOGNI DI UNA GENERAZIONE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



L'Italia degli anni '60 è l'Italia degli schieramenti opposti. Accese discussioni da bar cercano di stabilire se "sia meglio" Loren o Lollobrigida, Vespa o Lambretta, Beatles o Rolling Stones, Clark o Surtees e, sugli asfalti nostrani, Abarth o... Gianni.

La storia dei fratelli Attilio e Domenico Gianni ha segnato profondamente l'automobilismo sportivo italiano per buona parte del secolo scorso; quarant'anni, dagli anni '30 ai '70, in cui la loro avventura porta alla costruzione dell'unica fabbrica automobilistica della capitale. Un'attività lunga e articolata, che vede il momento di maggior successo negli anni '60, quando lega il suo nome alle versioni elaborate delle Fiat 500, che su strada e in pista duellano senza esclusione di colpi con le omologhe versioni preparate da Carlo Abarth.



CHI VA PIANO... VENDE!
La 500 TV tallona a fatica la ben più prestante 126 GPA sul circuito Valpista di Teggiano (SA). Sul mercato la TV fu invece imprendibile per la 126, le cui vendite rimasero ben lontane quelle della 500, prodotta ancora sotto la gestione della famiglia Gianni.





Archetipo

La 500 TV è la prima piccola “pepata” di casa Gianni: debutta come derivazione della versione normale già dalla serie “D”, l’ultima con le porte “a vento”, dalla quale spremere circa 23 CV a 5200 giri grazie alla testa modificata, a un nuovo albero a camme, allo scarico speciale e al solito carburatore Weber 26 IMB/4 modificato con getto da 120. Nel botta e risposta con Abarth si aggiungono col tempo versioni via via più spinte, come le 590 GT, GT Special, 650 NP (su base 500 F/L) da 32 CV e TV S con motore addirittura 1000 da 68 CV (sulla Fiat normale non hanno mai superato i 18) per ben 160 km/h. La TV è quindi la capostipite delle 500 “romane” e all’epoca,

quando il gioco non si è ancora fatto “pesante”, punta più sulla personalizzazione estetica che non sulle prestazioni pure. Le modifiche permettono di superare la soglia psicologica dei cento all’ora (108 km/h effettivi), ma a fare scena sono il coperchio punterie in alluminio e la coppa olio maggiorata e alettata con il nome del preparatore bene in vista, mentre il grosso degli interventi è concentrato sulla carrozzeria: vistoso stemma frontale, cerchi ruota forati con coppe specifiche, profilo cromato e stemmi sulla fiancata. All’interno troviamo moquette, volante e pomello cambio in legno, cruscotto personalizzato con tachimetro col fondo scala a 130 a far sognare velocità da piccola sportiva quando in realtà la TV è il primo gradino nel mondo dell’elaborazione. L’insieme regala comunque la piacevole sensazione di essere a bordo di una 500 con qualcosa in più, e se non si hanno grosse pretese si può comunque bruciare al semaforo il cinquecentista “normale”.



SOPRATTUTTO ESTETICA
L'elaborazione della 500 TV è soprattutto estetica: fregi e targhette (pagina precedente), cerchi e profilo cromato sulle fiancate (in alto), "coppa" e scarico sportivo (sopra) e un bel volante all'interno lasciano pregustare prestazioni che al dunque risultano appena superiori rispetto alla vettura di serie. Selleria (a lato) e strumentazione (sopra a sinistra) riprendono l'allestimento di serie della 500 L.

Base Lusso

In queste pagine troviamo una TV "L", basata cioè sull'omonima versione della piccola torinese, caratterizzata dai paraurti coi tubolari e senza rostri e dallo strumento interno orizzontale. La vettura appartiene alla famiglia Caputo di Sala Consilina (SA), che conserva in garage una piccola ma impeccabile collezione di Giannini. Negli anni '90 papà Francesco, possessore in gioventù di una 500 Giannini elaborata, nota questa TV "L" girare per le sue strade. Appartiene a una maestra elementare residente di un paese vicino che la usa giornalmente per andare a scuola; per motivi affettivi, nonostante le insistenze non è interessata a cederla. Passano alcuni anni e il nostro Francesco continua a tenere d'occhio la vettura. Poi scompare, l'anziana maestra è mancata, l'auto è stata ereditata da un nipote che l'ha venduta ad un compaesano, casualmente amico dei Caputo. Il corteggiamento a questo punto riparte serrato e, dopo altri otto anni circa, Francesco riesce finalmente a mettere in garage la piccola TV. Siamo ormai nel 2005; l'auto si presenta più o meno nelle condizioni attuali e necessita soltanto di un nuovo set di fasce ai pistoni e delle coppe ruota mancanti. La carrozzeria, originale e mai incidentata, viene solo velata nel colore originale. Oggi è la prediletta della collezione ed è destinata al figlio Michele di 18 anni.

Rarità

Alla stessa famiglia appartiene anche la rara 126 GPA 800 di queste pagine. L'auto entra in casa Caputo fortuitamente, scovata nel 2009 durante un sopralluogo da un commerciante irpino per visionare una 500 "My Car" di Francis Lombardi. All'arrivo sul posto, Francesco e i figli scoprono con disappunto che la vettura è stata già venduta. Girando sconsolati tra le altre auto in mostra, scorgono una 126 particolare e, con sorpresa, appurano che è una 800 originale. Lo scaltro commerciante fiuta l'interesse e alla richiesta di prezzo spara alto, costringendo i nostri amici a lasciare il salone a mani vuote. Per il figlio maggiore Mario la delusione è cocente: a soli vent'anni la 126 è un piccolo sogno. Intenerito, papà Francesco il giorno dopo contatta il venditore telefonicamente e tratta con successo la vettura che in poche ore è così a casa, da restaurare ma completa di tutto. L'ha intestata a Mario, al settimo cielo per essere anch'egli proprietario di una Giannini, per di più rara. Il restauro parte subito e richiede un anno abbondante; a fine 2012 l'auto ottiene l'omologazione Asi sotto lo sguardo interessato dei commissari, i quali ammettono di averne viste ben poche. La GPA oggi è custodita dai Caputo come una reliquia, e dal restauro ha percorso meno di 900 km.

Antipodi

Al debutto, nel 1972, la 126 è un pezzo avanti rispetto alla 500. Più veloce, più sicura, più abitabile, mantiene la stessa impostazione meccanica ma con motore e cambio migliorati: il primo è più potente e regolare, il secondo sincronizzato su seconda, terza e quarta. Importante poi, in termini di distribuzione delle masse, lo spostamento del serbatoio benzina dal vano anteriore sotto il sedile posteriore. Nel solco dell'escalation di potenza delle 500, anche la 126 è oggetto delle attenzioni di Giannini. La famiglia però

"IN VIA TEANO LAVORIAMO ANCORA!"

A Roma, in via Idrovore della Magliana, esiste ancora la Giannini. Non ha più alcun legame con la famiglia e si occupa principalmente di blindature e assistenza a vetture Fiat. Invece nella storica sede di via Teano che ospitò la Giannini Automobili oltre trent'anni fa, varcando la soglia in orario di officina ci si può imbattere in... Attilio Giannini. Si tratta del nipote del fondatore, identificato dagli appassionati come "Attilio junior". Assieme al fido collega di una vita, Claudio Frusone detto "Pallino" (a sinistra nella foto, insieme ad Attilio), porta avanti l'attività avviata dal papà Tonino e dallo zio Claudio Tani, che fondarono la "Tani e Giannini" sfruttando parte delle attrezzature del vecchio stabilimento di via Tiburtina. Oggi l'officina è una realtà ben nota nel mondo delle competizioni e delle preparazioni per auto storiche, grazie pure al fatto che a Roma il nome Giannini è ancora forte e carico di significato. «Nel periodo di massimo splendore -ricorda Attilio- la Costruzioni Meccaniche Giannini era una realtà completa e autosufficiente. Si arrivò a punte di trecento operai e nei locali di Settebagni (alla periferia della città, n.d.r.) si faceva tutto: c'erano decine di torni e frese, i reparti fonderia, tappezzeria, stratificazione per la vetroresina, trattamenti termici, i banchi prova a rulli e a motore, la verniciatura, un reparto dedicato alle preparazioni per le corse, un grande magazzino ricambi e, tra i primi in zona, un reparto cromature a spessore. Io ci giravo da bambino e ancora ho in mente le lavate di capo perché giravo pericolosamente vicino alle



ASSETTI

Nella foto grande, ancora le due Giannini in azione in pista. La 126 appare più compatta e stabile, in virtù anche dell'assetto specifico, mentre la 500 conserva le sospensioni di serie. Entrambi questi esemplari sono omologati ASI.

“buche”, usate all'epoca dato che ancora non c'erano i ponti sollevatori. Ricordo un gran fermento, un'atmosfera serena ma di grande operosità». Nato in una famiglia di allevatori marchigiani, il nonno Attilio era una figura d'altri tempi: «Era il classico patriarca di una volta autorevole e autoritario, rispettato da tutta la famiglia, però gli amici lo ricordano come una persona amabile e disponibile. Attilio Giannini era un uomo semplice e innamorato del suo lavoro, compensava con la genialità delle sue intuizioni quello che non aveva appreso dagli studi. Non entrò mai del tutto nella mentalità dell'imprenditore, si sporcava le mani, a giacca e cravatta preferiva la tuta. Anche all'apice del successo non si sentì mai “arrivato”, spesso addirittura favorì la nascita di concorrenti, soprattutto in pista. Tanti se lo ricordano ancora oggi e vengono a trovarci in officina».

Attilio jr ha ereditato dal nonno la disponibilità, durante la conversazione non manca di servire qualche cliente. «Il periodo d'oro di Giannini -continua- è stato quello di via Tiburtina e delle 500. Il successo arrivò già negli anni '30, grazie al motore

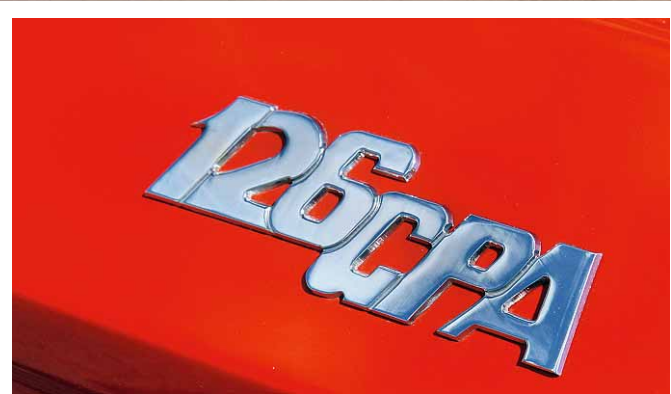
“Topolino” col terzo supporto di banco, che stabilì vari record mondiali su strada e sull'acqua. Arrivarono così le commesse per l'esercito, la marina e l'aviazione, che dopo la guerra permisero di ripartire subito con le Giaur costruite da Taraschi con motori Giannini».

E oggi, di cosa vi occupate? «Restauriamo e riproduciamo i motori a tre supporti. Lavoriamo parecchio come rettifica e siamo in grado di riparare e riprodurre tutti i tipi di alberi a camme, bielle e cilindri, storici e no. Tra i nostri clienti tanti sono 500entisti: hanno Giannini originali, oppure vogliono le modifiche che all'epoca non si potevano permettere, o ancora replicare le vetture della loro gioventù».

E delle 500 moderne cosa dite? «Che applichiamo la “cura Giannini” anche a loro: abbiamo un kit che porta la “pigra” 1.2 a 90 CV, pron-

to da montare senza interventi sull'elettronica. E per questo kit, come per quelli “classici”, stiamo ricreando le vecchie cassette di elaborazione, facili da montare. All'estero questi lavori si possono fare anche nel garage di casa: sono Paesi in cui il prodotto nostrano continua ad avere una superiorità riconosciuta».





dal 1970 non è più proprietaria del marchio, passato sotto la guida dell'avvocato Wolfango Polverelli, insieme a parte delle strutture e a seguito di intricate vicende societarie. Siamo lontani dai tempi della TV: nuova gestione, elaborazioni stradali dall'impostazione più estrema, nuova vettura, già in partenza penalizzata dalle forme meno attraenti e dai drammi finanziari e sindacali dei primi anni 70. Ma, ancor più importante, la 126 nasce in un momento storico di minor interesse per le auto elaborate, ormai una nicchia per pochi affezionati in un mercato profondamente cambiato. Rispetto alla "ingenua" TV, sulla GPA c'è tutt'altro lavoro: testa modificata per aumentare il rapporto di compressione, rac-

cordatura e lucidatura condotti, basamento modificato con sedi cilindri maggiorate, equilibratura e contrappesatura albero motore, squadratura ed equilibratura bielle, albero a camme e carburatore modificati, candele speciali, coperchio punterie in acciaio cromato, coppa olio maggiorata e alleggerita, filtro aria maggiorato, pistoni ad alta compressione, scarico sportivo omologato. All'esterno troviamo scudetti e fregi Gianni su frontale, posteriore, fiancate e ruote, dentro volante in pelle e strumentazione specifica; a richiesta cerchi in lega, sedili sportivi (presenti sulla vettura del servizio), scritta adesiva frontale, roll-bar, assetto sportivo (anch'esso presente), albero motore e camme in acciaio cementato, carburatore Dell'Orto doppio corpo da 32 con relativi collettore e filtro, volante sportivo in legno. Tanta "ciccia" rispetto alla scarna lista accessori della TV: cruscotto speciale con contagiri e volante elastico!



RIBASSATO

Nella pagina precedente, la GPA affronta aggressiva le curve del tracciato. All'esterno può sembrare una 126 qualsiasi; ma l'osservatore attento la riconosce, oltre che per le targhette identificative, per l'assetto ribassato e il terminale di scarico sportivo. I cerchi sono accessori dell'epoca. Ben più caratterizzato l'interno: volante, strumentazione e sedili sportivi rimandano a prestazioni brillanti che, al contrario della 500, stavolta ci sono davvero.



TUTTA L'ESPERIENZA
giannini
NELLA
126/800 cc

794 CC — POTENZA MAX 36,7 CV-DIN
A 5000 GIRI/MIN — VELOCITA' MAX CIRCA 135 KM/H
CONSUMO 6,9 LITRI PER 100 KM

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.P.A.
VIA TIBURTINA, 91-97 - 00185 ROMA - TELEF. 06/49 50 302 - 49 57 253

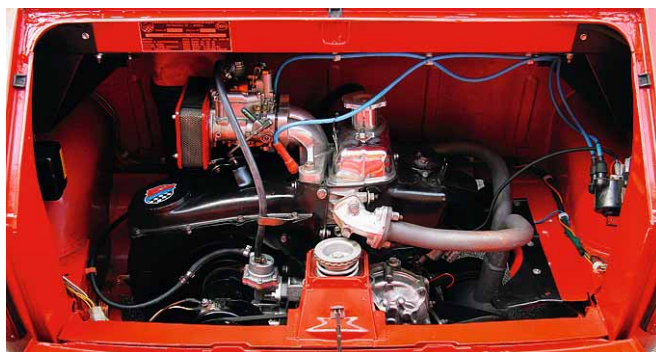


LUBRIFICANTI
Esso

Emozione batte praticità

Abbiamo avuto modo di provare le vetture sul piccolo circuito "Valpista" di Teggiano (SA), dove abbiamo trovato conferma alle nostre aspettative. La TV "L" è poco più di una 500 abbellita: le modifiche apportate da Giannini portano un incremento prestazionale appena percettibile, e la vocazione generale della vettura rimane essenzialmente da utilitaria, magari con un po' di ver-

ve in più nei sorpassi o sui percorsi in pendenza. Il "nostro" è un esemplare del 1972, ma concepito nei primi anni '60 sulla vecchia versione "D", quando questa già era sufficiente per accontentare le esigenze di larga parte dell'utenza. Le Giannini che impensierivano Carlo Abarth erano altre, dalla 590 GT in su. Ciò non toglie nulla al valore storico delle TV, alla base della scalata al successo dell'officina romana.



Scheda tecnica

GIANNINI FIAT 500 TV L (1972)

Motore: posteriore, 2 cilindri in linea, alesaggio e corsa 67,4 x 70 mm, cilindrata 499,5cc, rapporto di compressione 8:1 Potenza 23 CV a 5.200 giri Coppia 3,6 kgm a 3.500 giri Raffreddamento ad aria Alimentazione a pompa con carburatore Weber 26 IMB 4 **Trasmis-**
sione: trazione posteriore, cambio a 4 marce + RM, frizione mono-
disco; pneumatici 125 SR12 **Corpo vettura:** sospensioni anteriori e
posteriori a ruote indipendenti con bracci trasversali e ammortizzatori
telescopici; freni a tamburo sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm)**
e peso: passo 1.840, carreggiate ant/post 1.121/1.135, lunghezza
2.970, larghezza 1.320, altezza 1.335; peso a vuoto 520 kg **Presta-**
zioni: velocità massima 108 km/h

GIANNINI FIAT 126 GPA 800 (1974)

Motore: posteriore, 2 cilindri in linea, alesaggio e corsa 85 x 70 mm,
cilindrata 794cc, rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 32 CV a
5.000 giri Coppia 5,2 kgm a 3.800 giri (carburatore Weber 28 IMB;
36,8 CV a 5.200 giri e 5,7 kgm a 4.000 giri con carburatore Dell'Or-
to 32 DHLB optional) Raffreddamento ad aria **Trasmissione:** trazione
posteriore, cambio a 4 marce + RM, frizione monodisco, pneumatici
135 SR12 **Corpo vettura:** sospensioni anteriori e posteriori a ruo-
te indipendenti con bracci trasversali e ammortizzatori telescopici;
freni a tamburo sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** pas-
so 1.840, carreggiate ant/post 1.142/1.203, lunghezza 3.054, lar-
ghezza 1.377, altezza 1.335; peso a vuoto 580 kg **Prestazioni:** velo-
cità massima oltre 135 km/h

Il discorso è diverso per la GPA: la cilindrata portata a 800 e i 32 CV (il 40% in più rispetto alla 126 normale) si sentono tutti. La vettura è brillante, reattiva, nervosa, con il plus di un assetto sicuro e prevedibile, al cui confronto la 500 appare ballerina ai limiti del rischioso. Eppure il tempo e il mercato hanno premiato la prima. La TV è stata, nel suo piccolo, uno status-symbol: è nata nel periodo di maggior fulgore dell'azienda, e anche in questa semplice versione aveva comunque gli argomenti per inorgoglire il proprietario, desideroso di distinguersi dal comune "cinquecentista" in un periodo spensiera-

to e positivo in cui ci si accontentava di poco. Al debutto, la 126 ha proposto invece un'immagine più pratica e in generale modesta in un momento di maggiori pretese da parte del mercato. Quando ha proposto la GPA, la Gianni era cambiata: nuova dirigenza e nuovi impianti per riproporre una ricetta ormai datata e per di più senza la spinta emotiva e carismatica dei fondatori. Nonostante la validità del prodotto, più moderno, razionale e prestazionale, il responso del mercato fu impietoso: la 126 non fu mai (e tuttora non è) amata come la 500, forte invece di una carica emozionale impareggiabile.



FAMIGLIA

Nella pagina precedente, le vetture raffreddano i "motorini" dopo la sgambata in pista; sotto, la 126 da 800 cc in una pubblicità Gianni dei primi anni 70. In alto, i due propulsori: notare la differenza nell'aspirazione. Con carburatore Dellorto la 126 ottiene quasi 5 CV in più. Qui a fianco, da sinistra Mario, Francesco e Michele Caputo, proprietari delle Gianni di queste pagine.

LEGENDARY CAR DRIVER
1927
Minoia



NANDO MINOIA SU BUGATTI



NANDO MINOIA PRIMA GUIDA O.M. CON MORANDI NAVIGATORE SU O.M. 665 SUPERBA N. 14

GENTLEMAN MINOIA
LIMITED EDITION 100PC

IL CRONO GENTLEMAN MINOIA È DEDICATO A "NANDO" MINOIA, PILOTA LEGGENDARIO DEGLI ANNI RUGGENTI DELL'AUTOMOBILISMO. PILOTA D'ECCELLENZA PER NUMEROSE SCUDE, DALLA O.M. ALLA BUGATTI, DALL'ALFA ROMEO ALLA MERCEDES, NANDO MINOIA VANTA SUCCESSI INDELEBILI:

1907 - FIRST AT COPPA FLORIO IN BRESCIA

1927 - THE FIRST OF 1000MIGLIA

1931 - THE FIRST OF INTERNATIONAL GRAND PRIX

IL QUADRANTE CON I GRANDI CONTATORI RICHIAMA LA STRUMENTAZIONE DI BORDO DELLE MACCHINE DA CORSA DELL'EPOCA DALL'IMMEDIATA LEGGIBILITÀ. MOVIMENTO AUTOMATICO INTERAMENTE RIFINITO A MANO. AL CENTRO: ORE, MINUTI E LANCETTA CRONOGRAFO - FUNZIONI CRONO: A ORE 12 CONTATORE MINUTI. A ORE 6 CONTATORE ORE. SCALA TACHIMETRICA. QUADRANTE NERO CONTATORI BIANCHI ISPIRATO ALLA STRUMENTAZIONE DELLA OM SUPERBA. CORONA A VITE ZIGRINATA E PERSONALIZZATA. VETRO ZAFFIRO SFERICO. IMPERMEABILE 50 METRI. CINTURINO IN COCCODRILLO CUCITO A MANO O BRACCIALE IN METALLO.



Paul Picot
Artisan - Horloger - Suisse

MILANO - Via Gesù, 7 - 02 76002121 - info@paulpicot.it

Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR 2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	gen-09
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
SIMCA 2000 GT	83	dic-12
T 140 (1967)	93	dic-13

AC

COBRA	73	dic-11
-------	----	--------

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08*
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	79	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	78	lug-12
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	gen-08
ALFA 6	40	ago-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	gen-13
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	gen-08
ALFETTA 1.8 GT	93	gen-14
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	gen-04
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07

ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	gen-14
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago-03
GIULIA	7	dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	apr-04
GIULIETTA SS	13	dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	gen-11
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10
GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
JUNIOR Z	39	lug-08
JUNIOR Z	81	ott-12*
MONTREAL	42	nov-08
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	gen-04

ALPINE RENAULT

A106	73	gen-12
A110	57	mag-10
A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

AMC

PACER X	55	mar-10
---------	----	--------

APACHE

FORMULA JUNIOR	92	nov-13
----------------	----	--------

ASA

1000 GT	56	apr-10
1000 GT SPIDER	30	ago-07

ASTON MARTIN

DB 4 GT Z	88	giu-13
DB4 TOURING	16	apr-06
DBR1 / 2	88	giu-13
SPEED MODEL TYPE C #A9/722/U	82	nov-12

ATTILA

MK VII	92	nov-13
--------	----	--------

AUDI

PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE"	82	nov-12*
80L (1972)	34	feb-08
QUARTZ PININFARINA	86	apr-13
QUATTRO	34	feb-08
RS 2 AVANT	79	lug-12*

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago-14
SPRITE MKI	56	apr-10
SPRITE MKI	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH	5	ago-04
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	gen-04
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago-09
PRIMULA	58	giu-10
STELLINA	67	mag-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10
Y10 MISSONI	97	mag-14

AUTOBLEU

750 MILLE MIGLIA	57	mag-10
------------------	----	--------

B.S.A.

SCOUT (1935)	78	giu-12
--------------	----	--------

BENTLEY

4.5LITRE "BLOWER"	50	ago-09
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago-09
T MKI	14	feb-06
T PRIMA SERIE	14	feb-06

BERTONE

RACER TEAM (1969)	96	apr-14
-------------------	----	--------

BIZZARRINI

5300	31	ott-07
------	----	--------

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA		
E 2002 TURBO	99	lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10
2002 GRUPPO 2	30	ago-07
2002 tii	30	ago-07
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14
3.0 CSL	44	feb-09
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09
3200 S	75	mar-12
507 ROADSTER	96	apr-14
700	78	giu-12
E3 2800/3000	73	gen-12
M1	42	nov-08
M1 PROCAR	42	nov-08
M3	92	nov-13
SERIE 3 E21	12	ott-05
SERIE 3 E21	101	ott-14
Z1	82	nov-12

BORGWARD

P100	45	mar-09
------	----	--------



CONSERVATA

La Fiat 1500 L del 1963 era una sorta di "entry level" all'alto di gamma di Torino. Connubio del corpo vettura della "1800" con il motore quattro cilindri. Servizio su aprile 2014.

BRADLEY

GT 1974 17 mag-06

BRISTOL

409 63 gen-11

BUGATTI

23 74 feb-12
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA 60 ago-10
STORY 48 giu-09
TYPE 35A 48 giu-09

BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA 25 mar-07

CADILLAC

62 SEDAN DE VILLE 1952 7 dic-04
COUPÉ DE VILLE 1957 28 giu-07
COUPÉ DE VILLE 1958 3 apr-04
ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL 97 mag-14

CATERHAM

7 77 mag-12

CEMSA

F 11 41 ott-08

CHEVROLET

BEL AIR 1953 30 ago-07
BEL AIR 1957 19 lug-06
CAMARO 33 gen-08
CORVETTE C1 283 C.I. 1 ago-03
CORVETTE C3 8 feb-05

CORVETTE STING RAY 13 dic-05
FLEETLINE AEROSÉDAN (1947) 64 feb-11

CHEVRON

B42 - FERRARI F2 84 feb-13

CHRYSLER

GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO 6 ott-04

CISITALIA

ABARTH 204 A (1950) 79 lug-12
202 COUPÉ 14 feb-06
202 SC #035 PININFARINA (1948) 92 nov-13
360 94 feb-14
D46 44 feb-09
MOTORE 16 VALVOLE 54 feb-10

CITROËN

2CV 41 ott-08
2CV UMAP 65 mar-11
AX GTi 47 mag-09
BX 14 RE 49 lug-09
C4 G ROADSTER 56 apr-10
CX 40 ANNI 95 mar-14
CX ATHENA 64 feb-11
DS 19 LE CADDY CHAPRON 91 ott-13
DS 19-20-21-23 13 dic-05
DS 21 PALLAS 38 giu-08
DS 23 i.e. (1973) 72 nov-11
DYANE 29 lug-07
GS 64 feb-11
M35 69 lug-11

MEHARI 5 ago-04
SM 3 apr-04
SM MASERATI 102 nov-14

COBRA

289 82 nov-12

CONDOR

AGUZZOLI 27 mag-07

DAF

SILURO 73 gen-12

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR 71 ott-11

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967) 61 ott-10
SP 250 C-SPEC 83 gen-13

DATSUN

240Z 46 apr-09

DB

RACER 500 91 ott-13

DE LUCA 84 feb-13

FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT 84 feb-13

DE TOMASO

DEAUVILLE 38 giu-08
OSCA 95 mar-14
PANTERA L 14 feb-06

DEVIN

MG SPECIAL 70 ago-11

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07
ALFASUD SPRINT	4	giu-04
ALFETTA	75	mar-12
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	apr-05
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06
GTV/SPIDER	79	lug-12
NUOVA SUPER	44	feb-09
AUTOBIANCHI		
A111	32	nov-07
A112 ABARTH	40	set-08
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06
BENTLEY		
MULSANNE TURBO	76	apr-12
BMW		
320 iS	49	lug-09
SERIE 6 E24	26	apr-07
Z3	88	giu-13
CITROËN		
AMI 6	24	feb-07
CX	8	feb-05
FERRARI		
208-308-328	52	nov-09
348	80	set-12
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10
FIAT		
1100 /103	64	feb-11
1100 B/E	93	dic-13
1100 R E 124	7	dic-04
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	feb-06
124 SPECIAL	33	dic-07
126	25	mar-07
127 I E II SERIE	13	dic-05
128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06
1300 E 1500	11	ago-05
132 I, II E III SERIE	12	ott-04
600	50	set-09
850 BERLINA	85	mar-13
850 COUPÉ	77	mag-12

850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago-06
BALILLA	43	dic-08
NUOVA 500	82	nov-12
RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
X1/9	46	apr-09
INNOCENTI		
MINI COOPER	35	mar-08
JAGUAR		
XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
XJ-S	68	giu-11
LAMBORGHINI		
DIABLO	97	mag-14
LANCIA		
APPIA	70	set-11
BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	giu-05
BETA HPE	100	ago-14
FULVIA	53	gen-10
FULVIA COUPÉ 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	gen-12
LAND ROVER		
RANGE	56	apr-10
LOTUS		
ELAN M100	101	ott-14
MASERATI		
BITURBO	6	ott-04
BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
MERCEDES-BENZ		
CLASSE S W126	18	giu-06
G KLASSE	96	apr-14
SERIE 123 STATION-WAGON	5	ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	apr-04
W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET	78	giu-12
W123 BERLINA	23	dic-06
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-13

DUNE BUGGY

DUNE BUGGY	80	ago-12
------------	----	--------

ELDORADO

MASERATI 420M	40	ago-08
---------------	----	--------

ELVA

MK I B (1954)	86	apr-13
---------------	----	--------

FERRARI

166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
208 GTS	1	ago-03
208/308 GT4	20	ago-06
208 TURBO GTS	98	giu-14*
225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
250 GT # 1739	95	mar-14
250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
250 GT SWB	12	ott-05
250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13
250 GTL	36	apr-08
250 GTO	5	ago-04
275 GTB	89	lug-13*
275 GTB, GTS E GTB/4	6	ott-04
288 GTO	5	ago-04
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	giu-05
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08
312 P	54	feb-10
312B	57	mag-10
330 GT 2+2	34	feb-08
333 SP	85	mar-13
340/375#0320AM	87	mag-13

365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12
365 GTB/4	28	giu-07
365 GTC/4	99	lug-14
400	49	lug-09
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05
500 MONDIAL	65	mar-11
860 MONZA #0604	39	lug-08
BB 512-BB 512I	11	ago-05
DINO 206-246 GT-GTS	7	dic-04
DINO 246 F.1	43	gen-09
DINO 246 GT	94	feb-14
DINO 246 GTS	35	mar-08
F40	74	feb-12
PININ	70	ago-11
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13

FIAT

GIANNINI 128 NP GR. 2	83	gen-13
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13
"CAMPAGNOLA"	84	feb-13
124	54	feb-10
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06
124 SPIDER	84	feb-13
124 SPORT SPIDER	29	lug-07
124 SPORT COUPE	91	ott-13*
125	26	apr-07
125	88	giu-13
127 GRUPPO 2	70	ago-11
127 SCIONERI	60	ago-10
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10
128	27	mag-07

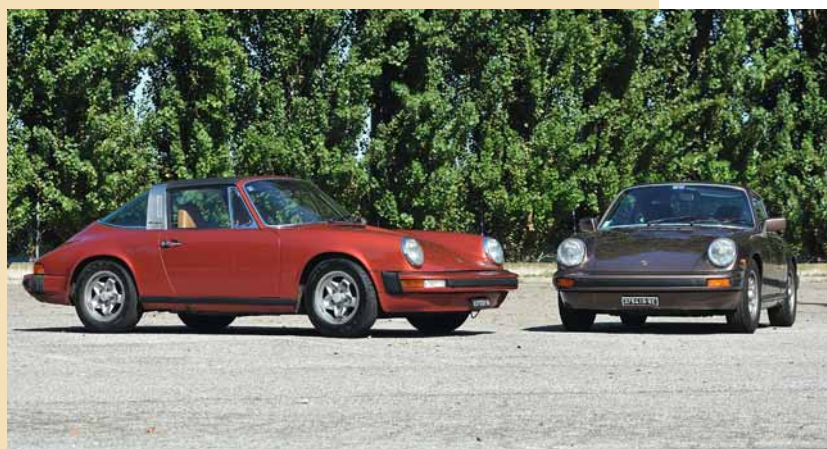
128	101	ott-14
128 COUPE' GR. 2	97	mag-14
128 COUPE' 1.3 S	30	ago-07
128 GR.2	83	gen-13
128 RALLY	45	mar-09
130 "MAREMMA"	76	apr-12
130 2.8 BERLINA	41	ott-08
130 BERLINA 1971	11	ago-05
130 COUPE' 3.2	1	ago-03
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11
131	30	ago-07
131 2500 D	59	lug-10
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09
132 1.6	14	feb-06
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13
500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13
500 GT GHIA	71	ott-11
500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago-13
500 L (1964)	96	apr-14
500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPE'	19	lug-06
500 A-C BELVEDERE	85	mar-13
500 "TOPOLINO" B	23	gen-07
500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08
500 D (1960)	86	apr-13
500 SPERANDEO	69	lug-11
500L	48	giu-09
508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	gen-14
600 DALLA I SERIE ALLA D	1	ago-03
600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
850 BERLINA	80	ago-12
850 COUPE' E SPORT COUPE'	18	giu-06
850 SPECIAL	75	mar-12
850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
850 SPORT SPIDER	1	ago-03
8V GHIA SUPERSONIC	63	gen-11
900 A BERLINA 1954	22	nov-06
1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
1100	78	giu-12*
1100/103	4	giu-04
1100/103 A	94	feb-14
1100/103 D	94	feb-14
1100/103 TV	47	mag-09
1500L	96	apr-14
1200 GRANLUCE	100	ago-14
1400	102	nov-14
1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
2300	35	mar-08
2300 S COUPE'	1	ago-03
2300 S COUPE'	43	dic-08*
ABARTH 124 RALLY	4	giu-04
ABARTH 131 RALLY	14	feb-06
ABARTH FORMULA	55	mar-10
ABARTH SE035	91	ott-13
BARCETTA	55	mar-10
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
COUPE'	66	apr-11
DINO COUPE'	101	ott-14
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
DINO SPIDER 2000-2400	6	ott-04
GIANNINI 500 TV	28	giu-07
MORETTI 850 COUPE'	43	gen-09
NUOVA 500 1957	8	feb-05
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
PANDA 30	36	apr-08
RITMO	69	lug-11
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
SAVIO JUNGLA	94	feb-14
UNO TURBO	81	ott-12*
UNO TURBO I.E.	53	gen-10
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
X 1/9	81	ott-12

FITTIPALDI

FD01 E FD04	62	nov-10
-------------	----	--------

FORD

ANGLIA	71	ott-11
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago-08



PEUGEOT

404	15	mar-06
-----	----	--------

PORSCHE

911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD	30	set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08

SAAB

900	92	nov-13
-----	----	--------

TRIUMPH

TR4	72	nov-11
-----	----	--------

VOLKSWAGEN

GOLF GTI I SERIE	2	dic-03
VW-PORSCHE 914	51	ott-09

VOLVO

480 ES	25	mar-07
--------	----	--------

ECONOMICHE

Le Porsche 911 cosiddette "bumper" (sopra, due "Targa") sono tra le meno amate dagli appassionati. Ingiustamente, ma per questo motivo si possono acquistare a buon prezzo. Motivo per cui gli abbiamo dedicato la guida su ottobre 2013.

ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11
ESCORT RS GR. 2	60	ago-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
GT/111	70	ago-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	gen-07

FRONTLINE

DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago-12
----------------------	----	--------

GIUR

750 SPORT #BT-06	98	giu-14
------------------	----	--------

GINETTA

G3	95	mar-14
----	----	--------

GLOCKLER - PORSCHE

COUPÉ (1954)	64	feb-11
--------------	----	--------

H.R.G.

1100 SPORTS	80	ago-12
AERODYNAMIC	44	feb-09

HEALEY

SILVERSTONE	53	gen-10
-------------	----	--------

HILLMAN

IMP 50 ANNI	94	feb-14
-------------	----	--------

HONDA

NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	ago-03
Z 600	68	giu-11

HOWMET

TX	53	gen-10
----	----	--------

INNOCENTI

MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	gen-07
MINI 90 SL	96	apr-14

INTERMECCANICA

ITALIA	100	ago-14
--------	-----	--------

ISO

GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	gen-04
RIVOLTA LELE	22	nov-06

ISOTTA FRASCHINI

IM 1913	44	feb-09
---------	----	--------

JAGUAR

E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
--------------------	----	--------

E-TYPE ROADSTER MKII	1	ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	gen-11
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3.5 LITRE	90	ago-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	ago-03
XJ-C 4.2	20	ago-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10

JEEP

WILLYS MB	72	nov-11
-----------	----	--------

JENSEN

541	65	mar-11
-----	----	--------

KARMANN GHIA

CABRIOLET	77	mag-12
-----------	----	--------

KELLISON

J-4	85	mar-13
-----	----	--------

LAMBORGHINI

COUNTACH	72	nov-11
ESPADA	24	feb-07
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago-10
JSLERO	5	ago-04
MIURA E COUNTACH	2	gen-04
MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA ROADSTER	43	gen-09
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07

LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	gen-10
Q37 RALLY	9	apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago-08
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	gen-11
FLAMINIA	80	ago-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06

FLAMINIA GT TOURING	11	ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	gen-08
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1.3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
STRATOS	2	gen-04
THEMA	65	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14

LAND ROVER

LAND ROVER	94	feb-14
------------	----	--------

LOTUS

7	38	giu-08
21	93	gen-14
49	101	ott-14
56	52	nov-09
ELAN +2 S 130	66	apr-11
ELAN M100	101	ott-14
ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*

MARCH

701 F1	66	apr-11
707 INTERSERIE	82	nov-12

MARCIANO

268A	67	mag-11
------	----	--------

MARCOS

3 LITRI	28	giu-07
---------	----	--------

MARTINI

MK18 (1976)	100	ago-14
MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago-10

MASERATI

250F	33	gen-08
3.500 GT TOURING "CORSICA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
AGG/2000 SPYDER	24	feb-07
AGG/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
AGG/54 SPIDER FRUA	40	ago-08
AGGCS, 150S, 200SI	59	lug-10
AGGCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BORA	80	ago-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	giu-04
KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	apr-05
MEXICO	8	feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04
SHAMAL	78	giu-12
TIPO 268#35 (1929)	87	mag-13

MATRA - SIMCA

BAGHEERA	62	nov-10
MAZDA		
MX-5	48	giu-09

MCLAREN

M1C	64	feb-11
-----	----	--------

MECCANICA MANIERO

4700 GT	86	apr-13
---------	----	--------

MERCEDES - BENZ

C111	79	lug-12
190 SL	10	giu-05
190E 2.3-16	56	apr-10
220 D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	gen-04
300 ADENAUER	7	dic-04
300 SE CABRIOLET	3	apr-04



INIEZIONE

La Triumph TR5 era una TR4 con motore 6 cilindri di 2,5 litri a iniezione elettronica.

Rara, perché in breve sostituita dalla TR6 con la linea di Michelotti rivista da Karmann. Articolo su ottobre 2012.

300 SL GULLWING	4	giu-04
300 SL ROADSTER	6	ott-04
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
500 SL W 107	2	gen-04
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

MERCURY

COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
--------------------------	----	--------

MG

MG A 1500	7	dic-04
MG B GT 1.8	7	dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
MG B SPIDER MKI	1	ago-03
MG MIDGET	4	giu-04
MG MIDGET	69	lug-11
MG SERIE T	39	lug-08
MG TF (1954)	75	mar-12

MINI

CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
COOPER MADE IN ENGLAND	3	apr-04
COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
WOOD&PICKETT	94	feb-14

MORETTI

750 ALGER-LE CAP	21	ott-06
750 TDM	15	mar-06

MORGAN

3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
AERO 1927	64	feb-11
F-2 (1938)	102	nov-14

MORONI

F. JUNIOR	88	giu-13
-----------	----	--------

MORRIS

MINOR	97	mag-14
MORRIS MINOR	78	giu-12*
1000	66	apr-11

MTM

AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10
-----------------	----	--------

NASH

METROPOLITAN	32	nov-07
--------------	----	--------

NISSAN

SUNNY GTI-R	63	gen-11
-------------	----	--------

NSU

PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
PRINZ 30E	44	feb-09
PRINZ 42	39	lug-08
RO 80	13	dic-05

O.S.C.A.

MT4 1500	80	ago-12
----------	----	--------

OM

665 TT (1928)	77	mag-12
---------------	----	--------

OPEL

1900 GT	23	gen-07
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14
KADETT B	52	nov-09
MANTA 1.2 S	57	mag-10
OMEGA LOTUS	89	lug-13
REKORD C COUPE'	102	nov-14
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07

PANHARD

PL 17 E 24 CT	53	gen-10
---------------	----	--------

PEUGEOT

106 RALLYE	100	ago-14
163 BR	27	mag-07
203 SPIDER	39	lug-08
204	77	mag-12
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	giu-05
205 1.9 GTI	81	ott-12*
205 GTI E RALLYE	42	nov-08

309	87	mag-13
402	88	giu-13
402 DARL'MAT	79	lug-12
402 DARL'MAT DSE	12	ott-05
403	10	giu-05
403 JAEGER	98	giu-14
504 CABRIO	70	ago-11
504 COUPÉ 1972	22	nov-06
905	49	lug-09
TIPO 3	30	ago-07

PONTIAC

FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	gen-04
GTO (1966)	16	apr-06

PORSCHE

356 C	6	ott-04
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11
356 SC COUPÉ	2	gen-04
356 SC (1953)	98	giu-14*
356/2 #004	34	feb-08
404 DA RECORD	102	nov-14
597	8	feb-05
906 CARRERA 6	24	feb-07
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	ago-03
911 CARRERA RS 2.7	93	gen-14
911 T 2.2	8	feb-05
911 T 2.2	100	ago-14
911 T US-COUPÉ	98	giu-14
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago-10
911 TURBO 3.3	12	ott-05
911	89	lug-13*
912	5	ago-04
912 (1965)	98	giu-14*
917	46	apr-09
924	75	mar-12
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	giu-04
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13
928 S	23	gen-07
935	71	ott-11

PUMA

GTV	58	giu-10
-----	----	--------

RENAULT

10 MAJOR	78	giu-12
4 CV	22	nov-06
5 ALPINE	65	mar-11
5 TURBO	17	mag-06
8 GORDINI	54	feb-10
DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09
DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12
FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13
R 16	68	giu-11
R4	31	ott-07
SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*

RILEY RMC

2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14
--------------------	----	--------

ROVER

2000 TC	36	apr-08
---------	----	--------

SAAB

96 V4	85	mar-13*
SONETT & FACETT	75	mar-12
SONETT III	20	ago-06

SAFAR

6CV (1933)	73	gen-12
------------	----	--------

SANTANDREA

FORMULA MONZA 875	66	apr-11
-------------------	----	--------

SERENISSIMA

V8 COMPETIZIONE	18	giu-06
-----------------	----	--------

SIATA

SPRING 850	21	ott-06
------------	----	--------

SIMCA

8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago-14
1000	86	apr-13
1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06
ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13
RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	giu-05

SINGER

9 LE MANS	59	lug-10
-----------	----	--------

SPADA

ZANZARA (1967)	73	gen-12
----------------	----	--------

STANGUellini

1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago-10
---------------------------	----	--------

STEYR PÜCH

650	37	mag-08
-----	----	--------

STUDEBAKER

SKYHAWK	37	mag-08
---------	----	--------

SUNBEAM

TIGER	46	apr-09
-------	----	--------

SUZUKI

4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
-------------------	----	--------

TALBOT

SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
LAGO	74	feb-12

TATRA

TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
-----------------------------	----	--------

TOJEIRO

BRISTOL	34	feb-08
---------	----	--------

TOYOTA

CELICA GT 1600	35	mar-08
----------------	----	--------

TRABANT

P60	54	feb-10
-----	----	--------

TRIUMPH

DOLOMITE SPRINT	11	ago-05
GT6R REPLICA	21	ott-06
ITALIA	41	ott-08
SPITFIRE 1.5	9	apr-05
SPITFIRE (1962-1980)	9	apr-05
TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
TR3 A	2	gen-04
TR3 A	18	giu-06
TR5 P.I.	81	ott-12
TR6	29	lug-07
TR7	102	nov-14

TURBOT

SUPERTRACTION 2	29	lug-07
-----------------	----	--------

VANDEN PLAS

PRINCESS 1300	54	feb-10
---------------	----	--------

VOLKSWAGEN

1500	62	nov-10
G40/60	85	mar-13
GOLF GTI	82	nov-12
GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
KARMANN GHIA	29	lug-07
MAGGIOLINO	59	lug-10
MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	gen-14
MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
SAMBA BUS	6	ott-04
TL 1.6	28	giu-07
VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	apr-04

VOLVO

122S "AMAZON"	85	mar-13*
1800/1800 ES	21	ott-06
244 GLE D6	34	feb-08
244 TURBO	66	apr-11
P 1800	74	feb-12
PV 544	31	ott-07

ZAZ

968 A/M	39	lug-08
---------	----	--------

VARIE

AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
MICROCAR	86	apr-13
SPECIALE LANCIA		
VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14

Nota: *confronto tra più modelli

RALLY: MONTINI-BELFIORE CAMPIONI ITALIANI

Con la 28ª edizione del Rally Piancavallo disputatosi nell'ultimo week end di ottobre, si è concluso il campionato italiano rally per auto storiche. I vincitori sono stati Nicholas Montini-Romano Belfiore, su Porsche 911 RS, che hanno anche conquistato il titolo di campioni d'Italia 2014 (nella foto a sinistra, sul podio dell'ultima gara).

Alle spalle dei vincitori si sono piazzati "Lucky"-Cazzaro su Ferrari 308 GTB, vincitori del terzo raggruppamento. Al terzo posto Forato-Cracco su Porsche.

Montini-Belfiore hanno conquistato il successo sulle ultime due prove speciali della gara, dopo che il rally aveva avuto altri protagonisti. Nella prima parte si era messo in evidenza Mimmo Guagliardo su Porsche 911 RSR, impostosi nelle prime due prove



speciali. Poi era andato al comando "Lucky" su Ferrari 308 GTB, mentre Guagliardo si fermava per rottura del motore. Montini ha preso il comando alla quinta prova, quando "Lucky" ha lamentato un problema al cambio. Quindi il finale vincente di Montini. Due settimane prima, lo stesso

equipaggio Montini-Belfiore aveva già messo una seria ipoteca sul titolo vincendo il rally Due Valli Historic, a Verona. In quell'occasione Montini ha beneficiato del ritiro di "Lucky", dopo che i due avevano dato vita a un bel duello nelle prime prove speciali della gara. Per due volte Montini

e "Lucky" si erano scambiati la posizione di testa della classifica. Sisani-Pollini si sono aggiudicati il Trofeo 2014 riservato alle mitiche A112, che fa da prestigioso corollario alle gare del Campionato Italiano, e sono stati premiati al Salone di Padova (a destra). www.acisportitalia.it



IL FASCINO DELLA CIOCIARIA PER UNA SFIDA SUI PRESSOSTATI

Bel successo per la 13ª edizione del Giro della valle del Liri, manifestazione di regolarità, svoltasi il 18 e 19 ottobre con l'organizzazione del Camef di Frosinone e con la partecipazione di 45 vetture.

La prova si è disputata su un percorso che, partendo sabato mattina dal capoluogo ciociaro, ha toccato Veroli, Alatri, Guarcino e Fiuggi, dove si sono svolte dodici prove su pressostati prima di concludere la prima frazione della gara. Alla domenica mattina i concorrenti hanno compiuto l'itinerario di ritorno, attraversando Fumone, Alatri, Monte San Giovanni Campano per poi arrivare ad Isola del Liri dove li attendevano le ultime prove.

Il successo è andato a Gianluca Cappella su Autobianchi A112 del 1975 con 266 penalità. Dietro di lui si sono piazzati Sandro Brozzetti su Alfa Romeo 2000 Spider del 1960, Giulio Massara su Lancia Fulvia HF 1.6 del 1971, Fabrizio Brunetti su Lancia Fulvia coupé del 1967, Fabio Pepe su Fiat Dino coupé 2400 del 1971.

www.camef.it



LE EVA AL VOLANTE SULLE STRADE SALENTINE

La sesta edizione di "Eva al Volante", gara di regolarità per auto d'epoca dedicata alle donne, si è disputata il 12 ottobre in Puglia, nella zona del Salento, e ha visto il successo dell'equipaggio Fanti-Annunziata su Jaguar S-Type del 1965 (in foto). Al termine del percorso, che prevedeva 21 prove cronometrate di regolarità, alle spalle delle vincitrici si è piazzato l'equipaggio Speciali (madre e figlia) su Autobianchi A112 del 1973, seguite da Carlini-Aquilani su Fiat 124 Spider del 1973.

www.asifed.it



UN... LUCENTE MAGGIOLINO NEL CAMPIONATO ITALIANO

Il socio onorario del Maggiolino Club Italia, Antonio "Fireball" Lucente, ha conquistato per il secondo anno consecutivo il titolo di Campione italiano auto storiche nella classe Gts 1300 Periodo F. Lucente, al volante di una Volkswagen Maggiolino Oettinger 1300 Gr. 4 del 1965, si è distinto per la determinazione e la capacità di portare al limite un'auto difficile da pilotare, poiché concepita per ben altri scopi che viaggiare spesso a velocità medie superiori a quella massima di serie. Nel campionato, Lucente ha



duellato soprattutto con le Alfa Romeo Gt Junior e le Fiat 128, spesso prevalendo su auto di cilindrata superiore. Convinzione, determinazione e "piede" hanno spinto il Maggiolino Club Italia a sostenere il "sognatore" Lucente. www.maggiolinoclubitalia.it



MODENA 100 ORE: EDIZIONE SPECIALE PER I QUINDICI ANNI

Da Roma a Modena, in quattro giorni, altrettanti circuiti e una dozzina di prove speciali in salita su strade chiuse al traffico attraverso quattro meravigliose regioni italiane. È questa, in sostanza, la formula della "Modena 100 Ore Classic", evento che non a caso attira partecipanti soprattutto dall'estero: è infatti la gara italiana che più si avvicina alle grandi classiche europee, in cui i partecipanti possono sfidarsi in pista e in prove speciali su strade chiuse al traffico, e il piede conta davvero. Non manca naturalmente l'ospitalità del livello atteso: nello specifico, i migliori alberghi di Roma, Perugia, Firenze e Modena, con serate speciali, pranzi e cene in luoghi unici, e la migliore cucina italiana (cosa che pure gli stranieri apprezzano parecchio).

È possibile iscriversi alla sezione Velocità o alla Regolarità, che condividono tutto, dall'itinerario alle prove e all'ospitalità.

C'è il numero chiuso, a 80 equipaggi, per garantire l'ottimale riuscita dell'evento. Le iscrizioni sono già aperte.

www.modenacentooreclassic.it



45 PROVE E 420 KM PER LA "WINTER" 2015

Si svolgerà dal 22 al 25 gennaio la 27ª edizione della Winter Marathon, prova d'apertura del calendario Csaì per le auto storiche. L'appuntamento sarà come tradizione a Madonna di Campiglio (TN), dove è previsto un programma con diverse novità. I concorrenti affronteranno un impegnativo percorso di oltre 420 km con 45 prove cronometrate; 11 i passi da affrontare nel corso delle 12 ore di guida che porteranno gli equipaggi al CO finale di Folgarida.

Anche nel 2015 verranno ammesse le auto costruite fino al 1968 a trazione anteriore e posteriore, con l'aggiunta di un massimo di 20 modelli di particolare interesse storico e collezionistico prodotti fino alla fine del 1976. Al termine della Winter Marathon vera e propria ci sarà anche questa volta il Trofeo APT, che vedrà le prime 32 vetture iscritte alla manifestazione sfidarsi, in notturna, a eliminazione diretta sul lago ghiacciato della prestigiosa località trentina.

www.wintermarathon.it

VALPANTENA DA RECORD PRESENTE WALTER RÖHRL

Pioggia a catinelle, strade scivolose, fango, perfino nebbia: il 12° Valpantena Revival ha fatto vivere ai partecipanti l'atmosfera dei rally più tosti. Condizioni pesanti che comunque non hanno spaventato, tanto che sono stati ben 218 gli equipaggi presentatisi al "Via!" (record della manifestazione), con 171 arrivati al traguardo.

La vittoria è andata, per la seconda volta consecutiva, agli specialisti Maurizio Senna-Lorena Zaffani, su Golf GTI. Dietro di loro i non meno collaudati Giordano Mozzi-Stefania Biacca, su Lancia Fulvia HF 1.6; al terzo posto Francesco Messina-Luca Fiore, su Innocenti Mini Cooper.

Nella classifica femminile, successo di Anna Dusi e Martina Stizzoli, sulla Fiat Ritmo Abarth 130 TC. Quanto alle classifiche di categoria le vittorie sono andate a Ceriani-Ceriani (2ª divisione), Messina-Fiore (3ª), Butti-Montemezzo (4ª), Mozzi-Biacca (5ª), Senna-Zaffani (6ª divisione), Scapin-Morandi (7ª), Turazza-Turazza (8ª). Al Revival ha presenziato anche il tedesco Walter Röhrl (foto), campione del mondo rally 1980 e 1982, che si è intrattenuto a lungo con il pubblico confermando una volta di più di avere grande passione e umanità.

www.rallyclubvalpantena.it



GAMBERINI GRANDE FRA I GRANDI

Si è tenuta sabato 15 novembre al Museo Tazio Nuvolari di Mantova la cerimonia di premiazione di Grand'Eventi 2014, il campionato internazionale riservato ai concorrenti delle manifestazioni di Regolarità classica auto storiche iscritte al calendario A.C.I./C.S.A.I. con la titolarità di Grande Evento. Ai fini della classifica del campionato, organizzato da Mantova Corse con Automobile Club Mantova e Museo Tazio Nuvolari, a ognuna delle otto prove era dato un coefficiente, in base a tre parametri: lunghezza del percorso, numero delle prove e numero dei partecipanti.

Vincitore 2014, premiato con la tradizionale Tartaruga d'Oro simbolo di "Nivola" è stato l'equipaggio Alessandro Gamberini (in foto)/Mirco Magni; al secondo posto i coniugi mantovani Giordano Mozzi/Stefania Biacca; Tartaruga di Bronzo, infine, per Giuliano Cané/Lucia Galliani.

Premiato anche il primo team femminile, Himara Bottini/Francesca Azzali.

Presentata anche l'edizione 2015: uguale formula, data della premiazione già stabilita, il 16 novembre 2015.

www.gpnuvolari.it



Qui si vince

Auto prestigiosa, prestazioni, costi contenuti:
la prima edizione della serie è stata positiva in tutti
gli aspetti, con la griglia andata in crescendo
Abbiamo partecipato (vincendo) alle ultime due gare 2014

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MAURIZIO BERETTA E ATTILIO PESSINA



Dici M3 e a noi appassionati si accende subito il... quadro. Già, perché quella che per gli automobilisti "normali" può sembrare una semplice sigla per noi "malati" di guida sportiva e di corse in automobile racchiude un significato profondo, capace di scatenare passioni ed emozioni e anche di farci rivivere un bel pezzo di storia dell'automobile, stradale e da corsa. La sigla M3, infatti, è "attiva" dal 1985 e la Casa di Monaco l'ha mantenuta negli anni, attraverso ben sette versioni per identificare la "cattiva" di famiglia. Ogni modello di M3 è stato ed è un'ottima base di partenza per una macchina competitiva. Alzi la mano chi tra noi appassionati non ha sognato di possedere o solo poter fare un giro con la M3 stradale, figuriamoci in pista. Perciò, quando a inizio anno abbiamo saputo della creazione da parte del Gruppo Peroni Race dell'M3 Revival Cup è naturale che ci abbia preso un forte "prurito" al piede destro...

Tenda e carrello

Raggiunto un accordo con la Scuderia Monza Racing (www.monzaracing.com) che ci ha messo a disposizione la BMW M3 3.2 con specifiche CITE, telaistica preparata secondo il regolamento 24H Special e motore di serie, a Imola abbiamo subito percepito la bella atmosfera che fa da contorno al campionato. Innanzitutto siamo tornati a vedere le macchine arrivare in pista sul carrello per essere ospitate sotto le tende dove il meccanico le accudisce; roba da "M3 Revival", per l'appunto. Al briefing, come nel paddock, c'è cordialità tra i piloti, con le classiche battute che si sprecano, poi quando si chiude la... porta e si va in pista nessuno fa sconti, come è giusto che sia, ma una volta in parco chiuso si torna alle pacche sulle spalle e si può andare tranquillamente a scambiare quattro chiacchiere sotto la tenda di uno o dell'altro senza essere guardati con diffidenza. Certo, non ci sono tutte quegli iscritti che ci saremmo aspetta-



RECORD

Il... "mucchietto" selvaggio delle M3 al via a Imola, dove c'è stato il record con 13 auto al via. A sinistra, il nostro inviato personalizza la M3 Monza Racing e sul gradino più alto del podio di gara-1 a Vallelunga, affiancato da Roberto Del Castello, a sinistra, e Fedrico Borrett.

ti, soprattutto con le mitiche E30, ma in Italia, purtroppo, pochi si fanno prendere dall'entusiasmo. Prima si vuole verificare se il campionato prende piede, così a volte s'innescia il perverso effetto del cane che si morde la coda.

Comunque di Sergio Peroni non si può dire che non sia appassionato e tenace. Noi abbiamo verificato che ci sono i presupposti per potersi divertire a costi accettabili perciò pensiamo che l'anno prossimo la compagnia non possa che aumentare. L'augurio è che non si verifichi, come spesso capita dalle nostre parti, quella corsa sfrenata alle macchine superpreparate pur di vincere, con inevitabile innalzamento dei costi e rottura del giochino.

Vittoria!

Abbiamo partecipato alle ultime due gare della serie: Imola e Vallelunga. Nella prima ci siamo trovati con la vettura non ancora a punto, illusi dal miglior tempo nelle libere. In qualifica un doppio "traverso" alla Rivazza ci ha fatto sfuggire di un soffio la pole e anche in gara abbiamo sofferto per il non perfetto bilanciamento. Stefano Crespi, che ci ha affiancati nell'occasione (ci sono due gare a evento, che si possono disputare da soli o dividere con un altro, ndr), da

buon istruttore neve e ghiaccio se l'è cavata in gara-1 agguantando il terzo gradino del podio, mentre il sottoscritto dopo aver preso la testa di gara-2 ha dovuto dire addio ai sogni di gloria per un contatto. A Vallelunga le cose sono andate molto meglio. Grazie all'ottimo lavoro del team GTM Motorsport siamo riusciti ad adattare l'assetto alle caratteristiche delle gomme semi-slick Avon (di cui parliamo nella parte della tecnica), quindi abbiamo potuto sfruttare a fondo la macchina ottenendo l'en-plein: miglior tempo nelle libere, pole position, vittoria nelle due gare firmando anche i giri più veloci. Non è stata una passeggiata, comunque, perché il livello dei piloti in pista è alto e basta un errore per essere infilati. Come abbiamo potuto verificare al via di gara-1, quando abbiamo fatto pattinare le ruote e siamo stati superati dal velocissimo Borrett. E in gara-2, quando abbiamo iniziato ad accusare l'affaticamento degli pneumatici, abbiamo sudato le proverbiali 7 camicie per tenere a bada un arrembante Del Castello.

In definitiva, grande soddisfazione ma soprattutto divertimento con una vettura che regala grande piacere nella guida. Come mi ha confermato anche l'amico Stefano Crespi, che gasato dall'esperienza di Imola attende impaziente il calendario 2015!

PERONI: "NEL 2015 AVREMO 15 AUTO"

► Qual è il bilancio del primo anno di M3 Revival?

"Essendo il primo anno, positivo. Non tanto sotto il profilo dei numeri, che per la difficoltà di reperimento delle macchine si sono rivelati inferiori alle aspettative, quanto per l'iniziativa a livello sportivo perché ha divertito tantissimo sia chi guidava sia chi ha assistito alle gare. Questo grazie alle caratteristiche prettamente da corsa della vettura. All'inizio c'era più varietà di modelli, poi a differenza di quanto capita all'estero dove ognuno si diverte con la macchina che ha qui tutti hanno puntato sulle vetture più competitive, le E36 3.2. C'è una ricerca di quelle più prestazionali, già evolute a suo tempo in 24H Special o E1 che corrono in salita, perché si trovano sul mercato a costi accessibili e garantiscono grandi soddisfazioni. Credo che l'anno prossimo si possa arrivare a una griglia di 15-16 auto, come avevamo ipotizzato".

► Peccato ci siano state poche E30, che incarnano l'essenza della M3, come mai?

"Questo è determinato dal valore della macchina che è molto lievitato negli ultimi anni, perciò in pochi se la sentono di rischiare buttandosi nella mischia, prefe-

rendo magari correre nelle storiche".

► Ci saranno novità per il 2015?

"Il format resterà invariato, con 6-7 eventi distribuiti tra i tracciati maggiori, Adria e Magione. Proseguiremo con le gomme scolpite Avon, che hanno convinto tutti, mentre con l'aiuto dei preparatori stiamo valutando se apportare piccoli correttivi che possano facilitare la gestione delle

macchine, soprattutto a livello di affidabilità, data la difficoltà a trovare i ricambi. La grossa novità riguarda invece un nuovo progetto che, sulla falsa riga della M3 Revival Cup, riguarda tutti i modelli Alfa Romeo dal 1977 ai giorni nostri, in tutte le configurazioni escluso Superturismo e DTM. Credo che così si potranno recuperare molte macchine oggi ferme nei garage".



COMMISSARIO

Non è mancato lo spettacolo nella M3 Revival Cup: qui Limonta, vincitore del Trofeo, "punta" Rogari. Sotto, da destra: Kiki Kopelingh; Walter Leopardi, a destra nella foto, pilota e Commissario di percorso a Monza, con il figlio Alessandro. Nell'altra pagina: l'organizzatore della serie, Sergio Peroni, anche lui protagonista al volante.



EX-"PRO" E AMATORI: TUTTI CONTENTI

► Piero Limonta (Vincitore M3 Revival Cup)

È stata una sfida entusiasmante. Abbiamo ricreato il gruppo, con i meccanici Mario e Valeriano, che mi seguiva 25 anni fa (85-86) quando correvo con l'M3 E30, allora moderna. L'idea di questo campionato è stata stupenda, perché consente di correre con un budget contenuto e nel paddock si è creato uno spirito di cameratismo che oggi manca nelle corse moderne. Vorrei ringraziare Andrea Sellani e Mario Giordano, che puntando sull'affidabilità mi ha messo a disposizione un'auto senza problemi, e Gustavo Sandrucci che ha contribuito al risultato non sbagliando mai un colpo. Trovo che il format sia azzeccato, così come le gomme che durano due gare, quindi credo che sarò di nuovo della partita".

► Kiki Kopelingh

"Correvo già con la E30 325 Gr. A in Salita e Challenge, perciò volevo fare il salto passando alla M3. È stata anche una combinazione: avevo comperato questa vettura prima che venisse organizzato il campionato, quindi abbiamo deciso di farla correre. Abbiamo creduto subito in questo campionato, che trovo un'idea molto valida. Ho trovato l'ambiente della pista più coinvolgente di quello delle salite, perché qui si vive di più il week-end di gara. Il format mi pare azzeccato e le gomme Avon scolpite consentono di limitare i costi. Spero che in futuro ci sia una maggiore presenza di E30, come nei rally, ma non tutti vogliono rischiare buttandosi nella mischia".

► Federico Borrett

"Sono passato dalla Porsche alla BMW perché più semplice da gestire ed economica, pur essendo una macchina che regala belle soddisfazioni dato che nasce competitiva già di serie. Noi abbiamo preso una macchina stradale con il motore che aveva percorso 187.000 km e senza toccarlo abbiamo vinto la prima gara a Vallelunga. E ci tengo a dire che Paolino Trevisanello ha fatto solo i lavori



consentiti in Gr. N. Ho vissuto la realtà ufficiale Porsche ma qui mi sto divertendo, il format è giusto e sono d'accordo anche sulla scelta del tipo di gomma. Mi auguro che il campionato cresca, come merita, soprattutto con i Gr. N che consentono costi limitati".

► Walter Leopardi

"Gli amici della Scuderia Città di Gubbio ci avevano parlato di questo campionato, mio figlio si è appassionato, ha trovato questa macchina e ci siamo iscritti. Dopo le prime gare ho lasciato il posto a un altro pilota, dato che Luca era in lizza per il campionato. L'ambiente è bello, peccato siano arrivate meno macchine del previsto. In realtà, qualcuno è venuto a corto di preparazione, scoprendo che il livello del campionato è buono e dovendo rinunciare alla gara per problemi tecnici. Il format mi piace, forse la macchina meriterebbe una gomma più prestazionale come le slick, ma dovendo limitare i costi credo sia la scelta giusta".

► Roberto Del Castello

"A giugno abbiamo interrotto il programma GT con la Corvette e dato che nel frattempo il team RC Motorsport aveva acquistato una BMW E36 E1, anche se in realtà si tratta di una Gr. N con il peso inferiore per le porte in vetroresina, abbiamo pensato a questa possibilità certamente molto più economica. L'idea è buona, dà l'opportunità di correre a costi contenuti. Sono d'accordo anche sulle gomme, con le quali ho fatto due eventi, magari limitando le prove, però cercherei di convincere il gommista a mettere un montepremi. Credo sarebbe un bell'incentivo per attirare altri concorrenti".



BMW M3 3.2 E36 E1

La "nostra" M3, della scuderia Monza Racing, gestita da GTM Motorsport, con cui abbiamo disputato gli ultimi due round conquistando un terzo posto e due vittorie assolute, è preparata secondo le specifiche CITE: scocca secondo regolamento 24H Special, assetto su uniball, carreggiate allargate, ammortizzatori Oram regolabili a tre vie. Impianto frenante con dischi anteriori ventilati scomponibili CTF da 332 mm, pinze AP Racing a 6 pistoni, doppie pompe e ripartitore di frenata. Carrozzeria modificata, con parafranghi anteriori e scudo in vetroresina e superfici vetrate in lexan, ala posteriore regolabile. Motore 6 cilindri 3,2 litri di serie, centralina elettronica Motec Racing e impianto di scarico racing, 350 CV a 8.200 giri. Cambio stradale a 5 rapporti, differenziale autobloccante Bacci.



GOMME: QUASI... CASA-PISTA

"Questi pneumatici sono nati da un'idea del nostro ex-amministratore delegato -spiega Walter Maganza, di Cooper Tire Italia-, che venendo dal racing pensò di realizzare una gomma semi-slick che, a differenza di quelle dei nostri concorrenti, non proviene da un prodotto stradale ma è fatta dal reparto corse. Perciò con tutte le caratteristiche di costruzione, qualità e performance che le altre non avevano. Quando la presentammo al My Special Car 2004 riscosse grande interesse, ma avendo una gamma di dimensioni limitate trovammo difficoltà di applicazione perché in Italia, a differenza della Germania ad esempio, è un problema montare sulla macchina delle gomme non omologate per recarsi da casa in Autodromo. Ultimamente è stato realizzato anche un pneumatico ZZS che sostituirà lo ZZR per adeguarsi alle nuove normative, con caratteristiche ancora più da slick e meno scanalature. Questo prodotto nasce come pneumatico da track-day, per condizioni da asciutto o leggermente bagnato, infatti in caso di pioggia abbiamo omologato le due o quattro scanalature circon-

ferenziali che aumentano lo scarico, però queste non garantiscono più la prestazione sull'asciutto. Questo vale per le corse, perché nell'uso generico, dati alla mano, non ci sono altri pneumatici del genere con queste prestazioni. Abbiamo comunque verificato che questa gomma dura due gare". In gara abbiamo verificato il tutto, disputando Imola e Vallelunga con lo stesso treno di gomme. A Imola abbiamo dovuto adattare l'assetto della BMW modificando in modo importante l'angolo di camber e le pressioni. A Vallelunga abbiamo trovato la quadra: le prestazioni e la guida cambiano rispetto a una gomma slick, però abbiamo avuto un lieve calo solo a metà di gara-2. Va detto che nel nostro caso, dovendo utilizzare una misura grossa, 265x18", il risparmio in termini di prezzo di acquisto non è così sensibile come nel caso delle dimensioni più piccole (15" o 17") dove la differenza è sensibile, però il fatto di poter effettuare due round con gli stessi pneumatici ovviamente fa la differenza.

In foto: gomma nuova e con una gara: come si nota il consumo è limitato.



VINCENTE SERIALE

A metà anni '80 BMW deve sostituire la 3.0 CSL. A Monaco si pensa di adottare una macchina più leggera e agile, prendendo a riferimento la Serie 3. A progetto ultimato, la prima M3 si differenzia molto E30 stradale da cui deriva: oltre all'estetica più appariscente, con spoiler, ala posteriore, minigonne, parafanghi allargati, cofano baule e montante posteriore modificato, vanta sospensioni modificate, freni a quattro dischi ventilati e ABS, ma soprattutto un motore molto potente, derivato dal quattro cilindri 2.0 che dominava in F2.

I tecnici Motorsport modificano la testa e la distribuzione adottando per la prima volta su una "Serie 3" le 4 valvole per cilindro, portando la cilindrata a 2.302 cc e spremendo la bellezza di 195 CV a 6.750 giri nella versione catalizzata, per una velocità massima di 235 km/h. Presentata al Salone di Francoforte 1985, due anni dopo arriva la prima evoluzione che porta la cavalleria a quota 215 CV ma è nel 1989 che arrivano le maggiori novità: l'esigenza di omologazione per partecipare a competizioni internazionali costringe la Casa bavarese a realizzare una serie limitata di 600 esemplari denominati M3 Sport Evolution, con cilindrata 2.467 cc e potenza di 238 CV a 7.000 giri.

Le M3 E30 da corsa, a seconda delle versioni, vantano potenze tra i 300 e i 360 CV, che unitamente alle doti telaistiche permettono di conquistare oltre 1.500 vittorie e 50 titoli in diversi paesi, tra cui: DTM 1987 e 1989; BTCC 1988 e 1991; Italiano Superturismo 1987-1989-1990-1991; Mondiale Turismo 1987; ETCC 1987. Ma la M3 E30 si è disimpegnata bene anche nei Rally, vincendo il Tour de Corse 1987.

La seconda generazione della M3 nasce nel 1993 sulla base della Serie 3 E36 coupé. Caratterizzata da un'estetica più sobria, si distingueva dalla sorella stradale per i cerchi da 17" dal disegno specifico, il paraurti anteriore

con prese d'aria maggiorate e le minigonne in tinta. Le novità principali erano nascoste alla vista: motore 6 cilindri in linea da 286 CV a 7.000 giri (velocità max oltre 250 orari), con variatore di fase a controllo elettronico (Vanos), ma anche dischi freno maggiorati e differenziale autobloccante al 25%. Due anni dopo arrivò anche l'evoluzione, con cilindrata 3.2 e 321 CV più cambio a 6 rapporti sequenziale SMG. Benché la Casa non avesse un programma ufficiale nelle competizioni, la E36 fu ben sfruttata da molti preparatori, che raccolsero innumerevoli vittorie sulle piste di tutta Europa prima di cedere il testimone nel 2000 alla E46.



NELLE CORSE PULIZIA UGUALE SICUREZZA

Perché pulire un'auto da corsa? Perché si vedano bene gli sponsor? Anche. Ma non soltanto. È anche questione di prevenzione e sicurezza. Anche per questo ai box di una gara si vede sempre un meccanico intento a pulire l'auto del suo pilota. Così sarà più facile per l'occhio dei tecnici individuare eventuali trafileggi di liquidi o segni di "stanchezza" dei materiali. Data la delicatezza del compito, i prodotti per la pulizia devono essere efficaci ma non troppo aggressivi, e utilizzabili poi dall'utente generico. Anche per i prodotti di pulizia quindi le corse sono il miglior banco di prova. Nelle gare a cui abbiamo partecipato il nostro team ha usato prodotti Ma-Fra, per la pulizia della carrozzeria (tra l'altro in un particolare colore opaco) e delle parti meccaniche. Per la carrozzeria è stato usato "Fast Cleaner"; per la meccanica lo sgrassante "HP12". Inoltre, è tornato utile il lubrificante sbloccante "Sviting Rapid Spray" per trattare qualche bullone "fermo" da tempo sulle "storiche" del team. Anche sgrassanti e lubrificanti concorrono alla competitività del "pacchetto" tecnico, come si dice in gergo.

VALZER

Cavalleria e gomme un po' "stanche" in gara-2 a Vallelunga contribuiscono all'uscita di traverso dal Tornantino. A sinistra, in alto: Stefano Crespi corre verso il terzo gradino del podio a Imola. Sotto: Thomas Giovannini, del GTM Motorsport, provvede alla pulizia della "nostra" BMW M3.



LA TECNICA DELLE AUTO IN GARA



BMW M3 E30 GR. A

Realizzata nel 1987 da Linder Motorsport ha vinto due titoli tricolori Gr. A (1988 e 1989) nelle cronoscalate con Giuseppe Zarpellon. Dal 1991 al 1994 nel CIVT, poi per anni alternandosi anche nelle salite. Il figlio, Tobia, ha corso a Imola, con la gestione della C.Z. Bassano Racing Team, conquistando due secondi posti assoluti. Caratteristiche: motore quattro cilindri di 2.302 cc, iniezione elettronica BMW Motorsport, 300 CV a 9.000 giri. Cambio Prodrive a 6 rapporti innesti frontali, frizione tridisco in carbonio. Assetto su uniball, ammortizzatori Bilstein regolabili. Freni: dischi autoventilanti da 332 mm ant e 278 mm post, pinze AP Racing a 4 pompanti.



BMW M3 E30 GR. N

La vettura guidata da Kiki Kopelingh e gestita da Reda Motorsport vanta una discreta carriera agonistica. Inizialmente preparata come Gr. A è stata trasformata in Gr. N. Motore quattro cilindri 2.3 litri, scarico Supersprint e centralina Motronic rimappata, 210 CV a 7.800 giri. Cambio stradale a 5 rapporti, differenziale autobloccante tarato al 40%. Assetto su uniball, ammortizzatori Bilstein regolabili. Impianto frenante: dischi ant ventilati da 280 mm, pinze stradali. Peso 1.085 kg (minimo 1.077).





BMW 320 E36 E1

La macchina guidata da Franco Destro a Imola, e gestita dal team medesimo, che ha conquistato pole e vittoria in gara 1, è una Superturismo utilizzata nel 1977 da Gianni Morbidelli. Motore quattro cilindri S42 da 304 CV a 9.000 giri. Cambio sequenziale a 6 rapporti. Assett su uniball, ammortizzatori Peken regolabili. Impianto frenante Brembo con dischi autoventilati da 332 mm e pinze a 8 pistoncini.



BMW M3 E36 3.2 GR. N

La vettura pilotata da Alessandro Leopardi proviene da un preparatore storico della Casa di Monaco: Duller. Motore 6 cilindri 3.2, scarico di serie e centralina rimappata, 330 CV a 7.500 giri. Cambio manuale a 6 rapporti, differenziale autobloccante. Assetto su uniball, ammortizzatori Orap regolabili, dischi anteriori autoventilati da 280 mm, pinze originali. Peso 1.130 kg.





L'importante è vincere

La serie Alfa gode di buona salute ma tutti (o quasi) corrono con le Giulia GT
Il Challenge delle monoposto ha perso iscritti anno dopo anno. Tutti vogliono vincere, a scapito di cultura e voglia di stare insieme. Previste novità per il 2015

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ACTUALFOTO - MAURIZIO BERETTA



ALL'ASSALTO

Sopra, la Giulia GTA di Chiaromonte/Barraco guida la muta delle Alfa al Tamburello a Imola. A destra: Daniele Salodini, con la Taraschi F. Junior, lanciato in piena velocità verso la vittoria nel Challenge Formule.



A Vallelunga è calata la bandiera a scacchi sui campionati Alfa Revival Cup e Challenge Formule Storiche gestiti da GPS Classic. Al quinto anno di attività, bisogna dare atto alla struttura parmense di aver saputo gestire in modo professionale sia gli aspetti organizzativi -dalle questioni prettamente burocratiche come iscrizione e logistica, all'informazione- sia le questioni tecniche, sempre con un occhio ai costi, riuscendo anche a creare un ambiente sportivo e famigliare tra i concorrenti.

Eppure, anche questa situazione sulla carta ottimale pare non bastare ad accontentare una buona parte di piloti nostrani, forse un po' troppo schizzinosi. Da appassionati praticanti, non possiamo non notare che molti piloti preferiscono fare i salti mortali, accettando ogni condizione imposta dall'organizzatore, pur di partecipare a eventi internazionali, piuttosto che correre su piste come Imola, Mugello, Monza e anche Vallelunga, che non hanno nulla da invidiare a quelle estere. Dimenticando, forse, che proprio questo



UNA TANTUM

Enrico Spaggiari, qui all'interno di Andrea Guarino terzo in campionato con la Lotus 22 F. Junior. Spaggiari ha portato in gara a Vallelunga la Chevron B9 F.3 conquistando una vittoria e un secondo posto.

«defilarsi» poi determina le griglie di partenza magre, e poco variegate, delle quali ci si lamenta. È la storia del cane che si morde la coda. Di questo passo sarà sempre più difficile organizzare anche in Italia eventi di riflesso internazionale, quando invece ne avremo la potenzialità sia per strutture sia per parco macchine.

Così, tornando allo specifico, ci ritroviamo due campionati potenzialmente molto validi che, con problematiche e risultati molto differenti, hanno un riscontro inferiore a quanto meriterebbero. Se l'Alfa Revival Cup ha offerto schieramenti soddisfacenti in termini numerici, dati i tempi che corrono, ma dai quali mancano le auto più datate o meno prestanti, il Challenge Formule Storiche ha avuto un'emorragia di iscritti tale che continuare diventa molto difficile.

Il patròn di GPS Classic, Tommaso Gelmini, ha allo studio una serie di novità che ci ha illustrato in occasione della gara finale dei suoi campionati, a Vallelunga.

Formule allargate

► Partiamo dal malato più grave...

«Il bilancio del Challenge Formule Storiche è tragico -ammette senza mezzi termini Gelmini-. Abbiamo avuto una media di iscritti di nove piloti a gara, la più bassa nei cinque anni del campionato. Che ovviamente non giustifica l'organizzazione di un evento, non solo economicamente ma soprattutto come spettacolo e divertimento per i concorrenti. Anche se le macchine presenti sono interessanti».

► Quali sono le cause?

«I proprietari di queste monoposto preferiscono usarle in eventi non competitivi, per preservarle o per paura di farsi male. C'è anche un discorso economico, ma credo che sia più un problema culturale: manca l'interesse di collezionare in maniera dinamica que-

sto tipo di automobili, forse perché vengono viste come poco prestanti, mentre è vero il contrario, perché sono anche molto formative. Questa categoria rappresenta l'entry-level a costi abbordabili per chi vuole correre in monoposto».

► Perciò il futuro è a rischio?

«Per continuare dobbiamo fare qualcosa di diverso. Potremmo riunire un più vasto campionario di monoposto: non solo F. Junior e F3 1000 cc senza ali, bensì tutte le formula storiche, che hanno un HTP o lo possono ottenere, tipo F3, F2 e tutte le altre "formuline" che ci sono in Italia, fino agli anni '70. Questi format in Germania o a Spa funzionano bene. Credo che in Italia si debba cambiare atteggiamento verso le gare storiche, accettando l'idea di correre per il piacere e la cultura automobilistica piuttosto che per la prestazione».

► Cosa dobbiamo aspettarci?

«Intanto aspetto di vedere date e circuiti che ci verranno sottoposti da Peroni, perché vorrei restare legato a questo contesto dove si lavora bene e anche perché ritengo sia giusto tenere unito il mondo delle storiche in Italia, creando degli eventi dedicati. Noi puntiamo a correre nei circuiti più importanti, perché è questo che vogliono i piloti, quindi prima valuteremo dove organizzare i cinque eventi dell'Alfa Revival Cup e solo dopo penseremo a organizzare due o tre eventi aperti alle vetture formula».

Monogomma e auto italiane

► L'Alfa Revival Cup, invece, tiene bene...

«Sono molto soddisfatto, ma anche per questa sto pensando a delle novità. Innanzitutto per le gomme: vorrei togliere le slick, magari trovando un accordo con un unico fornitore, sia per tagliare i costi sia per ricompattare il gruppo. Le GTV rimarrebbero con le gomme intagliate di oggi con cui vanno forte, mentre le GTAm si



DUE VARIAZIONI
A sinistra: l'Alfetta GT di Bruno Mazzuoli-Amerigo Bigliazzi precede, nelle qualifiche, la GTAm di Wolf Zweigler e le GTV di Giovanni Verga e Nicolò e Luigi Mercatali, terzo in campionato. Sotto, a sinistra, la Giulia Ti Super di Bruno Repetto-Renato Benusiglio. Alfetta e Giulia rappresentano le sole variazioni sul tema di una griglia dominata dalle GT in varie salse. Sotto a destra, sfilata dei "musi" delle F. Junior a motore anteriore in parco chiuso.



troverebbero penalizzate di circa 2/4" a giro, a seconda dei tracciati, e questo potrebbe essere un beneficio per lo spettacolo. In passato abbiamo lavorato bene con Yokohama, che dispone di tutte le misure necessarie, perciò potrebbe essere un buon partner, ma è ancora tutto da decidere. Inoltre stiamo valutando la possibilità di inserire, ovviamente con classifica separata, tutte le auto italiane dello stesso periodo, da E a H2, che a livello di prestazioni sono simili alle Alfa Romeo. Questo sempre nell'ottica di ampliare spettacolo e divertimento, perché se ci sono quindici macchine molto veloci e poche altre macchine molto più lente questi ultimi non si divertono e spesso si trovano anche a disagio. Comunque è una cosa che stiamo ancora valutando e al proposito vorrei sentire le reazioni degli interessati».

► **Però già adesso non vediamo più Giulietta nell'ARC, come mai?**

«Finché prevarrà la voglia di arrivare primi sulla passione nessuno verrà a correre con la Giulietta. Prova ne sia che per quest'ultima gara avevamo dato la possibilità di iscrivere le vetture del periodo E con uno sconto del 50%, ma non si è presentato nessuno. Purtroppo in Italia si è radicata questa mentalità, col risultato che le auto restano in garage oppure si vendono all'estero, dove le usano e si divertono, rispettandole e accettandone i limiti. Lo dico perché frequento molti eventi all'estero, dove vedo che la passione è vissuta in un altro modo e per i piloti le corse sono anche un pretesto per frequentarsi».

► **Credi sarà possibile organizzare di nuovo un evento internazionale in Italia?**

«Abbiamo già contattato Monza ma ancora non ci sono idee chiare. Io spero che tornino a organizzare la Coppa Intereuropa e nel caso valuteremo se c'è spazio anche per le nostre gare. Però, one-

stamente devo ammettere che se dovessi scegliere opterei per il Mugello, perché per una "storica" è più divertente e meno distruttiva per i motori. Il mio sogno sarebbe realizzare, insieme ad altri, anche in Italia una serie di eventi fissi riservati alle storiche. Penso a Imola, Monza, Mugello e Misano, ma al momento non ci sono le condizioni. Nel 2015 è previsto un evento di Peter al Mugello nel quale avremmo potuto organizzare una gara di Alfa e Formule, ma è il fine settimana prima di Pasqua che considero una data a rischio per il meteo. E poi limiterei gli eventi su due giorni».

Volata finale

Massimo Orlandini e Armando De Vuono, al volante su GTV 2000, hanno dovuto attendere fino all'ultima bandiera a scacchi, a Vallelunga, per poter festeggiare la conquista del titolo nell'Alfa Revival Cup, con un solo punto e mezzo di vantaggio su Renato Benusiglio che a sua volta ha superato di mezzo punto Luigi Mercatali. Un podio finale deciso, quindi, al fotofinish. Per almeno tre motivi: innanzitutto il nuovo sistema di punteggio introdotto quest'anno, che prevede l'assegnazione di un coefficiente alla vettura in base a periodo, classe e cilindrata, ha dato maggiore suspense alla classifica contribuendo a mantenere compatti diversi equipaggi

fino all'ultimo. Quindi, i colpi di scena a ripetizione che si sono verificati nella stessa e, non ultimo, l'assenza alla gara di Zeltweg che ha pesato nel computo finale di Luigi Mercatali, dato che il toscano nelle altre prove si è sempre imposto nella propria classe. I colpi di scena nel fine settimana romano sono cominciati già dopo le prove libere, quando Restelli/Zamuner e Guarino/Mosca dovevano alzare bandiera bianca, rispettivamente per rottura della pompa olio sulla GTAm e del cambio sulla Giulia Ti, dovendo rinunciare alle qualifiche. Sono proseguiti al termine delle qualifiche, con il poleman Roberto Arnaldi che doveva rinunciare alla gara per un problema alla testa della sua GTAm Gr. 5, al pari dei romani Jacoangeli, e si sono susseguiti in gara tenendo tutti col fiato sospeso fino alla fine. Al via il tedesco Darius Ahrabian prendeva subito il

OGGI COME IERI

Per qualcuno, beato lui, il tempo pare essersi fermato. Certo, quando si toglie il casco non si può fare a meno di notare che nemmeno a lui madre natura ha fatto sconti, ma quanto a passione, grinta e voglia di correre, beh, è rimasto quello di

ENTUSIASMO

A destra, Renato Benusiglio impegnato con l'Alfa Romeo GTAm alla 4 Ore di Monza del 1974; sotto, sempre a Monza nel 2014 con lo stesso tipo di auto. Benusiglio corre da ben 48 anni con lo stesso entusiasmo della prima gara disputata.



48 (!) anni fa, quando "staccò" la prima Licenza, inizialmente di Regolarità, per passare due anni dopo alla Velocità. Renato Benusiglio ha colto il secondo posto assoluto nell'Alfa Revival Cup 2014, correndo con tre auto diverse: Giulia GTA, Giulia Ti Super e GTAm. E proprio con quest'ultima, almeno come modello, il simpatico pilota milanese aveva già corso quarant'anni fa, nella 4 Ore di Monza 1974 in coppia con Giorgio Francia e in altre gare. Probabilmente è l'unico, nell'Alfa Revival Cup, ad avere vissuto due epoche diverse con la stessa auto: «Allora -spiega Benusiglio-, la GTAm era un punto di arrivo per un pilota, era una delle auto più prestigiose. Tornare a guidarla ora, oltre che sempre divertente, è un punto d'orgoglio perché la GTAm rappresenta un'intera, importante e bellissima epoca dell'automobilismo».

comando delle operazioni, cedendolo solo per pochi giri, per la sosta obbligatoria ai box, a Chiaromonte/Stagno, poi costretti al ritiro a sei giri dalla fine. Una beffa toccata anche a Restelli/Zamuner, che dopo una bella rimonta hanno dovuto dire addio al podio a soli quattro giri dal termine. Un "drive-through", per eccessiva velocità in pit-lane costringeva invece un agguerrito Giovanni Verga a lasciare il terzo gradino del podio ai Mercatali. Cocente delusione anche per due protagonisti della gara di Imola, Wolf Zweifler e Luigi Scalini, fermati rispettivamente dalla rottura del leveraggio acceleratore e del cambio.

Il "vecchio" che avanza

Daniele Salodini, su Fiat F. Junior a motore anteriore, si è aggiudi-

cato con una gara di anticipo, quella del sabato a Vallelunga, il Challenge Formule Storiche. Nel computo finale il bresciano ha avuto la meglio per sei punti sul concittadino Bruno Ferrari, con la Branca F. Junior (che oltre all'assenza dalla gara di Spa ha pagato anche il ritiro in gara-2), e Andrea Guarino su Lotus 22. Dopo la pole position e la netta vittoria nella gara del sabato davanti a Enrico Spaggiari e Andrea Guarino, in gara-2 Ferrari ha dovuto alzare bandiera bianca a otto giri dal termine per un problema tecnico lasciando il gradino più alto del podio all'arrembante Spaggiari (Chevron B9 F3), seguito da Guarino e Franco Beolchi con la Apache F. Junior. Sfortunati, invece, Paolo Chersevani, out subito dopo le prove libere per rottura del motore, e Carlo Maria Del Conte che per tutto il fine settimana ha dovuto arrangiarsi a correre con tre sole marce.

ORGANIZZATORE

A sinistra, Tommaso Gelmini, patron di GPS Classic che organizza i campionati Alfa Revival Cup e Challenge Formule Storiche. Sotto: i vincitori assoluti dei rispettivi campionati, Massimo Orlandini/Armando De Vuono hanno vinto il titolo assoluto nell'Alfa Revival Cup con la GTV 2000. In basso, Bruno Ferrari, secondo nel Challenge Formule Storiche e partecipante assiduo della serie. Un campionato, quello delle Formule, che cinque anni fa partì con un grande successo di iscritti, poi purtroppo si è ridimensionato.



I VINCITORI DI CLASSE

► ALFA REVIVAL CUP

Classe F-T1600: Renato Benusiglio

Classe F-GTS1600: Christian Ondrak

Classe G1-TC1600: Falk Mörtl

Classe G2/H1-TC1300: M. Sordi/F. Sordi

Classe G2/H1-TC1300: Christian Ondrak

Classe G2/H1-T1600: Corti/Raveglia

Classe G2/H1 T2000: Orlandini/De Vuono

Classe G2/H1-TC2000: Lorenzo Moramarco

Classe H2-TC1600: Maurizio Roncato

Classe H2-TC2000: Mazzuoli/Bigliazzi

Classe H2-GR5 1600: Giacomo Corbellini

Classe H2-GR5 2000: Roberto Arnaldi

► CHALLENGE FORMULE STORICHE

Classe A: Daniele Salodini

Classe B: Carlo Maria Del Conte

Classe C: Bruno Ferrari

Classe D: Federico Buratti



Ne rompe 48 in un solo anno: i Rally servivano a collaudare il prodotto. Campione Italiano '70, il romagnolo ricorda gli anni della 124 spider, quando Fiat avviò di nascosto l'attività Poi acquistò l'Abarth e a quel punto...

DI DANILO CASTELLARIN - FOTO ANTONIO BIASIOLI



Motorini di avviamento

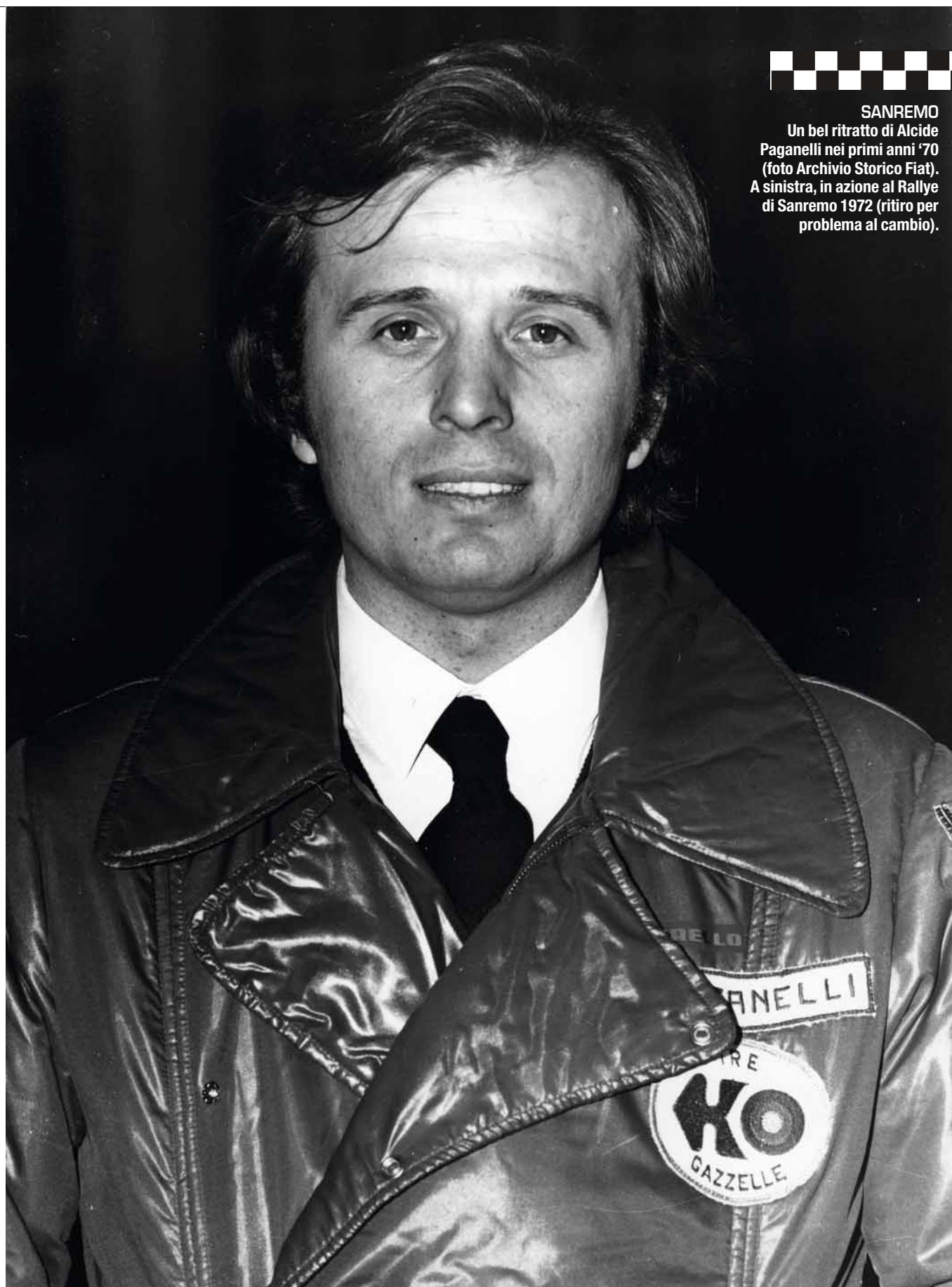
C'era una volta la Fiat da corsa. Sergio Marchionne non ci crederà ma ci fu un'epoca in cui la Casa di Torino puntò con decisione sui Rally per promuovere il prodotto. Uno dei suoi primi piloti era Alcide Paganelli, campione italiano 1970 su Fiat 124 spider. Nato a Forlì il 26 gennaio 1942, cognato di Tony Carello, Alcide aveva una guida temeraria e preferiva le condizioni limite, neve, pioggia e fango, magari in discesa. Sembrava che le corse gli piacessero di più se i pericoli e la posta in palio aumentavano. Il fatto è che, proprio in quelle precarie condizioni, riusciva a dare il meglio. Il debutto è nel 1963 su Renault R8 Gordini, perché, stanco di studiare, apre una piccola rivendita Renault in società con un amico. Ad Alcide però le vendite interessano poco. Preferisce correre. Ci prova anche con un'Abarth 850TC e una Bandini Sport 1000. Ma le corse costano un occhio e lui spende più di quanto guadagna. Così, nel giro di pochi anni, finisce per cedere le quote societarie all'amico. Fortuna che, nel frattempo, lo nota Mario Angiolini, che l'11 febbraio 1957 ha costituito a Milano la scuderia "Jolly Club". È lui che

gli presenta Alessandro Fiorio, padre di Cesare. Fiorio senior, in qualità di responsabile delle Relazioni sterne Lancia, gli affida una Fulvia coupé, con la quale Paganelli corre molte gare tra cui la 84 Ore del Nürburgring 1969 insieme a Innes Ireland e Amilcare Ballestrieri. Nel 1970 passa a Fiat, con cui resta fino al 1976, quando Carlo Chiti lo chiama in Autodelta per farlo correre sull'Alfetta GTV. Ma quella di Chiti resta una promessa, perché la macchina non sarà mai pronta. Così Alcide torna alla Fiat nel 1977. L'obiettivo è l'East African Safari con la Fiat 131 Abarth. E lui prende di petto quell'impegno e si trasferisce con tutta la famiglia in Sudafrica. Si ritira nel 1978 e va a lavorare alla Fiat, come braccio destro di Luca Cordero di Montezemolo. ►Secondo la filosofia orientale, la vita è divisa in tre capitoli. Il primo è dedicato ad imparare, il secondo ad insegnare a chi è più giovane di noi, il terzo a riflettere su quanto abbiamo combinato. Se si volta indietro e riflette, cosa vede? La differenza più grande è la valanga di mezzi, risorse, ricerche, materiali, personale e tecnologia che oggi sono letteralmente indispensa-



SANREMO

Un bel ritratto di Alcide Paganelli nei primi anni '70 (foto Archivio Storico Fiat). A sinistra, in azione al Rallye di Sanremo 1972 (ritiro per problema al cambio).





bili per vincere. Quarant'anni fa le corse erano più consacrate all'improvvisazione, all'estro del momento, all'intuizione, alla fantasia, al colpo di genio.

► E per i piloti?

Guardi, noi eravamo degli sfruttati, come molti ragazzi di oggi che affrontano il mondo del lavoro e non vengono pagati. Senza fare nomi, qualcuno sfruttò la nostra passione. Amavamo le corse. E la paura di restare a piedi ci spingeva ad accettare tutto. Se non facevi parte di una squadra ufficiale, era vita dura, perché bisognava arrangiarsi in qualche modo, quattro gomme per una gara e via, sempre quelle, altro che "rain". Oggi è tutto diverso. Un pilota di una squadra ufficiale, com'ero io, non è pagato con un sorriso, un complimento o una pacca sulla spalla. Anche se, per contro, agli stessi piloti si chiede molto più di quanto era chiesto a noi.

► In che senso?

A noi chiedevano di correre alla disperata nei tre, quattro giorni del rally. Punto. Poi eravamo liberi come il vento. Il che a venti, trent'anni, era una condizione ideale. Oggi ai piloti ufficiali è richiesto un impegno totale, una dedizione psico-fisica costante, una preparazione da astronauta. Il professionismo porta inevitabilmente alla perdita di altri valori legati al piacere di vivere, ai rapporti umani. Noi non avevamo niente da perdere. Chiaro che vincere piaceva a tutti. Ma la sconfitta non era una sciagura. Oggi, con gli interessi che ruotano intorno alle gare iridate, se un pilota sbaglia o vince un avversario, le grandi Case e gli sponsor non la prendono a cuor leggero e tutto diventa aspro...

► Quanto guadagnava Alcide Paganelli, che con Fiat ha vinto l'Italiano Rally nel 1970?

Ero pagato con lo stipendio di un impiegato. Ma era la mia vita, ogni volta che correvo toccavo il cielo con un dito perché facevo il lavoro, se lavoro si può chiamare, che mi piaceva di più. Per giunta noi piloti

stavamo sempre insieme. Stesse trasferte, identici ristoranti, alberghi uguali. Era un collettivo che si muoveva insieme per fare la cosa che amava. Cosa potevamo chiedere di più?

► È pentito di essersi ritirato?

Sì. È stata la stagione più bella della mia vita perché ho avuto la fortuna di capitare nel periodo più intenso della specialità, quando non erano più maratone infinite e spacca macchine ma nemmeno le corse sofisticate e complicate di oggi. Non a caso i Rally "storici" fanno sempre il pienone.

► E le auto?

Le auto che guidavamo noi erano dei catorcioni, si rompevano sempre, bisognava governarle più che guidarle. Le macchine da corsa di oggi sfiorano la perfezione e sono molto più prestanti. Forse per i piloti sarà anche più divertente, non lo so. Ma io, che ormai ho superato i settanta e le corse le guardo alla tivù, dopo quattro giri di un GP mi addormento...

► Perché capitano più incidenti nei Rally che in Formula 1?

Perché le auto da rally di oggi sono delle folgori su quattro ruote, nemmeno paragonabili a quelle dei miei tempi, e non dispongono delle misure di sicurezza della F1.

► Quale incidente ricorda come il peggiore?

Quello capitato nel gennaio 1968 a Luciano Lombardini, navigatore della Lancia Fulvia HF di Sandro Munari, in Macedonia nella tappa di concentramento del Monte-Carlo. Anch'io, quella volta, facevo il navigatore su una Lancia Fulvia HF, guidata da Leo Cella (che morirà un mese dopo a Balocco, nda). Lombardini era un tipo simpatico e affabile, la battuta sempre pronta. Sapere che non c'era più tolse qualcosa a ciascuno di noi.

► Come si avvicinò alle competizioni?

Con le corse in salita, che allora chiamavano cronoscalate, e con qualche corsetta di regolarità. Guidavo Fiat Abarth 850 TC, Renault R8



SCARSA ADERENZA

Qui sopra, Paganelli insieme al fedele navigatore Ninni Russo. Sotto, in azione al "Friuli" 1975. Nella pagina a fianco, a sinistra al "Quattro Regioni" del 1974 e in Sicilia nel 1972: i fondi a scarsa aderenza, e magari in discesa, erano i preferiti di Paganelli, dove faceva valere la sua guida spettacolare.



IL SEGNALE AL "MONTE" 1970

Io vorrei, non vorrei, ma se vuoi. Nel 1970 la Fiat visse in modo contraddittorio il ritorno alle corse. Alcune Fiat 124 spider affrontarono le prime gare dal 1967: Targa Florio e poi Rally del Marocco.

Ma dalla Casa, con il reparto Corse in un sotterraneo di Corso Giulio Cesare, preferivano negare. Ai giornalisti dicevano di limitarsi all'assistenza dei clienti sportivi, mentre i motori erano preparati da Almo Bosato. Però al "Monte" 1970 le quattro Fiat 124 spider iscritte, tra cui quella di Paganelli/Russo, erano targate TO 01061, TO 01062, TO 01063 e TO 01064: un segnale inequivocabile.

All'Elba '70 la 124 Spider vince con Paganelli/Russo, come all'Alpe della Luna, sempre con la versione 1608 cc da 120 CV, davanti ad Alpine-Renault A110, Porsche 911, Ford Escort RS. Nel 1971 Fiat assorbe Abarth e il reparto corse trasloca in corso Marche. A quel punto è difficile negare ancora. Nel 1972 Pinto/Macaluso vincono il "Costa Brava", l'Hessen Rally, in Polonia e il "Mille Minuti", vincendo Campionato Europeo e Mitropa Cup. Al salone di Torino appare la Fiat 124 Abarth Rally, che sarà venduta dal 1973 con motore 1756 cc da 128 CV grazie alle cure di Aurelio Lampredi. Fiat, che aveva programmato di produrne 500 esemplari, deve subito raddoppiare la cifra.

Gordini e arrivai anche ad un prototipo, una bella Bandini Sport 1000 a motore posteriore, la chiamavano "saponetta". Con quell'auto, nel 1965, Benelli vinse la Predappio-Rocca delle Caminate e la Castione-Baratti, mentre io partecipai alla Trento-Bondone e alla Cesana-Sestriere. Eravamo dentro queste scatoline e andavamo su, il piede incollato all'acceleratore con il pubblico che andava da tutte le parti tranne che dalla parte giusta, queste erano le corse anni '60.

►Le piacevano di più le salite o i rally?

I rally perché duravano di più, si stava in auto notte e giorno ma erano collaudi massacranti che servivano a migliorare la produzione. Confesso un segreto: in un solo anno sulla Fiat 124 ho rotto 48 motorini di avviamento. Poi li hanno migliorati.

Quanto erano disposti al compromesso i piloti per essere "ufficiali"? Parecchio... Una volta noi piloti andammo a Torino a parlare con i responsabili della squadra corse di alcuni problemi. Una volta in direzione, nell'ufficio del capo, mi sono ritrovato da solo...

►Queste cose capitavano anche nelle squadre nordiche?

No, loro erano più chiari. Quando il direttore sportivo diceva una cosa, potevi star certo che la manteneva. Da noi prevaleva uno spirito latino. Con i se, i ma, i vedrai. E da un certo periodo si diffuse anche la tendenza a seminare la rivalità, quasi per rompere quell'atmosfera di cameratismo dei primi tempi.

►Com'era la 124 spider?

La prima cosa che mi colpì di quell'auto fu la leggerezza. A volte scodava dietro, altre andava via di muso. Bisognava correggerla in continuazione, il che era anche divertente. All'inizio aveva il ponte rigido, poi montarono le ruote indipendenti. Nelle prime gare la capote era di tela, con sotto il roll-bar, poi arrivarono gli hard-top. Con la 124 bisognava sempre esagerare ma era imprevedibile e se la portavi al massimo perdonava poco.

►Il quarto d'ora più brutto?

Quando mi arrestarono al Rally di Polonia del 1971 perché una signora anziana era finita in un fosso e pensavano che l'avessi investita. Stavamo tornando a casa in fila indiana con le 124. C'eravamo io, Montezemolo, Sergio Barbasio e Cristiano Rattazzi. All'improvviso Barbasio si bloccò e io, per evitarlo, mi buttai nel fossato a destra della carreggiata, dove c'era una vecchietta. La polizia mi accusò di averla colpita e invece, dopo due giorni, fu lei stessa a dichiarare che camminava in mezzo alla strada e che, sentendo il boato delle auto, si era buttata a destra, ruzzolando nel prato. Luca mi difese egregiamente. Tutto si aggiustò e tornammo a casa.

►Di chi è rimasto amico?

Di chi vedo di più: Bobo Cambiaghi e Luciano Trombotto.

Con chi ha avuto rapporti più difficili?

Con i piloti della cosiddetta "scuola ligure". Il proverbio "torinesi falsi e cortesi" fa torto a chi abita un po' più giù, verso il mare...

►E perché è tornato dal Sudafrica?

Perché dopo un anno sono rientrato per sbrigare alcune faccende in Piemonte e ho sentito l'odore della nebbia. Irresistibile...

►Come guidava Alcide Paganelli?

Guidava sporco, per niente pulito, alla buona de dios, come si doveva fare con le auto di allora. Guidando così, spavalidamente, riuscivo a recuperare molto quando le condizioni diventavano proibitive.

►Era sensibilità di guida?

No, l'incoscienza dei vent'anni.

All'ultima gara un contatto fra Bandini e Hill consegna l'iride a Surtees

*L'Associazione dei piloti da GP fa una
reprimenda scritta al pilota italiano,
difeso con veemenza da Ferrari
Che era già ai ferri corti con l'ACI...*

DI DANILO CASTELLARIN

La spintarella... bianco-blu

Perché hai buttato fuori Graham Hill al Gran Premio del Messico? Era questo il senso della lettera che, giusto cinquant'anni fa, Peter Garnier, segretario dell'associazione dei piloti da Grand Prix (Gpda), inviò a Lorenzo Bandini. I documenti pubblicati sono la prova di uno dei capitoli più burrascosi della F1. In quella stagione John Surtees, con la Ferrari, si giocava il titolo all'ultima gara. Negli Stati Uniti, a Watkins Glen, penultima corsa, aveva vinto Graham Hill su BRM che si presentava così in Messico con 39 punti, cinque più di Surtees, nove più di Clark. Ma l'ex centauro era demotivato. Così, in Messico, dopo una gara opaca, venne in suo soccorso "San" Lorenzo. Con due miracoli. Prima rifilò un colpetto magistrale alla verde BRM del baffuto pilota inglese, poi rallentò e lasciò passare Surtees permettendogli di classificarsi secondo dietro Dan Gurney, vincitore della corsa su Brabham. In verità, gara e campionato sarebbero andati a Jim Clark se il motore Climax della sua Lotus non fosse finito arrosto. Surtees, grazie a "San" Lorenzo, fu così miracolosamente secondo. Con il ritiro di Graham Hill e Jim Clark, "Big John" incassò un titolo che gli permette di essere tuttora l'unico pilota iridato sia in moto sia in F1.

Il 3 dicembre, il sindacato dei piloti invia una lettera-reprimenda a Lorenzo Bandini. I senatori dicono che "questo e altri incidenti analoghi nei quali lei è rimasto coinvolto in numerose recenti occasio-

ni hanno creato grande apprensione tra i suoi colleghi piloti". Parole di piombo. Solo attutite da una velata minaccia: "Prima di suggerire iniziative alla Commissione Sportiva Internazionale, pensiamo sia misura di correttezza che Lei (Bandini, ndr) discuta il fatto con noi, nella prossima riunione dell'associazione, che sarà al GP del Sudafrica". Non dev'essere stato facile per il povero Bandini, disposto

a tutto pur di conquistarsi l'altalenante fiducia del "Drake", accettare quella pesante lezione di stile. Così, dopo aver letto la missiva inviata al suo indirizzo privato, in via Cavezzali 9, a Milano, dove vive con la moglie Margherita Freddi, telefona subito a Eugenio Dragoni, direttore sportivo, che abita pure lui a Milano, in via Po. "Eugenio, ti devo parlare. Ho bisogno di ve-

derti. Subito. La faccenda di Graham Hill si mette male. Devi aiutarmi. Bisogna avvertire il Capo".

Lezioni su disco

All'epoca, Dragoni ha una Ferrari 250 GT grigio conchiglia. Non ci vuole molto per decidere il da farsi. Io telefono, gli dice Dragoni, tu vai giù e prepara la macchina. "Pronto signorina, interurbana per Modena per cortesia, faccia presto, è urgente". Bandini si infila nell'ascensore, scende in rimessa, alza la pesante porta basculante, infila la chiave nel cruscotto, poi aziona il contatto e via con l'urlo possente del dodici cilindri. Nel frattempo scende anche lui,





GRAND PRIX DRIVERS' ASSOCIATION

HONORARY SECRETARY:

Peter Garnier, ~~200, Brunswick Road, Knightsbridge, London, S.W.1~~
26 The Lane, Blackheath Park, London, S.E.3.

3 December, 1964

Sig. L. Bandini,
via Cavezzalli 9,
Milano.

Caro Lorenzo,

Mi è stato chiesto d'inviarLe la presente.

Durante la recente riunione del G.P.D.A., avvenuta a Londra il 25 novembre, alla quale non ha, sfortunatamente, potuto partecipare, si è svolta una lunga discussione a seguito d'una domanda del C.S.I. circa la linea d'azione che intendiamo intraprendere in merito alla Sua collisione con Graham Hill, durante il Mexican Grand Prix.

Si è concluso all'unanimità, che questo ed altri incidenti analoghi, nei quali Lei è stato coinvolto in numerose recenti occasioni, hanno creato grande apprensione tra i Suoi colleghi guidatori.

Tuttavia, prima di suggerire iniziative al C.S.I., pensiamo che sia misura di correttezza che Lei discuta il fatto con noi, nella prossima riunione del G.P.D.A. che avverrà in occasione del South African Grand Prix.

Con tutta stima

Peter Garnier

C O P I A

Dragoni. "Guida tu, andiamo veloci, il Capo è su tutte le furie", sibilava Eugenio a denti stretti. Milano-Modena, lui e Lorenzo insieme. Ci vuole più tempo a raccontarla che a percorrerla quella distanza. Appena arrivati, anche la signorina risparmia l'anticamera. Procedura d'urgenza. Ferrari li aspetta nel suo studio con le pareti azzurro cupo, l'immagine di Dino illuminata dalla luce tremula bianca rossa e verde, gli occhiali scuri inforcati per difendersi da un mondo che gli piace sempre meno. Il "Drake" legge, si muove sulla sedia, allunga una mano nella tasca sinistra e s'innervosisce. C'è anche Franco Gozzi, addetto stampa di Maranello, che ricorderà quella vicenda qualche anno dopo con queste parole: "Il colpetto che Bandini rifi-



PER UN PUNTO

Nella pagina a fianco, il contatto tra la Ferrari (bianca) di Lorenzo Bandini e la BRM di Graham Hill al 63° giro di 65. Sopra, la lettera di reprimenda inviata a Bandini. La gara termina con Gurney vincente davanti a Surtees e Bandini. Il pilota inglese della Ferrari è iridato con 40 punti davanti a Hill con 39; entrambi chiudono il 1964 con due vittorie e tre secondi posti a testa. Ma Surtees ha un terzo posto in più.

lò a Graham Hill fa parte della storia della F1. Con un titolo in ballo, poteva capitare. Graham Hill si limitò ad inviare a Lorenzo Bandini una serie di dischi con le istruzioni di guida come regalo di Natale, era davvero un altro mondo". Molto inglese.

Ferrari invece era convinto che a un cazzotto bisognava sempre rispondere con due. Volevano la guerra? E guerra fosse. Con queste premesse partì la lettera a firma Dragoni, ma ispirata da Ferrari. Primo proiettile: "Mi permetto di dubitare che la CSI si sia rivolta ufficialmente alla vostra associazione per conoscere la linea d'azione". Modo elegante per dire chi siete voi, moscerini, come vi permettete di intimidire un mio pilota? Secondo colpo: "Non vedo proprio quale valore possano avere le vostre decisioni". Terzo siluro: "Il signor Lorenzo Bandini non deve rendere conto a nessuno e tanto meno alla vostra organizzazione".

Non alzate quella coperta

Eugenio Dragoni formula addirittura pesanti allusioni sull'unanimità della decisione assunta dalla Gpda, sullo statuto e indirizza agli accusatori una domanda imbarazzante per sapere quali provvedimenti sarebbero stati presi nei confronti di Joakim Bonnier "In merito al vergognoso comportamento da questi tenuto in occasio-

ne del GP d'Austria -accusando il pilota nordico di- assoluta mancanza di qualsiasi sentimento di lealtà sportiva". Roba da querela. E giusto per fare il botto più grosso -e per evitare di essere frainteso- Dragoni allega anche una traduzione della lettera in inglese, con tanto di approvazione autografa di Lorenzo Bandini. Il documento, che pubblichiamo integralmente a mezzo secolo di distanza, si conclude con una frase al peperoncino verde: "Quando si intende dare lezioni di correttezza agli altri, occorre essere indenni da ogni sospetto e da ogni azione scorretta e fraudolenta". La minaccia di alzare la coperta su altre scorrettezze intimidì gli inglesi.

EUGENIO DRAGONI
PIAZZA PO, 4 - MILANO

Milano, 15 Dicembre 1964

Preg.mo Signor
Peter Garnier
Honorary Secretary
Grand Prix Drivers' Association
26, The Lane, Blackheath Park
LONDON, S.E.3.

Gentile Signor Garnier,
nella mia qualità di Direttore Sportivo della Sefac-Ferrari e responsabile pertanto anche della condotta di gara dei piloti della Squadra Sefac-Ferrari, rispondo alla Sua cortese lettera del 3 corr. indirizzata a Lorenzo Bandini.

Mi permetto di dubitare che la CSI si sia rivolta ufficialmente alla vostra associazione (in tal caso gradirei tanto poter avere fotocopia di tale lettera) per conoscere quale era la linea di azione che intendevate intraprendere, ma anche perché ritengo di non sbagliare quando affermo che, se mai, la CSI deve rivolgersi direttamente all'Automobile Club della Nazione di appartenenza del pilota.

Non vedo proprio quale valore possano avere le vostre decisioni in quanto nella fattispecie hanno valore solo ed esclusivamente gli eventuali rapporti stilati dai Commissari Sportivi della manifestazione sentite le dichiarazioni dei Commissari di percorso.

Voglia comunque avere la cortesia di prendere nota che il Signor Lorenzo Bandini, che non deve rendere giustificazioni a nessuno e, tanto meno alla vostra organizzazione, pur essendo in South Africa non si presenterà alla riunione che si terrà in occasione del Gran Premio, anche perché è suo fermo intendimento di non rinnovare più la sua adesione alla associazione per il prossimo 1965 o, quanto meno sino a quando dureranno in carica gli attuali dirigenti.

Fatte queste premesse che rappresentano la base della mia risposta, e solo a titolo informativo gradirei conoscere - dal momento che Lei parla di "decisione unanime", quanti erano i piloti presenti e se, secondo lo Statuto della vostra organizzazione, erano in numero sufficiente per rendere valida la riunione.

Approfitando ancora della fortunata occasione che mi permette di scrivervi, vorrei chiedere alla Sua ben nota cortesia, se mi è possibile di conoscere quali provvedimenti la vostra associazione ha preso nei confronti del

EUGENIO DRAGONI
PIAZZA PO, 4 - MILANO

15 Dicembre 1964

segue lettera al Signor Peter Garnier

pilota J. Bonnier in merito al vergognoso comportamento da questi tenuto in occasione del Gran Premio d'Austria.

In tale gara, il Signor J. Bonnier, dando prova della assoluta mancanza di qualsiasi sentimento di lealtà sportiva, approfittando coscientemente di un banale errore di cronometraggio, pretendeva di avere in classifica un posto che non gli spettava: doveva poi foratamente rinunciare solo a seguito della unanime disapprovazione e del controllo eseguito dai cronometristi sulle tabelle dei passaggi che spontaneamente tutti indistintamente i concorrenti hanno messo a disposizione degli Organizzatori.

Quando si intende dare lezioni di correttezza agli altri, occorre essere indenni da ogni sospetto e da ogni azione scorretta e fraudolenta.

Le sarò molto obbligato per una cortese risposta e La prego di gradire i miei migliori saluti.

E. Dragoni
Eugenio Dragoni

allegata traduzione in lingua inglese

copie per conoscenza a:

Lorenzo Bandini
Sefac-Ferrari
Commiss. Sportiva Automobile Club d'Italia
John Surtees



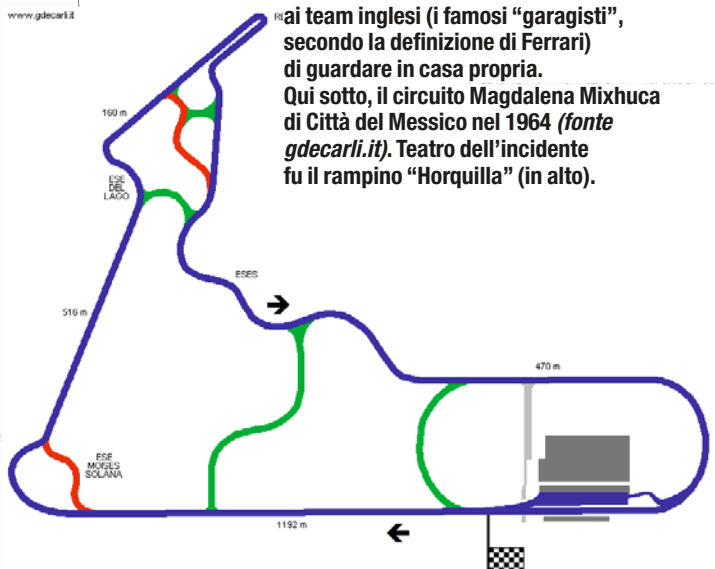
*Letto ed approvato nello
spirito e nella sostanza*

C O P I A

HORQUILLA

In questa pagina, la lettera (due fogli) con cui Eugenio Dragoni respinge al mittente le accuse a Bandini e contrattacca dicendo in sostanza ai team inglesi (i famosi "garagisti", secondo la definizione di Ferrari) di guardare in casa propria.

Qui sotto, il circuito Magdalena Mixhuca di Città del Messico nel 1964 (fonte gdecarli.it). Teatro dell'incidente fu il rampino "Horquilla" (in alto).



C O P I A



Intervenire perfino la BRM, la scuderia di Graham Hill che era stata oggettivamente danneggiata dalla condotta di gara di Bandini. E gettò acqua sul fuoco. In data 18 dicembre la Owen Organisation (nome ufficiale della Scuderia con cui correvano le BRM) scrive a Dragoni, storpiando il nome di Maranello (vedi lettera), che "Ogni controversia è chiusa. Noi crediamo che gli interessi delle corse automobilistiche, sia come sport sia come industria, non trarranno alcun vantaggio dal ricordare tale incidente due mesi dopo che le parti coinvolte si sono accordate per dimenticare l'accaduto", scrisse Tony Rudd facendo chiaramente intendere che i panni sporchi era meglio lavarli in casa. Con buona pace di tutti. (Considerazione finale: su youtube c'è un filmato, senza sonoro, del GP in questione, e l'incidente appare come un normale incidente di gara).



FERRARI 1512

Nelle foto in alto, John Surtees in azione al GP del Messico 1964. Sopra, i box della Scuderia Ferrari al GP USA, gara precedente quella messicana a cui pure Maranello partecipò con i colori statunitensi. Lorenzo Bandini è all'interno della 1512 (Surtees usò la 158).

QUANDO FERRARI CORSE PER GLI USA

Le Ferrari ufficiali schierate al GP del Messico '64 erano bianco-blu, come già accaduto nel precedente GP USA: i colori da corsa americani. Le macchine erano infatti iscritte dalla Nart (North American Racing Team). Il polemico atteggiamento del "Drake", che tolse ai colori italiani il successo iridato, scaturì dall'omologazione da parte della Federazione internazionale della Ferrari 250 Le Mans tra i Prototipi, anziché le GT. Un rigido funzionario svizzero contestò a Ferrari il numero di vetture realmente prodotte. "Certo che le cento Le Mans non erano pronte, né potevano risultare tutte consegnate -dichiarò il Drake- ma quali e quanti sono i costruttori che hanno mai ottemperato alla lettera a questa disposizione?". A difesa di Ferrari si schierò Ferry Porsche in persona, che il 5 ottobre 1964 dichiarò: "Tutti i costruttori che hanno omologato gran turismo erano fuori regola, in questa situazione il più a posto di tutti era Ferrari...". L'ACI, invece, rimase in silenzio. E lui gareggiò per gli Stati Uniti...

REGISTERED OFFICE: P.O. BOX 10, DARLSTON, WEDNESBURY, STAFFS.

RUBERY, OWEN & CO LTD
B.R.M. ENGINE DEVELOPMENT DIVISION

Your Ref. Bourne
LINCOLNSHIRE
PHONE: BOURNE 337/338

Our Ref. ACR/MRW.

Eighteenth.....
December.....
1964.....

Signor Eugenio Dragoni,
Team Manager,
FERRARI,
Maranello,
MODENA, ITALY.

Dear Signor Dragoni,

I refer to the recent revival in the British Press of the accident involving Graham Hill and Lorenzo Bandini during the Mexican Grand Prix:

As far as B.R.M. are concerned, the matter is closed and any dispute that may have existed by shaking hands in the B.R.M. pit immediately after the race.

We believe that the interests of Motor Racing, either as a Sport or as an Industry will not be advanced by reviving such incidents two months after the parties involved have agreed to forget the matter.

We have no objection to your publishing this letter, if you feel it will help to bury the incident; we feel that the less said about the matter the sooner it will be forgotten.

With this letter we wish you and the Ferrari team every good fortune in 1965.

Yours sincerely,

Tony Rudd
Tony Rudd -
Chief Engineer.

THE OWEN ORGANISATION
A LIMITED LIABILITY COMPANY

EXPORT OFFICES: KENT HOUSE, MARKET PLACE, OXFORD CIRCUS, LONDON, W.1.
TELEPHONE: MUSEUM 8901-8
TELEGRAMS: (INLAND) OWENORGEX, WESOD, LONDON
CABLES: (FOREIGN) OWENORGEX, LONDON, W.1.

4/61/09/27



Dedicato allo Scorpione

E a Giorgio Pianta, che rese vincente la 131 Rally. Sei squadre di soci si sono sfidate, ognuna con il nome di uno dei piloti che hanno vinto con la berlina da corsa. Turriziani, socio-sprint, protagoniste delle Salite



REGOLARITÀ
Sopra, la Lancia Delta Integrale
"Club Italia" di Cantù/Pozzi
che ha vinto la classifica della
Regolarità il 18 ottobre scorso.

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO PHOTOPRESS

Lil 18 ottobre si è disputata presso il Centro Sperimentazione Fiat di Balocco (VC) la 20a edizione della "Club Italia Cup", per l'occasione intitolata "Sotto il segno dello Scorpione". Sotto la direzione di gara di Mauro Scanavino, della scuderia Supergara di Alba (CN), si sono confrontate sei squadre, ciascuna nominata con un pilota del passato: Markku Alen per la squadra A, Jean-Claude Andruet (B), Fulvio Bacchelli(C), Bernard Darniche (D), Walter Röhrl (E) e Timo Salonen (F). Sotto il segno dello Scorpione perché tutti questi campioni sono accomunati dall'aver guidato la Fiat 131 Abarth, mitica berlina da famiglia che seppe essere anche "bestia" da gara nella versione allestita da Corso Marche 38. Le sei squadre si sono confrontate in prove divise in due sezioni, una di Regolarità e l'altra di Slalom, ciascuna a sua volta divisa in due manche, una di quattro giri consecutivi (con tempo imposto di 8' a giro) e l'altra di cinque, la prima su un percorso di 6,4 km e la seconda di 6,15 km. La classifica assoluta ha visto prevalere, per la Regolarità, Patrizio Cantù/Carlo Pozzi (Lancia Delta integrale Club Italia, 1992) e per lo Slalom Carlo Incerti (Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato, 1961). La classifica più importante è però quella a squadre, che è pubblicata come tradizione durante la cena sociale che si tiene in prossimità del Natale.



Giorgio Pianta e la 131

Se la 131 è diventata una macchina da corsa in grado di vincere il mondiale Rally, lo si deve in buona parte a Giorgio Pianta, scomparso il 18 aprile scorso; aveva 79 anni. Pianta seppe indirizzare e finalizzare gli ingenti investimenti della Fiat nelle corse, portando avanti con tenacia progetti che molti avrebbero abbandonato per le dif-

SLALOM

Sotto, Carlo Incerti al volante della Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato con cui ha vinto la classifica dello Slalom. Sopra, la Abarth SE-031, progenitrice della Fiat Abarth 131 Rally, al via del Giro d'Italia 1975. Al volante Giorgio Pianta, che vinse la gara.





ficoltà tecniche; dimostrò più volte a quali risultati può portare la messa a punto di vetture che hanno potenzialità fin troppo nascoste. Tipica figura di pilota-collaudatore veloce quanto un campione ma con una sensibilità tecnica di livello superiore, mise a punto il progetto 131 e vinse quando ancora non era 131, bensì... 031: una macchina che montava il V6 derivato dalla Fiat 130, con cubatura aumentata a quasi 3,5 litri e cambio in blocco con il differenziale, con cui primeggiò all'impegnativo Giro d'Italia 1975. Grazie a quel successo prese il via definitivamente il programma: il 1° aprile 1976 la Fiat 131 Abarth Rally fu omologata in Gruppo 4 e nove giorni dopo era già sul gradino più alto del podio, al Rally dell'Isola d'Elba con Alen/Kivimaki, che a fine agosto concessero il bis addirittura al

QUESTE PUNGO!

Sopra, due belle Abarth presenti a Balocco, alla "Cup" dedicata allo Scorpione: una 1300 OT (147 CV, a sinistra) e una Simca 2000 GT (200 CV).



"1000 Laghi", prima vittoria iridata della 131 dopo appena un anno dal debutto iridato. Alen è il pilota che ha vinto di più con la 131 (7 vittorie), seguito da Röhrli con 6, Darniche (2), una a testa per Bacchelli, Salonen e Andruet.

SALITA, CHE PASSIONE!



Tra i soci del Club Italia, uno dei più attivi è senz'altro Roberto Turriziani, nonostante "mi sia avvicinato alle corse soltanto da pochi anni; alla fine uno si toglie gli sfizi quando ne ha la possibilità...".

Forse per recuperare il tempo perduto, corre in Salita con una Osella PA N sia nel campionato italiano sia nell'europeo: nel 2014 ha disputato in totale un quindicina di gare. Salita meglio della Velocità in circuito?

"No, mi piace molto anche correre in circuito, il problema è che non ci sono più le gare. Quando le organizzava Peroni hanno riscos-

so un buon successo, ma poi l'interesse è calato e nelle ultime disputate in griglia ci contavamo sulle dita di una mano... Comunque disputerò la gara finale di campionato italiano a Magione ai primi di dicembre". Che macchina usa in gara?

"Una Osella PA N con motore Alfa Romeo V6 3000 a 12 valvole, l'ho portata anche alla gara del Club Italia a Balocco".

Una militanza, quella nel Club Italia, ancora fresca, come pure l'attività sportiva: "Sì, ho chiesto l'iscrizione al Club sei anni fa, presentato da Giovanni Pagliarello al quale

sono legato dalla comune passione (Pagliarello ha presieduto a lungo la Sottocommissione Csa della Salita, ora sostituito da Paolo Cantarella, ndr). Con le gare avevo iniziato un paio d'anni prima, nel 2006". Come mai in circuito non si corre più con le Sport Nazionali?

"La Velocità in circuito è molto impegnativa, sia per il fisico sia per il mezzo. Le gare sono molto più lunghe. Penso sia per questo motivo, in Salita si spende meno sotto tutti i punti di vista. Non a caso nelle nostre gare ci sono sempre dai 120 ai 180 partenti".



Agenda D'EPOCA

Specialisti del ricambio e del restauro, tasse di circolazione, tabella di conversione delle misure delle gomme, assicurazioni e metodi di misurazione della potenza: in queste pagine tutti gli indirizzi e le indicazioni che l'appassionato deve avere sempre sotto mano





Tutti gli indirizzi utili

ITALIANE

ALFA ROMEO

► Tra le più diffuse e amate sul mercato delle vetture d'epoca, le auto del Biscione sono anche tra le più facili da restaurare sia a livello meccanico sia per quanto riguarda la disponibilità di pezzi. A partire dagli anni '50 il motore è rimasto più o meno invariato al pari del cambio e dell'impianto frenante, con evidenti vantaggi nel caso di riparazioni anche impegnative. Qualche difficoltà nella messa a punto degli impianti di iniezione Spica e problemi di usura ai cambi della serie Giulietta, Giulia e Alfetta. Abbastanza facile il reperimento dei particolari interni.

Afra - MI

Telefono: 02 - 32 86 111
Fax: 02 - 32 86 11 50
www.afra.it - afra@afra.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi.

Alfaricambi - CT

Telefono: 095 - 76 47 383
Fax: 095 - 76 47 383
http:web.tiscali.it/alfaricambi
alfaricambi@tiscalinet.it
Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 700 809

Fax: 031 - 700 809

www.acr-auto.com

Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglesi

Autofficina Bergia - TO

Tel. e Fax: 0121 - 77 391

www.alfabergia.com

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40

www.autofficinamaspesdiego.it

maspesdiego@libero.it

Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Sagiar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733

www.sagiarcorse.com

Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo



FIAT

► Parlare di Fiat d'epoca significa prima di tutto parlare di utilitarie che qualsiasi meccanico è in grado di riparare anche solo per averne viste sicuramente numerosissime durante la sua carriera. Se la meccanica non pone quindi particolari problemi ed è di reperibilità piuttosto semplice, la carrozzeria delle versioni più particolari può essere invece fonte di qualche preoccupazione, mentre gli interni non pongono particolari problemi dal momento che tessuti e finte pelli risultano di facile reperibilità al pari di componenti accessorie quali strumenti, maniglie, pannelli delle porte e vetri.

Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26

www.abarth-andronico.com

Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58

Cell: 339 - 43 29 938

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358

Fax: 011 - 24 10 966

www.autoricambisassi.it

info@autoricambisassi.com

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70



PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegare le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate. Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine
- esterno e selleria in buono stato

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto

contestualmente al Certificato d'Identità.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

È il documento che lo Stato italiano richiede per riconoscere la 'storicità' di un veicolo; ha più di una funzione:

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i veicoli di 'interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno).
 - consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata 'a vista' evitando il passaggio sui rulli.
 - serve per la reimmatricolazione dei veicoli radiati o importati dall'estero.
 - sempre più spesso è richiesto dalle assicurazioni invece dell'Attestato di Storicità e alcune regioni, come l'Emilia Romagna, lo richiedono, in contrasto con la legislazione nazionale, per concedere l'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli dai venti ai trent'anni.
- È rilasciato con le stesse modalità dell'Attestato di Storicità e gli stessi costi con due eccezioni: occorre una foto

aggiuntiva della targhetta identificativa del veicolo (se presente) e richiede, qualora richiesto per la reimmatricolazione, un versamento di euro 105,00. Gratuito se richiesto insieme al Certificato d'Identità.

Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo. Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata.

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto). Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà

dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI

Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità.

Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà.

Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.

LE TASSE DI CIRCOLAZIONE

REGIONE PER REGIONE

Ecco, regione per regione, le tariffe per il 2014 della tassa di possesso (il cosiddetto "bollo") per i mezzi da 20 a 30 anni di anzianità. Ricordiamo che ogni regione si muove autonomamente per stabilire le tariffe in base a quanto stabilito dalla legge 352/00 art. 63. Comunque, prima di effettuare il versamento è meglio verificare gli importi presso gli uffici postali o quelli dell'ACI. **Importante:** per poter pagare gli importi della tabella sotto è necessario che l'auto sia considerata di "particolare interesse storico" con idonea certificazione ASI.

ULTRATRENTENNALI

Se non circolano, i veicoli costruiti o immatricolati da almeno 30 anni sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione. Per stabilire l'anzianità del mezzo fa fede quella del certificato di immatricolazione o quella riportata su un documento ufficiale che ne certifichi la data di costruzione. Se invece si tratta di mezzi circolanti, sono tenuti al pagamento di una tassa forfettaria come riportato nella colonna a destra della tabella sottostante. **Importante:** sono esclusi dall'agevolazione (e quindi devono pagare il bollo "pieno") i mezzi impiegati per uso professionale.



Regione	20 - 30 anni	oltre 30
Abruzzo	31,24	31,24
Basilicata	25,82	25,82
Calabria	28,40	28,40
Campania	31,24	31,24
Emilia Romagna	25,82	25,82
Friuli Venezia Giulia	25,82	25,82
Lazio	28,40	28,40
Liguria	25,82	28,40
Lombardia	30,00	30,00*
Marche	27,88	27,88
Molise	28,00	28,00
Piemonte	30,00**	30,00
Provincia aut. BZ	variabile***	30,00
Provincia aut. TN	25,82	25,82
Puglia	30,00	30,00
Sardegna	25,82	25,82
Sicilia	25,82	25,82
Toscana	60,00	28,40
Umbria	25,82	25,82
Valle d'Aosta	25,82****	25,82
Veneto	28,40	28,40

*Quota non dovuta se in regola con iscrizione ASI, club federati o registri di marca. **Se in possesso di certificazione ASI o centri specializzati equivalenti. ***2,70 Euro/Kw fino a 100 Kw; 4,05 Euro/Kw per ogni Kw eccedente i 100.

****Se in possesso di attestato di storicità ASI.

Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74

Fax: 051 - 52 11 40

www.casadelcontachilometri.it

info@casadelcontachilometri.it

Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive

Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17

Fax: 051 - 66 20 147

www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747

Fax: 02 - 33 19 313

www.mara.it - mara@mara.it

Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli Lancia di tutte le epoche

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846

Cellulare: 333 - 39 59 257

Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia

Fulvia - www.ricambilanciafulvia.it

info@rossocorsaitalia.it

INNOCENTI

► **Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del collezionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.**

Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10

www.concinnitas.it - info@concinnitas.it

Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

► **Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e soprattutto reperimento dei ricambi.**

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

Misurazione di potenza e coppia: le metodologie usate

Leggendo le schede tecniche delle auto d'epoca si nota che alcune caratteristiche dei motori, come la potenza e la coppia motrice, sono espresse secondo diverse normative: SAE, DIN, CUNA e IGM.

Sono le sigle dei rispettivi Enti di Unificazione, dove DIN sta per Deutsche Industrie Normen, SAE per Society of Automotive Engineers, CUNA per Commissione Tecnica di Unificazione dell'Automobile, mentre nella classificazione IGM rientrano le norme stabilite dal Ministero dei Trasporti (italiano) per il collaudo degli autoveicoli.

Ciascun Ente, a cui i Costruttori di diversi Paesi fanno riferimento, prescrive che le misurazioni vengano effettuate con metodi conformi a una normativa emessa dall'Ente stesso. Citeremo la potenza, ma il metodo è valido per tutte le curve medie caratteristiche che descrivono il comportamento di un motore.

METODO DIN: misurazione della potenza del motore come montato in vettura, dunque con identiche regolazioni e tutti gli organi ausiliari quali impianto di scarico e di raffreddamento, generatore di corrente elettrica (dinamo, alternatore), pompe, filtri, eccetera.

Metodo SAE: misura la potenza del blocco cilindri secondo il suo massimo rendimento: organi ausiliari sostituiti da accessori esterni mossi da fonte energetica propria e carburazione specifica a ottenere la miglior prestazione, diversa da quella di serie.

METODO CUNA: simile al DIN, ma senza gli accessori non indispensabili di per sé al motore, quali il ventilatore di raffreddamento, i filtri e lo scarico, eventualmente sostituiti al banco prova da fonti esterne. Regolazioni conformi a quelle di serie.

METODO IGM: quasi identico al DIN. Differisce dal CUNA perché le prove sui motori devono essere condotte nelle identiche condizioni di quando sono montati sul veicolo. Le differenze maggiori si riscontrano tra le misurazioni DIN e SAE: quest'ultima risulta in media superiore a quella DIN per circa il 10-15% (esempio: l'Alfa Romeo Alfetta I serie ha 122 CV-DIN e 140 CV-SAE). Ciò permette di valutare l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari.





MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79
Fax: 059 - 82 63 11
www.campanacarrozzeria.it
campana@campanacarrozzeria.it
Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80
Fax: 059 - 82 06 53
www.candinimodena.net
info@candinimodena.com
Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46
Cell: 335 - 61 12 307



www.trallifranco.it
Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401
www.sergioallais.com - info@sergioallais.com
Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60 (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
Fax: 0376 - 38 10 75
ballabeniandreateam@libero.it
Restauro di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303
Fax: 06 - 44 67 321
www.giolittiricambiautodepoca.com
Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

Epocamania - FO

Telefono: 0541 - 62 51 95
Fax: 0541 - 62 21 80
www.epocamania.com - info@epocamania.com
Lamierati, particolari di carrozzeria e interni e vetri per tutte le vetture nazionali dal dopoguerra a oggi.

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
Fax: 0532 - 46 46 19
gambettimario@libero.it
Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51
www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com
Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

Ignè Marco - PD

Telefono: 0434 - 76 430
igne.igne@libero.it
Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19
Fax: 059 - 31 32 21
lamadei@modenamotori.it
Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648
Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

FRANCESI

CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36
Fax: 02 - 98 27 04 55
www.davidauto.it - info@davidauto.it
Restauro meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209
Fax: 045 - 66 30 22
http://web.tiscali.it/clubtractionavant/
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
Fax: 0382 - 58 34 14
www.vertuaniernico.com - info@vertuaniernico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

► Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che

ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

Immatricolata o costruita da più di venti anni, proprietario iscritto all'ASI, a un club federato o ad un registro di marca. I requisiti per accedere a una polizza agevolata per auto d'epoca non sono tanti, e in cambio di un evidente risparmio di costo richiedono solo pochi vincoli aggiuntivi. In particolare, l'iscrizione al club è ormai un vincolo universalmente diffuso. Se fino a qualche anno fa alcune assicurazioni erano disponibili a concedere tariffe agevolate dietro presentazione del solo libretto di circolazione della vettura, oggi questo non è di fatto più possibile, e praticamente tutte richiedono l'affiliazione ASI o ad un registro.

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta

un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".



esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni sono tra le più elevate in assoluto.

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29
Fax: 0382 - 52 97 56
www.gmajag.com
Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, XK, XJ

MINI

► *Analogamente a numerose vetture inglesi, anche le piccole Mini sono seguite da numerosi appassionati: la parte meccanica, semplice e affidabile, non pone particolari problemi nella revisione e nella messa a punto, al pari degli interni, per i quali non è difficile trovare tutti i ricambi necessari. Particolare attenzione va invece prestata, durante il restauro, alla esatta corrispondenza di tutti i particolari con la versione in fase di restauro, dal momento che durante i quaranta anni di vita della Mini non poche sono state le modifiche alle quali è stata sottoposta.*

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838
valbrusa@libero.it
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26
www.miniandcooper.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmer Speed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmer speedracing.net
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000.
Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00
Fax: 0422 - 32 14 70
www.angloparts.com
sales.trevise@angloparts.com
Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808
Fax: 055 - 01 93 809
autofficinailbarco@libero.it
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947
www.autovigano.it - info@autovigano.it
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghi Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51
Fax: 02 - 42 22 996
www.borghiautomobili.it - info@borghiautomobili.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 30 89 56 02
Fax: 06 - 30 89 56 82
www.moss-italia.it - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

Telefono: 030 - 77 00 291
Fax: 030 - 77 03 493
brgmoss@libero.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

Engine&Audio Devices - LT

Telefono: 06 - 45 42 77 16
Cell: 346 - 7960054
www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

Telefono: 081 - 81 86 067
www.feliceservice.com
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

F.lli Morolli - MI

Telefono: 02 - 76 00 39 16
Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

Luzzago S.r.l. - BS

Telefono: 030 - 24 11 532
Fax 030 - 24 11 540
www.luzzago.com - info@luzzago.com
Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

Rob Motor - TO

Telefono: 011 - 40 31 502
Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per vetture inglesi dagli anni '50 a oggi

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

► *Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.*

Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257
www.route63.altervista.org
route63@yahoo.it
Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783
Fax: 049 - 87 88 090
www.tecning.com - info@tecning.com
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

PORSCHE

► *356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile. I costi però, già elevati in precedenza, sono aumentati in proporzione con l'enorme rivalutazione che questi modelli hanno avuto negli ultimi dieci anni.*

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54
Fax: 02 - 36 55 89 28
www.ats.mi.it - info@ats.mi.it
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono: 031 - 70 08 09
Fax: 031 - 70 08 09
www.acr-auto.com
Restauri meccanici per tutte le Porsche

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
ballabenianteam@libero.it
Restauro e messa a punto per Porsche 356

Officina Cocchiario - CE

Cell: 333 - 68 88 524
Tel: 0823 - 81 01 07
www.restauroporsche.com
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

Telefono: 011 - 92 44 383
Cell: 348 - 88 07 100
garbolinoracing@libero.it
Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.
Ricostruzione telai auto da corsa in genere.

Colpani Enrico - BS

Telefono: 030 - 23 02 374
autoripcolpani@gmail.com
Restauri di meccanica e impianto elettrico per tutte le serie Porsche 356

Vintage Toys - PR

Telefono: 0521 - 30 43 56





Fax: 0521 - 30 46 04
www.vintagetoys.it - info@vintagetoys.it
Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

VOLKSWAGEN

► Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggiolino e sue derivate (anche commerciali) e di conseguenza anche motori raffreddati ad aria, carrozzerie robuste e affidabili e impianti elettrici anche a 6V. Dato l'elevatissimo numero di esemplari prodotti fino a pochi anni fa e la diffusione pressoché mondiale della vettura il reperimento dei ricambi non è un problema, così come la meccanica sulla quale pressoché tutti i meccanici sono in grado di intervenire.

Air Cooled - BZ

Telefono: 0472 - 20 06 06
Fax: 0472 - 20 05 23
www.aircooled.it - plank@aircooled.it
Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MI

Cell: 334 - 62 28 678
Tel: 039 - 24 50 887
www.bugbus.it - info@bugbus.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

Volks' House - AO

Fax: 0165 - 18 45 158
info@volkshouse.com - www.volkshouse.com
Accessori e ricambi per tutti i modelli delle serie Maggiolino, Karmann Ghia, Pescaccia e Typ 2

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

	Vecchie misure	Equivalenze odierne
Diametro cerchio: 10"		
	4.80 - 10	145/80-10
	5.20 - 10	145/80-10
Diametro cerchio: 12"		
	4.40 - 12	125/80-12
	4.80 - 12	135/80-12
	5.20 - 12	135/80-12 e 145/80-12
	5.60 - 12	155/80-12
Diametro cerchio: 13"		
	5.60 - 13	155/80-13 e 165/80-13
	5.90 - 13	165/80-13
	6.40 - 13	175/80-13
Diametro cerchio: 14"		
	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"		
	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

AMERICANE

► Vistose ed esagerate, le auto americane in Italia e in Europa sono più diffuse di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana non pone particolari problemi, tenendo comunque conto che è importante affidarsi alle mani di uno specialista principalmente per quanto riguarda le revisioni della meccanica, sulla quale non tutti sono in grado di intervenire con competenza ed efficacia.

Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166
euroamerica@libe.it
Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833
Fax: 0323 - 55 32 66
www.vuottotech.com - topfuel@tiscali.it
Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane dagli anni '30

FUORISTRADA

► Una parte non secondaria del collezionismo automobilistico riguarda le vetture fuoristrada, spesso provenienti da stock militari o addirittura bellici, che interessano numerosi appassionati spesso anche proprio per la loro importanza storica. Non molti i problemi nel restauro di tali vetture, non solo per la grande robustezza e affidabilità della meccanica, ma anche per la semplicità degli allestimenti ovviamente privi di tutto il superfluo e quindi facilmente ripristinabili allo stato di origine.

Aylmer Motors Italiana - PC

Telefono: 0523 - 24 41 11
Fax: 0523 - 94 58 84
www.aylmermotors.com - info@aylmes.it
Ricambi meccanici e di carrozzeria per tutti i modelli Land Rover dagli anni '50 a oggi

Centro Lariano Fuoristrada - CO

Telefono: 031 - 93 36 63
Fax: 031 - 35 30 453
www.centrolarianodelfuoristrada.it
clfspinardi@libero.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31
www.ricambijeepp.com - turi@ricambijeepp.com
Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
www.areagomme.com

Flli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35.99.09
www.fllirossi-tyre.com

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415
Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479
Rettifiche motori di ogni epoca

Brandoli Egidio - MO

Telefono: 059 - 53 07 48
Fax: 059 - 53 07 76
www.brandoli.it - info@brandoli.it
Battilastra e restauri

Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76
dalupato@tin.it
Restauri conservativi e integrali

Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25
www.casadel freno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Mesrl - MB

Telefono: 039 - 20 11 904
Fax: 039 - 20 11 846
www.comesrl.com - info@comesrl.com
Frizioni di qualità

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
www.cromaturaelia.it
cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
www.cromaturapetranzan.it
info@cromaturapetranzan.it
Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - LC

Telefono: 039-9204612

www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com
*Restauro totale o parziale di auto di prestigio
e auto da collezione*

Franco Rodighiero - VI

Telefono: 0445 - 52 64 60
elettrautofranco@virgilio.it
*Revisione componenti elettrici auto
anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione
pomelleria e strumentazione*

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15
www.garestaurimodena.yolasite.com
garestauriauto@gmail.com
Restauri

Galvanica Cromatura - CR

www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
*Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo
di metallo*

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
gambettimario@libero.it
*Cuscinetti per tutte le applicazioni
su vetture d'epoca e sportive*

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 6023
Cellulare 339 - 34 70 923
*Manutenzione e rigenerazione fari
e parabole*

Ivano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086
restauroautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

Telefono: 035 - 52 52 15
claudio.barcella@alice.it
*Cromature di tutti i particolari interni
ed esterni*

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 0335 - 84 11 601
www.lanzonicarburatori.com
*Revisione e preparazione carburatori e
impianti iniezione, carburatori Weber;
preparazione motori*

Luigi Scarazzai - VR

Telefono: 045 - 63 05 562
www.scarazzai.com - sales@scarazzai.com
Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 034 - 65 12 389
www.mariettcarsgarage.it
info@mariettcarsgarage.it
Car detailing

Minilite Italia - BS

Cell: 335 - 66 21 137
www.minilite.it - info@minilite.it
Cerchi d'epoca per auto da corsa e strada

Modena Classic Works - RE

www.modenaclassicworks.it
Restauri



Nonsologas - PV

Telefono: 0381 - 34 56 04 / 02 - 98 23 26 74
www.nonsologas.it
*Impianti di alimentazione metano e GPL,
ganci traino*

Officina F.lli Moriggi - MI

Telefono 02 - 66 50 08 43
www.saldaturalaser.com
*Saldatura degli stampi e riparazione
di particolari meccanici*

DRAM Sospensioni - MI

Telefono: 02 - 49 89 884
www.oramsospensioni.it
moto@oramsospensioni.it
*Revisione e costruzione ammortizzatori
e freni*

Piacenza Gas-Auto - PC

Tel/Fax 0523 - 60 99 28
piacenzagasauto@libero.it
Specialisti in impianti a gas e metano

P.D.G. Systems - PG

Telefono: 075 - 82 84 95
*Fornitura e ricostruzione impianti
di scarico*

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55
www.ingranaggiatina.it
*Progettazione e costruzione di ingranaggi,
semiassi, cambi, differenziali, riduttori
e trasmissioni in genere*

Soram / Imasaf - PD

Telefono: 049 - 59 71 666
www.imasaf.it
Fornitura e riparazione impianti di scarico

WWT - TV

Cell: 331 - 53 27 042
www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it
Interventi idrodinamici

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

Telefono: 0376 - 69 51 05
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.com
Sellerie complete e interni per qualunque auto

Elvezio Esposito - CS

Tel. e Fax: 0984 - 36 074
www.elvezio.com - info@elvezio.com
*Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto
italiane anni '60 e '70*

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-283587

www.assi-service.net - info@assi-service.net
*Assicurazione autovetture e motocicli
di interesse storico in tariffa agevolata
a partire da 20 anni di età*

Cuttica - GE

Telefono: 345 - 29 42 435
www.cuttica.com
*Spedizione via mare veicoli e assistenza
all'importazione*

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914
Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

Telefono: 030 - 37 76 786
www.gilena.it
Libri auto e moto, edizioni internazionali

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
www.turatello.it
*Produzione e vendita di carrelli per
trasporto veicoli*

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

Cell. 335 - 61 36 734
beppebenz@libero.it
*Perito esperto auto d'epoca, specializzato
in infortunistica stradale; perizie valutative
post restauro, conservative per auto
d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di
Milano n. 11913.*

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699
giancarlocatarsi@live.it
*Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa,
Perito della CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo
al n. 235. Disponibile per perizie su vetture
di interesse storico e collezionistico ad uso
assicurativo, giudiziale, ereditario.*

Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85 43 652
*Consulente Tecnico del Tribunale di Ferrara,
iscritto all'Albo al n. 821 e Perito della
CCIA di Ferrara iscritto al Ruolo al n. 123.
Disponibile per perizie su vetture di interesse
storico e collezionistico ad uso assicurativo,
giudiziale, ereditario. Anche intere collezioni.*

Sergio Puttini

Telefono: 02 - 48 91 21 79
Cell: 360 - 22 44 94
*Consulente Tecnico del Tribunale di Milano,
iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCIA
di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-0001382.
Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti
matricola n. 4756. Perito d'arte veicoli
d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli
d'epoca e amatoriali.*





ALFA ROMEO ALFASUD

Lavori semplici e poco costosi e ricambi relativamente facili da trovare per l'auto che rivoluzionò il Biscione
Oltre alla preservazione della carrozzeria, occhio attento alla pompa dell'acqua

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO GIANMARIA BONOMI

Un'innovazione che ha impresso una svolta nello sviluppo dell'azienda, ma non esente da critiche. Ancora oggi quando si parla di Alfesud, fra gli appassionati di Alfa Romeo il dibattito si accende. I numeri, però, sono indiscutibili e parlano di un gran successo, durato più di dieci anni. È l'auto che ha allargato la clientela della Casa milanese. A fine anni '60 l'Alfa Romeo decide di progettare una berlina più accessibile ed economica rispetto ai suoi standard, per aumentare la produttività. Il Presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi pensa addirittura di costruirla al sud Italia, a Pomigliano d'Arco (NA), in uno stabilimento apposito, dove la Fiat è assente. Con il consenso dell'IRI, naturalmente. Il progetto è affidato all'ingegnere Rudolf Hruska, che si avvale di validi col-





laboratori, primo fra tutti l'ingegnere Domenico Chirico. A Giorgetto Giugiaro è affidato il disegno della scocca.

Il progetto è a dir poco ambizioso: oltre alla macchina, bisogna progettare e costruire la fabbrica, assumere e istruire le maestranze e così via. E di pari passo con l'ambizione arrivano da più parti le critiche. Il 29 aprile 1968 si posa la prima pietra del nuovo stabilimento, alla presenza del primo ministro Aldo Moro. Nel febbraio 1972 la fabbrica è già funzionante: l'Alfasud è una realtà, in soli quattro anni il Biscione è riuscito a realizzare il progetto. L'Alfasud è una rivoluzione per Alfa Romeo, la prima a trazione anteriore e con un inedito motore boxer di 1200 cc. La linea è d'avanguardia, una berlina a due volumi con un'abitabilità invidiabile, di poco inferiore alla coetanea Alfetta pur essendo ben più corta. La coda è tronca, aerodinamica e tenuta di strada sono da vera Alfa Romeo.

Le note dolenti riguardano le finiture e l'allestimento, ma è il pegno da pagare per avere un prezzo contenuto. Qualche perplessità destano anche la cilindrata, l'alimentazione monocarburatore e il cambio a "sole quattro marce". Ciononostante l'Alfasud è ai vertici della categoria per velocità (oltre 150 km/h)

e accelerazione, inoltre bollo e assicurazione con l'1.2 costano poco.

Il motore boxer è una rivoluzione per l'alfista per vari motivi: materiale (ha il basamento in ghisa), disposizione (cilindri contrapposti) e potenza contenuta (50 CV/litro), però ha un ingombro minimo in altezza, grazie al che il frontale è molto filante e il baricentro basso. E poi è robusto e affidabile. La scelta del basamento in ghisa si deve alla minore dilatazione a caldo di questo metallo, per evitare problemi ai supporti di banco e all'albero a gomiti.

Mostrine dall'Australia

Per il nostro servizio abbiamo fotografato l'Alfasud Super 1.5, del maggio 1979, di Giacomo Pelli di Lugano, 48 anni, dirigente. Il nostro è anche il presidente del club Alfa Mania svizzero, un sodalizio che conta anche diversi soci italiani. Pelli ci ha raccontato di averla trovata tre anni fa, già in buone condizioni: ha solo 50mila km e i lavori di ripristino sono stati minimi (sostituzione della pompa della frizione). Il motore 1.5 ha il carburatore doppio corpo verticale Weber 32 e 84 CV. Pelli è molto soddisfatto della macchina, brillante e con ottima tenuta di strada. La carrozzeria è sana, senza ruggine.

IMPRONTA

Pur con abbondante uso di plastica, l'abitacolo dell'Alfasud (in alto) ha una chiara impronta alfista, con il volante a calice e la strumentazione completa di contagiri. Il vano bagagli della prima serie, sopra, non ha una capienza eccelsa ma è abbastanza regolare, nonostante la presenza della ruota di scorta. Sotto, le cerniere del baule sono esterne.



Merito di chi l'ha conservata in precedenza e anche dei trattamenti anticorrosione che la Casa aveva introdotto a partire dalla seconda serie (da fine 1977 in avanti). I pezzi di ricambio a detta del Pelli non costituiscono un problema insormontabile: attraverso il "forum" riesce a rintracciare quello che serve. Qualche problema possono darlo i tessuti di rivestimento dei sedili. In ogni caso si può fare riferimento ai rivenditori specializzati stranieri (per esempio lui ha fatto arrivare dall'Australia le mostrine con la scritta "Super" da applicare sui montanti posteriori del padiglione.

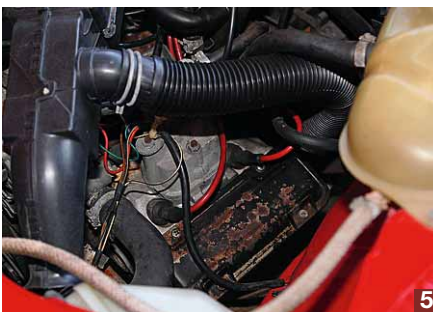
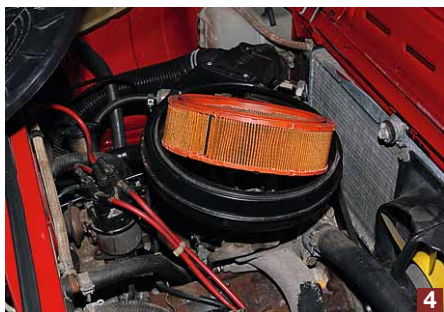
In officina: occhio alla pompa

L'auto è curata dall'Officina Biondi di Tradate (VA). Il meccanico ci comunica alcune osservazioni sulla base dell'esperienza. Anzitutto ci ricorda che le cinghie dentate che azionano i due alberi a camme in testa, uno per bancata, vanno sostituite ogni 4 anni o 80mila km. L'operazione è agevole. Addirittura nei primi anni le cinghie erano a vista. Poi la Casa ha preferito proteggerle con un carter. A parere di Biondi la pompa dell'acqua è un punto debole della vettura: in caso di rimpiazzo, è necessario smontare una delle due cinghie di distribuzione, che a quel punto va sostituita (da valutare la sostituzione contestuale anche dell'altra). In compenso è comodo lo scarico totale del circuito di raffreddamento: si svita l'apposito bullone nella parte inferiore del motore e l'acqua esce. Il meccanico



LODOLA: SURPLUS DI MOTORI

“Si guida facilmente, trasmette sicurezza. Questa 1.5 ha una buona accelerazione e tiene bene la strada” così esordisce il collaudatore Mario Lodola appena sceso dalla vettura. “La meccanica era all'avanguardia, il boxer era un motore di nuova concezione per l'Alfa ma non aveva alcun complesso di inferiorità. Era molto affidabile, tanto che in fabbrica avevamo un surplus di motori rispetto alle carrozzerie perché le sostituzioni erano molto rare”. Anche la linea merita un encomio: “Due volumi e coda tronca, una novità per l'Alfa, una linea all'avanguardia”. All'interno “trovo i sedili avvolgenti e comodi, lo sterzo è regolabile in altezza”. Insomma, si tratta di “una vettura ben progettata, molto concorrenziale nel suo segmento”. Riguardo agli allestimenti un po' poveri, Lodola ammette che “le finiture sono spartane, ad esempio c'è la cinghia invece della maniglia per chiudere la porta dall'interno, ma erano soluzioni accettabili, in linea con la concorrenza di allora nel segmento di appartenenza”.



co segnala altre criticità nel cuscinetto della frizione e nelle cerniere del baule. La regolazione delle valvole è facile, non c'è bisogno di smontare la distribuzione perché la registrazione avviene intervenendo sui piattelli. La frizione è idraulica, quindi la registrazione è automatica.

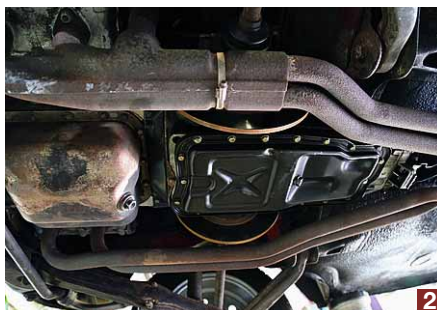
Freni ok ma occhio al modulatore

I freni meritano un discorso a parte. Sono a disco sulle quattro ruote, con servofreno (dopo il maggio '73 di serie, prima a ri-

ACCESSIBILE

Il vano motore (foto 1) è diviso in due: nella vasca vicino all'abitacolo ci sono i servizi. Il carburatore è un doppio corpo Weber (2), che sulla Super sostituisce il monocorpo della 1.2. Il filtro dell'aria (3-4) è in bella vista e molto accessibile per la manutenzione. Un pochino più lontane da raggiungere le candele (5) ma lo spazio non manca comunque. Lo spinterogeno (6) è subito dietro il filtro dell'aria.

chiesta). La frenata è ottima, ma la manutenzione deve essere puntuale. Il presidente dell'Alfasud Club Italia, Luigi Cecconi, ammonisce chi si improvvisa meccanico: “Bisogna fare attenzione quando si sostituiscono le pastiglie dei freni anteriori: i cilindretti vanno regolati da chi se ne intende, altrimenti le pastiglie rischiano di fare attrito e di surriscaldarsi durante la marcia, oppure la frenata può restare sbilanciata”. Inoltre, se nonostante l'uso “notate i dischi posteriori ricoperti di ruggine, significa che si è inceppato il modulatore di frenata.”



CARICO E SCARICO

Per quanto riguarda la lubrificazione, grazie al motore boxer le operazioni di controllo e sostituzione sono molto semplici: l'astina e il filtro (foto 1) sono a portata di mano. La coppa dell'olio è subito davanti al differenziale, ben visibile con l'auto sul ponte (2) e con una grossa vite per lo scarico.



CIRCUITO

Sopra, alcuni dei servizi presenti nella vasca all'interno del vano motore. Il serbatoio idraulico della pompa di freni e frizione è unico perché il circuito è il medesimo; vicino ad esso si trova la bobina elettrica (foto 3). Nei pressi si trova anche la scatola dei fusibili (4). Caratteristica della produzione del periodo la borsa-serbatoio del liquido lavavetri (5).



ENTROBORDO

Dell'Alfasud si può dire (e si è detto) di tutto, ma certo non si può dire che le manchi lo spirito sportivo dell'Alfa Romeo, che si traduce in prestazioni brillanti e tenuta di strada eccellente. Le qualità dinamiche si devono a molti fattori, compreso il boxer che abbassa il baricentro, ma anche alle sospensioni e alla disposizione entrobordo dei dischi freno anteriori (foto 1). Attenzione, come sempre, allo stato delle cuffie dei semiassi (2). La sospensione posteriore è a ponte rigido (3) con barra trasversale Panhard; nella foto (4) dettaglio del ripartitore di frenata.

Scheda tecnica

ALFA ROMEO ALFASUD 1.5 SUPER (1978-80)

Motore: anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri orizzontali contrapposti, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 84 x 67,20 mm, cilindrata 1490 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 84 CV a 5800 giri, coppia 12,3 kgm a 3500 Distribuzione albero in testa, 2 valvole, cinghia dentata Accensione a spinterogeno Alimentazione carburatore doppio corpo verticale Weber 32-DIR 71/250 Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah, alternatore 50 A Lubrificazione forzata con filtro, capacità coppa olio 4 litri **Trasmissione:** trazione anteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 5 marce + RM, rapporto al ponte 9/35 Pneumatici 165/70 x 13 **Corpo vettura:** berlina 4 porte, 5 posti, carrozzeria portante Sospensioni: ant ruote indipendenti tipo Mc Pherson, bracci trasversali con montante verticale e biella longitudinale, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post assale rigido, bielle longitudinali, barra trasversale Panhard, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco, doppio circuito idraulico Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.455, carreggiate ant/post 1.384/1.351, lunghezza 3.935, larghezza 1.590, altezza 1.370; peso in ordine di marcia 870 kg **Prestazioni:** velocità massima oltre 165 km/h



BENZINA ROSSA

Niente: nemmeno il ricorso ai "Rugginosi Anonimi" è servito. Non è arrivato nemmeno alla primavera, c'è ricaduto prima. Il nostro ha accumulato un'altra auto. La malattia è irreversibile, la dipendenza da piombo totale.



DI ROBERTO CORNO *

CLASSE
In alto, smessa momentaneamente la camicia di forza, il nostro è stato fotografato al volante dell'auto, ormai senza freni inibitori. A fianco, l'imitabile classe Lancia.

Non sono stato io, lo giuro...! O meglio, sì... sono stato io ma contro la mia volontà! Mi hanno costretto, plagiato, obbligato con la forza, la violenza psicologica. Sì, ecco, è stata violenza psicologica bella e buona! Ero fermamente convinto, ci credevo e ci credevano anche

tutti i miei amici e famigliari... E poi c'era il voto: avevo giurato sulla testa della Betona che sarei riuscito a resistere alla tentazione di incamerare nuovi mezzi.

Ma si sa come vanno le cose per il povero appassionato costretto a vivere in un mondo crudele e ostile: da un lato assediato dalle noiamobile di plasti-



*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN'OSSessione PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA

ENTUSIASMO

A sinistra, la bandierina che indica l'appartenenza alla Cavalleria Lancia e una pagina del libretto che illustra gli articoli del Codice della Strada da rispettare con educazione. A fianco, tracce di ruggine... l'entusiasmo va a mille!

io di chilometri di nastro adesivo telato americano avrebbero potuto trattenermi...

Senza foto

L'annuncio, subdolo e truffaldino, pareva confezionato ad hoc per le mie nonnecessità, o almeno per farmi credere di avere l'assoluto e impellente bisogno di adottare l'ennesima e imperdibile "rugginosa".

Tanto per cominciare era un annuncio minimale, stringato, quasi lo defini-

rei stitico: *"Vendo Fulvia berlina 2C"*. Poi, chicca fra le chichiche, era senza foto. Ed il vero cacciatore seriale di ruggine sa per istinto che quando compare l'annuncio senza foto è meglio, anzi: si deve indagare! Primo scambio di mail: *"Buongiorno... potrebbe gentilmente inviarmi qualche foto?"*

Risposta: *"Mi dispiace, non ho foto e non ho la possibilità di farne"*.

A questo punto una qualunque persona sana di mente avrebbe interrotto le comunicazioni. Effettivamente, nel 2014, quasi tutti, se sono in grado di inviare una email, sono anche capaci di fare una foto...

Bene, la faccenda si fa veramente interessante!

Seconda domanda: *"In che condizioni si trova la vet-*

tura?" Altra risposta minimale: *"Meccanica funzionante, carrozzeria con qualche riga e un po' vissuta"*. Sono esaltato! Manco mi avessero detto che accettano di scambiare una GTO con il Sulky!

La terza domanda parte con la velocità di un missile intercontinentale: *"Il motore è bloccato? Documenti?"* Risposta celestiale: *"La macchina è perfettamente funzionante, targata e in caso di acquisto le verrà consegnata revisionata"*. È fatta! O meglio: è finita... Domani vengo a vederla!

Mentre schiaccio il tasto "invio" odo uno strano rumore similsciacquone... Sono i buoni propositi che affogano nella fossa biologica...

Ed è così che, il giorno dopo, mi catapulto a Biella dove mi presentano la mia nuova fiamma: Fulvia! Sfavillante, nel suo verde Ostenda opaco e ben vissuto, mi scorrazza a fare un giro per dar sfoggio della sua perfetta efficienza meccanica.

Cavaliere

Che classe, che stile, che eleganza! Dopo un'attenta ispezione, nuovamente e irrimediabilmente precipitato nella di-

sposofobia più profonda, porto a termine la trattativa.

La cosa tremenda è che mentre filo verso casa sono tranquillo e rilassato e continuo a ripetermi come un mantra alcuni slogan delle rèclame dell'epoca: *"Il pilota di una Fulvia berlina è fisicamente più in forma perché sta seduto su un sedile anatomico... Ed è anche mentalmente più in forma perché viaggia con la sicurezza di una carrozzeria più robusta e del doppio circuito frenante "Superduplex" che fermerebbe un rapido in pochi metri"* (Bestiale!).

Ancora: *"È un progetto del lavoro e dell'intelligenza italiana"* (Adorabile roba d'altri tempi).

Sì, sono felice! Anzi, di più, sono un Cavaliere Lancia!

Resta solo da convincere la moglie ma non dovrebbe esserci nessun problema, questa volta ho giocato d'astuzia: l'ho intestata a lei!

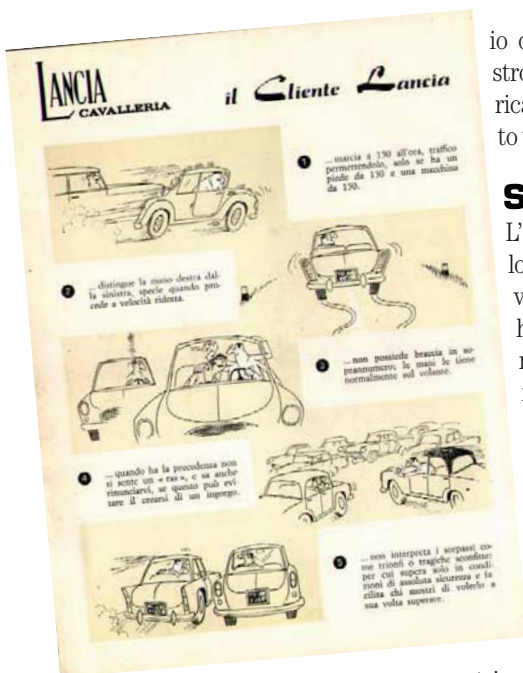
D'altra parte, chi non sarebbe felice di ricevere una macchina nuova?!

E poi lo dice anche la pubblicità: *"Accolta con entusiasmo la Fulvia 2C"*.

Speriamo bene...

CAVALLERIA LANCIA

Nel 1963 la Lancia consegnava, agli acquirenti della Fulvia, un libretto di... buona condotta sulla strada. Vi erano ricordati, con alcuni fumetti, i principali articoli del Codice stradale sull'argomento. E sulla macchina era apposto un adesivo con la bandierina della "cavalleria". Un modo come un altro per distinguere il "lancista", automobilista elegante e raffinato, da tutti gli altri. E anche per fare un po' di educazione civica, che non guasta mai.



caccia infarcite di elettronica oscura e dall'altro da centinaia, anzi miliardi di succulente occasioni rugginose.

La realtà dura e brutale mi presenta presto il conto, appena arrivo alla solita riunione settimanale del gruppo d'auto mutuo aiuto presso il quale seguo il programma di recupero e la terapia di gruppo dei Rugginosi Anonimi per curare la mia mania da accumulo compulsivo di mezzi vetusti. Invece del solito: *"Ciao, sono Roberto ed è da sei mesi e quattro giorni che non compro nuovi mezzi decrepiti"* mi vedo costretto a confessare d'aver miseramente ceduto per l'ennesima volta all'ipnotico richiamo della benzina rossa!

D'altra parte, era pressoché impossibile resistere alla curiosità: nemmeno un centina-



Le occasioni dei lettori

► Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento
► Tagliando e istruzioni per pubblicare gli annunci a pag. 159
► Ogni scheda (anche fotocopiata) può contenere una sola inserzione
► Automobilismo d'Epoca non

può controllare la veridicità di caratteristiche e prezzo dell'annuncio, né può condurre verifiche sulla qualità delle inserzioni.

La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio è dell'acquirente dello spazio

500 L-1972, marciante, documenti e targa regolari, da restauro, visibile Ancona, Euro 1.350-tel 349-0740351
600 D Fanalona-1968, grigio topo, targa nera RA..., documenti in regola, motore funzionante, carrozzeria da sistemare, prezzo a richiesta-tel 333-2348087
Ritmo 125 TC-1982, documenti e targhe originali, pronta all'uso, condizioni perfette, Euro 7.900-tel 335-6838996 / info@corbellinigi.it

FORD

Capri RS 2600-1974, km 64.000, conservatissima, stradale, visibile a Perugia, Euro 17.000 trattabili-tel 349-4199950
Cortina Lotus MK1 1600 tc-1965, perfetta, massimo livello di preparazione Montanari, pronta gare, vincitrice assoluto CIV 2008 e 2013, documenti originali, HTP FIA nuovo, motore e cambio 2 gare, 8 cerchi, no perditempo, Euro 65.000-tel 348-9990118 / cinieroncola@libero.it



INNOCENTI

Mini Cooper MK3-1971, interni originali, 1000 cc, libretto e targa di prima

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

75 Twin Spark-1990, argento metallizzato, sempre in box, 30.000 km reali, molto bella, tutta originale, Euro 9.500-tel 333-7483233 / giuliano.bertolotti@hotmail.it



Alfetta -1973, prima serie, ASI targa oro, perfetta, visibile centro Italia, prezzo impegnativo-tel 335-8091296

Duetto 2000-1989, nero interno nero,

iniziato, da provare-tel 366-1991552-
Duetto 1750 spyder veloce-1970, rosso interno nero in ottimo stato, coda tronca, telaio n. 364, leggero restauro di carrozzeria, capote nuova originale, targa nera, valuto permuta-tel 377-2275377 / paolo.ordinelli@gmail.com

Giulia nuova super 1.3-1977, rossa-tel 366-1991552-

AUSTIN

Mini Cooper S 1275 MK1-1965, verde/beige, HTD FIA F, pronta corse, km 0, visibile Roma, vendo causa cessata attività, Euro 20.000-tel 331-2427653

AUTOBIANCHI

Y10 4WD-1992, ASI, doppiechiavi, libretto istruzioni, revisionata, gomme nuove, km 90.000-tel 335-5315434

AUTOZODIACO

Damaca-1973, azzurra, conservata,

molto bella, perfettamente marciante, targa nera FO, prezzo a richiesta-tel 333-2348087

FIAT

127-1980, bianca, 2 porte, ASI, perfetta, visibile Ancona, Euro 2.100-tel 349-0740351

1100 D-1965, da riverniciare, conservata con documenti regolari, meccanica revisionata, visibile Ancona, Euro 2.250-tel 349-0740351

1500 B 6C-1938, vendo per mancanza spazio, perfetta di meccanica e buona carrozzeria, prezzo dopo visione (Merate, LC)-tel 333-3411260 / fgambini@live.it

500 C giardiniera legno-1952, verde medio metallizzato, totalmente e professionalmente restaurata, targhe e documenti originali, collaudata ottobre 2014 in rodaggio, bellissima-tel 329-9692662



INTERNI AUTO MAIELI

VERA PASSIONE, PER APASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI

MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105

FAX + 39 0376 695300

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.it

WWT
water works technology

SEDE OPERATIVA: Via del Mescolino 4 Z.I
31016 Cordignano (TV)
cell. +39 331 5327042 - cell. +39 348 3368917
www.wwtssl.it - mail: info@wwtssl.it

INTERVENTI IDRODINAMICI

PRIMA



DOPO



immatricolazione, cerchi e gomme nuovi, visibile a Ivrea (TO), Euro 8.250-tel 328-2771728 / redasas@alice.it

JAGUAR

XJC 4200-1977, tetto nero in vinile, interno pelle champagnine, gommattissima, conservata, ASI oro, cambio manuale+ over, guida a sinistra, targhe originali, Euro 17.000-tel 348-5255702 / reggiani.guendalina@gmail.com

JEEP

Wrangler 4 litri-2002, gialla, benzina, 170.000 km, uniproprietario, 5 gomme termiche, hard top nuovo, 2 capote, cerchi in lega + cerchi acciaio nuovi, tutti i tagliandi documentati, usata con cura, visibile Reggio Emilia, Euro 9.000-tel 339-5883245

LANCIA

Appia I serie-1954, automobile di notevole interesse storico, eleggibile alla Millemiglia, certificato FIVA in corso di validità-tel 340-9956202 / edoardo.bodocorona@wallstudio.it

Delta integrale 16v turbo-1990, bianca con livrea Martini 5, tetto apribile, abs, restauro totale documentato, ASI, Euro 24.000 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia coupé rallye 1600 HF fanalione-1970, rossa interni neri, ASI targa oro, conservata, disponibile a qualsiasi prova-tel 347-9674755

LOTUS

Elan S3 spider-1969, gialla, vernice, gomma e capote nuovi, originale no kit,

ASI, Euro 25.000 valuto permuta-tel 338-2634301 / supreme@rimini.com

MASERATI

Biturbo spider-1985, grigia metallizzata, km 58.000, originale, sempre tagliandata, perfetta, Euro 13.800-tel 045-7950157 ore ufficio

Ghibli GT-motore sostituito, gomme nuove, altro motore, ASI, Euro 15.999-tel 335-298322 / chiavodoro@hotmail.it

MERCEDES-BENZ

200 E cabrio-argento interno nero, ottime condizioni, tutti i certificati ASI-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

420 SE-1988, antracite metallizzato, gas-gpl, ASI, tagliandata, ben conservata, Euro 6.500 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

MG

TF 53 spider-1966, originale inglese, non di serie, replica, bel motore 6 cilindri, cromature ottime, mai uscita con pioggia, consegna a domicilio-tel 333-6934881

NSU

TT 1200-1972, introvabile, condizioni pari al nuovo, targhe e documenti originali, Euro 16.000 o permuta-tel 335-6838996 / info@corbellinig.it

OLMAS

K250-1973, motore Benelli 2 tempi e cilindri, monoscocca alluminio, chiodatura aeronautica, Euro 6.500-tel 0544-455198 ore 12.00-13.00

PORSCHE

911 3.2 G50 coupé-1988, allestita

t.look in germania da concessionaria Porsche, solo 19.500 km da nuova, mai incidentata, ASI, qualsiasi prova, parti al nuovo, Euro 55.000-tel 338-2634301 / supreme@rimini.com

914 volk1700-1972, completamente restaurata, tagliandata, ASI, accettasi permuta parziali, Euro 15.999-tel 335-298322 / chiavodoro@hotmail.it

SAAB

900 turbo-1984, modello raro, funzionante, documenti, facile restauro, accessori, anche uso quotidiano, Euro 1.800-tel 035-400466 dopo ore 21.00-

TRIUMPH

MG F del 53-1966, bella replica tutta inglese originaole, esemplare non di serie, guida a destra, ben tenuta, cromature ottime, Euro 10.000-tel 081-929434-

TR4 A IRS-1965, ASI targa oro, cambio e meccanica rifatti, ruote a raggi e gomme nuove, scarichi inox, radiatore, freni e avviamento nuovi Euro 22.500 -tel 345-0906218 / spitguz@gmail.com

VOLKSWAGEN

Maggiolone cabrio-1973, conservato, interni, fanali e guarnizioni nuovi, motore 18.000 KM, prezzo a richiesta, tel 333-2348087

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com

e-mail: moto@oramsospensioni.it
info@oramitalia.com

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Giulia 1750 GT -parti motore controllate e garantite, monoblocco 548 Euro 450, ingranaggi differenziale, scudo nuovo per mascherina, plastiche fanalini anteriori bicolore, carello nuovo-tel 339-3205230 / salumicors@libero.it

Giulia 1300 o 1600-1962/65, conta-chilometri scorrevole, Euro 200 trattabili-tel 329-9821433

per FIAT

500 L-motore -tel 339-6513588 / loris.fant48@gmail.com

... dal 1937 PAPURELLO
www.innocentistore.com
RICAMBI PER INNOCENTI
... dal 1960 al 2000
Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO
3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL
VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFA ROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO
SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

Assicuriamo Autovetture e Motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età
Condizioni agevolate per collezionisti
Convenzione completa di garanzie aggiuntive

ASSI SERVICE
www.assi-service.net
mail: info@assi-service.net
tel.: 0175-253587
skype: assiservice alba



Cromatura Petranzan
di Petranzan Massimo
Cromatura e Nichelatura
Sabbatura e Decapaggio
Lucidatura di tutti i metalli

Scromatura elettrolitica

Saldobrasatura ottone e argenta
Saldature Tig-Mig per ferro e alluminio
Restauro di serbatoi, paraurti e minuterie di cicli, moto, auto e barche d'epoca e non

Via Boscato, 20 35030 Rubano PD
tel. 049 630525 - Cell. 348 6126628
info@cromaturapetranzan.it
www.cromaturapetranzan.it

per LANCIA

Aurelia B24 convertibile-paraurti anteriore, ottimo, da cromare, invio foto, Euro 1.500-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

Fulvia coupè-cassonetto aspirazione Euro 120, collettore e carburatori Solex Euro 150, lunotto con guarnizione Euro 150, paraurti a coppie Euro 250, volante in legno Euro 150-tel 339-3205230 / salumicorsi@libero.it

VARIE

Automodelli-1/18 nuovi, scatola originale: di Auto Art, Kyosho, Minichampse, spedizione contrassegno, zona Veneto, possibile invio foto via mail-tel 327-4480858

Coppe copriruota fuoriserie-per auto 1935/55, adatte auto qualunque marca, ottone tornito, da forare e cromare, invio foto, Euro 1.200 per serie di quattro-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

DVD-raccolta completa La leggenda dei Rally: 23 DVD, nuovi con raccoglitori e dispense, ancora confezionati, pagamento contrassegno, zona Veneto, invio

foto via mail, euro 240 trattabili-tel 327-4480858

Opere pittoriche-realizzo opere pittoriche di auto d'epoca e gare storiche, per info www.volantedarte.jimdo.com-tel 331-7274711 / diego.racconi@alice.it

Riviste-Auto Capital dal 1982 al 1997, Autosprint dal 1976 al 1980, nuove Euro 400-tel 334-8300807 ore serali

Riviste-Ruoteclassiche dal 1987 al 2013 (anche annate singole) Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1954/1969, Quattroruote 1956/2013, Auto d'Epoca, La Manovella 1975/2013 e altre-tel 333-2493694

CERCO AUTO

ALFA ROMEO

2000 GT 1.3 1.6 2.0-con o senza targhe, prezzo modico, pagamento in contanti-tel 339-1344437

FIAT

128 coupè due porte-1973/76, non funzionante, no documenti, solo per esposizione nostro museo dopo restauro estetico, prezzo minimo, inviare foto e richiesta-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

LANCIA

Appia coupè Pininfarina-1960/63 buone condizioni, circolante, documenti regolari, prezzo realistico, inviare foto via mail-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

PORSCHE

964 e 993-coupè o cabrio, macchine italiane, buone condizioni, garantisco massima serietà-tel 342-5812498 / caterina.cerri@tiscali.it

PRE Bumper 2.0-2.2-2.4-anni 60-70 anche da restauro o aggiornate, massima serietà-tel 338-4899173 / davide.classico@gmail.com

CERCO VARIE

VARIE

Automodelli-Dinky Toys, Corgi Toys, Mercury, Schuco e altri, vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo-tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

Automodelli-anni 60/90 Dinky, Minichamps, BBR... scala 1/43, 1/24 cerco sempre. Obsoleti, kit, intere collezioni-tel 02-2367505 / e.sard@libero.it

Automodelli-Politoys, Dinky, Mercury, Mebetoys, Icis-tel 333-8970295

Libro-"Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ" i Minerbi-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

Riviste-Grace dal n. 1/2003 al n. 12/2008, ModelliAuto (modellismo) dal n. 1 al n. 92, Ruoteclassiche da n.1 al 275, cambio con modellini 1/18 nuovi di

scatola, invio foto via mail, zona Veneto-tel 327-4480858

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus. Libri, riviste e annuali sulla Ferrari, vecchi libri e riviste sulle auto ante e dopo guerra-tel 347-2303761

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal n.1 al 52, solo in blocco, condizioni perfette, massimo 2 Euro a copia -tel 327-4480858

CERCO MOTO

75 telaio stampato-1950/53, in qualunque condizione, no documenti, per esposizione statica dopo restauro estetico, prezzo minimo, inviare foto via mail tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

WWW
MOTOCICLISMO FUORISTRADA
MOTO CROSS Automobilismo
RUNNERS TENNIS CICLISMO
Men's Health BARCA per tutti PELA-MOTORE

www.edisport.it
La tua passione, ogni mese è in edicola, tutti i giorni è sul web

INGRANAGGI PRINA
Cambi ravvicinati
Diff. autobloccanti
Coppe coniche
Scatole guida dirette
Semiassi rinforzati
Pulegge e particolari in ERGAL

Via Buoizzi, 10 - 13895 Ponderano (BI)
Tel/Fax 015.541.355 - Mobile 348.16.999.60

il primo, il vero e l'unico prodotto originale

CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO
WWW.TANKERITE.COM

Visita il sito "OLDTIMER-PHARMACY" con oltre 100 prodotti a catalogo per la manutenzione, cura e restauro

FRAMA
Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
Telefono e Fax +39 0437 941203
mail@tankerite.com

LANCIA VINTAGE
RICAMBI LANCIA D'EPOCA

AFRA sas **www.lanciovintage.it**
info@lanciovintage.it Fax **0232861150**

Sintoflon
Tel. 0438 470354
www.sintoflon.com - info@sintoflon.com
www.facebook.com/sintoflon

SBF

Silicone Brake Fluid DOT 5

Liquido freni non igroscopico:

La soluzione definitiva contro i problemi agli impianti freni dovuti ai periodi di inattività prolungata.



- Nessuna aggressione a gomme, plastiche o metalli.
- Non tossico né irritante.
- Non attacca le superfici verniciate.
- Omologato DOT 5 (FMVSS 116).
- Non richiede periodiche sostituzioni.

In queste pagine Automobilismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

✓ Periodo di produzione

✓ Cilindrata e potenza

✓ Valore di mercato

✓ Interesse tecnico: indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione

✓ Interesse storico: indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione

✓ Tendenza: ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

ABARTH (Italia)

MONOMILLE						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	38.000	***	**	+
Monomille GT	1962/65	982/60	40.000	***	**	+

DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	18.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	18.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	20.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/27	22.000	***	**	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	24.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	20.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	22.000	***	**	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	24.000	***	***	+
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	26.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	34.000	***	**	+

DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	20.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	28.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	30.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	34.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	36.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	40.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	46.000	***	**	+

DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	10.000	***	**	=
OT 1000	1964/68	982/60	12.000	***	**	=
OT 850 coupé	1965/68	847/52	20.000	***	**	+
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	24.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	26.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	28.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	32.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	30.000	***	***	+

DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	60.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	100.000	**	**	=

AC (Regno Unito)

2-LITRE						
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	26.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=

ACE E DERIVATE						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	40.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	46.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	40.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	42.000	*	**	=

COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	180.000	***	***	=
Cobra 289	1963/68	4727/270	240.000	***	***	=
Cobra 427	1964/65	6984/425	320.000	***	***	=
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	360.000	***	***	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	260.000	***	***	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	+
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	80.000	***	***	+

ACMA (Francia)

Vespa 400	1958/64	393/12	5.000	**	**	=
-----------	---------	--------	-------	----	----	---

ALFA ROMEO (Italia)

1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	16.000	**	**	=
1900 TI	1952/54	1884/90	18.000	***	**	=
1900 Super	1954/59	1975/90	16.500	**	**	=
1900 TI Super	1954/59	1975/115	18.500	***	**	=
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	85.000	***	***	=
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	100.000	***	***	=
1900 M AR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	10.000	**	**	=

GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	12.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	13.500	***	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	11.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	12.500	**	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	10.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	11.500	***	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	26.000	***	***	=
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	30.000	***	***	=
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	24.000	***	***	=
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	28.000	***	***	=
1300 Sprint	1964/65	1290/79	24.000	***	**	=
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	24.000	***	**	=
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	36.000	***	***	=
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	38.000	***	***	=
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	34.000	***	***	=
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	36.000	***	***	=
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	32.000	***	***	=
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	34.000	***	***	=
Giulia Spider	1962/64	1570/90	30.000	***	***	=
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	32.000	***	***	=
Giulietta SS	1958/62	1290/100	100.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	120.000	***	***	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	140.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	90.000	***	***	+

2000 / 2600 E DERIVATE

2000 berlina	1957/62	1975/105	10.000	**	**	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	20.000	**	**	=
2000 Spider	1957/62	1975/115	38.000	**	**	=
2600 berlina	1962/68	2584/130	12.500	**	**	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	26.000	**	**	=
2600 Spider	1962/66	2584/145	55.000	**	**	=
2600 SZ	1963/66	2584/145	75.000	***	**	=

GIULIA BERLINA E DERIVATE

Giulia TI	1962/66	1570/90	8.500	**	**	=
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	7.500	***	**	=
Giulia Super	1965/72	1570/96	7.500	***	**	=
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	6.000	***	**	=
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	28.000	***	**	=
Giulia 1300	1964/72	1290/80	6.000	**	**	=
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	6.000	**	**	=
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	6.500	**	**	=
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	6.500	**	**	=
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	7.000	**	**	=
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	5.000	**	*	=
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	5.500	**	*	=
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	3.500	**	*	=
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	14.000	**	***	=
1750	1968/74	1779/114	5.000	**	**	=
2000	1971/74	1962/131	6.000	**	**	=
2000 2a serie	1974/76	1962/128	6.000	**	**	=

DERIVATE GIULIA

Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	16.500	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	18.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	10.000	***	**	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	80.000	***	***	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	32.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	10.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	18.500	***	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	17.000	***	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	8.500	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	9.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	8.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	8.500	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	20.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	300.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	340.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2593/197	28.000	***	**	=

DUETTO E DERIVATE

Duetto	1966/69	1570/110	18.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	15.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	18.500	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	10.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	11.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	14.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	15.000	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	10.000	*	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	12.000	*	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	6.500	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	7.500	*	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	7.000	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	8.000	*	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	8.500	*	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	8.500	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 IEV serie	1989/95	1962/128	10.000	**	**	=
Junior 2	1969/76	1290/88	16.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	20.000	**	**	=

ALFASUD BERLINA

Alfasud	1971/75	1186/63	3.500	**	*	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	5.000	**	**	=
Alfasud N/L/L 5m	1975/80	1186/63	1.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	5.000	**	**	=
Alfasud Super 1.2	1978/80	1186/68	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3	1978/79	1286/76	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3 1350 cc	1979/80	1351/79	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	1.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	3.500	**	**	=
Alfasud ti 1.5	1978/80	1490/85	4.000	**	**	=
Alfasud giardinetta / 5m	1975/76	1186/63	1.500	*	*	=
Alfasud giardinetta 1.3	1978/80	1286/68	1.500	*	*	=
Alfasud 1.2 rst	1980/82	1186/63	1.000	*	*	=
Alfasud 1.2 5m rst	1980/82	1186/68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 Valentino	1980/82	1186/68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst	1980/82	1351/79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst	1980/82	1490/85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186/68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst 3p	1981/82	1351/79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst 3p	1981/82	1490/85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490/95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186/63	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 Junior 4p	1982/84	1186/68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 S / SC 3p / 5p	1982/84	1186/68	1.300	*	*	=
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351/79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490/95	1.500	*	*	=
Alfasud 1.3 H 3p	1982/84	1351/86	4.000	**	**	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490/105	5.000	**	**	=



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Alfaetta Gt 122 Cv	1974/75	1779/122	6.500	***	***	=
Alfaetta Gt 118 Cv	1975/77	1779/118	6.000	**	**	=
Alfaetta Gt 1.6	1976/80	1570/109	4.500	*	*	=
Alfaetta Gtv 2.0	1976/78	1962/122	6.500	**	**	=
Alfaetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962/130	7.000	***	***	=
Alfaetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962/150	12.000	***	***	=
Gtv 2.0	1980/83	1962/130	5.000	*	*	=
Gtv 2.0 Grand Prix	1981/83	1962/130	5.000	*	*	=
Gtv 6 2.5	1980/83	2492/158	6.500	**	***	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962/130	5.500	*	*	=
Gtv 6 2.5 rst	1983/87	2492/160	7.000	**	***	=

ALFA 6

Alfa 6	1979/83	2492/158	6.500	***	**	=
Alfa 6 2.0	1983/87	1996/135	5.000	*	*	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492/158	6.000	***	**	=
Alfa 6 turbodiesel 5	1983/87	2494/105	3.000	**	*	=

NUOVA GIULIETTA

Giulietta 1.3	1978/83	1357/95	2.000	*	**	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570/109	2.500	**	**	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779/122	3.000	**	**	=
Giulietta 2.0 Super	1980/81	1962/130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962/130	3.800	**	**	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570/109	2.000	**	**	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779/122	2.500	**	**	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962/130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962/170	12.500	***	***	=
Giulietta 2.0 Turbo D	1983/86	1995/82	1.500	*	*	=

ARNA

Arna 1.2 L / SL 3p / 5p	1983/87	1186/68	1.000	*	*	=
Arna ti	1984/87	1351/86	1.500	*	*	=

ALFA 33 BERLINA

Alfa 33 1.3	1983/86	1351/79	1.000	**	*	=
Alfa 33 1.3 S	1984/86	1351/86	1.000	**	*	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490/95	1.000	**	*	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490/105	2.000	**	*	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490/95	1.500	**	*	=
Alfa 33 1.3 rst	1986/90	1351/79	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.3 S rst	1986/90	1351/86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490/105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712/110	1.500	**	*	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712/118	2.500	**	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490/105	1.500	**	*	=
Alfa 33 1.8 TD rst	1986/90	1779/74	1.000	*	*	=

ALFA 33 GIARDINETTA / SPORT WAGON

Alfa 33 1.5 Giardinetta	1984/86	1490/95	1.000	**	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta	1984/86	1490/95	1.500	**	*	=
Alfa 33 1.3 S Giardinetta rst	1988/90	1351/86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 Giardinetta rst	1986/90	1490/105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta rst	1986/90	1490/105	1.500	**	*	=
Alfa 33 1.7 Q Verde Giardinetta rst	1988/90	1712/118	2.000	**	*	=
Alfa 33 1.8 TD Giardinetta rst	1986/90	1779/74	1.000	*	*	=

ALFA 75 E DERIVATE

Alfa 75 1.6	1985/88	1570/110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779/120	2.500	**	**	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962/128	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962/146	5.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779/155	7.500	***	***	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762/155	12.500	***	***	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492/156	10.000	***	**	+
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959/185	12.000	***	**	+
Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1995/95	1.500	*	*	=
Alfa 75 1.6 rst	1988/92	1570/110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.6 IE rst	1989/93	1570/107	3.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 IE rst	1988/92	1779/122	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962/148	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo rst	1988/90	1779/155	7.500	***	***	=
Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst	1990/92	1779/165	8.000	***	***	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959/186	12.000	***	**	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959/192	12.500	***	**	+
Alfa 75 2.0 TD rst	1988/92	1995/95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393/112	1.500	*	*	=
SZ	1989/94	2959/192	36.000	***	***	+
RZ	1991/94	2959/192	40.000	***	***	+

ALFA 90

Alfa 90 1.8	1984/86	1779/120	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962/128	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962/128	1.800	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996/132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492/158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393/110	1.500	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779/120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962/128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996/132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492/158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393/110	1.500	*	*	=

ALTRI MODELLI

Dauphine	1960/64	845/27	2.500	**	**	=
33 stradale	1967/69	1995/240	1.000.000	***	***	=

ALPINE RENAULT (Francia)

A106						
A106 berlinaetta	1955/60	747/43	32.000	**	**	=
A106 cabriolet	1957/63	747/43	28.000	**	**	=
A108						
A108 berlinaetta	1959/65	845/59	28.000	**	**	=
A108 cabriolet	1959/65	845/59	24.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
A110						
A110 berlinaetta	1962/65	956/50	40.000	**	**	+
A110 cabriolet	1962/65	956/50	34.000	**	**	+
A110 GT4	1964/65	1108/60	42.000	***	***	+
A110 berlinaetta Super	1967/69	1255/95	46.000	***	***	+
A110 cabriolet Super	1967/69	1255/95	44.000	***	***	+
A110 1.6	1969/73	1565/83	65.000	***	***	+
A110 1.6 S	1969/73	1565/138	75.000	***	***	+
A310						
A310 1.6	1971/77	1605/125	10.000	**	*	=
A310 V6	1977/84	2664/150	12.000	**	*	=

ASA (Italia)

1000						
1000 GT	1963/67	1032/97	85.000	***	**	+
1000 spider	1963/67	1032/97	90.000	***	**	+

ASTON MARTIN (Regno Unito)

DB1	1948/50	1970/90	120.000	**	**	+
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580/105	100.000	**	**	+
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580/125	120.000	**	**	+
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580/125	100.000	**	**	+
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922/140	110.000	**	**	+
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922/160	120.000	**	**	+
DB MkII coupé / drophead	1957/59	2922/160	120.000	**	**	+
DB MkII Weber coupé / drophead	1958/59	2922/195	140.000	**	**	+
DB4						
DB4 coupé / convertible	1958/60	3670/240	150.000	**	**	+
DB4 MkII coupé / convertible	1960/61	3670/240	180.000	**	**	+
DB4 MkII coupé / convertible	1961/62	3670/240	160.000	**	**	+
DB4 MkII coupé / convertible	1962/63	3670/240	160.000	**	**	+
DB4 Vantage	1962/63	3670/265	240.000	***	**	+
DB4 GT	1959/63	3670/300	260.000	***	**	+
DB4 GT Zagato	1960/63	3670/310	750.000	**	**	+
DB5						
DB5 coupé / convertible	1963/65	3996/280	150.000	**	**	=
DB5 Vantage	1963/65	3996/310	200.000	**	**	=
DB6						
DB6	1965/69	3996/280	70.000	**	**	=
DB6 Vantage	1965/69	3996/320	80.000	***	**	=
DB6 MkII	1969/70	3996/280	70.000	**	**	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996/320	80.000	***	**	=
DB6 Volante	1969/70	3996/280	90.000	**	**	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996/320	100.000	***	**	=
DBS						
DBS	1967/70	3996/280	30.000	**	**	=
DBS Vantage	1967/70	3996/320	35.000	***	**	=
DBS MkII	1970/72	3996/280	30.000	**	**	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996/320	35.000	***	**	=
DBS V8	1970/72	5340/320	40.000	***	**	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340/280	45.000	**	**	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340/310	50.000	**	**	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340/285	45.000	**	**	=
V8 S4 Oscar India / Volante	1978/86	5340/300	45.000	**	**	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340/380	65.000	***	**	=
V8 SS fi. / Volante	1986/89	5340/320	45.000	**	**	=
V8 SS fi. Vantage / Volante	1986/89	5340/380	65.000	***	**	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340/430	120.000	***	**	=
V8 Zagato convertible	1986/89	5340/430	150.000	***	**	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convertible	1948/53	2580/105	26.000	**	*	=
Lagonda 3 litre saloon / convertible	1953/58	2922/140	28.000	**	*	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996/280	32.000	*	*	=
Lagonda S2	1978/86	5340/280	30.000	**	*	=
Lagonda fi. S3	1986/87	5340/300	34.000	**	*	=
Lagonda fi. S4	1987/89	5340/290	32.000	**	*	=

ATS (Italia)

2500 GT	1962/65	2468/210	100.000	***	***	=
2500 GTS	1962/65	2468/245	120.000	***	***	=

AUDI (Germania)

F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695/72	1.200	*	*	=
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695/80	1.000	*	*	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496/54	1.000	*	*	=
75 L / Variant	1968/72	1695/75	1.000	*	*	=
Super 90	1966/72	1770/90	1.200	*	*	=

50

50 1.1 LS	1974/78	1093/50	1.000	*	*	=
50 1.1 GL	1974/78	1093/60	1.000	*	*	=

80 B1

80 1.3 / 1.3L 2p / 4p	1972/76	1272/60	1.000	*	*	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471/85	1.200	*	*	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272/60	1.000	*	*	=
80 1.6 GTE 2p	1976/78	1585/110	1.500	**	*	=

80 B2

80 1.3 GL 4p	1978/84	1272/60	1.000	•	•	=
80 1.6 GLE / GTE 4p	1978/82	1585/110	1.000	•	•	=
80 1.9 CD 4p	1981/84	1921/115	1.000	•	•	=
80 1.8 GLE / GTE / quattro 4p	1982/84	1781/110	1.000	••	••	=
80 1.3 CC	1984/86	1272/60	1.000	•	•	=
80 1.8 CD / quattro	1984/86	1781/90	1.200	•	•	=
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781/112	1.500	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098/50	1.000	*	*	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098/50	1.600	*	*	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275/66	1.200	*	*	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275/70	1.500	**	*	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275/66	2.000	*	*	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798/80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798/90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227/110	1.500	***	***	=
3 Litre	1967/72	2912/125	2.000	***	***	=
18-22 SERIES						
1800 / HL	1975/76	1798/85	1.200	*	*	=
2200 HL	1975/76	2227/110	1.500	*	*	=
Princess 1.8 / 1.8 HL	1978/78	1798/85	1.200	*	*	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1978/78	2227/110	1.500	*	*	=
Princess II 1.7 L / 1.7 HL / 1.7 HLS	1979/82	1695/83	1.200	*	*	=
Princess II 2.0 HL	1979/82	1993/92	1.500	*	*	=
Princess II 2.2 HL / 2.2 HLS	1979/82	1993/110	1.500	*	*	=
Ambassador 1.7 L / 1.7 HL	1982/84	1695/83	1.500	*	*	=
Ambassador 2.0 HL / 2.0 HLS	1982/84	1993/92	1.800	*	*	=
Ambassador Vanden Plas	1982/84	1993/100	2.000	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275/93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598/150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994/150	1.200	*	*	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660/90	56.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660/130	65.000	***	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660/90	50.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639/115	54.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639/120	50.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639/120	50.000	***	***	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912/130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1959/61	2912/130	48.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912/130	48.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912/130	48.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912/130	46.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912/150	44.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912/150	44.000	***	***	+
SPRITE						
Sprite ANS MkI Frog Eye	1958/61	948/43	14.000	**	**	=
Sprite ANS MkII	1961/64	948/43	12.000	**	**	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098/46	12.000	**	**	=
Sprite ANS MkIII	1964/66	1098/59	10.000	**	**	=
Sprite ANS MkIV	1966/69	1275/65	8.500	**	**	=
Sprite AN10 MkV	1969/71	1275/65	8.500	**	**	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499/18	4.500	**	*	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499/21	5.000	**	*	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479/15	7.000	*	*	=
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479/17	7.500	**	*	=
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499/18	7.500	*	*	=
Bianchina Trasformabile Special 3a serie	1960/62	499/21	7.500	**	*	=
Bianchina cabriolet	1960/62	499/21	10.000	**	**	=
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499/21	11.000	**	**	=
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499/21	11.000	**	**	=
Bianchina Panoramica	1960/62	499/18	3.500	**	*	=
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499/18	3.200	**	*	=
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499/18	3.200	**	*	=
PRIMUMA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1121/60	2.500	***	*	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197/65	2.500	***	*	=
Primula coupé	1965/68	1221/65	3.500	***	*	=
Primula coupé S	1968/70	1438/75	4.000	***	**	=
A111						
A111	1969/72	1438/70	1.000	*	*	=
A111 2a serie	1972/74	1438/70	1.000	*	*	=
A112						
A112	1969/73	903/44	1.500	*	**	=
A112 Elegant	1971/73	903/44	2.000	*	**	=
A112 Abarth	1971/73	982/58	7.000	***	**	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903/47	1.500	*	**	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982/58	6.500	***	**	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903/47	1.500	*	**	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982/58	6.500	***	***	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049/70	6.000	***	***	=
A112 4a serie	1977/79	903/42	1.200	*	**	=
A112 Elegant 4a serie	1977/79	965/48	1.200	*	**	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049/70	5.000	***	***	=
A112 5a serie	1979/82	903/42	1.200	*	**	=
A112 Elegant / Elite 5a serie	1979/82	965/48	1.200	*	**	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049/70	5.000	***	***	=
A112 6a serie	1982/84	903/42	1.200	*	**	=
A112 Elite / LX 6a serie	1982/84	965/48	1.200	*	**	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049/70	5.000	***	***	=
A112 Junior 7a serie	1984/86	903/40	1.000	*	**	=
A112 Elite / LX 7a serie	1984/86	965/48	1.200	*	**	=
A112 Abarth 7a serie	1984/86	1049/70	5.000	***	***	=
Y10						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999/45	1.000	*	*	=
Y10 Fila / Missoni	1987/89	999/45	1.000	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Y10 touring	1985/89	1049/55	1.000	*	*	=
Y10 turbo / Martini	1985/89	1049/85	3.200	**	*	=
Y10 4WD	1986/89	999/50	1.800	*	*	=
Y10 fire i.e. / fire i.e. LX	1989/92	1108/57	1.000	*	*	=
Y10 fire i.e. Selectronic	1989/92	1108/57	1.000	*	*	=
Y10 GT i.e.	1989/92	1301/78	2.600	**	*	=
Y10 4WD i.e.	1989/92	1108/57	1.600	*	*	=
Y10 1.1 i.e. / Elite / Avenue	1992/96	1108/51	1.000	*	*	=
Y10 1.1 i.e. Selectronic Elite / Avenue	1992/96	1108/51	1.000	*	*	=
Y10 1.3 i.e. Elite	1992/94	1297/74	1.000	*	*	=
Y10 1.1 i.e. 4WD	1992/94	1108/51	1.600	*	*	=
Y10 1.1 i.e. Junior / Mia / Igloo	1994/96	1108/51	1.000	*	*	=
Y10 1.1 i.e. Selectronic Ville	1994/96	1108/51	1.000	*	*	=
Y10 1.1 i.e. 4WD Sestriere	1994/96	1108/51	1.600	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Stellina	1963/69	767/31	5.000	**	*	=
Giardiniera	1969/78	499/18	2.500	*	*	=
BENTLEY (Regno Unito)						
MARK VI						
Mark VI 4/14	1946/51	4257/-	60.000	***	**	+
Mark VI 4/12	1951/52	4566/-	50.000	***	**	+
R TYPE						
R Type	1952/55	4566/-	80.000	***	***	+
R Type Continental	1952/55	4887/-	100.000	***	***	+
S TYPE						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887/-	60.000	**	**	+
S1 Continental	1955/59	4887/-	135.000	***	***	+
S2 / S2 LWB	1959/62	6230/-	58.000	**	**	+
S2 Continental	1959/62	6230/-	125.000	***	***	+
S3 / S3 LWB	1962/65	6230/-	56.000	**	**	+
S3 Continental	1962/65	6230/-	120.000	***	***	+
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230/-	32.000	*	**	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230/-	28.000	*	*	=
T1 Convertible	1967/77	6230/-	42.000	*	**	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230/-	26.000	*	*	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750/-	30.000	*	*	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750/-	40.000	*	**	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750/-	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750/-	24.000	*	*	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358/370	350.000	***	***	+
Europa	1966/69	1897/112	120.000	***	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971/60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971/60	18.000	*	**	=
501 2.1	1952/58	2077/65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077/65	19.000	*	**	=
501 2.6	1954/61	2580/95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580/95	20.000	*	**	=
502 2.6	1954/61	2580/95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580/95	21.500	*	**	=
502 3.2	1955/61	3168/120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168/120	21.500	*	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168/140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168/140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580/100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580/100	22.500	*	**	=
2600 L	1961/64	2580/110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580/110	22.500	*	**	=
3200 L	1961/62	3168/140	22.500	**	*	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168/140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168/160	24.000	**	*	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168/160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168/160	38.000	**	***	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168/140	36.000	**	**	=
507 coupé / roadster	1956/60	3168/150	240.000	***	***	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247/12	6.500	**	**	=
Isetta 300	1956/60	298/14	5.000	**	**	=
Isetta 600	1960/62	582/20	3.500	*	*	=
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697/30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697/32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697/40	5.000	*	*	=
700 LS coupé	1964/65	697/40	7.500	*	*	=
700 cabriolet	1961/64	697/40	10.000	*	**	=
700 RS	1961/62	697/70	18.000	**	***	=
SERIE Q2						
1600	1966/69	1573/85	3.500	*	*	=
1600 TI	1967/69	1573/105	5.000	**	*	=
1502	1974/77	1573/75	3.000	*	*	=
1602	1969/75	1573/85	3.000	*	*	=
1802	1971/75	1766/90	3.000	*	*	=
2002 / L	1969/75	1990/100	3.500	*	*	=
2002 TI	1969/71	1990/120	5.000	**	**	=
2002 Tii	1971/75	1990/130	6.500	*	*	=
2002 turbo	1973/75	1990/170	32.000	***	***	+
1602 Touring	1971/72	1573/85	3.500	*	*	=
1802 Touring	1972/74	1766/90	3.500	*	*	=



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
320i / Kat Touring	1988/92	1990 / 129	3.500	•	•	=
325i / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
325ix / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
324td Touring	1988/92	2443 / 115	3.000	•	•	=
323i Cabrio Baur	1983/85	2316 / 150	5.000	•	•	=
318i cabriolet	1990/93	1796 / 115	5.000	•	•	=
320i cabriolet	1985/93	1990 / 129	6.000	•	•	=
325i cabriolet	1985/93	2494 / 171	6.500	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•	•	=

SERIE 5 E28

518	1981/84	1766 / 90	2.000	•	•	=
518i	1984/88	1766 / 105	2.000	•	•	=
520i	1981/88	1990 / 122	2.500	•	•	=
525i	1981/88	2494 / 150	2.500	•	•	=
528i	1981/88	2768 / 182	2.500	•	•	=
535i	1986/88	3430 / 218	3.000	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	3.500	•	•	=
M5	1986/88	3453 / 282	6.000	•	•	=
524d	1985/88	2443 / 86	2.000	•	•	=
524td	1984/88	2443 / 115	2.500	•	•	=

SERIE 8 E31

840 Ci	1992/96	3962 / 282	7.000	•	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4396 / 282	7.500	•	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	•	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	•	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	•	•	=
850 CSI	1992/96	5576 / 375	9.000	•	•	=

M1 E26

M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•	•	+
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	22.000	•	•	=

BUGATTI (Italia)

EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•	•	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•	•	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•	•	=

CITROËN (Francia)

TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	•	•	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	•	•	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	•	•	=

2 CV E DERIVATE

2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	•	•	=
2 CV Special	1979/90	602 / 33	2.500	•	•	=
2 CV Sahara	1958/66	26425 / 24	12.000	•	•	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=

ID / DS E DERIVATE

ID 19 / DSspecial	1957/75	1911 / 75	12.000	•	•	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	•	•	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	•	•	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	•	•	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•	•	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•	•	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•	•	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•	•	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•	•	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•	•	=

CX

CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.200	•	•	=
CX 20	1980/86	1995 / 110	1.200	•	•	=
CX 22	1986/89	2165 / 120	1.200	•	•	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	•	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	•	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	•	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
CX Break	1975/91	1985 / 102	1.500	•	•	=

SM

SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•	•	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•	•	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•	•	=

DAIMLER (Regno Unito)

SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	•	•	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	•	•	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	•	•	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•	•	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	•	•	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	•	•	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	•	•	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	•	•	=

ALTRI MODELLI

SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	•	•	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	•	•	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	•	•	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	•	•	=

DE TOMASO (Italia)

PANTERA						
---------	--	--	--	--	--	--

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	60.000	•	•	+
Pantera GTS	1972/80	5763 / 350	75.000	•	•	+
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	70.000	•	•	+
Pantera GT5	1980/90	5763 / 330	70.000	•	•	+
Pantera GT5 S	1983/90	5763 / 350	75.000	•	•	+
Pantera 90	1990/93	4942 / 305	50.000	•	•	+

ALTRI MODELLI

Valllunga	1964/67	1498 / 104	32.000	•	•	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	50.000	•	•	+
Deauville	1970/85	5763 / 300	12.000	•	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	18.000	•	•	=

FERRARI (Italia)

12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	540.000	•	•	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	500.000	•	•	+
342 America	1952/53	4102 / 200	1.200.000	•	•	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•	•	+
375 America	1953/54	4523 / 300	1.200.000	•	•	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	4.000.000	•	•	+
1900 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•	•	+
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	390.000	•	•	+
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	4.000.000	•	•	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•	•	+
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	5.500.000	•	•	+
250 GTO	1962/64	2953 / 270	10.000.000	•	•	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•	•	+
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•	•	+
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•	•	+
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	900.000	•	•	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	620.000	•	•	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	380.000	•	•	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	670.000	•	•	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•	•	+
330 GTS	1966/68	3967 / 340	375.000	•	•	+
365 spider California	1966/67	4390 / 320	800.000	•	•	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•	•	+
365 GT3/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	550.000	•	•	+

12 CILINDRI V 2+2

250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•	•	+
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•	•	+
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•	•	+
365 GTC/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•	•	+
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	44.000	•	•	+
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•	•	=
400 i	1982/86	4823 / 300	30.000	•	•	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•	•	=

12 CILINDRI CONTRAPPOSTI

365 GT4 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•	•	+
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•	•	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•	•	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•	•	+
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•	•	=
F12 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•	•	=

8 CILINDRI

308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•	•	+
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•	•	+
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	•	•	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 254	36.000	•	•	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•	•	+
308 GTB / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	•	•	+
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•	•	+
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•	•	+
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	•	•	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	•	•	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	•	•	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	•	•	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	•	•	+
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	21.000	•	•	+
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	21.000	•	•	+
Mondial T	1988/94	3405 / 300	24.000	•	•	+
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•	•	+
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•	•	+
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•	•	+

ALTRI MODELLI

288 GTO	1984/86	2855 / 400	420.000	•	•	+
F40	1988/90	2936 / 478	400.000	•	•	+
F50	1996/98	4698 / 520	300.000	•	•	+

DINO V6

206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•	•	+
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•	•	+
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•	•	+

DINO V8

208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•	•	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•	•	=

FIAT (Italia)

500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	+
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	+
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	+
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	+
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2300 coupé S	1965/68	2279/136	15.000	••	•••	+
124 E DERIVATE						
124 / 124 2a serie	1966/72	1197/60	1.500	•	•	=
124 3a serie	1972/74	1197/65	1.500	•	•	=
124 Special	1968/70	1438/70	2.000	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438/80	2.500	••	•	=
124 Special T 1400	1972/74	1438/80	2.500	••	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592/95	3.000	••	•	=
124 familiare / familiare 2a serie	1966/72	1197/60	1.600	•	•	=
124 familiare 3a serie	1972/74	1197/65	1.600	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438/90	5.500	••	••	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438/90	5.000	••	••	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608/110	5.500	••	••	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592/108	4.500	••	••	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756/118	5.000	••	••	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438/90	9.000	••	•••	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608/110	9.000	••	•••	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592/108	10.000	••	•••	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756/118	10.000	••	•••	=
Spider America 1800	1975/80	1995/105	9.000	••	•••	=
Spider America 2000	1980/87	1995/105	9.000	••	•••	=
Spider Europa	1982/87	1995/105	9.500	••	•••	=
Spider Europa Volumex	1983/87	1995/136	10.000	•••	•••	=
124 Abarth rally	1972/76	1756/128	60.000	•••	•••	+
125	1967/70	1608/90	3.500	••	•	=
125 Special/ Special 2a serie	1968/72	1608/100	4.000	••	••	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866/140	3.200	••	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866/160	3.500	••	•	=
130 3200	1971/77	3238/165	3.500	••	•	=
130 coupé	1971/77	3238/165	6.500	••	••	=
126						
126	1972/76	594/23	1.500	•	•	=
126 650	1976/82	652/24	1.200	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1978/82	652/24	1.500	•	•	=
126 Black / Silver / Red / Brown	1978/82	652/24	1.500	•	•	=
126 unificata	1982/88	652/24	1.200	•	•	=
126 Bis / Up	1988/92	704/26	1.200	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903/47	1.500	••	••	=
127 Special 2p / 3p	1974/77	903/47	1.500	••	••	=
127 900 L / C 2p / 3p	1977/81	903/45	1.200	•	•	=
127 900 CL 4p	1977/81	903/45	1.200	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049/50	1.500	•	•	=
127 Top 3p	1979/80	1049/50	1.500	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049/50	1.000	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049/50	3.500	••	••	=
127 900 Special / Super 2p / 3p	1981/83	903/45	1.200	•	•	=
127 1050 Super 3p	1981/83	1049/50	1.500	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301/75	3.500	••	••	=
127 1050 3p	1981/86	1050/50	1.000	•	•	=
127 D 3p	1981/86	1301/45	1.000	•	•	=
127 Panorama	1981/86	1050/50	1.000	•	•	=
127 D Panorama	1981/86	1301/45	1.000	•	•	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116/55	1.500	••	••	=
128 familiare	1969/76	1116/55	1.600	••	••	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116/55	2.000	••	••	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290/60	2.000	••	••	=
128 rally	1971/76	1290/67	6.500	••	••	=
128 1100 / C / CL 2p / 4p	1976/83	1116/55	1.000	•	•	=
128 1300 CL 4p	1976/83	1290/60	1.200	•	•	=
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116/55	1.200	•	•	=
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290/60	1.300	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116/64	3.500	••	••	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290/75	3.800	••	••	=
128 3p 1100	1975/79	1116/65	3.000	••	••	=
128 3p 1300	1975/79	1290/75	3.000	••	••	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290/65	1.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585/75	1.000	•	•	=
131 familiare 1300	1974/78	1290/65	1.500	•	•	=
131 familiare 1600 / S	1974/78	1585/75	1.500	•	•	=
131 1300 L / CL 2p / 4p	1978/81	1301/65	1.000	•	•	=
131 1300 Super 4p	1978/81	1301/78	1.200	•	•	=
131 1600 CL 4p	1978/81	1585/75	1.000	•	•	=
131 1600 Super 4p	1978/81	1585/96	1.200	••	•	=
131 1300 Panorama L	1978/81	1301/65	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama CL	1978/81	1585/78	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama Super	1978/81	1585/96	2.500	••	••	=
131 1300 CL 4p 3a serie	1981/83	1301/65	1.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301/78	1.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585/75	1.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585/96	1.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995/115	1.800	•	•	=
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301/65	1.500	•	•	=
131 1600 S.mirafiori Pan. 3a serie	1981/83	1585/96	2.000	•	•	=
131 2000 S.mirafiori Pan. 3a serie	1981/83	1995/115	2.500	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995/115	5.000	••	••	=
131 Racing	1978/81	1995/115	7.500	••	••	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995/135	10.000	•••	••	=
131 Abarth rally	1976/78	1995/140	60.000	•••	•••	+
132						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592/98	2.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
132 1800 Special	1972/74	1756 / 105	2.500	•	•	=
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 GLS	1974/77	1756 / 105	2.200	•	•	=
132 1600 3a serie	1977/81	1585 / 98	1.800	•	•	=
132 2000 3a serie	1977/81	1995 / 112	2.000	•	•	=
132 2000 i.e. 3a serie	1979/81	1995 / 122	2.200	••	•	=
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	••	•••	+
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	••	•••	+
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	••	•••	+
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•••	•••	+
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•••	•••	+
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	+
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•••	•••	+
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	1.000	••	••	=
Panda 30 L / CL / Super	1983/85	652 / 30	1.000	•	••	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	1.000	••	••	=
Panda 45 Super	1980/83	903 / 45	1.000	•	••	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	1.200	••	••	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	1.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	1.000	•	•	=
Uno 70 S 3p	1983/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno SX 3p / 5p	1984/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	6.000	•••	••	=
RITMIO E DERIVATE						
Ritmo 60 L 3p / 5p 1050 cc	1979/82	1049 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116 / 60	500	•	•	=
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301 / 65	500	•	•	=
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498 / 75	1.000	•	•	=
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301 / 65	1.000	•	•	=
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301 / 75	1.200	•	•	=
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498 / 85	1.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	3.000	••	••	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	6.500	•••	•••	=
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	800	•	•	=
Ritmo 70 CL 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	500	•	•	=
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498 / 82	1.000	•	•	=
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585 / 105	1.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	3.500	••	••	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	••	•••	=
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585 / 105	800	••	••	=
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929 / 80	1.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	2.500	•	••	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	2.500	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	••	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	=
REGATA						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301 / 68	1.000	•	•	=
Regata 100 S	1983/86	1565 / 100	1.000	•	•	=
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565 / 100	1.200	•	•	=
Regata 70 / 70 S rst	1986/90	1301 / 65	1.000	•	•	=
Regata 100 i.e. S rst	1986/90	1565 / 105	1.200	•	•	=
Regata 100 i.e. S Weekend rst	1986/90	1565 / 101	1.500	•	•	=
ARGENTA						
Argenta 1600	1981/83	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 2000 i.e.	1981/83	1995 / 122	1.200	•	•	=
Argenta D	1981/83	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta 100	1983/85	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 120 i.e.	1983/85	1995 / 122	1.000	••	•	=
Argenta SX	1984/85	1995 / 135	1.500	•	•	=
Argenta Ds	1983/85	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445 / 90	1.000	•	•	=
CROMA						
Croma i.e.	1985/91	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e.	1985/91	1995 / 155	1.500	•	•	=
Croma i.e. S resyling	1992/97	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma i.e. 16v rst	1992/97	1995 / 140	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e. rst	1991/97	1995 / 155	1.500	•	•	=
Croma 2.5V6 rst	1992/97	2492 / 156	2.500	•••	••	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	••	••	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	••	••	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	••	••	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	••	••	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	••	••	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•••	•••	+
FORD (Germania - Regno Unito)						
Corina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	•••	••	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	••	••	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	18.000	•••	•••	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	18.500	•••	••	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	6.500	•••	••	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	7.500	•••	••	=



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
XK 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	***	***	+
XK 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	***	***	+
XK 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442 / 250	85.000	***	***	+
XK 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	***	***	+
XK 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	***	***	+
XK 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	***	***	+
XK 150 3.8 S DHC / OTS	1959/60	3781 / 265	95.000	***	***	+

MK BERLINE EXECUTIVE

Mk1 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	•	•	=
Mk1 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	•	•	=
Mk1 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	•	•	=
Mk1 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	•	•	=
Mk1 3.8	1959/67	3781 / 220	18.000	•	•	=
S-Type 3.4	1963/68	3442 / 210	16.000	•	•	=
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	•	•	=

MK BERLINE LUXURY

MkV	1948/50	3486 / 126	42.000	•	•	=
MkVII	1950/54	3442 / 160	24.000	•	•	=
MkVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	•	•	=
MkIX	1959/61	3781 / 220	28.000	•	•	=
MkX	1961/64	3781 / 220	20.000	•	•	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	•	•	=

E-TYPE

E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	***	***	+
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	***	***	+
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	***	***	+
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	***	***	+
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	***	***	+
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	***	***	+

XJ E DERIVATE

XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	•	•	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	•	•	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	•	•	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	•	•	=
XJ 6.4 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	•	•	+
XJ 6.5 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	•	•	+
XJ 5	1980/94	5345 / 275	10.000	•	•	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	•	•	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	•	•	=
XJ6 4.0	1990/96	3980 / 225	7.000	•	•	=
XJ12 6.0	1992/96	5983 / 300	8.500	•	•	=

LAMBORGHINI (Italia)

350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	180.000	***	***	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	160.000	***	***	+
350 GT 4.0	1695/67	3929 / 320	160.000	***	***	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	165.000	***	***	+

MIURA

Miura P 400	1966/68	3929 / 350	320.000	***	***	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	360.000	***	***	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	400.000	***	***	+
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	30.000	•	•	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	34.000	•	•	+

JARAMA

Jarama	1970/72	3929 / 350	30.000	•	•	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	34.000	•	•	+

ESpada

Espada	1968/70	3929 / 325	42.000	•	•	=
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	40.000	•	•	=

URRACO E DERIVATE

Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	•	•	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	•	•	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	•	•	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	•	•	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	•	•	=

COUNTACH

Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	+
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	+
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	+
Countach Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	+
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	+

LM 002

LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	***	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	***	=

LANCIA (Italia)**ARDEA E DERIVATE**

Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	•	•	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	•	•	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	•	•	=

APRILIA E DERIVATE

Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	•	•	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	•	•	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	•	•	=

AURELIA E DERIVATE

Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	•	•	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	•	•	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	•	•	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	•	•	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	•	•	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	•	•	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	60.000	***	***	=
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	58.000	***	***	=
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	58.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	56.000	***	***	=
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	54.000	***	***	=
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	56.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	160.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	125.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S convertibile 2a serie	1957/58	2451 / 112	125.000	***	***	=

APPIA E DERIVATE

Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	•	•	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	•	•	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	•	•	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	•	•	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	***	***	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	36.000	***	***	=
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	***	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	***	=
Appia giardinetta Bioti 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	•	•	=

FLAMINIA E DERIVATE

Flaminia 2.5 813-00	1957/61	2458 / 102	12.000	•	•	=
Flaminia 2.5 813-10	1961/63	2458 / 110	12.000	•	•	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	•	•	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	•	•	=
Flaminia 2.5 coupé 3B	1962/63	2458 / 128	17.500	•	•	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	•	•	=
Flaminia 2.8 coupé 3B	1963/64	2775 / 140	19.500	•	•	=
Flaminia 2.5 Sport 824-01	1959/61	2458 / 119	60.000	•	•	=
Flaminia 2.5 Sport 824-13	1961/62	2458 / 140	65.000	•	•	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	•	•	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	•	•	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	•	•	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	•	•	=

FLAVIA E DERIVATE

Flavia 1.5 815-00	1960/63	1499 / 78	3.000	•	•	=
Flavia 1.5 815-200	1963/65	1488 / 75	3.000	•	•	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	•	•	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	•	•	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	•	•	=
Flavia 1.8 2a serie	1967/69	1799 / 92	2.400	•	•	=
Flavia 1.8 2a serie iniezione	1967/69	1799 / 102	3.500	•	•	=
Flavia 2000	1969/72	1991 / 131	3.000	•	•	=
Flavia 2000 iniezione	1969/72	1991 / 140	3.200	•	•	=
Flavia 2000 820	1971/72	1991 / 114	3.000	•	•	=
Flavia 2000 820 iniezione	1971/72	1991 / 131	3.200	•	•	=
2000	1971/72	1991 / 115	2.500	•	•	=
2000 i.e.	1972/73	1991 / 125	2.800	•	•	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	•	•	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	•	•	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	•	•	=
Flavia coupé 820	1968/71	1799 / 131	8.500	•	•	=
Flavia coupé 820 iniezione	1968/71	1799 / 140	9.500	•	•	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	•	•	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	•	•	=
Flavia convertibile	1962/65	1799 / 88	24.000	•	•	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	•	•	+
Flavia convertibile iniezione	1963/68	1799 / 102	28.000	•	•	+

FULVIA E DERIVATE

Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	•	•	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	•	•	=
Fulvia GT 818-200	1967/68	1216 / 80	3.000	•	•	=
Fulvia GT 818-211	1967/68	1231 / 80	3.000	•	•	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	•	•	=
Fulvia 2a serie 818-610	1969/70	1298 / 95	2.000	•	•	=
Fulvia 2a serie 818-612	1970/72	1298 / 85	2.000	•	•	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	•	•	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	•	•	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	•	•	+
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	7.000	•	•	=
Fulvia coupé 1.3 rallye S	1968/69	1298 / 90	7.500	•	•	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	22.500	•	•	+
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	•	•	+
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	•	•	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	•	•	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	•	•	=
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	5.000	•	•	=
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	16.500	•	•	=
Fulvia Sport Zagato 1.2	1966/67	1231 / 80	16.000	•	•	=
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	15.000	•	•	=
Fulvia Sport Zagato 1.3 S / 1.3 S 2a serie	1968/72	1298 / 90	13.000	•	•	=
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	14.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Stratos	1974/75	2418 / 190	160.000	***	***	=
Rally 037	1982/85	1995 / 205	130.000	***	***	=
Delta S4	1985/87	1758 / 250	90.000	***	***	=
LAND ROVER (Regno Unito)						
80 / 88						
80	1948/54	1595 / 50	10.000	***	**	=
86 / 88 / 88 D I serie	1954/56	1997 / 51	8.500	**	**	=
88 / 88 D II serie	1958/71	1997 / 51	5.000	**	**	=
88 / 88 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	**	**	=
107 / 109						
107 / 109 / 109 D I serie	1955/58	1997 / 51	8.500	**	**	=
109 / 109 D II serie	1958/71	1997 / 51	5.000	**	**	=
109 / 109 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	**	**	=
109 V8	1979/85	3528 / 115	6.000	***	**	=
RANGE						
Range Rover	1970/87	3528 / 135	5.000	***	***	=
Range Rover TD	1986/88	2393 / 110	3.500	**	**	=
LOTUS (Regno Unito)						
SEVEN						
Seven	1957/60	1172 / 37	34.000	***	***	=
Seven S2	1960/68	1340 / 85	30.000	***	***	=
Seven S3	1968/70	1340 / 105	28.000	***	***	=
Seven S4	1970/72	1558 / 128	26.000	***	***	=
ELAN						
Elan coupé	1962/75	1558 / 128	22.000	***	***	=
Elan spider	1962/75	1558 / 128	25.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
Europa	1968/75	1558 / 128	21.500	**	**	=
Esprit	1975/85	1973 / 162	12.500	**	**	=
Esprit turbo	1978/82	2174 / 220	16.500	**	**	=
MASERATI (Italia)						
3500 GT / 5000 GT						
3500 GT	1957/61	3485 / 220	120.000	***	***	+
3500 GT iniezione	1961/65	3485 / 235	125.000	***	***	+
3500 GT spider	1960/61	3485 / 220	150.000	***	***	+
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485 / 235	160.000	***	***	+
5000 GT	1959/60	4938 / 340	300.000	***	***	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938 / 340	320.000	***	***	+
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	50.000	***	***	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	44.000	***	***	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	46.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	48.000	***	***	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	65.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	70.000	***	**	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	90.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	95.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	50.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	55.000	***	***	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	120.000	***	***	=
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	150.000	***	***	=
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	160.000	***	***	=
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	185.000	***	***	=
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	+
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	+
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	+
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	+
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	+
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	**	**	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
Quattroporte						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	6.000	**	**	=
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	7.000	**	**	=
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	8.500	**	**	=
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	+
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo I	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	+
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	**	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	**	**	=
2.24v cat	1991/93	1996 / 245	6.500	***	**	=
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	***	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	46.000	***	***	+
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996 / 306	10.000	**	*	=
Ghibli 2.0 Cup	1996/98	1996 / 330	12.000	***	*	=
Ghibli 2.8 / 2.8 GT	1995/98	2790 / 284	8.500	***	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Spyder	1985/87	1996 / 180	8.500	***	***	=
Spyder I	1987/92	1996 / 185	10.000	**	***	=
Spyder cat	1991/94	1996 / 220	12.500	***	***	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=
Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	20.000	***	*	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	*	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	*	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	*	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	*	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	*	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	1992/93	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	*	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	*	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	*	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	*	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	*	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	*	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	*	=
Quattroporte seicilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	*	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	*	=
MATRA (Francia)						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
170 V a / b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a / b	1947/53	1767 / 38	14.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	18.000	*	*	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	16.000	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	=
180 b / c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b / c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a / b / c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a / b / c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	*	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	*	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	*	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	*	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	*	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	*	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	**	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	**	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 170	120.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1997 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	*	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	*	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	*	*	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	*	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	*	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	*	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	*	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	*	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
300 D Turbo / 4-Matic	1988/92	2996 / 143	2.500	*	*	=
200 T	1986/92	1997 / 109	2.000	*	*	=
200 TE	1988/92	1997 / 122	2.500	*	*	=
200 TE - 16	1991/92	1997 / 136	2.500	*	*	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962 / 188	3.000	*	*	=
300 TE - 24	1989/92	2962 / 231	3.500	*	*	=
250 TD	1986/92	2497 / 90	2.000	*	*	=
200 Turbo / 4-Matic	1986/92	2996 / 143	2.500	*	*	=
200 CE	1990/92	1997 / 122	5.000	*	**	=
200 CE - 16	1991/92	1996 / 136	6.000	*	**	=
300 CE	1987/92	2962 / 188	6.500	**	**	=
300 CE - 24	1989/92	2962 / 231	6.500	**	**	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962 / 231	8.000	**	**	=

W 126 SERIE S

280 S	1979/85	2746 / 156	2.500	*	*	=
280 SE / SEL	1979/85	2746 / 185	3.500	*	*	=
380 SE / SEL	1979/81	3818 / 218	4.500	*	*	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818 / 204	4.500	*	*	=
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	*	*	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	*	*	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	*	*	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	*	*	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	*	*	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	*	*	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	*	*	=

W 121 ROADSTER

190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	**	***	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	380.000	***	***	=
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	350.000	***	***	=

W 113 ROADSTER PAGODA

230 SL	1963/66	2306 / 150	45.000	**	***	+
250 SL	1966/71	2496 / 150	48.000	**	***	+
280 SL	1968/71	2778 / 170	52.000	**	***	+

R 107 COUPÉ E ROADSTER

280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	*	**	+
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	*	**	+
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	*	**	+
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	**	**	+
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1979/81	4973 / 231	20.000	**	**	+
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	*	***	+
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	*	***	+
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	*	***	+
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	*	***	+
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	**	***	+
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	**	***	+
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	**	***	+
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	**	***	+

W 126 SEC COUPÉ

380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	*	*	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	*	*	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	*	*	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	*	*	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	*	*	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	*	*	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	*	*	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	**	*	=

G 461

200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	**	**	=
230 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	**	**	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	**	**	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	**	**	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	**	**	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 72	3.500	*	*	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 84	4.000	**	*	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 88	5.000	**	*	=

MG (Regno Unito)

T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	***	***	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	***	***	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	***	***	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	***	***	=

MGA

A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	***	***	+
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	***	***	+
A Twin Cam coupé / roadster	1956/60	1588 / 108	38.000	***	***	+
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	***	***	+
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	***	***	+
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	***	***	+

MGB

B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	**	***	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	**	***	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	**	**	=
B V8	1973/76	3532 / 137	15.000	***	**	=

MGC

C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	**	**	=
CRoadster	1967/69	2912 / 150	18.500	**	**	=

MIDGET

Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	*	**	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	*	**	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	*	**	=
Midget MkIV	1974/79	1493 / 66	7.000	*	**	=

MORGAN (Regno Unito)

4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	**	**	+
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	**	**	+
Plus 8	1977/82	3552 / 150	44.000	***	**	+

MORRIS (Regno Unito)

MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	**	**	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	*	*	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	*	*	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	*	*	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	*	*	=

MINI E DERIVATE

Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	**	**	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini Cooper	1961/64	997 / 55	13.500	***	***	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	***	***	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	**	**	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	**	**	=

NISSAN-DATSUN (Giappone)

240 Z	1969/75	2330 / 150	12.000	**	**	+
260 Z	1975/78	2565 / 160	7.500	*	*	+
280 ZX	1978/81	2753 / 165	6.000	*	*	+

NSU (Germania)

PRINZ E DERIVATE						
------------------	--	--	--	--	--	--

Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	*	*	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	*	*	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	*	*	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	*	*	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	*	*	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	**	*	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	**	*	=
Prinz spider Wankel	1964/67	498 / 50	7.500	***	**	=
Prinz 1000 L / S	1964/67	996 / 43	2.500	*	*	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	**	*	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	**	**	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	*	*	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	*	*	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	994 / 40	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	*	*	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	**	**	=

ALTRI MODELLI

K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x498 / 115	8.500	***	**	=

OPEL (Germania)

Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	6.000	***	**	+
LT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	**	***	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	**	**	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	**	**	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	28.000	***	**	=

OSCA (Italia)

1600 GT Zagato	1961/66	1568 / 140	75.000	***	***	=
----------------	---------	------------	--------	-----	-----	---

PANHARD (Francia)

PL 17	1959/63	851 / 42	5.000	**	**	=
PL 17 Tigre	1959/63	851 / 50	6.000	**	**	=
PL 17 cabriolet	1959/63	851 / 42	10.000	**	**	=
PL 17 Tigre 848	1963/65	848 / 60	6.500	**	**	=
24 C Tigre	1964/67	848 / 50	8.500	**	**	=
24 B Tigre	1965/67	848 / 50	8.000	**	**	=

PEUGEOT (Francia)

404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	**	*	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	***	**	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	***	**	=

DERIVATE 204

204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	*	**	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	*	**	=

DERIVATE 304

304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	*	**	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	*	**	=

DERIVATE 504

504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	*	**	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	**	**	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	*	**	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	**	**	=

205

205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	*	*	+
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	*	*	+
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	+

PORSCHÉ (Germania)

356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	180.000	***	***	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	***	***	+
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	**	***	+
356 1.3 / cabriolet	1950/55	786 / 44	58.000	***	***	+
356 1.3 55 Cy / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	***	***	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	8.500	••	••	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	18.000	•••	•••	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	24.000	•••	•••	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	6.500	••	••	=
928 S	1980/84	4664 / 300	7.000	••	••	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	7.500	••	••	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	8.500	•••	••	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	10.000	•••	••	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	12.500	•••	••	=

RENAULT (Francia)

4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	•	•	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	•	•	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	1.500	•	•	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	12.000	••	••	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	•	•	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	18.000	••	••	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	18.000	••	••	=
5 TS	1974/84	1289 / 64	2.500	•	•	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	3.500	••	••	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	6.500	•••	••	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	26.000	•••	•••	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	22.500	•••	••	=

ROLLS-ROYCE (Regno Unito)

BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	••	••	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	••	••	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	••	••	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750 / -	20.000	••	••	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	••	••	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	••	••	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	••	••	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	••	••	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	••	••	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	••	••	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	••	••	=
Corniche cabriolet	1971/92	6750 / -	40.000	••	••	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	••	••	=

ROVER (Regno Unito)

P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	•	•	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	••	•	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	••	•	=
3500 VB	1968/71	3532 / 146	4.500	••	•	=
3500 VB S	1971/76	3532 / 150	5.000	••	•	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	•	•	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	•	•	=
3500 VB	1977/82	3532 / 145	2.500	•••	•	=
3500 VB S / SE	1979/87	3532 / 155	3.000	•••	•	=

SAAB (Svezia)

95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	••	•	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498 / 65	4.000	••	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	••	•	=
99 / 900						
99	1971/80	1985 / 119	1.500	•	•	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	••	•	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	••	•	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	••	••	=

SIATA (Italia)

750 E DERIVATE						
750 berlina / GT	1957/61	735 / 30	2.800	•	••	=
750 coupé / S coupé	1957/59	735 / 30	3.800	•	••	=
750 spider	1959/61	735 / 30	5.000	•	••	=

COUPÉ SPORT						
Coupé Sport 1.3	1961/63	1295 / 78	2.500	••	••	=
Coupé Sport 1.5	1963/65	1481 / 67	2.600	••	••	=
Coupé Sport 1.5 S	1961/65	1481 / 80	2.800	••	••	=
Coupé Sport 1.5 S 94 Cv	1965/66	1481 / 94	3.200	•••	••	=
Coupé 1.5 TS	1964/65	1481 / 80	3.000	••	••	=
Coupé 1.6 TS	1964/67	1579 / 90	3.400	••	••	=

850 SPRING						
850 Spring	1967/69	843 / 37	5.000	•	••	=
850 Spring 2a serie	1969/70	903 / 47	6.000	••	••	=

SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)

1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	7.000	••	••	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	9.000	••	••	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	6.000	••	••	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	14.000	•••	••	=

STEYR PUCH (Austria)

DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	•	•	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	•	•	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	•	•	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	••	••	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	••	••	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	•	•	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	•	•	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ALTRI MODELLI						
700 AP Hafflinger	1958/75	643 / 25	7.500	••	•	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499 / 84	10.000	••	•	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499 / 90	12.000	••	•	=

TRIUMPH (Regno Unito)

HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	•	•	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	•	••	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	•	•	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	•	•	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	•	••	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	•	•	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	•	•	=

TR

TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	••	••	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	••	••	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	••	••	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	••	••	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	••	•+	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	••	••+	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	••	••+	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1986 / 105	5.000	•	•	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	••	••	=

SPITFIRE E DERIVATE

Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	•	••	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	•	••	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	•	••	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	•	••	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	•	••	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998 / 95	8.000	••	••	=
GT6 coupé MkIII	1968/71	1998 / 104	7.500	••	••	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	••	••	=

ALTRI MODELLI

Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	••	•	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	••	••	=

VOLKSWAGEN (Germania)

MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetriini	1946/53	1131 / 25	8.500	•••	••	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	•••	••	=
Maggiolino cabriolet Hebmuehl	1949/53	1131 / 25	28.000	•••	••	=
Maggiolino Std / Export lunotto ovale	1953/57	1192 / 30	6.500	••	••	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	15.000	••	••	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	5.000	••	••	=
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192 / 34	5.000	••	••	=
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192 / 30	13.500	••	••	=
Maggiolino cabriolet rst 34 Cv	1959/65	1192 / 34	13.500	••	••	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	3.500	••	••	=
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192 / 34	4.000	••	••	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	3.500	••	••	=
Maggiolino 1300 / L	1965/70	1285 / 40	3.500	••	••	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	••	••	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	••	••	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	••	••	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	••	••	=
Maggiolino 1302 40 Cv	1970/72	1285 / 40	3.500	••	••	=
Maggiolino 1302 S	1970/72	1285 / 50	3.500	••	••	=
Maggiolino 1302 40 Cv cabriolet	1970/72	1285 / 40	11.500	••	••	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	••	••	=
Maggiolino 1303 A / Jeans	1972/73	1285 / 44	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 50 Cv	1972/78	1285 / 50	3.500	••	•	=
Maggiolino 1303 S	1972/78	1285 / 54	3.500	••	•	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1584 / 50	9.500	••	••	=
Maggiolino 1303 S cabriolet	1972/79	1584 / 54	10.500	••	••	=
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/92	1192 / 34	2.500	••	•	=

KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34

1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	••	••	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	••	••	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	••	••	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	••	••	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	••	••	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	••	••	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	••	••	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	••	••	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	••	••	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	••	••	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	••	••	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	••	••	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	••	••	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	••	••	=
1600 / L / E coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	••	••	=

Compilate in **stampatello** e spedite in busta chiusa o via fax **allegando la ricevuta del pagamento a:**
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

SERVIZIO CORTESIA

Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

Dati richiedente: (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ABBONAMENTI

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

☐ **Italia** €46.80 POSTA ORDINARIA ☐ **Unione Europea** €89.00 ☐ **Resto del Mondo** €139.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di €13,00, Unione Europea e €15,00, resto del mondo e €20,00.
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO MESE SERVIZIO

ANNO MESE SERVIZIO

ANNUNCI

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita.

Barrare la casella ☐ **VENDO AUTO** ☐ **COMPRO AUTO** ☐ **VENDO VARIE** ☐ **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
☐ TESTO NORMALE	☐ gratis	☐ 5 euro	
☐ RIQUADRATO	☐ 5 euro	☐ 10 euro	
☐ GRASSETTO	☐ 5 euro	☐ 10 euro	☐ 40 euro
☐ RIQUADRATO + GRASSETTO	☐ 8 euro	☐ 15 euro	

Marca anno
Modello
TESTO:
.....
.....
Telefono E-mail

Importo Euro:

- ☐ con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
☐ c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
☐ c. cred.



Pagherò con carta di credito n°:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CV2

codice di 3 cifre
sul retro della carta

scadenza

mese anno

data di nascita

giorno mese anno

Nome Cognome del titolare Firma

Edisport Editoriale s.r.l., in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy D.lgs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri, altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. Letta l'informativa e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

COMEDI
Concessionaria di pubblicità

SEDE MILANO
Via Don Luigi Sturzo, 7
20016 Pero (MI) -
Tel. 02.380.85.501/502
Fax 02.380.10.393
E-mail: comedi@edisport.it

segui automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD **Automobilismo**
MOTOCICLISMO **MOTO** **FLUOR**
TENNIS **PAROLA** **MensHealth**
Velo-MOTORE **CICLISMO**

automobilismo
D'EPOCA

è una pubblicazione **EDISPORT EDITORIALE s.r.l.**

Direzione - Redazione - Amministrazione
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo:

ANES
ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE
PERIODICA SPECIALIZZATA

associata al sistema
CONFINDUSTRIA

AUTOMOTORETRO®

33° Salone Internazionale

Torino - Lingotto Fiere

13•14•15 febbraio 2015



aesepi.com

Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



In contemporanea



Bartolini & Mauri
assicuratori



FUNTOYS





Ringraziamo tutti gli appassionati
che sono venuti a trovarci
ad Auto e Moto d'Epoca
augurandoci di incontrarli ancora
nel 2015... *on the road!*



www.undicihp.com