

Automobilismo D'EPOCA



FRAZER NASH-BMW 319/55
OCCASIONE DA GENTLEMAN (DRIVER)



MORETTI 750 ALGERI-LE CAP
ALFA ROMEO GIULIETTA SS
RESTAURATE E PROVATE

FORD FIESTA MKI 950
MANUALE D'USO

FIAT ABARTH

"RADIALE": UNA STORIA DI FAMIGLIA

OTR 1000



CESARE FIORIO
GIOCHI DI SQUADRA

SPORT
INTERVISTA AD ALBERTO COLOMBO
STALLAVENA-BOSCO CHIESANUOVA

TECNICA
PULIRE E NUTRIRE I SEDILI IN PELLE



5 0004
9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA APRILE 2015



MERCEDES-BENZ SEC W 126
ACQUISTARE ALLA MODA



60 ANNI DI FIAT 600
COME LA VEDE UN INGEGNERE DI OGGI



LOTUS 72 - TUTTA LA STORIA
IL CUNEO MAGICO DI CHAPMAN

IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE

27° Fiera mondiale di Automobili classiche e prestigiose. Motorsport, Motociclette, Accessori, restauro e L'incontro per i club di tutto il mondo




TECHNO CLASSICA ESSEN®

Versioni 01/2015

Mercatino delle occasioni, Techno-Collecta Open-Air

TECHNO CLASSICA Akademik Workshops

Palcoscenico di attività Techno-Classica Akademie

Galeria

Entrata Ovest

Entrata Sud Sala 1/1A

TOP SALON EXCLUSIV

PADIGLIONE 1A

NUOVO

8.1 Club Automobilistici

7.1 Club Automobilistici

8.0 Pezzi di ricambio

6.0 SIHA Grand Palais Centro di commercio

4.0 Pezzi, accessori e materiale per il restauro

5.0 S.I.H.A. Organizers Office

9.1 Club Automobilistici

9.0 Pezzi di ricambio e accessori

10.0 Centro di commercio

11.0

12.0

Entrata Est

Classic Car Parking

Rolls-Royce Motor Cars

COYS Auctions

Grugahalle

1A

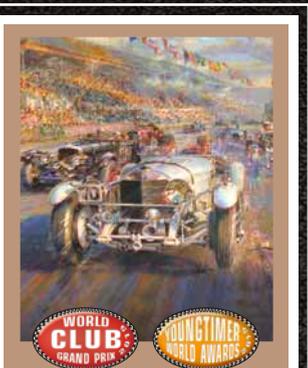
2A

3

1

2

1A



Share the Passion...

L'industria Automobilistica

L'industria Motociclistica

La Meccanica

La Commercializzazione

Auto prestigiose

Classic-Motorsport

Il Restauro

Pezzi di ricambio, attrezzi e prodotti per il mantenimento

Club e associazioni

Youngtimer & Tuning

Veicoli di trasporto, barche e aerei storici

Miniature

Letteratura

Associazioni del ramo e musei

I Servizi

Orologi classici

Accessori, abbigliamento e arte di vivere

Arte

Automobilista

Eventi e attrazioni

Mercato all'aperto delle occasioni



IN OFFERTA PIÙ DI 2.500 AUTOMOBILI PER COLLEZIONISTI

più di 1.250 espositori da 30 nazioni, produttori di automobili ed importatori, 220 club dalla scena delle auto d'epoca, il più grande centro di scambi commerciali temporaneo per auto classiche, ed, ed, ed ...

15.-19. APRILE 2015

* 15 aprile, dalle ore 14 alle ore 20: Happy View Day / Anteprima Preview • Giovedì dalle ore 9 alle ore 18, Venerdì dalle ore 9 alle ore 19, Sabato e Domenica dalle ore 9 alle ore 18

TICKET Risparmio e biglietto assicurato già da adesso sotto www.technoclassica-tickets.de

SIHA
 AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
 VERANSTALTER / ORGANISER

INFO PER INFORMAZIONI: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Germany, Tel.: +49(0)2407-17300, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • Hotel e informazioni turistiche: Tel.: +49(0)201-8872046 touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • 20 minuti dall'aeroporto di Rhein/Ruhr di Düsseldorf • Prevendita biglietti: Tel.: +49(0)201-7244-290

www.siha.de

Un'inconcepibile perdita di tempo

La questione delle tasse di circolazione continua a tenere banco. Si susseguono, e si inseguono, notizie vere o presunte. La confusione è totale, tanto che in Lombardia di fatto è impossibile pagare il "bollo" per chi possiede un'auto (o una moto) con più di vent'anni. Questo se si tenta di pagare a uno sportello ACI, perché in altre esattorie (tabaccai, agenzie del Lotto eccetera), inserendo il numero di targa nella macchinetta elettronica si ottiene la cifra piena (quella che chiede il governo, per intendersi). Pare che invece, recandosi in Posta con il classico bollettino, si paghi... quello che si vuole! Siamo all'anarchia. Alcune Regioni insistono sulla loro totale autonomia in proposito, rifiutandosi in sostanza di applicare la Legge di stabilità. Sul nostro sito www.automobilismodepoca.it stiamo cercando giorno per giorno di districare una matassa complicatissima.

E, pur se si parla di cifre contenute per l'erario, in senso assoluto, e di quello che in fin dei conti è un hobby, ci pare strano che nessun organo di grande comunicazione dica una parola sulla faccenda, visto che ormai la questione ha il profilo del confronto istituzionale. Regioni contro Governo.

Suona forte anche il silenzio totale dell'ACI. Dopo aver creato il suo "club storico", che non doveva avere alcun interesse in queste faccende, è entrato in modo dirompente nell'argomento con la famosa dichiarazione dei "4 milioni di veicoli che non pagano bollo e assicurazione come dovrebbero". E il Governo, con la Legge di stabilità, gli è andato a ruota. Perché l'Automobile Club non esce allo scoperto e non si pronuncia in proposito? Non è un ente che difende gli interessi del cittadino-automobilista?

Con questa domanda torniamo (di malavoglia, perché preferiremmo parlare di automobili) a quanto scritto in queste pagine due mesi fa. Una volta stabilito che un diritto è acquisito, bisogna difenderlo, a ogni livello. Le auto di vent'anni che percorrono poche migliaia di km l'anno sono meritevoli o no di tutela? Se sì, quali? E come? Perché lo Stato non si occupa di sistemare la questione con una legge chiara sull'automobilismo storico? Le competenze, per farlo, ci sono.

Noi non siamo la Spagna o la Danimarca (con tutto il rispetto): l'automobile ha fatto la nostra Storia, nel mondo siamo famosi, tra tante cose, anche per questo e le automobili italiane in giro per il mondo portano affari d'oro a chi le vende e a chi le compra. Sono considerate ormai opere d'arte a tutti gli effetti. È inconcepibile che si debba perdere tempo e risorse dietro a questioni come quelle del "bollo per le ventennali".



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
 ELVIO DEGANELLO - MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 FRANCO FIORUCCI - LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI
 DARIO MELLA - EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
 CHIARA MONTICELLI

Fotografie
 ACTUALFOTO - ARCHIVIO DEGANELLO
 GUIDO BISSATTINI - BONHAMS
 GIANMARIA BONOMI
 DANILO CASTELLARIN
 MICHELE DI MAURO - LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI - EROS MAGGI
 MC KLEIN - MICHELE ROSETTA
 CRISTIAN TORRACCHI - ALDO ZANA



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.D.I.P., via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
 Distributore per l'estero:
 SO.D.I.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 2015 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 13 - N. 04 - APRILE 2015



In copertina: la Fiat-Abarth OTR 1000 fa parte di una famiglia di automobili molto particolare nell'ambito dello Scorpione; ha la famosa testa "radiale" (foto Bonhams)

LA RIVISTA ON-LINE	4
LETTERE	6
LE CLASSICHE DA LEGGERE	8
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO Vita di Club	28
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	107
PUNTA-TACCO Classic Sport News	112
AGENDA D'EPOCA	127
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	144
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

ATTUALITÀ	
AUTOMOTORETRO' La meglio gioventù	14
COLLEZIONI Il vintage di famiglia	20
CESARE FIORIO La seconda vita	24

IN COPERTINA	
FIAT-ABARTH OTR 1000 Di testa propria	32

GUIDA ALL'ACQUISTO	
MERCEDES-BENZ SEC W126 <i>Moda facile</i>	42

ANTEGUERRA	
FRAZER NASH - BMW 319/55 (1937) <i>Licenza di vincere</i>	54

ANNIVERSARI	
FIAT 600 <i>Sessanta volte 600</i>	62
FIAT 600 <i>Il frutto dell'ingegno</i>	70

VIVERE CON LA "STORICA"	
MORETTI 750 ALGERI-LE CAP <i>L'africana di Firenze</i>	78

RESTAURATA E PROVATA	
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE <i>Bella senza corse</i>	86

BELLISSIME DA CORSA	
LOTUS 72-FORD <i>Il cuneo magico</i>	94

SPORT	
ALBERTO COLOMBO <i>Il guinness dei privati</i>	114
STALLAVENA - BOSCO CHIESANUOVA <i>La più veloce di tutte</i>	120
COPPA FLORIO 1925 <i>Peugeot, la Sicilia e il fair-play</i>	124

MANUALE D'USO	
FORD FIESTA MK1 (1976-1983) <i>Piccola e forte</i>	134

TECNICA	
MODIFICARE E PULIRE <i>Chirurgia plastica</i>	138

SPECIALISTA DEL MESE	
CARROZZERIA GRAN TORINO <i>Inseguendo Starsky & Hutch</i>	142





www.milano.porsche.it

L'eternità è di chi ama.

Partner Porsche Classic.

Ci sono auto di cui ci s'innamora per sempre. Il loro fascino ha bisogno di attenzioni, ma ricambia con emozioni senza tempo. Perché la vostra Porsche merita la cura, la conoscenza e la passione profonda di chi, come voi, sa amarla davvero. Venite a conoscere l'amore eterno al Centro Porsche Milano Est, da oggi anche Partner Porsche Classic, dove tecnici specializzati in vetture d'epoca sapranno coltivare la vostra storia per sempre.



PORSCHE

Centro Porsche Milano Est

Porsche Haus Srl
Concessionario Porsche
Via Rubattino 94, Milano
Tel. 02 21080000

The screenshot shows the website interface for Automobilismo d'Epoca. At the top, the title 'automobilismo D'EPOCA' is prominently displayed. Below it, there's a navigation bar with categories like 'EDITORIALE', 'NEWS', 'BELLISSIME', 'GUIDA ACQUISTO', 'SPORT', 'TECNICA', 'IO E LA MIA AUTO', 'GALLERY', and 'VIDEO'. A main headline reads 'ROMA HA DECISO: BOLLO PIENO PER LE AUTO STORICHE IN TUTTE LE REGIONI'. To the right, a 'SOCIAL' section features a magazine cover for 'HARD TOP' and a text snippet about a Mercedes-Benz 300 SL. A large red circular badge on the right side of the screenshot contains the text '+168% UTENTI'.

Sempre di più

Continua ad aumentare il numero delle persone che si collega ad Automobilismo d'Epoca sfruttando i canali del sito Internet e della pagina Facebook

Continua a crescere la visibilità di Automobilismo d'Epoca sui social, sito e pagina Facebook (+ 168% di utenti a Marzo rispetto a Febbraio).

A marzo voi lettori avete dimostrato di gradire soprattutto i filmati (17.780 persone hanno visto Cinefiat presenta - Linea di carrozzeria a Mirafiori), su Facebook, mentre sul sito www.automobilismodepoca.it l'ha fatta da padrona la "questione bolli", che catalizza tutta la passione degli utenti delle auto storiche, coinvolgendo peraltro anche una più ampia questione relativa alla fiscalità italiana che appare sempre più farraginoso, oltre che poco efficace, quando non addirittura iniqua.

Il caso delle auto ventennali da questo punto di vista è paradigmatico, dato che per "regolarizzare" (secondo il Governo) poche centinaia di migliaia di auto, si rischia di perdere una quota di indotto considerevole, certo molto più ricca di quan-

to non sia il gettito teorico ottenibile con l'esazione. A testimonianza dell'interesse intorno a tale questione, ci sono le 32.000 persone che hanno visualizzato su Facebook il post "Il Ministero ha deciso: il bollo per le auto storiche resta in tutte le regioni", che è stato anche oggetto di 147 condivisioni. In media sono state 6.300 al giorno le persone raggiunte da Automobilismo d'Epoca su Facebook, in grossa crescita rispetto al mese precedente.

Anche i servizi sulle auto più amate hanno sempre un grande seguito, come è accaduto per esempio con le Mini Cooper "inglesi" che è stato visto da oltre 4.500 persone.

Intanto è partito il contest "Io e la mia auto selfie", al quale avete già risposto numerosi, che permette la pubblicazione sul sito delle foto con le vostre auto e che permetterà a due fortunati di portare la propria macchina nel nostro stand a Verona Legend Cars.



6.300
MEDIA
PERSONE
RAGGIUNTE
SU FB

17.780
PERSONE
FILMATO
+ VISTO

32.000
PERSONE
POST + VISTO



LETTORI - ATTORI CON "IO E LA MIA AUTO SELFIE"

La rubrica "Io e la mia auto" esiste fin dal primo numero della rivista e ha sempre avuto un gran successo. Quante volte ti è capitato di pensare che anche tu hai una storia da raccontare e un'automobile da mostrare? Questa è la tua occasione!

Vai sul sito www.automobilismodepoca.it e clicca sul logo che vedi anche qui di fianco: si aprirà una pagina con tutte le istruzioni per partecipare. Sarà sufficiente inviarci il ritratto di voi e la vostra automobile d'epoca, insieme a pochi vostri dati, con una e-mail. Tra tutti i ritratti inviati entro il 30 aprile 2015 -che pubblicheremo sul nostro sito Internet- sceglieremo i due più belli a nostro giudizio. Questi due saranno invitati a "Verona Legend Cars" dall'8 al 10 maggio prossimi per esporre la propria auto nello stand di Automobilismo d'Epoca!

FIORI D'ARANCIO... IN 124 SPIDER VERDE

Il 24 gennaio scorso, a Bellaria (RN), si sono sposati Antonella Galassi e Alberto Brancolini, presidente del Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider.

Che la coppia si presentasse per la cerimonia a bordo della vettura storica era scontato. Che la sposa abbinasse l'abbigliamento alla macchina non l'avrebbe immaginato nessuno. Certo è che, con queste premesse di condivisione, gli sposi hanno davanti a sé una lunga strada felice da percorrere insieme, a bordo della loro "spiderina" verde. Con questa mia vorrei fare una sorpresa ai novelli sposi, un bel modo per fargli gli auguri.

Paolo Zanone, arrivata via email

Volentieri pubblichiamo le foto del lieto evento e non possiamo che unirci ai sinceri auguri per i novelli sposi... epocali. Tanti auguri anche dalla redazione di *Automobilismo d'epoca!*



ALCUNE PRECISAZIONI SULLA INNOCENTI A40

Gentile Redazione, ci complimentiamo per il bell'articolo sulla Innocenti/Austin A40 pubblicato sul numero di dicembre scorso e grazie per aver dedicato spazio a una Innocenti. Ne approfittiamo per segnalare alcune imprecisioni, del tutto secondarie, a puro scopo informativo per voi e i per i lettori.

La Innocenti A40 Combinata era disponibile già a partire dal 1960. Fino all'uscita della A40 S la Innocenti Austin A40 Combinata (sia prima che seconda serie) ricalcava la Countryman inglese, con sportello vano bagagli scomposto in due pezzi. Il portellone in unico pezzo è stata la grande novità introdotta dalla Innocenti contestualmente al lancio della A40 S. L'Innocenti poi non ha mai usato la denominazione "Countryman".

L'introduzione delle prime significative modifiche alla A40 risale all'inizio del 1962 con la seconda serie del modello. Le modifiche più rilevanti alla selleria riguardano il panno e finta pelle in luogo della sola finta pelle usata sulla prima serie. Il profilo lucido che percorre la plancia in larghezza era presente sulla prima serie, mentre manca sulla plancia di nuovo disegno della seconda.

Infine, la A40 S non ha nuovi fanalini anteriori. Il frontale è aggiornato con la seconda serie e rimane invariato fino al 1967.

Registro Storico Innocenti





Avviamo da questo numero una rubrica di consulenza, a Vostra disposizione per chiarire aspetti di legge controversi, legati all'uso dell'auto d'epoca. Il dott. Giacomo Montanari, laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara (Diritto Tributario) è a Vostra disposizione gratuitamente per rispondere ai Vostri quesiti.

Potete indirizzare le richieste a: *Automobilismo d'Epoca - Consulenza legale*, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo *automobilismodepoca@edispport.it* specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.



TARGHE DECORATIVE: SOLTANTO IN LUOGHI PRIVATI

Buongiorno, vedo che molti appassionati usano le targhe "nere" replicate sulla loro auto d'epoca. Vorrei acquistarne una anche io ma non mi è chiaro quale uso se ne può fare.

Vittorio Maggi - San Sebastiano Curone (AL)

Gentile lettore, le cosiddette "targhe decorative" (possono essere anche bianche, per esempio quelle dell'Esercito Italiano, o di altri corpi militari) replicate hanno una funzione prettamente decorativa, cioè per uso statico o in luoghi privati. La legge è molto chiara in proposito.

L'art. 100 del codice della strada, infatti, oltre a prevedere per gli autoveicoli una targa anteriore e una posteriore, e a indicare che tali targhe, per autoveicoli immatricolati dopo il 1999, debbano essere catarifrangenti, specifica che esse devono avere anche la riproduzione del simbolo dello Stato Italiano, a garanzia che la targa non sia contraffatta.

Lo stesso art. 100 regola a tal proposito (commi 11 e 12) l'applicazione di una sanzione pecuniaria, qualora si ritenga la targa contraffatta, variabile da un minimo di 1.988 euro a un massimo di 7.953 euro. Il comma 15 prevede come sanzione accessoria a tali pene il fermo amministrativo e, se reiterata, la confisca.

Di maggiore importanza è, invece, il penultimo comma (14): "...chiunque falsifica, manomette o altera targhe automobilistiche ovvero usa targhe manomesse, falsificate o alterate è punito ai sensi del codice penale...". In tale punto la normativa si collega direttamente all'art. 473 del codice penale in cui si regola l'istituto della contraffazione.

Non è dunque consentito circolare in strade pubbliche con le targhe decorative, neppure in occasione di raduni o gare.

D'altro canto i produttori di tali targhe replicate sono premurosi nello specificare il loro fine unicamente estetico.



Silemotori



SVERNICIATURA AD ACQUA AD ALTISSIMA PRESSIONE



www.silemotori.it

Silemotori s.r.l. – Tel. 393 9733779

Via Reginato, 85/H – 31100 Treviso

silemotori@gmail.com

Sede operativa: Via Marconi, 101 – 31020 Villorba (TV)

IL LIBRO DEL MESE

LANCIA DELTA S4: IL PRIMO LIBRO, 30 ANNI DOPO

Nel novembre del 1985 salì alla ribalta dei Rally iridati la Lancia Delta S4. Il debutto di questa straordinaria vettura avvenne in occasione del Rally RAC inglese, e fu subito un trionfo con la vittoria del finlandese Henri Toivonen.

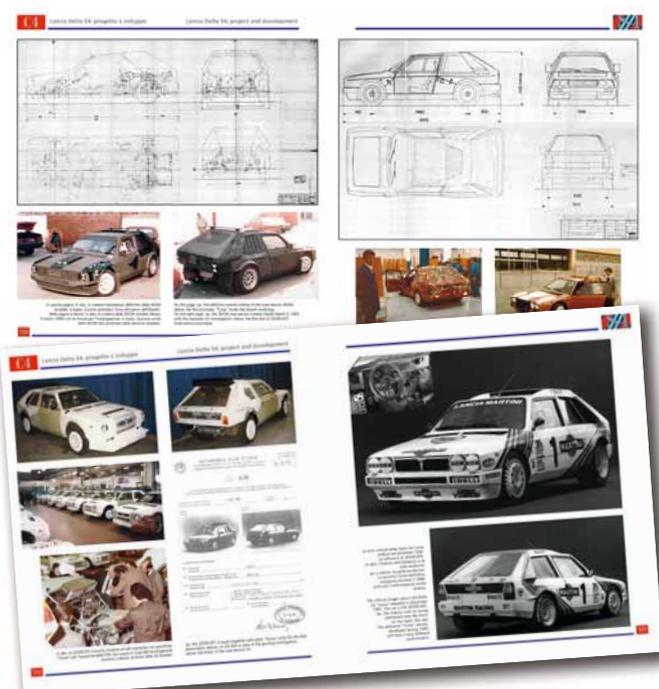
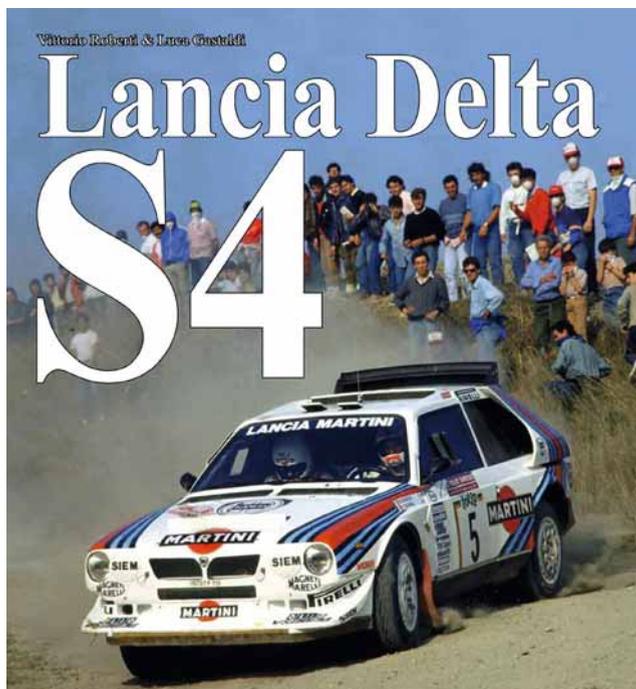
A trent'anni esatti, la storia della "S4" è stata ricostruita in un libro (il primo in assoluto dedicato solo a questo modello) di Vittorio Roberti e Luca Gastaldi. Roberti è un ingegnere che lavorò al reparto corse Abarth dal 1979 al 1994, e che del progetto SE038 seguì molto dello sviluppo.

Gastaldi è un giornalista specializzato in storia dell'automobile (collaboratore di *Automobilismo d'Epoca*) già autore di "Le Abarth dopo Carlo Abarth", scritto con Sergio Limone. Il titolo della nuova opera è semplicemente "Lancia Delta S4". C'è poco da aggiungere a un nome che evoca emozioni, adrenalina e orgoglio per una realizzazione italiana che all'epoca rappresentava lo stato dell'arte della tecnica automobilistica; ed è divenuta un mito nonostante la sua carriera sia durata un anno soltanto. La S4, oltre ad essere stata la prima automobile 4x4 del Gruppo Fiat, aveva un motore con doppia sovralimentazione, vo-

lometrica e turbo. Nel libro è trattata in maniera completa ed esaustiva tutta la storia del modello: dal foglio bianco agli ultimi successi sportivi. Quasi 400 pagine, oltre 1000 fotografie (molte delle quali inedite) e decine di illustrazioni tecniche (realizzate da Camillo e Alessandro Cordasco) per descrivere l'evoluzione e le differenze tra la versione stradale e quelle da competizione. Ci sono le testimonianze dei protagonisti (da Cesare Fiorio a Miki Biasion, passando per personaggi meno noti ma fondamentali nel progetto), gli "allestimenti gara", le caratteristiche dei prototipi e delle versioni definitive, la storia dettagliata dei singoli telai e tanto altro.

Il volume è acquistabile on-line (www.deltas4book.com) o su Facebook www.facebook.com/deltas4book, presso Libreria Gilena di Brescia e nelle altre migliori librerie.

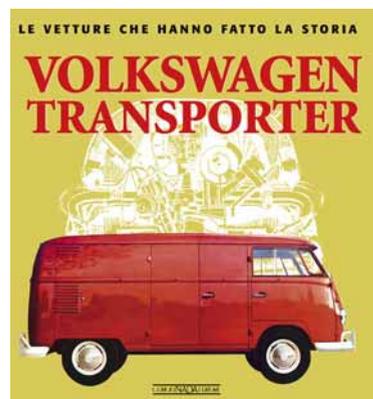
Vittorio Roberti - Luca Gastaldi
Lancia Delta S4
 Luca Gastaldi Editore, Torino
 Euro 45



IL "BULLI", 65ENNE SIMBOLO DI LIBERTÀ

Il Volkswagen Transporter nel 2015 compie 65 anni. Una buona occasione per riprendere un libro che non è una novità, ma racconta la storia di una delle icone nella storia della mobilità. Il "Bulli" è stato amico dei commercianti, aiuto dei meccanici, compagno di vacanze e avventure per almeno tre generazioni di giovani e famiglie, simbolo di libertà e di distanza dal conformismo (insieme al cugino "Maggiolino"). Insomma, un mito, che il libro edito da Giorgio Nada (della ben nota collezione "Le vetture che hanno fatto la storia") racconta nella sua interezza.

Marco Batazzi
Volkswagen Transporter
 96 pagine, 164 foto colore, 100 b/n
 Euro 25



LE MIGLIORI LANCIA RACCONTATE CON I DISEGNI DELL'ARCHIVIO FIAT

Il Centro Storico Fiat arricchisce la sua raccolta editoriale di un nuovo libro dedicato alla storia delle automobili dei marchi del Gruppo FCA, intitolato Lancia, storie di innovazione tecnologica nelle automobili, scritto da Lorenzo Morello. Il libro descrive l'evoluzione della meccanica delle automobili Lancia, evidenziandone i contenuti innovativi, tramite i materiali d'archivio del Centro Storico e le fotografie delle automobili sopravvissute. La particolarità del libro risiede nel dedicare una parte rilevante del testo al commento di una collezione di disegni tecnici, selezionati, digitalizzati e restaurati dall'archivio della Casa. Sono stati considerati circa 500 disegni costruttivi di assemblaggi e particolari, dei quali 150 sono riportati nel testo; essi si riferiscono ai modelli principali, dalla 12 HP (Alfa) del 1907, anno della fondazione, alla nuova Gamma del 1976, l'ultima vettura descritta fra quelle con caratteristiche di storicità.

Il libro si compone di 215 pagine e 325 figure e riferisce delle principali automobili prodotte negli anni

presi in considerazione, non trascurando quelle da competizione della serie D, costruite fra il 1953 e il 1955.

La presentazione delle auto è in 13 capitoli, che prendono in esame le 35 automobili più rilevanti. Due capitoli introduttivi sono dedicati ai caratteri del marchio e del Fondatore e alla collaborazione fra Lancia e Pininfarina. Il libro, come il precedente edito dal Centro Storico Fiat dedicato a Riccardo Chivino, è disponibile in formato digitale sul sito internet www.fcagroup.com, alla sezione Gruppo/Storia/Centro Storico, e può essere scaricato gratuitamente in lingua italiana ed inglese.

Lorenzo Morello, nato nel 1944, ingegnere meccanico, al Centro Ricerche Fiat, tra le altre cose è stato il primo a sviluppare un motore diesel a iniezione diretta per uso automobilistico. È autore di numerosi libri di tecnica e storia dell'automobile.

Lorenzo Morello

Lancia - Storie di innovazione tecnologica nelle automobili

Ed Centro Storico Fiat

216 pagine, www.fcagroup.com



LA VITA E LE OPERE DI GIUGIARO

Alfa Romeo Alfased, Volkswagen Golf, Fiat Panda, Audi 80, Fiat Uno, Lancia Delta: basterebbe questo breve elenco di alcune delle innumerevoli automobili disegnate per qualificare la carriera di Giorgetto Giugiaro, uno dei nomi che davvero hanno fatto conoscere l'Italia nel mondo. Questo librone (480 pagg.) ne racconta in modo cronologico la vita e soprattutto le opere. Ma anche la vita ha un ruolo fondamentale nell'esperienza di Giugiaro, o per meglio dire la famiglia. Il padre Mario (al pari del nonno Luigi e del bisnonno Paolo) sono "frescanti", cioè artisti che decorano le case patrizie, secondo la moda dell'epoca. E in Giorgetto la vena artistica sarà sempre ben presente, associata però a una praticità che deriva dagli studi della "grammatica" dell'arte: il padre Mario gli insegnerà a essere un artista "pratico", perché non di sola arte si vive, perché "è la tecnica a prendere il sopravvento nei mestieri". Un insegnamento che tornerà molto utile quando si tratterà di disegnare automobili all'avanguardia, ma anche industrializzabili senza troppa fatica. Ciò che fa la differenza tra la Italdesign di Giugiaro e molti altri, pur validissimi, designer / carrozzieri. Non a caso, la carriera di Giugiaro ha avuto anche moltissimi altri sbocchi al di fuori dell'automobile. E non a caso, la Volkswagen ha fatto della Italdesign un centro stile di sua proprietà.

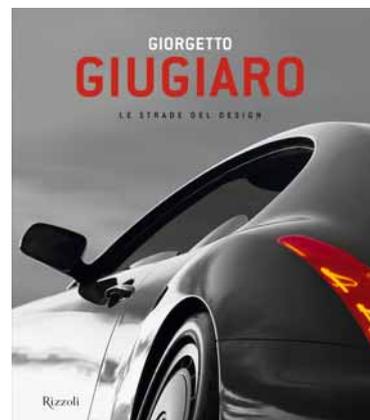
Giorgetto Giugiaro

Le strade del design

Rizzoli editore

25,5 x 29 cm, cartonato, 480 pagg.

Euro 75



VIDEO

LA VITA DENTRO E INTORNO AI RALLY

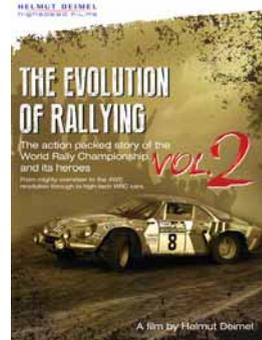
Helmut Deimler, austriaco, è un documentarista che a fine anni '60 decide di dedicare la sua vita alle sue due passioni: le riprese video e i rally. E così ha fatto, e continua. "The Evolution of Rallying Vol. 2" è il sequel di un best-seller. Ed è il risultato di oltre 40 anni di riprese, che illustrano, in un vero e proprio documentario, tutti gli aspetti del mondiale Rally: piloti, auto, vita dei tifosi, luoghi di ritrovo e prove speciali leggendarie, la vita dei meccanici e tanti altri argomenti. Il tutto, condito da una colonna sonora coinvolgente. Il racconto è in lingua inglese o tedesca, ma sono 86 minuti di passione. Consigliato.

The Evolution of Rallying Vol. 2

DVD PAL 16:9 - Euro 29,90

Disponibile su www.amazon.it

e su www.rallywebshop.com





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



PARTONO ALFA REVIVAL CUP E CHALLENGE FORMULE

Sono stati diramati i calendari della GPS Classic per le due serie Alfa Revival Cup e Challenge Formule Storiche da lei organizzate. Parecchie le novità, soprattutto per quest'ultimo campionato. L'organizzatore ha lavorato in profondità per mantenere viva la serie. Il campionato finora riservato alle Formula Junior e Formula 3 di 1000 cc aprirà le porte a tutte le vetture Formula costruite fino agli anni '80. Potranno quindi prendere parte alle gare: Formula Junior 1958-1963; F1 e F2 fino al 1965; F3 fino al 1984, senza effetto suo-
lo; F. Monza dal 1969 al 1977; F. Ford dal 1970 al 1977; F. 850 dal

1968 al 1977; F. Italia costruite dal 1972 al 1979; F. Fiat Abarth dal 1970 al 1987; F. Renault dal 1972 al 1977.

Altre vetture Formula ad invito da parte dell'organizzatore.

Questo il calendario: 25-26 aprile Varano de' Melegari (PR); 13-14 giugno Misano Adriatico (RN); 10-11 ottobre Imola (BO). Invariato il "format" di gara con un turno di prove libere, un turno di qualifiche e due gare di 25 minuti ciascuna.

Necessari HTP FIA o Nazionale, conformità alle specifiche originali, rispettare le prescrizioni dell'Appendice K della FIA.

Per quanto riguarda il campionato dedicato alle Alfa Romeo, invece, nessuna novità regolamentare tecnico/sportiva; il calendario è su quattro prove: 25-26 aprile Varano de' Melegari (PR); 13-14 giugno Misano Adriatico (RN); 11-12 luglio Monza Historic (manifestazione organizzata da Peter Auto); 10-11 ottobre Imola (BO).

Per altre informazioni visitare: www.alfarevivalcup.it; www.challengeformulestoriche.it; e le relative pagine Facebook. GPS Classic, Soragna (PR), tel. 0524-597924.



PARMA SI PREPARA AD ACCOGLIERE LA MILLE MIGLIA

Quest'anno per la prima volta la Mille Miglia farà tappa a Parma e la città sta preparando una accoglienza adatta all'evento. Le macchine arriveranno nella serata di sabato 16 maggio e animeranno il centro storico della città.

"La tappa a Parma è una grande occasione, oltre che un onore per la nostra città -ha affermato Cristiano Casa, Assessore al Turismo del Comune di Parma, durante la presentazione dell'evento-.

Abbiamo lavorato tanto per coinvolgere il nostro territorio e stiamo preparando una serie di eventi collaterali a questo importante momento: in particolare un percorso di avvicinamento alla storia e all'atmosfera della Mille Miglia con le scuole. La tappa nella nostra

città sarà un'occasione per far conoscere e apprezzare le nostre bellezze". A Parma ci sarà il traguardo della terza frazione della "Freccia Rossa", ultima prima del traguardo di Brescia. Nella notte le auto saranno parcheggiate all'interno del Parco Ducale per poi ripartire a cominciare dalle 5,30 di domenica mattina.

www.fiereparma.it



BONHAMS: UN'ASTON MARTIN DA LE MANS A GOODWOOD



Il 26 giugno, al prossimo "Festival of Speed" di Goodwood la casa d'aste Bonhams proporrà nella sua vendita anche una rara Aston Martin LM19 del 1935 che appartenne all'Ulster Team (in foto). La vettura è stimata tra 1,6 e 2,2 milioni di sterline.

Come indica la sigla LM, la vettura è una degli esemplari che a partire dal

1928 costruì per partecipare alla 24 Ore di Le Mans. L'esemplare LM19 ebbe un incidente alla nona ora della gara, poi per l'anno successivo fu allestito per partecipare alla Mille Miglia.

www.bonhams.com

BIS DI FONTANELLA ALLA WINTERACE

Sono stati 53 gli equipaggi iscritti alla WinterRace di Cortina d'Ampezzo disputatasi il 6-7 marzo sulle strade dolomitiche con un percorso di 479 km, punteggiato da 73 prove di regolarità (ne erano previste 76 ma 3 sono state annullate). Al termine dei due giorni di gara i vincitori sono stati Gianmario Fontanella e Annamaria Covelli su Porsche 356A del 1955 (in basso) che con 257 penalità hanno vinto bissando il successo dell'edizione 2014.

Alle loro spalle hanno terminato Ezio Sala-Romano Bacci su Fiat 1100 103/TV



del 1955 con 343 penalità e Gianmaria Aghem-Rossella Conti su Lancia Fulvia HF "Fanalone" del 1970 (sopra) con 369. In gara era anche il plurivincitore della Mille Miglia Giuliano Cané ma un guasto tecnico irreparabile lo ha costretto al ritiro. Da notare che i primi tre in classifica erano nello stesso ordine già al termine della prima tappa, Fontanella-Covelli leader con 145 penalità, Sala-Bacci secondi con 185 e Aghem-Conti in terza posizione con 197. Al termine della gara sono stati attribuiti diversi premi particolari. Tra le scuderie ha vinto il Classic Team Eberhard, all'unico equipaggio femminile presente, Himara Bottini-Laura Clarallo su Porsche 911 T del 1966, è andata la Coppa delle Dame. Pietro e Cesare Foresti hanno invece vinto il premio riservato agli equipaggi under 35.

www.winterace.it



A SETTEMBRE A MODENA SI FESTEGGIA IL MADE IN ITALY

Si terrà il 26 e 27 Settembre il Modena Motor Gallery, la manifestazione tutta dedicata al "made in Italy" automobilistico e che quest'anno si proporrà con un programma nuovo e coinvolgente, sia per gli espositori che per i visitatori. L'anno scorso, la seconda edizione della manifestazione aveva registrato il 20% in più di visitatori rispetto alla prima edizione, 327 espositori, 380 auto storiche, 15 tra Club, Registri Storici e Musei, 7 mostre e 5 raduni di auto e moto. E quest'anno gli organizzatori intendono migliorare ancora. Una novità è la partnership con il Circolo della Biella, uno dei più blasonati Club italiani, che avrà il coordinamento e la progettazione di alcuni importanti eventi; in particolare una grande mostra sulla storia dell'Autodromo di Modena.

Ancora più spazio rispetto alle due prime edizioni di Modena Motor Gallery, verrà dato agli artigiani che si occupano del restauro di auto. È prevista la presenza di una cinquantina di aziende artigiane del settore. Quanto alle auto esposte ce ne saranno molte portate da club, musei, commercianti, ma non poche saranno quelle dei privati, che potranno portare le loro vetture anche per proporre la vendita.
www.motorgallery.it



RM AMELIA: FERRARI "BENEFICA" A OLTRE 6 MILIONI

È stato di 60,3 milioni di dollari il totale delle vendite realizzato da RM Sotheby's con l'asta tenuta ad Amelia Island il 14 marzo scorso. Ancora una volta regina della vendita è risultata una Ferrari, 400 Superamerica SWB Cabriolet del 1960 (a sinistra) che ha raggiunto i 6,38 milioni di dollari, cifra che è stata devoluta alla fondazione per l'educazione dei bambini intitolata al venditore. Altre 11 auto hanno superato il milione di dollari: tra queste, una Jaguar D-Type del 1955 (a oltre 3,6 milioni), una Mercedes-Benz 500/540K del 1935 (3,025 milioni); una Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Spider Zagato del 1931 (2,42 milioni), una Bugatti 57C Aravis carrozzata Gangloff (2,337 milioni), una Lamborghini Miura SV (2,145 milioni). Ma non ci sono soltanto le "milionarie": secondo noi fanno altrettanta sensazione i 52.500 dollari pagati per una Fiat 500 "Topolino C" del 1952 (a destra).
www.rmauctions.com



GRANDE FESTA A RIMINI PER I 60 ANNI DELLA CITROEN DS

È stato programmato nel fine settimana del 18 e 19 aprile il quinto raduno promosso dal sodalizio IDésse Club dedicato alla Citroën DS e alla ID.

L'iniziativa è appunto alla sua quinta edizione, ma quest'anno ha un significato particolare dato che il 2015 è l'anno del 60° compleanno del modello francese. Come quartiere generale della manifestazione è stato scelto il Grand Hotel di Rimini, luogo caro a Federico Fellini e centro della mondanità riminese. Quanto alla parte dinamica del raduno gli organizzatori hanno puntato sull'entroterra romagnolo, con punto di riferimento a Montefiore Conca e la sua scenografica imponente Rocca, davanti a cui è stato previsto lo "schieramento" delle Citroën DS partecipanti. Per informazioni: telefono 333.6885238 o email: segreteria@ideesse.it.



AUCTION

Classic cars & motorcycles

Saturday April 25 2015
1.30 p.m. • Oldtimer Galerie Toffen



1974
Ferrari Dino 308 GT4

Durante l'asta parliamo anche italiano !



1988
Audi Quattro Turbo



1956
Cadillac 562 Sedan

Daily viewing from April 18 2015 !
Catalogues EUR 30.00 - Distribution
2 weeks before the auction.



1975
Lamborghini Urraco P300

CLASSIC CAR AUCTION

Saturday June 13 2015
Skating Rink Dolder Sports, Zurich



1957
BMW 503 Coupé

60 selected
cars & motorcycles



1961
Jaguar E-Type 3.8 51

Vehicle entries and
catalogue orders from now.
Use our online-form for your orders!

Oldtimer Galerie Toffen

THE AUCTIONEERS

Oldtimer Galerie Toffen • Auction
Gürbestrass 1 • CH-3125 Toffen
Tel. +41-31-8196161 • info@oldtimergalerie.ch

www.oldtimergalerie.ch



Un nuovo appuntamento dedicato all'auto d'epoca e, nello stesso tempo, un nuovo format di Salone. Verona Legend Cars inaugura nella città scaligera l'8, il 9 e il 10 maggio 2015 con molte conferme del repertorio di Intemeeting - che già organizza Auto e Moto d'Epoca a Padova - e altrettante novità. A Verona Legend Cars le grandi Case come Aston Martin, Porsche, Volvo e altri Marchi che stanno definendo la loro partecipazione porteranno i loro modelli storici più prestigiosi assieme alle auto all'avanguardia delle rispettive gamme. La novità è che i nuovi mo-

A VERONA IL MEGLIO DELL'HERITAGE

delli non sono più solo in mostra: si possono provare in prima persona nella pista dedicata ai test drive. Tesla conclude la panoramica su ciò che sarà: uno sguardo sul futuro che è, ormai, una delle qualità indispensabili per un Salone dedicato all'Heritage e agli appassionati. È all'Heritage, infatti, che l'intero settore Automotive guarda per trovare ispirazione, riconoscibilità e suscitare emozioni in chi, amando l'auto d'epoca, ama l'auto in generale. E di spazio per le emozioni, a Verona Legend Cars, ce ne sarà parecchio: nei 90mila metri quadrati messi a disposizione dalla Fiera di Verona - oltre 12mila di parcheggi esterni - si incontreranno il meglio dell'Heritage internazionale e italiano: i più importanti esportatori, ricambisti e commercianti d'Europa, 6mila metri quadrati di outlet dedicato esclusivamente alle vendite, auto mai viste prima in Italia provenienti dai musei e collezioni private, gli anniversari per i sessant'anni della Giulietta Spider e degli ottanta di Jaguar. Grazie ai raduni ospitati all'interno della fiera e alla gara di regolarità tra gli equipaggi iscritti alle Mille Miglia, Verona Legend Cars offrirà un livello di coinvolgimento dei visitatori mai sperimentato prima. Un pubblico che sarà estremamente cosmopolita, grazie al milione di presenze estere nel solo mese di maggio sul Lago di Garda, agli ottimi collegamenti internazionali di Verona e alla fama della sua Fiera. La qualità delle auto d'epoca, la possibilità di viverle in prima persona e la proiezione internazionale saranno i tratti distintivi di Verona Legend Cars fin dalla prima edizione: un Salone europeo per un pubblico europeo e un nuovo ruolo dell'Heritage nel mondo dell'auto.





Auto d'epoca e moderne saranno protagoniste insieme di Verona Legend Cars. Il Salone scaligero propone infatti quale principale novità la possibilità per i visitatori di provare le auto di oggi, dopo aver gustato quelle di ieri. Un collegamento tra passato e presente che le stesse Case hanno già mostrato di apprezzare ad Auto e Moto d'Epoca di Padova. Un "link", come si usa dire oggi, che mette sullo stesso piano l'Alfa Romeo Giulietta di ieri e di oggi (sopra), Porsche come la Speedster di allora e la 911 di oggi (sotto). Il *vintage* resterà comunque in primo piano, con auto prestigiose quali la Lancia Aurelia B24 Convertibile (pagina a fianco).



La meglio gioventù

TRA LE TANTE STORIE CHE SI INTRECCIANO IN UNA FIERA, ABBIAMO TROVATO QUELLA DI UN GIOVANE RICAMBISTA E RESTAURATORE IN GRANDE CRESCITA LA MANIFESTAZIONE, PER LA QUALE VALE ORMAI LA DEFINIZIONE DI "SALONE DELL'AUTO" TORINESE

DI LUCA GASTALDI - FOTO GASTALDI E GUIDO BISSATTINI





FOLLA

In apertura, folla nei padiglioni: l'organizzatore ha dichiarato 60mila presenze, dato verosimile. Sotto, la Lancia D50 all'ingresso della Fiera. Al centro Matteo Catasso e in basso la Peugeot 205 GTi da lui restaurata.



Matteo ha 24 anni. La maturità scientifica in tasca e le auto storiche sempre in testa. Si dà da fare dietro il banco di un ricambista di lungo corso, cercando di esaudire le richieste dei clienti con passione e competenza. «Sono l'apprendista ricambista», ci butta lì a mo' di battuta. Scherza, sì, ma neanche tanto: «Diciamo che questa edizione di Automotoretrò è una sorta di battesimo per me. Ho intenzione di intraprendere questa attività, sto pensando di rilevare il magazzino di questo signore», e si volta per cercare con lo sguardo un uomo che, seduto poco più in là, sembra sa-



pere il fatto suo. «Ma prima vorrei capire un po' meglio come funziona questo lavoro che mi ha sempre affascinato».

Il signore, al quale si riferisce Matteo Cattasso, si chiama Giovanni Novarino. È un ex battilastra della Ghia passato poi a gestire una carrozzeria tutta sua. Nel corso degli anni ha raccolto ricambi su ricambi. È entrato nel giro delle fiere, batte il terreno dei mercati sin da tempi non sospetti. Ed ora pare sia intenzionato a passare il testimone. Magari a un ragazzo di belle speranze, come il buon Matteo.

«È stato mio padre a trasmettermi la passione -ci racconta ancora il giovane torinese, tra una trattativa e l'altra per vendere una mascherina o un set di cerchi in lega- e spero che presto si possa trasformare in un vero lavoro. L'anno passato ho partecipato al corso di restauro organizzato dall'ASI. È stata una bella esperienza, che mi ha por-

tato a fare uno stage finale presso l'officina di Guido Dogliani, un meccanico di Rivalta molto esperto, specializzato in auto storiche e sportive. Purtroppo non sono riuscito ad andare oltre lo *stage*, per questo sto cercando altre opportunità per lavorare in questo settore. Dovrò investire tempo e denaro, ma credo che ci siano buone prospettive per riuscire a concretizzare il mio sogno. Novarino ha dei ricambi molto interessanti, pezzi originali anche rari e difficili da reperire. Lo seguirò ancora nel corso dell'anno, andrò a Milano AutoClassica, a Verona Legend Cars, a Padova. Ma se riuscissi a rilevare questa attività punterei molto sull'estero partecipando a fiere in Germania e Francia».

Tasche cucite

Torniamo al presente, come sta andando questo Automotoretrò? C'è movimento?

Si vende?

«Mi sembra stia andando bene. Ho notato, però, che i pezzi da pochi soldi (i dieci o venti euro per fanalini, maglie e piccoli accessori) non vanno per niente. Vendiamo i ricambi più importanti, lamierati da duecento euro, un basamento Porsche, i cerchi della Alpine Renault. Insomma, oggetti di un certo valore. Mi sembra che la fascia medio-bassa sia totalmente in stallo». Lo stesso riscontro ci arriverà da altri operatori che hanno esposto al Lingotto Fiere di Torino per la 33^a edizione di Automotoretrò, ed è un segnale preoccupante: le persone "normali" hanno le tasche cucite (se non vuote) e rimangono a guardare. Anche nel mercato dei veicoli il ritornello è lo stesso. Si vende sopra i dieci/quindicimila euro, le macchine da cinquemila stanno al palo.

«Mi sembra di percepire un certo interesse

LA COMETA SIRIO

Era lì, in un angolino. Con ambientazione stile "barn-find". Un rottame dalle linee suadenti, ma anche inconsuete. Per questo attirava l'occhio dei visitatori più attenti. Era la Sirio, per l'esattezza uno dei tre prototipi costruiti nel 1968 che avrebbero dato il via alla produzione in serie di una vettura sportiva a motore centrale marchiata SIVA.

La storia della SIVA (Società Italiana Vendita Automobili) va ricondotta ad Achille Candido, negli anni '60 titolare di una concessionaria Ford a Lecce. Nel 1966, l'imprenditore pugliese si presentò al Salone di Torino con l'idea e i bozzetti di una vettura sportiva a due posti, e il sogno di riuscire a realizzarla. Con il supporto del designer Domenico Iseglio (fondatore dello studio "Stile Italia" ed ex-Bizzarrini e Bertone), dell'ingegnere Alessandro Moretti e del preparatore Virgilio Conrero, Candido riuscì a mettere in piedi la sua impresa. Trovò anche un fattivo contatto con la Ford, interessata a commercializzare un modello del genere, al quale destinò il motore V6 della Taunus 20M. Anche le banche aiutarono il determinato imprenditore, ma ad un certo punto qualcosa non andò per il verso giusto.

Al Salone di Torino del 1967, la Siva presentò due esemplari: uno statico per l'esposizione e uno a disposizione per le prove su strada. La Sirio -dotata di telaio scatolato, carrozzeria in alluminio tipo "targa" e motore da 145 CV-destò subito grande interesse.

Candido gettò le basi per la produzione di 300 esemplari nel 1969 e ulteriori 500 nel 1970. Avrebbe voluto costruire la sua automobile nella sua terra, in Puglia, ma a quel punto le banche si ritirarono, abbandonando Candido che vide così sfumare la sua cometa Sirio.



FLORIDA

Qui a fianco, le auto dei privati: per la prima volta quest'anno l'organizzatore aveva messo a disposizione un intero padiglione soltanto per loro, a testimonianza del crescente "giro" delle auto d'epoca (e forse, purtroppo, anche del fatto che molti vogliono venderla a causa delle recenti decisioni sui "bolli"). Nella pagina a fianco, una delle auto di prestigio che quest'anno sono protagoniste di un anniversario: la Lancia Aurelia B56 "Florida" del 1955. Era esposta allo stand dell'ASI.

per quei modelli che hanno avuto successo a cavallo degli anni Ottanta e Novanta -spiega ancora Matteo Catasso-. Qui ad Automotoretrò ho avuto la grande soddisfazione di vendere una Peugeot 205 GTI che ho restaurato personalmente. L'ho venduta subito, il primo giorno di fiera. I giovani che possono permettersi le preferiscono ad altre classiche perché sono più divertenti da usare, si prestano all'utilizzo anche sportivo, sono l'ideale per raduni e occasioni più dinamiche».

Torino capitale

Quella di Matteo ci è sembrata una bella storia per aprire il servizio dedicato alla tradizionale rassegna torinese. Una storia che sembra una favola e fa ben sperare per il futuro di questo settore. Una storia che sicuramente non è unica, perché i giovani che animano il motorismo d'epoca sono sempre di più. Crescono come i numeri di Automotoretrò, che anche quest'anno ha registrato un buon incremento di visitatori: «Lavoriamo tutto l'anno per far co-

noscere, anche all'estero, il nostro evento -ci ha raccontato il "boss" del salone, Beppe Gianoglio-. I nostri obiettivi sono quelli di coinvolgere un pubblico sempre più vasto e far diventare le nostre fiere (Automotoretrò e la contemporanea Automotoracing, ndr) dei punti di riferimento a livello internazionale. Ancora una volta, Torino si è confermata capitale del motorismo storico».

Automotoretrò 2015 (dal 13 al 15 febbraio) si è presentato con tutte le carte in regola, tra cui un padiglione espositivo in più rispetto alla scorsa edizione, per un'offerta all'altezza delle aspettative con 1200 espositori spalmati su oltre 100mila metri quadrati di superficie coperta. La primadonna della rassegna, che ha campeggiato per mesi sulle locandine pubblicitarie, non ha deluso i suoi fan e si è presentata puntuale all'appuntamento. Era la Lancia D50 di F1 con cui Alberto Ascari gareggiò fino al 1954, oggi custodita presso la Collezione Lancia. Una rossa purosangue sul piedistallo, alla quale han-

no fatto da damigelle d'onore altre rosse "made in Maranello e Modena": una collezione privata di Ferrari e alcune Maserati della Collezione Panini. Tra gli anniversari celebrati, si possono citare i 50 anni della Fiat 600, i 60 anni dell'Autobianchi, i 90 anni della Moretti (quest'ultimo grazie alla partecipazione del club svizzero "International Moretti Day"). L'Automotoclub Storico Italiano ha messo in mostra la Lancia Aurelia B56 "Florida" Pininfarina del 1955 e la piccola Fiat Abarth 595 SS del 1964 per ricordare la pubblicazione del nuovo volume intitolato "Fiat Abarth 595/695 Monoalbero" scritto da Gianfranco Bossù.

Note di colore, nel vero senso della parola, dalla simpatica iniziativa del club torinese ASVA (Appassionati e Simpatizzanti Vecchie Auto): presa una bianca Fiat 1300 del 1962, è stata messa a disposizione dell'artista Alessandro Fava che durante la kermesse l'ha trasformata in una "art car", proprio come le più celebri BMW realizzate a partire dal 1975.



ECCLSA E "CARA"
Sopra, Rinaldo Capello, pilota Audi più volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, è stato ospite d'onore dello stand di Audi Sport Italia nel padiglione di Automotoracing. A sinistra, i commercianti hanno fatto buoni affari, ma soprattutto con auto dal prezzo sopra la media (per questa Alfa Romeo Giulia Super 1.6, per esempio, erano richiesti ben 29.000 euro!). A fianco, l'artista Alessandro Fava all'opera sulla Fiat 1300 trasformata in "art-car" su iniziativa del club ASVA.



L'UNICO HOTEL SULLE DOLOMITI DOVE NOLEGGIARE UN'AUTO D'EPOCA

Il **Gourmet & Spa Hotel Anstitz Plantitscherhof**, a Merano, è un elegante hotel, perfetto per la vostra vacanza a quattro ruote. I proprietari - essi stessi grandi appassionati di motori - accolgono gli ospiti sia che arrivino a bordo della propria vettura o che preferiscano noleggiare una delle splendide auto d'epoca di proprietà dell'albergo, offrendo loro servizi speci-

fici e preziosi consigli per andare alla scoperta del territorio circostante, che include le Dolomiti e il lago di Garda. Per tutti, possibilità di partecipare a uno dei tour organizzati con l'accompagnamento di una guida esperta. E dopo una frizzante gita, potrete gustare una pausa di relax nella modernissima Golden SPA, oppure concedervi un ottimo sigaro nella Lounge per fu-

matori, magari accompagnandolo con uno tra le oltre 330 qualità di whisky presenti in quella che è la più vasta selezione di distillati dell'Alto Adige. Quanto alla cena, si tratta di un'altra raffinatezza per veri gourmet: servita nel rinomato ristorante dell'hotel è accompagnata da una vastissima selezione di vini. Per una vacanza che realizza tutti i vostri sogni.

Gourmet e SPA Hotel Anstitz Plantitscherhof

Tel. +39 0473 230577

Fax: +39 0473 211922

www.plantitscherhof.com

info@plantitscherhof.com



GOURMET & SPA HOTEL
Anstitz Plantitscherhof

Meran - Südtirol / Merano - Alto Adige





Il vintage di famiglia

Gianfranco Giorgio e la moglie da oltre quarant'anni sono attivi collezionisti
Il passaggio a inventarsi un'attività di noleggio è stato quasi naturale

Ma la passione ha sempre il sopravvento

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Ha partecipato al suo primo raduno per auto d'epoca il 12 ottobre del 1974. Ha quindi da poco festeggiato quarant'anni di onorata carriera collezionistica e non ha nessuna intenzione di ritirarsi. Anzi. Gianfranco Giorgio è ancora in piena attività, forse più che in passato. Da ex-direttore della Motorizzazione di Taranto, ha sempre più tempo a disposizione per dedicarsi alla sua passione preferita. Già, perché Giorgio ha più di una passione e, oltre alle auto storiche (che comunque stanno al primo posto), gli piace collezionare motociclette, modelli di aeroplani e di imbarcazioni, vec-



TURISMO STORICO

La collezione di Gianfranco Giorgio, formata in tanti anni di ricerca, è fatta di decine di auto. Sono per la maggior parte italiane, tutte pronte all'uso, sia per il piacere del proprietario, sia per i noleggi. La formula del turismo in auto d'epoca si sta sviluppando sempre di più, le richieste - anche dall'estero - sono in aumento. Nella pagina a sinistra, Giorgio con la sua preferita: una Lancia Appia Convertibile carrozzata da Vignale nel 1962.

chi strumenti musicali e altri oggetti vintage. Da molti anni ormai, Gianfranco Giorgio vive con la famiglia a Statte, un piccolo paese di 15mila abitanti appena fuori Taranto. Proprio sul "tacco" del nostro amato Stivale. È qui che ci ha invitati per farci scoprire il suo tesoro. «Sono nato a Roma, ma ho vissuto tanti anni a Como -racconta-. Poi l'amore mi ha portato qui e devo ammettere di essere stato sempre molto bene. Ricordo ancora che nell'attesa di trasferirmi a Taranto ho vissuto in una roulotte parcheggiata nel giardino di una conoscente. Naturalmente quella roulotte ce l'ho ancora, nel capannone dove tengo le

altre vetture». È ora di pranzo, la tavola è già apparecchiata, ma prima di gustare alcuni piatti della tradizione pugliese Giorgio vuol portarci subito lì.

Un'altra dimensione

Da un paio d'anni, infatti, la famiglia Giorgio è impegnata in una nuova attività che unisce in modo intelligente passione e business, e aiuta a mantenere vive alcune delle sue auto d'epoca. Il capannone è la sede operativa di Puglia Auto Classica, «una società di noleggio auto -spiega Gianfranco- per la quale metto a disposizione una ventina delle mie "storiche" per tutti co-

loro che vogliono scoprire la nostra regione utilizzando un mezzo di trasporto originale e romantico. Noi lo sappiamo bene quanto sia bello viaggiare in auto d'epoca: ti proietta in un'altra dimensione, trasforma il viaggio in una continua scoperta, da assaporare chilometro dopo chilometro. Con Puglia Auto Classica proponiamo noi stessi dei tour tematici in auto storica, oppure mettiamo a disposizione le vetture e i nostri servizi per altre agenzie. Abbiamo convenzioni con hotel e strutture turistiche della regione e pian piano ci stiamo facendo conoscere. Mettiamo a disposizione modelli di vario tipo, dalle classiche Alfa



IL BUNKER

A sinistra, una rara Fiat 1400 Coupé con carrozzeria Viotti del 1956 e, di fianco una più recente Lancia Beta Montecarlo.

Sotto, a sinistra, Gianfranco Giorgio all'ingresso del "bunker" nel quale custodisce le vetture più preziose.

A destra, i ricambi in perfetto ordine e, in basso, la targa del primo raduno al quale Giorgio partecipò a Trieste nel 1974.



Romeo Spider (forse le più gettonate) alle più simpatiche Fiat 500 e 1100. Abbiamo anche una Maserati Quattroporte del 1968 e un'Alfetta 1.600».

Insomma, ce n'è per tutti i gusti, per i palati fini («Quelli che le auto le storiche le conoscono e, invece di andare alla Hertz, vengono da noi per godersi una vacanza itinerante ancor più coinvolgente») e per chi cerca solo qualcosa di diverso («Di solito è il caso dei turisti stranieri», sottolinea Giorgio). La collezione del nostro amico è decisamente eterogenea. Oltre alle vetture già citate, ci sono -in ordine sparso- delle belle Lancia Flavia Sport Zagato e Flaminia Coupé, Mini Moke, Renault Major, Opel Ka-

dett, Alfa GT, Fiat 130 Coupé e berlina, Lancia Appia, Autobianchi Bianchina, Fiat 2300 S Coupé, Jaguar Mk II... Molte di loro hanno targhe di circolazione strane: TA 240000, TA 400004, TA 444444, TA 500000, TA 5155555, TA 444222, TA 333333. «All'epoca bisognava ritardare l'auto quando si cambiava provincia e io, da direttore in Motorizzazione, sceglievo i numeri che nessuno voleva».

Terminato il primo giro turistico del capannone, è proprio ora di andare a pranzo. Giuliana, la moglie di Gianfranco, ci aspetta con le orecchiette (e molto altro) ma soprattutto con la sorpresa di essere an-



che lei un'ardente *pasionaria* dei motori: «Negli anni Ottanta si andava in vacanza in moto -ci ha raccontato- ma ognuno in sella alla sua. Ai raduni, invece, io guidavo sempre una Citroën 5 CV del 1922. Con questa mi sono fatta anche due rievocazioni della Targa Florio, in Sicilia».

Coupé Viotti

A fine pranzo, e dopo aver gustato una sfilza di simpatici aneddoti sulla vita motoristi-



L'UFFICIO
Non poteva mancare un Cavallino di razza nel garage di Giorgio: è una Ferrari 365 GT (a sinistra) parcheggiata sotto i riflettori come una vera star. Sotto, a sinistra, una parete di cimeli "radunistici" e, a destra, una roulotte (vintage anch'essa: è quella in cui abitò i primi tempi in cui si era trasferito in Puglia) adibita a ufficio. Gianfranco Giorgio, seduto in veranda, si rilassa con la sua seconda passione: la musica.



ca della famiglia Giorgio, c'è ancora tempo per altre sorprese: «Qui a casa conservo l'altra parte della collezione, quella a cui tengo di più», svela Gianfranco. E allora, giù in taverna, dove juke-box d'epoca e aeroplani che pendono dal soffitto fanno da contorno a tre file di motociclette allineate strette strette. Non è tutto, perché in fondo c'è ancora spazio per una scintillante Ferrari 365 GT. Le pareti sono tappezzate dalle locandine di decine di raduni ai quali i Giorgio hanno partecipato in tutti questi anni, tra cui il primo della lunga serie, a Trieste nel 1974. Bene. Finisce qui la visita? No, perché «Ci sono altri due garage da vedere». Il pellegrinaggio prosegue in un locale che serve

anche da magazzino per i ricambi, tutti riposti ordinatamente per modello e tipologia. Altri pezzi notevoli sono qui schierati ma sempre pronti per partire. Il più particolare è senz'altro una Fiat 1400 Coupé Viotti del 1956. «Qui, invece, è dove tengo il gioiello di casa». Gianfranco Giorgio apre un'altra saracinesca. Toglie i veli ad un oggetto che sembra lunghissimo e per finire in bellezza ci mostra la sua Lancia Aurelia PF 200 che appartenne all'artista Renato Rascel. Una fuoriserie creata da Pinin Farina nel 1952 e costruita in poco più di dieci esemplari, tra coupé e spider, fino al 1955. Una spider di queste (la seconda costruita) è stata battuta all'asta a Monterey (USA) l'anno scorso a

oltre un milione di dollari. Puglia Auto Storica è sì un'iniziativa commerciale che sfruttata, per così dire, i veicoli d'epoca. Ma nel caso di Gianfranco Giorgio la passione resta sempre un passo avanti ed è proprio lei ad animare il business. E quando le cose si fanno con il cuore hanno tutto un altro sapore.

CONTATTI

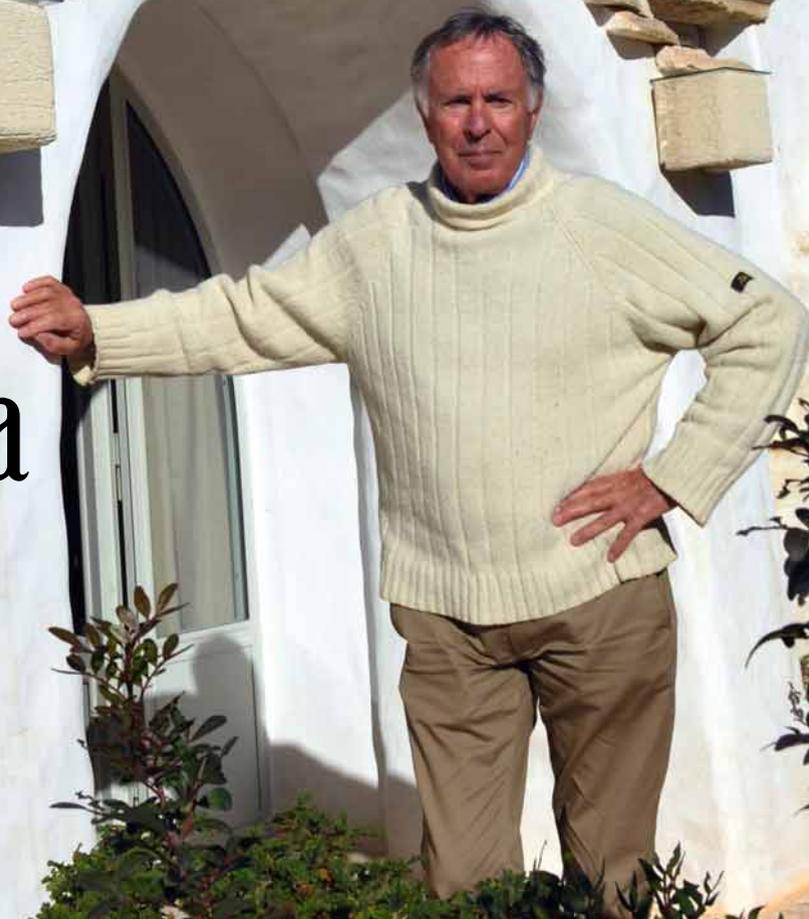
Puglia Auto Classica
Tel: 099-4600380
Cell: 393-4173970
info@pugliaautoclassica.it
www.pugliaautoclassica.it

TUTTI GLI UOMINI DI FIORIO
Cesare Fiorio nella Masseria Camarda. Nell'altra pagina: l'auto di cortesia della masseria è una Fiat 500. Più in basso, una celebre caricatura della squadra Lancia Campione del mondo Rallye 1987; intorno alla Delta Integrale ci sono, in senso orario: Fiorio, Claudio Lombardi, Corrado Isenburg, Benigno Bartoletti, Ninni Russo, Ilkka Kivimaki, Markku Alen, Juha Kankkunen, Juha Piironen, Massimo Biasion, Tiziano Siviero.

La seconda vita

Dopo oltre 40 anni di corse ha voltato pagina dedicandosi a un mondo di lentezza
Ma di storie (da corsa) da raccontare ne ha, eccome

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI





Dopo aver trascorso buona parte della sua vita ad inseguire vittorie in giro per il mondo, Cesare Fiorio ha trovato il suo buen retiro in Puglia. Ceglie Messapica, per la precisione. Un piccolo paradiso terrestre fatto di tranquillità, ulivi e campagna. Masserie e buon cibo. Ovviamente Fiorio non ha smesso di lavorare, un vulcano come lui... Però ha scoperto uno stile di vita nuovo e appagante. A 75 anni (è nato a Torino il 29 maggio 1939) è nel pieno della sua seconda maturità. Un uomo con un bagaglio di esperienze invidiabile. Con una bacheca di successi forse ineguagliabile. Ma anche un uomo che è riuscito, a differenza di altri, a voltare pagina.

Ci ha accolti nella splendida Masseria Camarda, la sua azienda agricola nella campagna della Valle d'Itria, pochi chilometri da Brindisi. Qui Fiorio segue personalmente e con estrema cura i 27 ettari di terreno che fruttano olive, grano, ortaggi e agrumi. Agricoltura biologica supportata dall'innovazione per la coltivazione di prodotti tradizionali. «Ho scoperto la Puglia una quindicina di anni fa -racconta subito Fiorio dopo averci fatto accomodare in una sala della masseria- quando sono venuto a visitare alcuni amici che avevano acquistato un trullo. Mi sono subito innamorato di questa terra, così verde e ricca di centri storici bellissimi. Così, dopo aver chiuso nel 2000 la mia carriera operativa in Minardi, ho deciso di trasferirmi qui. Ho iniziato con l'azienda agricola e poi ho ristrutturato la vecchia stalla per creare una struttura ricettiva di charme e per interpretare al meglio le tradizioni locali. Naturalmente non ho mai dimenticato le mie origini e ho dedicato una sala ai tanti ricordi automobilistici

che hanno segnato la mia vita».

Non fosse per la presenza di Fiorio, delle automobili ci si dimenticherebbe. Solo con Lancia ha vinto sedici (16) campionati del mondo; poi ci sono state le vittorie Ferrari in F1.

A proposito, cosa pensa Fiorio della Ferrari odier-

DAI RALLY ALLA NAUTICA

Laureato in Scienze Politiche all'Università di Torino, a inizio anni '60 è già ai piani alti del grattacielo Lancia. Nel 1963, il giovane Fiorio fonda la HF Squadra Corse. La sigla sta per "High Fidelity", alta fedeltà al marchio torinese. La squadra Lancia diventa ben presto una realtà di rilievo dell'automobilismo sportivo internazionale. Arrivano vittorie a ripetizione, con la Fulvia e la Stratos, e Sandro Munari. Cesare Fiorio non è solo un direttore sportivo: è il riferimento per tutti.

Con l'unione delle attività sportive di Lancia e Fiat sotto le insegne dell'Abarth, Fiorio prosegue nella sua posizione di "direttore d'orchestra". Arriva l'epopea Delta nei rally e, prima, i mondiali Endurance con la Beta Montecarlo. Fiorio è ovunque, anche in mare: con il "Destriero" conquista il "Nastro Azzurro" 1992 per la più veloce traversata atlantica (58 ore e 34 minuti).

Sbarca in Formula 1 nel 1989 al comando della Scuderia Ferrari. Vi rimane fino al 1991, per poi tornare nel 1994, questa volta alla Ligier. La sua carriera in F1 si conclude nel 2000 dopo essere stato alla guida dei team Forti, Prost Grand Prix e Minardi.





PRECOCE

Un giovane Fiorio nel 1969 al RAC Rally mentre parla con un uomo della sua squadra (foto McKlein). Il manager torinese fu molto precoce: fondò la Squadra Corse HF della Lancia nel 1963, quando aveva 24 anni.

na, tra burrasche e cambiamenti al vertice? «Credo prima di tutto che se si vogliono ottenere risultati bisogna dar fiducia alla squadra. Non si deve far lavorare le persone con il fucile puntato, altrimenti nessuno rischia soluzioni che potrebbero essere innovative e vincenti: tutti restano conservatori per non correre rischi. Perfino Jean Todt nell'ottica attuale non sarebbe sopravvissuto: ci mise sei anni per vincere un mondiale.

Sergio Marchionne è un uomo di peso ed è capace ma dovrà rinforzare la compagine». Dopo aver vinto tutto con la Lancia, anche lei passò in Ferrari: cosa ricorda di quella esperienza?

«Arrivai a Maranello nel 1989 ereditando una squadra che non vinceva il mondiale da dieci anni e aveva vinto tre gare in tre anni. Disputai al muretto dei box 36 gran premi, festeggiando nove vittorie e 27 podi. Il tito-

lo mondiale sfumò nel 1990 con l'incidente tra il nostro Alain Prost e Ayrton Senna. Poi, nel 1991, Piero Fusaro pensò di poter fare a meno di me e fui mandato via, ma i risultati tornarono dopo molte stagioni...».

L'esperienza rallistica le è stata utile in F1? «Credo che tutti gli sport siano parenti stretti tra loro. L'importanza di saper gestire la squadra è sempre la stessa e funziona all'80% in qualsiasi sport. Il restante 20% è



SALA DEI CIMELI

Sopra, a sinistra Fiorio è con Antonio Epifani (al centro), proprietario della Fiat 1500 Touring del 1949 che si vede in foto, e Angelo Silibello (a destra). Sopra, con il compianto Michele Alboreto. A sinistra, la "Sala Ferrari" della masseria, una delle più scenografiche...



li e da lì sono usciti molti campioni, come Michele Alboreto e Alessandro Nannini. Un altro pilota italiano che mi piace ricordare è Jarno Trulli».

Cambiamo argomento. Ha qualche interesse nei confronti delle auto storiche? «L'auto aziendale della Masseria Camarda è una Fiat 500 L del 1971. Bianca. L'ho acquistata qui e in estate è l'ideale per muo-

versi nel centro di Ceglie. Molti anni fa, invece, comprai negli Stati Uniti una Porsche 356 da restaurare. La pagai 5.000 dollari e la feci sistemare. La conservai qualche anno prima di venderla. La cosa simpatica è che poco tempo fa sono stato contattato da un tedesco che è l'attuale proprietario. Avendo saputo che l'avevo posseduta io è venuto in vacanza qui arrivando dalla Germania su strada: un pazzo. Molti gruppi di appassionati vengono nella mia masseria in occasione di raduni, e a me fa molto piacere intrattenerli nella sala dei ricordi raccontando loro un po' di storia dell'automobilismo sportivo italiano».

rappresentato dall'esperienza specifica. Alla fine degli anni Ottanta l'avvocato Agnelli, ad esempio, mi mandò alla Juventus per riorganizzare la società in una moderna squadra sportiva. Per tornare sul tema Ferrari, Mattiacci non conosceva lo sport e Arrivabene si è occupato di altre attività: con questo voglio dire che bisogna conoscere le dinamiche specifiche per ottimizzare i processi produttivi».

Nella sua carriera di direttore sportivo ha gestito oltre trecento piloti: ci sono differenze tra pistaioli e rallisti? Da cosa si riconosce un campione?

«Non ci sono differenze tra un pilota di una specialità o di un'altra: la testa del campione è sempre la stessa. In un campione ci sono talento, dedizione e cervello. Se non si mettono insieme queste qualità non si arriva ad essere i migliori. Chi pensa che sia sufficiente avere solo il talento si sbaglia. Nei rally è stato più facile scoprire i talenti, perché volevano venire tutti a correre per la Lancia. Ma molti li ho scoperti da piccoli, perché all'epoca avevamo le formule promoziona-

mento. Ha qualche interesse nei confronti delle auto storiche?

«L'auto aziendale della Masseria Camarda è una Fiat 500 L del 1971. Bianca. L'ho acquistata qui e in estate è l'ideale per muo-

OSPITALITÀ "STORICA"

La Masseria Camarda è un luogo di grande fascino. Ci sono sei camere accoglienti e curate in ogni dettaglio (in foto). Due di queste sono suite ricavate in tipici trulli. C'è la piscina e la bottega che vende i prodotti dell'azienda agricola, dall'olio alle marmellate. Al mattino la colazione è da favola, con tanto di ricotta appena fatta e torte e dolcetti tiepidi di forno. La compagnia di Fiorio e il suo entusiasmo per questa nuova avventura da... ragazzo di campagna fan venir voglia di fermarsi qui. Fiorio ha più volte sottolineato l'ospitalità della gente del posto. L'abbiamo sperimentato una sera nel centro storico di Ceglie Messapica. Al ristorante Cibus, in un convento del '400, si mangiano i piatti della tradizione pugliese e si trova un appassionato di auto storiche: Lillino (al secolo Angelo Silibello), proprietario del locale, è un collezionista amico di molti altri collezionisti della zona. Uno su tutti è Antonio Epifani, il quale ancora oggi custodisce una Fiat 1500 carrozzata Touring che il padre Angelo acquistò nuova nel 1949.

www.masseriacamarda.it



RIEVOCAZIONE CIRCUITO: A PIACENZA FERRARI 125 S E ALFA 159 FIANCO A FIANCO



L'11 maggio 1947 al "Circuito di Piacenza" debutta la 125 S, la prima Ferrari, guidata da Franco Cortese (foto sotto). Nella classe di minor cilindrata esordiscono Elio Zagato e Nuccio Bertone, piloti-carrozzeri.

Il 9 e 10 maggio 2015, per l'inaugurazione di Expo 2015, il CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca) riporta in strada la Ferrari 125 (quella del Museo di Maranello) e le altre vetture protagoniste della gara in una edizione speciale del Circuito di Piacenza, riservata ad una selezione di quaranta sport costruite entro il 1959. Ci saranno anche la 166 barchetta Touring, la 225 berlina, la 340 MM, l'aerodinamica 250 Scaglietti. Ed altre se ne aggiungeranno, comprese ovviamente le

rivali di un tempo, dalle Maserati alle OSCA alle Porsche, dalle Lotus alle Healey; e poi ancora Stanguellini, Abarth, Siata, Giannini.

Soprattutto, l'Alfa Romeo 159, l'Alfetta iridata, schierata dal Museo Storico della Casa. Il tracciato sarà lo stesso di un tempo: 3,3 km dal Fàcsal, il viale che orna la sommità delle mura antiche rivolte a sud (sopra a destra), allo Stradone Farnese (sopra a sinistra).

Brevi allunghi e curve ampie per mettere alla prova piloti e motori. Cartelloni pubblicitari d'epoca e una tribuna da 200 persone sul Pubblico Passeggio, come nel 1947, completeranno la scenografia. Due le manche in programma, alle 19 di sabato 9 maggio e alle 10 di domenica. www.cpae.it



È NATO IL FIAT 128 CLUB ITALIA: PRIMO EVENTO A VALDOBBIADENE

Il 3 marzo si è costituito il Fiat 128 Club Italia. Il sodalizio, nato dall'iniziativa di un gruppo di appassionati, si propone di riunire i possessori ed estimatori della vettura. Il club è aperto alle Fiat 128 in tutte le varianti prodotte, dalla berlina alla Rally, dalla Sport Coupé alla 3 porte, stradali e da corsa. Affiliato alla Federazione Italiana Veicoli Storici, il sodalizio si propone di promuovere e sostenere le attività di recupero, restauro, conservazione e diffusione del modello e di fornire eventualmente il sostegno documentale

e tecnico necessario. Come sua prima iniziativa è in calendario per sabato 25 aprile 2015 il Raduno Fiat 128 sulle strade del Prosecco. Sede della manifestazione è Valdobbiadene (TV). Il programma è articolato su due momenti: il mattino su un mini-autodromo, dove si potranno esibire anche alcune Fiat 128 in allestimento da gara; nel pomeriggio, lungo un itinerario sulle colline del Prosecco.

Per informazioni: telefonare al 349-8500758 o al 335-8208028.



BILANCI E (GRANDI) PROGRAMMI PER IL CLASSIC CLUB ITALIA

Il 22 febbraio si è tenuta l'Assemblea Sociale del Classic Club Italia di Cassolnovo (PV). L'Assemblea è stata aperta dal presidente Domenico Semprini (al centro nella foto sotto a sinistra) che ha illustrato quanto fatto nel 2014. È stata poi la volta dei programmi per il 2015. Il primo evento in calendario è il "Primavera Classic" fissato per il 12 aprile, a cui seguirà il "Sicilia Classic Marathon" (30 maggio-7 giugno), un evento che prevede un lungo tour delle principali località siciliane, con partenza e arrivo a Palermo. Chiuderà le attività la partecipazione alla "Baja California Classic", viaggio invernale nel continente americano. I lavori dell'assemblea hanno anche visto l'elezione di un proboviro in sostituzione di uno dimissionario. È stato eletto per acclamazione il socio Paolo Ciprandi. Infine, a chiusura dell'evento c'è stata la premiazione dei vincitori del Challenge 2014: Mario Cappello, Gianni Femminella, Vittorio Femminella, Anna Zanarini, Francesco Rizzoli primi del C.C.I ed Giampietro Garbuio, Massimo Sforza e Franco Ceravolo primi tre del Lancia Classic Team, sezione di marca del Classic Club Italia. Molti i soci arrivati con le loro storiche (foto a destra).
www.classicclubitalia.it



UNA FESTA PER I 10 ANNI DEL REGISTRO PORSCHE 911/912

Sarà il 16 maggio, con il titolo "10 anni di passione pura", la festa organizzata dal Registro italiano Porsche 911-912 per celebrare il 10° anno della sua costituzione. Molto particolare la sede di questa festa: a Firenze, nella ex-Scuola di Guerra Aerea (oggi Istituto di scienze militari aeronautiche). La struttura è immersa nel parco delle Cascine dove tra le altre cose si svolgerà il concorso "Portami via con te" in cui saranno premiate le più belle 911 e 912 prodotte dal 1967 al 1995 con premiazioni intermedie per le diverse categorie del concorso e con l'assegnazione del riconoscimento di "Best of Show" alla vettura che meglio di ogni altra saprà esprimere la passione pura. Il programma prevede l'arrivo dei partecipanti tra le 14 e le 15 del 16 maggio, mentre alla sera, alle 23,50 è prevista la parata delle vetture verso Piazzale Michelangelo. Intanto è stato diffuso il calendario 2015 delle manifestazioni del club, di cui riportiamo i prossimi appuntamenti.



- 11-12 aprile: Raduno Ville Venete (VI)
- 16-17 maggio: Raduno Fondazione Registro (Firenze)
- 23 maggio: verifica vetture (Milano)
- 30 maggio-2 giugno: Porsche Parade (Sicilia)
- 20-21 giugno: Raduno "Alla scoperta del Collio" (Friuli)
- 27 giugno: verifica vetture (Roma)
- 7-9 agosto: 43° ADV Oldtimer Gran Prix Nürburgring
- 3 settembre: Raduno "La Macchina di S. Rosa" (Viterbo)
- 12 settembre: verifica vetture (Bergamo)
- 19-20 settembre: Raduno "Terre Verdiane" (Busseto, PR)
- 10 ottobre: verifica vetture (Catania)
- 23-25 ottobre: Fiera Auto d'Epoca (Padova)
- 28-29 novembre: Cena degli Auguri (da definire)

UN SECOLO DI ELEGANZA DI MODA ED AUTO

Avrà due momenti distinti, il 23 maggio e il 4 giugno, il 1° concorso per auto d'epoca "Le Auto: Eleganza e stile nel 20° secolo", organizzato dal Monza auto moto storiche in collaborazione con il Registro internazionale Touring Superleggera e la Scuderia Jaguar Storiche. La manifestazione vivrà la sua prima fase nel Castello d'Carimate, in provincia di Como, mentre la seconda e conclusiva avverrà a Milano, alla Palazzina Liberty. Saranno ammesse 50 vetture, tutte costruite prima del 1976. Una volta ammesse le auto verranno suddivise in cinque classi. Di ognuna delle classi verranno poi scelte due vetture che parteciperanno alla serata conclusiva in programma a Milano il 4 giugno, quando verrà proclamata la vettura vincitrice. www.monzaautomotostoriche.it



SUI MONTI LOMBARDO-VENETI IL 4° MEETING DELLE ALFASUD

L'Alfasud Club Italia comunica che domenica 31 maggio e lunedì 1 giugno si svolgerà il 4° Raduno Nazionale che si svolgerà nella zona alpina tra Lombardia e Veneto, percorrendo, tra l'altro, la strada che porta al Passo dello Stelvio, toccando Bormio e Livigno.

Il sodalizio ha anche annunciato che conta di organizzare anche un secondo raduno di un solo giorno nel centro Italia, probabilmente a settembre, nelle zone della Ciociaria. E sarà poi presente alla prossima Fiera di Padova. Per informazioni: info@alfasudclub.com.

www.alfasudclub.com



HISTORIC DI SCHIO TRA FUORISTRADA E AMBIENTAZIONI MEDIEVALI

Torna anche quest'anno l'Historic Adventure, manifestazione dedicata ai fuoristrada d'epoca organizzata dall'Historic Club Schio. Giunta alla settima edizione, è in programma per il 26 aprile. Come nelle edizioni precedenti sono previsti alcuni percorsi "off-road light" che impegnano non solo il pilota ma anche il passeggero in prove di abilità tra i Colli Berici e Creazzo. Possono partecipare all'evento tutti i veicoli 4x4 costruiti entro il 1994.

Lo stesso sodalizio organizza poi per domenica 10 maggio la 14ª edizione di "Historic nel Medioevo": una cinquantina di auto costruite entro il 1978 andranno alla scoperta dei più suggestivi percorsi panoramici delle province di Padova e Verona.

Partenza dalla piazza di Montagnana (PD), puntando verso Bevilacqua e il suo Castello Scaligero. I partecipanti attraverseranno le cittadine di Cerea e Casaleone (VR) per fare tappa poi al castello di Sanguinetto (VR).

L'ultima tappa sarà Castel D'Ario (MN) nota non soltanto per aver dato i natali a Tazio Nuvolari ma anche per essere sede di un celebre maniero del X secolo.

www.historic.it

SCUDERIA MARCHE: ASSEMBLEA E MANOVELLA D'ORO

Approvazione dei bilanci consuntivo e preventivo, comunicazioni del presidente sull'attività svolta nel 2014 sono gli argomenti che hanno aperto la tredicesima assemblea dei soci della Scuderia Marche Club Motori Storici di Macerata. È stato poi presentato il calendario delle manifestazioni del 2015. Nel corso della serata il presidente del sodalizio Adalberto Beribè ha comunicato che l'Asi aveva assegnato alla Scuderia Marche la decima Manovella d'oro per l'organizzazione di "Sibillini e dintorni" (in foto). Nel frattempo, è arrivato a 10 il computo delle Manovelle d'Oro che abbelliscono la bacheca della Scuderia marchigiana: l'ultima consegnata



dall'ASI nell'ambito dell'ultimo Old Time Show di Forlì. Un record ottenuto grazie a due filoni intrapresi negli anni: il concorso di eleganza e "Sibillini e dintorni". Più "Il gran tour delle Marche", in condivisione con altri club.

www.scuderiamarche.it

8° MEMORIAL GIORGO GASTALDI CON LE AUTOBIANCHI NEL MONFERRATO

Le strade monferrate nella zona di Rosignano, Cereseto (AL) e dintorni il 19 aprile sono teatro dell'omaggio organizzato dagli appassionati dell'Autobianchi a Giorgio Gastaldi, indimenticato dirigente Abarth che lavorò intensamente ai trofei monomarca della Fiat, primo fra tutti il Trofeo A112. Il programma della giornata comprende lo svolgimento dell'ottava edizione del Memorial a lui dedicato e un tour sulle colline del Monferrato con visita degli "infernot" le particolari cantine locali dichiarate patrimonio dell'Unesco. L'appuntamento è per le ore 8,3 a Vicara, Rosignano Monferrato.

www.autobianchi.org

IN VENETO RADUNO CON STILE NEL NOME DI UGO GOBBATO

Il 12 aprile si svolgerà a Belluno la manifestazione "Belluno-Volpago in stile - Tributo a Ugo Gobbato". L'iniziativa si svolge a cura del sodalizio Stile Alfa Romeo, club affiliato Riar (Registro Italiano Alfa Romeo) e vuole essere un omaggio al progettista di tante vetture del Biscione. Al raduno è ammessa la partecipazione di tutti i modelli Alfa Romeo. L'appuntamento per le Alfa Romeo e i loro equipaggi è a Belluno, da dove è stata programmata la partenza per un itinerario di un'ottantina di chilometri, sino a Valmorel, Valdobbadiene e Volpago del Montello, località dove nacque Ugo Gobbato. Nel programma è stata anche inserita una conferenza di Marino Parolin sulla figura di Gobbato.

www.riar.it



RONDELLE

850 SPIDER A URBINO - In occasione del 50° anniversario della Fiat 850 Spider Bertone, il Club dedicato al modello organizza dal 14 al 17 maggio un grande raduno nella zona di Urbino. La manifestazione avrà una parte dinamica, in cui i partecipanti con le loro Fiat 850 percorreranno un itinerario che toccherà le località di Apecchio, Fossombrone, Fano, Petriano e Urbino. Sono ammessi anche i collezionisti non iscritti al sodalizio purché a bordo di una 850 Spider Bertone o derivata. Per informazioni: 338.6365561.



LIGNANO YANKEE - Il 16-17 maggio si svolgerà a Lignano Sabbiadoro (Udine) la 20ª US Car Reunion, raduno di auto americane. La manifestazione è stata la prima del genere in Italia e vanta una consolidata esperienza. Anche quest'anno è attesa la partecipazione di un gran numero di vetture "yankee". La manifestazione avrà una sezione dedicata alle Jeep, grazie alla partecipazione del Jeepers East-coast Side con la sezione Eventi 4x4. Oltre a ciò ci sarà un ampio spazio dedicato al modellismo di auto americane. www.uscarreunion.it

LE "STORICHE" IN COMPAGNIA - Il prossimo 26 Aprile la Compagnia Lucchese Auto Storiche -CLAS- inaugura la propria sede in Borgo a Mozzano (LU), e dà il via ufficiale alle attività. La CLAS ha lo scopo di recuperare i valori del motorismo storico Italiano. A tal fine ha incorporato il marchio "Lucca Corse" per rievocare eventi sportivi automobilistici. Nella associazione opera il "CIVAS", Albo dei Certi-

ficatori Italiani Veicoli Auto Storiche, il cui obiettivo è di formare figure abili alla certificazione dei mezzi conformi alle specifiche originarie. Sede in via del Brennero 2D, località Socciglia, Borgo a Mozzano (LU). Per informazioni: clasautolucca@gmail.com.

BIELLA INTERCLUB - Ad Automotoretrò, il club Auto Moto Storiche Alto Piemonte di Biella ha presentato la ventiquattresima edizione del raduno Interclub che per il 2015 si terrà a Biella domenica 17 maggio. Alla manifestazione è prevista la partecipazione di un

centinaio di auto d'epoca, in rappresentanza di una ventina di club.

FIRENZE-SIENA - Il 25 aprile rivivrà la Firenze-Siena, corsa su strada degli Anni '50, con la formula della sfilata turistico-culturale, riservata a vetture ante 1960. L'organizzazione è della Scuderia Cassia Corse Storica. L'evento, denominato 1° Trofeo Banca di Cambiano, avrà l'aspetto di mostra dinamica. Palcoscenico previsto è la via Cassia, con partenza da Piazza Ognissanti a Firenze e arrivo nel centro di Siena. www.cassiacorse.it

CALENDARIO

APRILE

►12
11° COLLI GORIZIANI
Club Gorizia Automoto Storiche
www.gasclub.org

►12
TROFEO DELLA PROVINCIA GRANDA
Cuneo
www.promautoracing.com

►12
2° TROFEO CITTÀ DI ERCOLE
Policoro-Tursi (MT)
www.veteranclubpolicoro.it

►12
ELICHE E STELLE BMW E MERCEDES
Bitonto (BA)
www.asteebilancieri.com

►12
3° RADUNO NAZIONALE LANCIA
Gubbio (PG)
www.gubbionemotori.it

►18-19
XV TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI
Argentario (GR)
www.scuderiampidoglio.it

►18-19
SULLE SPONDE DEL LAGO MAGGIORE
Arona-Stresa (VB)
www.piemonteveteran.it

►18-19
A SPASSO TRA GLI ITALICI
Campobasso, Foggia, Benevento
www.cccmolise.it

►19
8° CIRCUITO DI SAN PIETRO IN TRENTO
San Pietro in Trento (FC)
www.crame.it

►23-26
LA VALLE D'AOSTA E I SUOI CASTELLI
Valle d'Aosta
Mercedes Benz Registro Italia

►24-26
20ª RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA
Volterra (SI)
www.camet.org

►24-26
4° RAID DELL'ADRIATICO
Villagrande di Montecopiolo (PU)
Club AutoMoto Storiche Ancona
www.camsa.info

►30 APRILE - 3 MAGGIO
L'ALTO TEVERE TRA UMBRIA E TOSCANA
Raduno Fiat 500 "Topolino"
Città di Castello (PG)
www.topolinoautoclubitalia.it



**VUOI ORGANIZZARE
UN RADUNO PER IL TUO
CLUB DI AUTO D'EPOCA?**

Ti aspettiamo in fiera con
tanto spazio per ospitare le auto dei soci.
E sarai nostro ospite all'Arena di Verona.
Per informazioni contatta la
segreteria organizzativa.

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION
 VERONAFIERE

VERONA LEGEND CARS



FIERA DI VERONA

PREVIEW
**8-9-10
MAGGIO 2015**

INTERMEETING Srl
Tel. 049.7386856
Fax 049.9819826

info@veronalegendcars.com
www.veronalegendcars.com



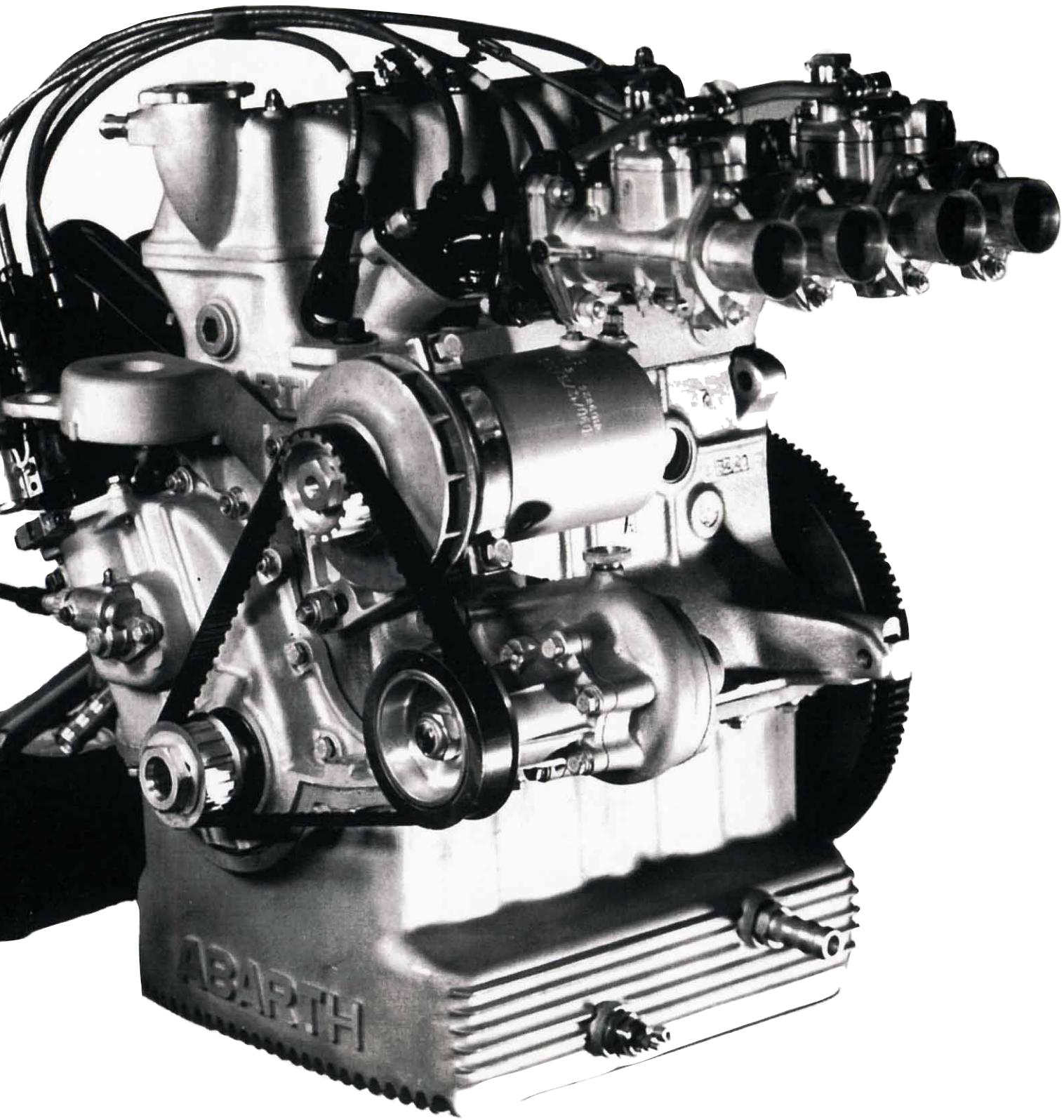
**IL SUFFISSO OT DISTINGUE UNA
QUINDICINA DI MODELLI ABARTH,
CHE VANNO DALLE BERLINE SU BASE
FIAT 850 ALLE BIPOSTO DA CORSA**
*Vi presentiamo qui la OTR 1000,
il modello che nel 1965 porta
al debutto la famosa testa radiale
progettata e costruita in corso Marche*

DI ELVIO DEGANELLO - FOTO BONHAMS E ARCHIVIO DEGANELLO

Di testa propria

La Fiat Abarth OTR 1000 appartiene alla numerosa famiglia delle OT con altri modelli che spaziano dalle berline derivate dalla Fiat 850 alle biposto da corsa per la categoria Sport. La capostipite è la OT 850 (modello 101) presentata in luglio nel 1964. Rispetto alla Fiat 850 berlina di serie ha il motore Abarth tipo 201 potenziato da 34 CV a 44 CV con un carburatore più grosso, lo scarico più efficiente e alcuni ritocchi alle regolazioni. Esteticamente si distingue dalla calandra Abarth asimmetrica con fascia rossa, dai cerchi con le finestrelle di ventilazione e dai marchi Abarth sulle fiancate, sulla coda, sul cruscotto e sui copri-ruote. La velocità massima è superiore a quella della 850 di serie, 130 km/h contro 120, ed è superiore anche il prezzo: 870.000 lire contro 798.000 lire. Con una buona dose di ottimismo, la sigla OT significa "Omologata Turismo", ma l'omologazione per le corse è ancora lontana e il traguardo produttivo minimo per ottenerla si

PEZZO DI MECCANICA
Nella foto grande, il motore Radiale con la testa Abarth, lo spinterogeno calettato sull'ingranaggio della distribuzione, la pompa dell'acqua maggiorata, comandata da cinghietta dentata. Sopra, la Abarth OTR 1000 in azione.



ABARTH



profila difficile da raggiungere. Il problema è che le vendite stentano a decollare, probabilmente perchè la clientela giudica l'aumento del prezzo sproporzionato al modesto aumento delle prestazioni. Infatti, la stessa Fiat offre senza aggravio di costi una 850 che funziona con la benzina super e raggiunge i 125 km/h. Carlo Abarth capisce di essere sulla strada sbagliata e nell'ottobre del 1964 presenta la gamma OT articolata ora su tre modelli: la OT 850/Oltre 130, che in pratica è identica alla precedente; la OT 850/Oltre 150 con 53 CV, la velocità massima di 150 km/h e i freni a disco anteriori; la OT 1000 con la cilindrata di 982 cc (la stessa della 1000 derivata dalla Fiat 600), 54 CV, la velocità massima di 150 km/h e i freni a disco anteriori.

Il "mostro"

Il listino della OT 850/Oltre 130 rimane invariato, mentre per le altre due la Casa stabilisce l'identico prezzo di 1.100.000 lire. La mossa non è sufficiente per rilanciare le vendite. Per promuoverle, Carlo Abarth presenta al Salone di Torino del 1964 il "mostro" OT 1600 (modello 136/C) con il quale porta all'esasperazione il concetto dell'utilitaria elaborata, montando il motore bialbero a doppia accensione (tipo 236) della Fiat Abarth 1600 Sport. La OT 1600 ha i parafranghi allargati e monta pneumatici che in rapporto a quelli di serie paiono enormi, con 154 CV fila a 220 km/h e ottiene un risultato pubblicitario a dir poco eccezionale, ma non sarà prodotta in serie perchè Gianni Agnelli, allora amministratore delegato della Fiat, la prova e la giudica troppo pericolosa. A dispetto del clamore suscitato dalla OT 1600, il destino commerciale delle altre berline OT è segnato: avranno un'esistenza commerciale effimera come la loro vana carriera agonistica interamente consumata nella categoria Gran Turismo contro avversarie specialmente concepite come GT. Per rendere veramente competitive le ber-

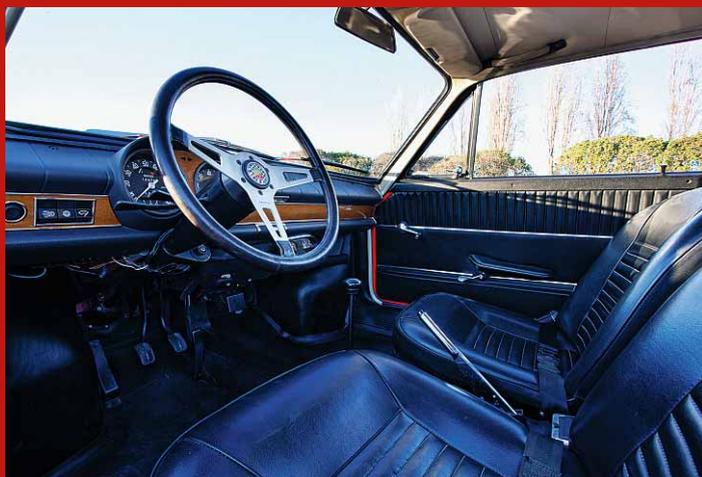
AGGRESSIVA

Sopra, l'assetto abbassato e gli pneumatici maggiorati donano al corpo vettura della Fiat 850 Coupé un aspetto molto aggressivo. Nella foto piccola qui sotto, il coperchio delle valvole del motore Radiale. A destra la bella strumentazione



è quella di serie sulla 850 Coupé, mentre il volante Abarth (altrettanto bello, con corona in pelle e razze in alluminio) era un optional a pagamento.





line OT, Carlo Abarth non solo dovrebbe costruirle nei numeri necessari per omologarle nella categoria Turismo, ma anche progettare, costruire e omologare i pezzi speciali analoghi a quelli che rendono imbattibili le derivate della vecchia Fiat 600. Tutto ciò è maledettamente costoso e, come non bastasse, le OT derivate dalla Fiat 850 hanno l'handicap di pesare una quarantina di chilogrammi più delle pari cilindrata derivate dalla Fiat 600. Più fortunate dal punto di vista agonistico, ma numericamente limitate, sono le biposto da corsa della serie OT, che sul pianale ampiamente modificato della 850 berlina montano motori bialbero di varia cilindrata e carrozzerie in vetroresina tipo Spider Sport e Coupé Sport.

Tangenziale

Dal punto di vista della produzione hanno maggior rilievo le OT derivate dalla Fiat 850 Coupé, che debuttano il 9 settembre 1965 in due versioni, distinte dalle sigle OT 1000 e OTR 1000. La prima monta una nuova versione del classico monoalbero di 982 cc (sigla 202) nel corpo vettura della Fiat 850 Coupé, dalla quale si differenzia esteticamente per la fascia rossa sul muso e per la consueta dotazione di fregi e marchietti. Con la potenza di 62 CV, la OT 1000 Coupé raggiunge la velocità massima di 155 km/h e costa 1.160.000 lire. La OTR 1000 costa di più, 1.410.000 lire, ma offre la raffinatezza tecnica del motore (sigla 200), con l'alberino dello spinterogeno calettato direttamente sull'ingranaggio della distribuzione, il radiatore dell'olio e soprattutto l'inedita testa "radiale", da cui la "R" nella sigla commerciale del modello. Ora il pensiero corre al motore radiale con quattro valvole per cilindro disposte a raggiera che Ludwig Apfelbeck sperimenta in Germania dall'inizio degli anni Sessanta. Non è così, la testa Abarth ha due valvole per cilindro ed è più semplice, a partire dal nome che è preso dalla strada. Infatti, il termine radiale per i vecchi torinesi è sinonimo di tangenziale e chiamano così Corso Unità d'Italia, una moderna via a scorrimento veloce dove spesso i collaudatori della Casa provano le Abarth. La testa radiale è interamente progettata e costruita da Abarth senza alcuna affinità con quella della Fiat 850. Invece di essere parallele fra loro e allineate lungo l'asse longitudinale della testa, le valvole sono a "V" e disposte su assi perpendicolari. Inoltre la camera di scoppio è formata da due calotte semi-sferiche, delle quali la minore ospita la valvola d'aspirazione e la maggiore quella di scarico. L'ammissione della colonna gassosa avviene in condotti singoli, ognuno dei quali è alimentato da uno dei corpi dei due carburatori Solex C 32 PHH a doppio corpo. Ciò permette di migliorare il riempimento della camera di scoppio perché con l'alimentazione singola non vi sono le contro-pressioni che si creano nei condotti gemellati della testa originale.

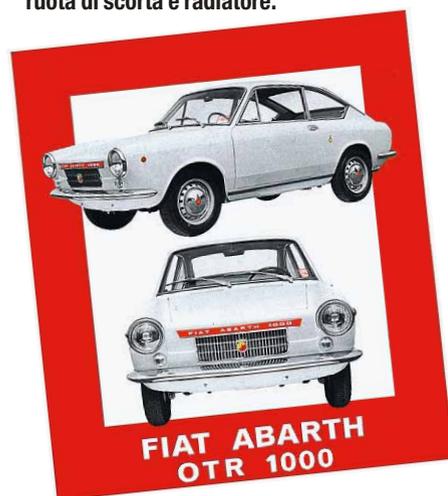
Alto rendimento

Il motore della OTR 1000 sviluppa 74 CV a 6500 giri in versione stradale, per la quale il



AVANTI C'È POSTO

In alto, l'abitacolo coincide con quello della Fiat 850 Coupé; il roll-bar è un'aggiunta after-market. Sopra, quello che era il bagagliaio è occupato da ruota di scorta e radiatore.

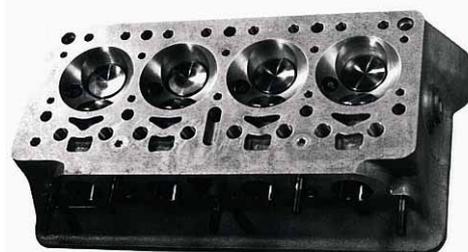


BASTAVA CHIEDERE

Il poster a colori della Fiat Abarth OTR 1000. La Casa lo inviava a chiunque ne faceva richiesta.



GRINTA
Sopra, il corpo vettura è quello della Fiat 850 Coupé, ma il radiatore anteriore, la calandra a maglie e i cerchi in lega leggera Abarth danno alla vettura una nuova connotazione marcatamente sportiva. A sinistra, il celebre scarico Abarth con due tubi e la coppa dell'olio alettata in alluminio conferiscono ulteriore grinta al modello.



ALLUMINIO
La testata radiale. Nell'immagine in alto la testa sottosopra mostra la camera di scoppio con le valvole all'interno di due calotte emisferiche. Al centro, la testa vista dall'alto mostra i condotti singoli e i bilancieri che consentono le valvole a "V". A destra il coperchio delle valvole appositamente fuso in alluminio.

costruttore dichiara la velocità massima di 172 km/h. Carlo Abarth, parlando con i giornalisti, si dichiara molto soddisfatto perché ipotizza di avere raggiunto il rendimento di un motore bialbero con una notevole semplificazione costruttiva e non nasconde che nelle prove al banco un motore 1000 monoalbero da corsa, equipaggiato con la testa radiale, ha raggiunto la potenza di 95 CV. Dal punto di vista estetico la OTR 1000 si distingue dalla meno potente OT 1000 per il radiatore aggiuntivo anteriore protetto da un'aggressiva griglia con stemma Abarth. La vettura può essere resa ancora più aggressiva con i costosi optional che comprendono i cerchi in lega leggera Amadori & Campagnolo (23.500 lire ognuno) e il volante sportivo (vari modelli con corona in legno o in pelle da 17.000 lire a 22.000 lire). Nel novembre 1965 al Salone di Torino debutta la OTR 1000 berlina, raccomandata dal carrozziere Nuccio Bertone, che mette a disposizione di Carlo Abarth una delle 850 CL con l'hard-top fisso, che realizza e commercializza per proprio conto sulla base della Fiat 850 Spider. La modifica estetica di maggior rilievo è la presa d'aria per il radiatore anteriore, che dona alla berlina con il motore radiale un aspetto del tutto particolare. Il fatto stesso che la vettura sia esposta nello stand di Bertone e non in quello della Abarth lascia intendere che si tratta di un esemplare unico o poco più; infatti, la berlina non ha seguito produttivo. Commercialmente parlando non si può dire che la OTR 1000 Coupé abbia maggior fortuna della berlina.

Donatrice sana

Le cause che frenano le vendite del modello sono il prezzo e la mancata omologazione per le competizioni: un handicap notevole nella tradizione delle Abarth, dove la linea di demarcazione fra l'impiego stradale e quello agonistico è sempre molto sottile.



OT 850. Luglio 1964, 847 cc, 44 CV, 130 km/h (da settembre anche 53 CV, 150 km/h).



OT 1000. Settembre 1964, 982 cc, 52 CV, 150 km/h.



OT 1600 "Mostro". Ottobre 1964, 1592 cc, 155 CV, 220 km/h (provato anche motore 2000).



OT 1000 Coupé. Settembre 1965, 982 cc, 62 CV, 155 km/h.



OT 1000 Spider. Ottobre 1965, 982 cc, 62 CV, 160 km/h.



OTR 1000 berlinetta Bertone. Ottobre 1965, 982 cc, 74 CV, 175 km/h.

OMOLOGATA TURISMO: STORIA DI UNA SIGLA

Nota: le date possono variare considerando alternativamente l'inizio della produzione, la presentazione e il debutto commerciale.



OT 1600 restyling. Aprile 1966, 1592 cc, 172 CV, 240 km/h (foto del gennaio 1967 con Anneliese Abarth fra la Sport Spider e la Sport Coupé).



OT 1300/124. Novembre 1966, 1280 cc, 74 CV, 172 km/h.

A questo bisogna aggiungere che la messa a punto della testa radiale si rivela lunga e laboriosa, perciò il motore così equipaggiato arriva effettivamente alla clientela solo nel 1970 con le Fiat Abarth 1000 Gruppo 2/70, dopo la sperimentazione d'uso esclusivo sulle Fiat Abarth 1000 Gruppo 5 ufficiali del 1968 e del 1969. La generosità della OTR 1000 nel "donare" la testa radiale ai modelli da corsa trova riscontro nella generosità con la quale "dona" il radiatore anteriore prima al "mostro" OT 2000 America presentato nel febbraio 1966 con il motore "2 litri bialbero" da 180 CV e poi alla OT 1300/124, che debutta nel novembre 1966 con il motore della Fiat 124 portato a 1280 cc. Tranne che per i cerchi larghi, l'aspetto della OT 1300/124 coincide con quello della OTR 1000 e coincide anche la potenza, ma il prezzo di listino è inferiore: 1.335.000 lire contro quello della OTR 1000 che intanto cresce a 1.535.000 lire. Le 200.000 lire in più per la stessa velocità massima diventano un altro motivo che allontana la clientela dalla OTR 1000, che in ogni modo continua a essere sempre generosa nel "donare" qualcosa alle altre OT su scocca Fiat 850 Coupé. La più fortunata della serie è la OTS 1000, che debutta nel listino ufficiale Abarth al prezzo di 1.295.000 lire con l'omologazione per le corse nella categoria GT ottenuta il 30 aprile 1966 (Fiche F.I.A. n° 539, C.S.A.I.H.A.27). Scritte a parte, l'estetica della OTS è quella della OTR, invece la meccanica con la testa normale è più prossima a

DI NUOVO IN FORMA
La OTR del nostro servizio in piena velocità dopo il restauro da 100.000 dollari che l'ha riportata nelle splendide condizioni originali.
La meccanica era molto a posto perchè il primo proprietario aveva percorso solo ventimila chilometri prima dell'incidente stradale che gli ha consigliato di fermare la vettura in un angolo della concessionaria nella quale era dipendente.



OT 1000 roadster Pininfarina. Ottobre 1964, 982 cc, 52 CV, 150 km/h.



OT 1600 Sport. Aprile 1965, 1592 cc, 172 CV, 240 km/h (anche con motori 1000 e 2000).



OT 1300. Maggio 1965, 1289 cc, 147 CV, 245 km/h.



OT 1000 Coupé Pininfarina. Ottobre 1965, 982 cc, 62 CV, 160 km/h.



OT 2000 "America". Febbraio 1966, 1946 cc, 185 CV, 240 km/h.



OTS 1000 Coupé. Aprile 1966, 982 cc, 68 CV, 160 km/h (anche con kit SS).



OT 1300 II serie. Estate 1967, 1289 cc, 157 CV, 245 km/h.



OT 1300/124 II serie. Ottobre 1968, 1280 cc, 74 CV, 172 km/h.



OT 1000 Coupé II serie. Ottobre 1968, 982 cc, 62 CV, 155 km/h (anche in versione OTS/OSS)



quella della OT 1000 Coupé, rispetto alla quale differisce per il modesto aumento della potenza da 62 CV a 68 CV e per un altrettanto modesto aumento della velocità massima.

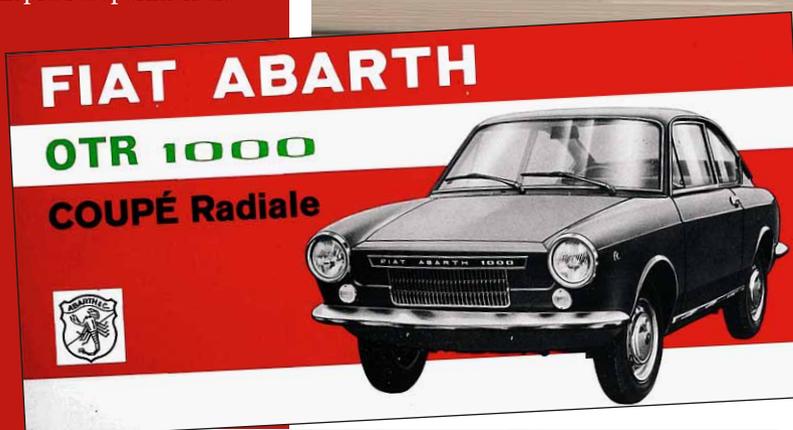
OTS

In previsione delle corse nella categoria Gran Turismo, Carlo Abarth omologa otto estensioni della fiche con altrettanti particolari speciali, il principale dei quali è il collettore d'aspirazione che consente di montare due carburatori Solex C 32 PHH. Le OTS 1000 equipaggiate direttamente in fabbrica con il kit comprendente il collettore e i carburatori omologati per le corse finiscono con l'assumere la sigla distintiva OT 1000 SS e per essere vendute confidenzialmente ai piloti al prezzo di 1.330.000 lire. Il successo commerciale delle OT derivate dalla 850 Coupé non è travolgente ma dura abbastanza a lungo. Tanto che nel 1968 quando la Fiat aggiorna la carrozzeria della 850 Coupé anche le OT 1000, OTS 1000, OTSS 1000 e OT 1300/124 adottano la nuova scocca per la quale Abarth studia una nuova calandra. Con la rinnovata carrozzeria cessa invece la storia della OTR 1000, che esce ufficialmente dal listino nel settembre 1968 quando il consuntivo della produzione assomma a tre dozzine di esemplari.

Vediamo ora da vicino l'esemplare del nostro servizio fotografico (telaiò # 100GC.112404), che è agli onori della cronaca per essere andata all'asta da Bonhams a Scottsdale in Arizona (USA) lo scorso 15 gennaio. La vettura ha una storia ben documentata che inizia negli Stati Uniti nel 1967. La circostanza d'acquisto può apparire strana perchè la logica vuole che il costruttore di un modello in pratica sperimentale come la OTR cerchi la clientela il più vicino possibile con il doppio scopo di maturare dal vivo utili esperienze e di garantire all'utente adeguata assistenza.

Esterofila

La # 100GC.112404 non è l'unica OTR 1000 esportata negli USA. La più probabile spiegazione dell'apparente anomalia è il desiderio di Carlo Abarth di cercare all'estero quei clienti che il modello non trova in Italia. Le vendite però non vanno meglio a Lancaster in Pennsylvania (USA), dove la # 100GC.112404 rimane a lungo nelle vetrine della Henry Mearig, locale concessionaria Fiat e Alfa Romeo, prima di essere ceduta a John Mitchell, un dipendente dell'azienda noto nell'ambiente delle corse. Nel catalogo dell'asta (in inglese) era scritto in modo piuttosto ambiguo che la vettura corre per tre anni, ma non si capisce come, dato che il modello non ha l'omologazione SCCA, che è l'equivalente della nostra CSAI. I casi possono essere solo due: le corse nella categoria Prototipi, con scarsissime probabilità di successo, o le corse clandestine. Dalle parole "night and weekend outings" contenute nel catalogo sembra di capire che al buon John Mitchell piacesse le corse clandestine, ma questi sono fatti suoi. In ogni modo in una sera del 1970 Mitchell rompe la macchina e la mette in un cantone presso la concessionaria, dove rimane fino al 1977, quando dalla vicina Holtwood arriva tale Brian Hershock, che la acquista ma non si decide a ripararla e infine nel 1980 la ritorna in permuta alla concessionaria Henry Mearig. Dopo altri dieci anni trascorsi in un cantone, un altro impiegato della ditta, il general manager Charles "Chuck" Callis, decide di acquistare la vettura e inizia il restauro, ma non lo conclude perchè nel 1992 la cede a Jim Saunders, un appassionato australiano che vive a Sidney. Per il restauro però non è ancora la volta buona perchè la # 100GC.112404 rimane ferma nello stato in cui si trova fino all'aprile 2005, quando finalmente il nuovo proprietario Graeme Towers recupera il tempo che gli altri hanno perduto e in poco più di un anno completa uno spettacoloso restauro, che costa la bellezza di 100.000 \$. Il 7 ottobre 2006 registra infine la vettura per la circolazione stradale e la usa con parsimonia fino al momento in cui la mette all'asta.



FIAT ABARTH
OTR 1000 coupé
radiale

CONCESSIONAIRE - FIAT
LAOS-GARAGE
Société Anon. me. et. C. E. 162. 1027.020 France
96, Avenue du S.iron, 96
15, Rue du Laos - PARIS-XV
R. C. S. 56 8 7940 - SUISSEIN 59-70

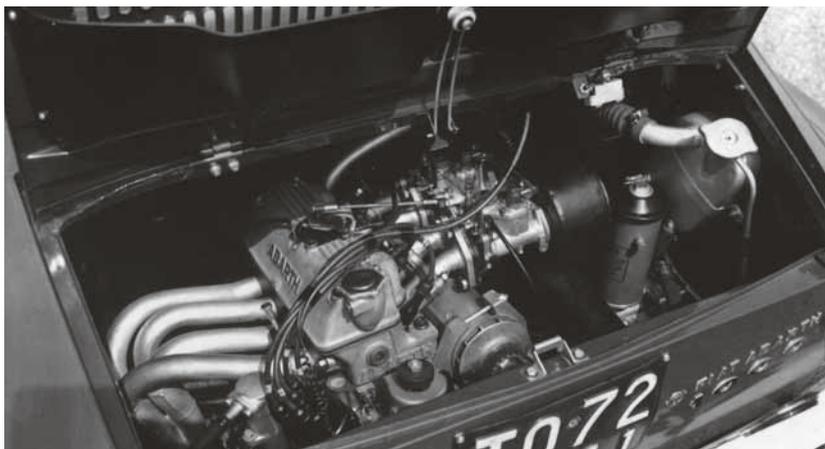
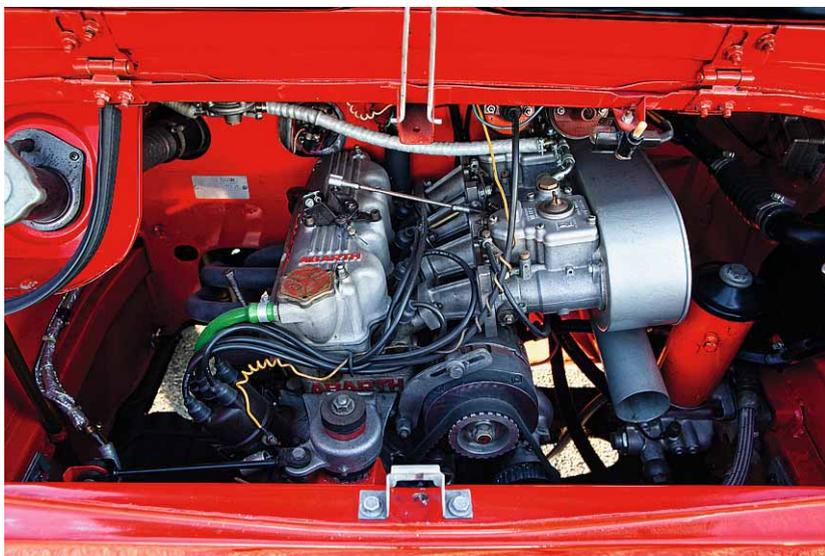
Moteur	Modèle 200 radiale
Nbre cylindres	4 en ligne
Position du moteur	arrière
Alésage et course	65 x 74
Cylindrée totale	582,29 cc.
Puissance maxima	74 HP DIN / 8.500 en tête
Soupapes	Tiges et culbuteurs
Mouvement des soupapes	1 au bloc cylindre
Arbre distribution	2 double corp Solex C 32 PHH
Carburateur	Abarth
Pot d'échappement	alliage léger - 4 Kg.
Carter d'huile	indépendantes
Rafroidissement à eau - radiat. avant avec ventilat. élect. commandé thermostatiquement	155 x 13"
Lévier boîte de vitesses	2 + 2
Vitesses	762 Kg.
Rapport au pont	8 H/100 Km.
Rapport de compression	172 Km/h
Embrayage	à sec - monodisque
Freins	avant: à disque - arrière: à tambour
Suspensions avant et arrière	indépendantes
Pneus	Michelin X ou Pirelli Cinturato 145 x 13" ou Kiebur Colombas 155 x 13"
Places	2 + 2
Instruments	Compteur, manomètre de pression et température de l'huile
Poids	762 Kg.
Consommation	8 H/100 Km.
Vitesse maxima	172 Km/h

Volants en bois ou en cuivre sur demande.



ABARTH & C S.p.A. CORSO MARCHE 36 - TORINO - TEL. 794.944/516/8

DA ESPORTAZIONE
Il piccolo depliant pubblicitario della Fiat Abarth OTR 1000 visto di fronte, dove c'è l'immagine della vettura. Lo stesso depliant pubblicitario della Fiat Abarth OTR 1000 visto sul retro, dove sono riportate le caratteristiche tecniche. Il testo in francese e il timbro del concessionario parigino Laos Garage evidenziano la vocazione all'esportazione del modello.



Scheda tecnica

FIAT ABARTH OTR 1000

Motore Tipo 200, 4 cilindri in linea, posteriore longitudinale Alesaggio 65 mm Corsa 74 mm Cilindrata 982,20 cc Distribuzione con un albero a camme laterale, aste e bilancieri Valvole in testa inclinata Rapporto di compressione 9,8:1 Alimentazione con due carburatori doppio corpo Solex C 32 PHH Accensione con batteria, bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, filtro e radiatore olio Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Potenza 72 CV a 6500 giri **Trasmissione** Frizione monodisco a secco Cambio di velocità a 4 rapporti + Rm (a richiesta 5 rapporti) Rapporto al ponte 9/37 (4,111:1), a richiesta 8/37 (3,363:1) **Corpo vettura** Telaio solidale con la scocca Carrozzeria coupé 2 porte, 2 posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con bracci triangolari superiori e balestra trasversale inferiore, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori ruote indipendenti con bracci triangolari, molle a elica, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici Sterzo a vite e settore Cerchi in acciaio (in lega leggera a richiesta) con pneumatici 155 x 13 Freni idraulici a disco sulle 4 ruote, freno a mano meccanico sulle ruote posteriori **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2002 Carreggiata anteriore 1150 Carreggiata posteriore 1210 Peso omologato 695 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 172 km/h Consumo 9 litri/100 km

PICCOLA BOMBA

Il motore "radiale" in vettura. Con 74 CV consente la velocità massima di 172 km/h. Alla destra della targa si scorge il marchio che coincide con quello della normale OT. Negli esemplari successivi ci sarà scritto OTR con le lettere allineate e la T più grande delle altre.



Moda facile

**IL MIGLIOR DESIGN DI BRUNO SACCO AL PREZZO
DI UN'UTILITARIA CONTEMPORANEA, SU UN'AUTOMOBILE
IN TUTTO E PER TUTTO MODERNA
I COSTI DI ESERCIZIO SONO ELEVATI, E QUELLI
DI MANUTENZIONE POSSONO ESSERE... STELLARI,
MA LA COUPÉ È TRA LE PIÙ BELLE DELLA STORIA
E ALLA LUNGA LA RIVALUTAZIONE È QUASI CERTA**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO MICHELE ROSETTA

ASSOLUTA
L'eleganza della Mercedes-Benz SEC della serie W126 è senza tempo. Bruno Sacco l'ha disegnata secondo canoni di stile assoluti, non negoziabili.

Abbiamo letto recentemente su una rivista britannica una frase sprezzante che diceva pressappoco così: "Le grandi coupé Mercedes hanno perso la loro eleganza dai tempi del leggendario Paul Bracq".

Pur condividendo ampiamente le riserve espresse dai colleghi per quanto riguarda le linee attuali delle vetture della Stella, ci permettiamo di dissentire da questa affermazione e vogliamo far notare, con forza, che anche le Mercedes-Benz disegnate da Bruno Sacco (dal 1975 in avanti, ndr) sono state una pietra miliare nella storia del design automobilistico.

Il loro stile inconfondibile, fatto di semplicità e pulizia formale, dimostra tutta la sua validità diventando più attraente ogni anno che passa; innegabilmente aiutato in questo, lo ripetiamo, dagli eccessi grafici dei modelli recenti, appena attenuati dagli ultimissimi che appaiono finalmente oggetto (a volte) di ripensamento. L'interesse che oggi riscuotono, sul mercato cosiddetto delle "youngtimer", le SEC W126 crediamo sia anche figlio di cotanta eleganza che consente di "indossare" queste vetture in ogni occasione, anche la più mondana; senza dimenticare la loro qualità costruttiva che si posiziona a un livello tale da risultare ormai introvabile, e non soltanto nell'attuale gamma Mercedes.

Presentata al Salone di Francoforte 1981, dopo due anni esatti dal momento in cui la W126 berlina aveva iniziato a sbaragliare la concorrenza nel segmento delle berline di rappresentanza (come allora era consuetudine per la Mercedes-Benz), la versione coupé SEC si avvale fin dalla nascita del programma "Energy Concept", che debutta nella stessa occasione con lo scopo di rendere più

ecologici i possenti V8 in lega leggera che le equipaggiano insieme con le versioni più prestigiose della berlina.

Attraverso modifiche alla geometria dei motori (il 3.8 cambia addirittura leggermente la cilindrata), ai rapporti di trasmissione e alle regolazioni dei sistemi di alimentazione e distribuzione, il risparmio nei consumi è consistente, dal 18 al 24 per cento, anche se il sacrificio in termini di potenza non è trascurabile: si passa da 218 a 204 CV con il 3.8 delle 380; e da 240 a 231 CV con il cinque litri delle 500.

Il successo delle SEC è travolgente, sia per la qualità del prodotto sia grazie al momento storico favorevole, con tempi di consegna che, in seguito alla decisione della Mercedes di limitarne la produzione a sette/ottomila esemplari annui, arrivano in poco tempo ai diciotto mesi.

Non secondaria, nella desiderabilità di queste vetture, risulta la loro dotazione tecnologica di assoluta avanguardia (un'altra prerogativa della Casa di Stoccarda) e con un elenco di accessori a richiesta sterminato; lo diciamo subito poiché è stata una fortuna per noi poveri mortali, che cerchiamo di acquistarle oggi, che molti, soprattutto in Italia, abbiano abbondato e gli esemplari "full optional" siano così numerosi.

Da ricordare la primizia assoluta del porgi cintura di sicurezza motorizzato, che rende possibile il loro facile uso e la loro efficacia anche in una vettura priva del montante centrale, come da più pura tradizione dei grandi coupé Mercedes-Benz.

Il restyling arriva abbastanza presto, se riferito ai parametri della Casa: al Salone di Francoforte 1985 parallelamente alle berline.

RESTYLING

Le auto di queste pagine sono due esemplari di 560 SEC, mantenute in ottime condizioni dai rispettivi proprietari. Che sono anche i primi, essendosi ben guardati dal separarsene. Sono entrambe post-restyling, una del 1985 e l'altra del 1988, come si evince dai fascioni lisci e dai cerchi in lega da 15" "quindici fori".



Sobrietà

Desideriamo premettere, ancor prima di elencarne gli interventi, che il risultato è la più bella ammiraglia che la Casa di Stoccarda abbia generato nel secondo dopoguerra.

Depurata anche dai pur minimi "barocchismi" rappresentati dalle rigature sui fascioni laterali e dal disegno dei cerchi in lega da 14" ormai sorpassato, la SEC diventa un'auto di una sobrietà da riferimento, liscia e levigata come una scultura: un vero capolavoro. Vengono eliminate, infatti, le scanalature, pur conservando i fascioni: un altro colpo di genio di Sacco per le W126 che riesce a personalizzare l'auto senza involgarirla e che verrà estesa a tutti i modelli della Mercedes con un effetto "family-feeling" che avrà enorme successo; i cerchi, ora da 15", sono i classici "quindici fori" condivisi da SE ed SL, di sobrio ed elegante disegno. Modifiche di dettaglio vengono poi apportate anche agli scudi paracolpi ed alla forma dei fendinebbia.

L'interno, purtroppo, come dotazione base conserva quei tessuti a righine trasversali, robustissimi ma tendenzialmente tristi e inadatti ad una vettura di tale livello, già visti fin dal debutto della prima versione; per fortuna gli esteti italiani preferiranno quasi sempre la magnifica pelle disponibile a richiesta in otto colori e dispiegata a piene mani nell'abitacolo. Cambia la forma dei pannelli porta e la regolazione totalmente elettrica dei sedili diventa di serie; peccato per l'air-bag, sempre di serie, che, essendo uno dei primi disponibili sul mercato, ha le dimensioni di un panettone; ma, visto che si tratta di sicurezza...

Molto più importanti le novità sotto il cofano: il posto del 3.8 alla

base della gamma viene preso da un 4.2 da 218 CV (204 se catalizzato) per la 420 SEC, il 5.0 raggiunge i 245 CV (223 se catalizzato) e, quasi come scarica finale di uno spettacolo pirotecnico, irrompe sul mercato una nuova versione da 5,6 litri, la 560 SEC, con 300 CV (279 se catalizzata). Tutte hanno un nuovo sistema di iniezione, sempre meccanica, ma a controllo elettronico: la Bosch KE-Jetronic al posto della precedente K-Jetronic.

A controllo elettronico è anche la trasmissione, sempre a quattro rapporti ma ora con due modalità di funzionamento: Sport ed Economy, che permettono al conducente di variare più efficacemente la guida. In Sport il cambio trattiene il rapporto fin quasi al limite dei giri, in Economy gestisce il motore in modo da limitare al massimo i consumi. Di serie, infine, sono sia il controllo di trazione ASR sia il differenziale autobloccante a controllo elettronico ESD. A settembre 1987, per il M.Y. 1988, la colorazione dei fascioni laterali abbandona il grigio antracite per assumere una tonalità in gradazione con quella della carrozzeria: un ulteriore contributo d'eleganza che si accompagna a un potenziamento dei motori più piccoli fino al limite dei 231 CV (224 se catalizzato) per il 4.2 e 265 CV (252 se catalizzato) per il 5.0.

A questo punto la vettura è perfetta e procede, tra due ali di folla plaudente, verso il termine della sua storia, che avviene alla fine del 1991 dopo circa 74.000 esemplari prodotti.

Il rimpianto che nasce per questa magnifica automobile è nullo rispetto a quello che si ebbe al cospetto della sua erede: quella W140 SEC che, in effetti, fece capire al mondo che gli anni migliori della creatività dell'immenso Bruno Sacco erano forse alle spalle.



TROVARSI AL CLUB

Mercedes-Benz Registro Italia
Via G.V. Bona, 110 - 00156 Roma
Tel: 3298256071

www.mercedesbenzregistroitalia.it
info@mercedesbenzregistroitalia.it

Vi è anche un forum molto frequentato all'indirizzo:
www.stellecadenti.com



PERCHÉ COMPRARLA

Esistono altri coupé bellissimi nella storia dell'auto, ma crediamo che nessun altro possa offrire la stessa combinazione di eleganza e qualità costruttiva; trovandone un esemplare non troppo sfruttato può diventare, nel caso non aveste quotidiane necessità di spostamento urbano, l'unica auto di famiglia.

Qualora fosse, come sembra mentre scriviamo, annullata la possibilità di esentare dalla tassa di possesso i veicoli men che trentennali, c'è di buono che solo le ultimissime 500 e le 560 pagherebbero il superbollo che, già ridotto in partenza per i pochi CV eccedenti i 250, diventa irrisorio visto che oltre i quindici anni di età ne è richiesto, come è noto, il pagamento solo nella misura del 30%. E rimarrebbero comunque cinque annate piene tra le quali sceglierne una defiscalizzabile e con la possibilità concreta, grazie alla già lodata qualità costruttiva, di trovare un'esemplare ancora capace di

molti anni di servizio senza problemi. Prestazioni e comfort di marcia ne fanno un'auto impagabile per i lunghi viaggi durante i quali il robusto consumo può essere convenientemente attenuato da una condotta di guida attenta e dal rispetto rigoroso dei limiti di velocità autostradali. Una SEC non sarà mai economica nel momento in cui necessitasse di manutenzione straordinaria ma due aspetti positivi sopravvengono anche in questo caso: la rarità di questi infausti eventi e la completa disponibilità dei pezzi di ricambio. Alle quotazioni attuali, infine, riteniamo sia impossibile subire svalutazioni del proprio investimento; siamo d'accordo che l'evoluzione commerciale delle sue progenitrici, in particolare la SLC W107, non lascia sperare in rivalutazioni clamorose, ma tuttavia riteniamo che, nel caso della W126 Coupé, la sua eccezionale e crescente bellezza avrà il suo peso.





COMPUTER

Basta un fugace sguardo all'interno per capire quale sia la ricchezza di allestimento di queste auto. La qualità percepita è elevatissima, al pari di quella dei materiali. Nella pagina a fianco, nelle foto piccole: in alto i comandi degli alzacristalli, del computer di bordo, dello specchio destro e del fader della radio; i comandi della climatizzazione; il cruise control; la plafoniera con la spia delle cinture di sicurezza. Sopra, la strumentazione, completa e di chiarissima lettura. Qui a fianco, il pannello porta con i comandi della regolazione elettrica dei sedili; la pelle è di primissima qualità.



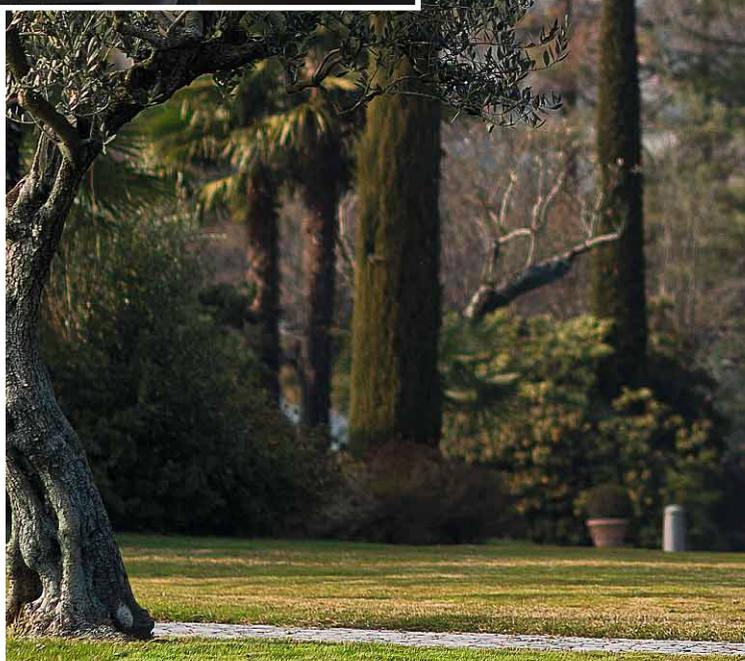
SEMPRE PULITI

Sopra, a sinistra i caratteristici indicatori di direzione con il vetro scanalato, che riprende quelli al posteriore. Le scanalature hanno anche una funzione pratica: servono a mantenere pulita la copertura in caso di pioggia e fango. A fianco, la caratteristica e bellissima fiancata senza montante. Sotto, a sinistra la maniglia con l'ampia svasatura per riparare la carrozzeria dai graffi; a destra, il tergilavafaro, una dotazione di elevatissimo livello.



PERCHÉ NON COMPRARLA

Se lo scopo fosse quello di utilizzarla in eventi di prestigio, confidando sul suo blasone, si sbaglierebbe certamente valutazione in quanto l'auto è ancora troppo giovane, soprattutto come aspetto, e anche qualora si fosse ammessi all'evento riteniamo che la macchina sembrerebbe un pesce fuor d'acqua. Anche l'idea di trasformarla a gpl o metano, pratica abbastanza diffusa negli anni scorsi, ci sembra oggi del tutto fuori luogo; è meglio centellinarne l'uso per conservarla nel migliore dei modi per il futuro. Una cautela che raccomandiamo sempre quando si tratta di auto riservate, da nuove, al segmento più elitario del mercato, è quella di tenere conto che il costo del mantenimento non è proporzionato alle valutazioni attuali ma rimane "roba da ricchi"; certo, si è risparmiato nell'acquisto ma è meglio controllare attentamente la propria disponibilità prima di mettersi in garage una SEC. Non compratela, infine, se siete coscienti di essere troppo indaffarati per curarne l'aspetto; una SEC sporca o, peggio, ammaccata e piena di cianfrusaglie nell'abitacolo, lungi da rimandare a un amatore alla guida fa piuttosto pensare a situazioni molto meno rassicuranti.



DUECENTOVENTI SFUMATURE DI COLORE

Non è possibile elencare in questa sede i circa duecentoventi colori in cui la SEC W126 poteva essere ordinata: ci limitiamo a elencare quelli in cui si trovano oltre il novanta per cento degli esemplari sul mercato. Il codice che mettiamo accanto alla definizione si trova, sulla vettura, nel vano motore su una placca verniciata con numeri in rilievo, ove sono riportati i codici anche degli optional montati.

Nero 040

Bianco Artico 147

Grigio Antracite* 172

Nero Blu* 199

Blu diamante* 355

Beige Impala* 441

Champagne* 473

Rosso Barolo 540

Rosso Signal 568

Bornite* 481

Grigio Fumo* 702

Argento astrale* 735

Argento brillante* 744

Verde Cipresso* 876

Verde Malachite* 249

Petrolio* 877

Blu scuro 904

Blu nautico* 929

Blu Argento* 930



**Colori metallizzati*

Nell'abitacolo ci sono di serie rivestimenti in velluto specifici in colore blu, beige chiari, marrone, rosso scuro e nero con righe contrastanti trasversali. Gli interni in pelle sono optional con diffusione sempre crescente fino a diventare, di fatto, di serie sulle seconde serie destinate al mercato italiano; i colori sono pergamena, beige, marrone, blu, grigio chiaro, rosso, nero.



QUALE SCEGLIERE E COSA GUARDARE

Le SEC vanno bene tutte: anche con la 380 non vi sono rimpianti; certo è che schiacciare il pedale del gas su una 560 è esercizio molto più esaltante, visto che le sue prestazioni sono effettivamente esuberanti. Con uno 0-100 sotto i sette secondi in serena souplesse e una velocità drasticamente autolimitata a 250 km/h, si posiziona tra le clienti fisse delle corsie di sorpasso e la dice lunga sulla qualità di viaggio al volante di una di esse.

Come abbiamo fatto noi nel redigere questo servizio, invitiamo a non prendere in considerazione per l'acquisto vetture destinate al mercato USA, con motori troppo depotenziati da sistemi antinquinamento obsoleti. Per fortuna non sembra sia un'impresa ardua, poiché risulta che il mercato di queste coupé non sia funestato da quegli esemplari come accade invece con le SL.

Vettura che è stata di gran moda a lungo, si trova nei colori in vo-

ga in quei momenti e quindi, purtroppo, un'altissima percentuale di esemplari è reperibile in nero e grigio antracite; qualcosa si trova in blu e marrone ma, invece, trovarne una nei bellissimi rosso scuro, champagne e verde malachite o cipresso è, purtroppo, un vero e proprio colpo di fortuna. La vettura ha una costruzione già molto complessa, in particolare nell'elettronica di bordo, ed è quindi conveniente sottoporla, prima dell'acquisto, a una verifica presso un'officina Mercedes-Benz che provveda a collegarla al proprio computer di diagnosi. Ciò che si può fare "a orecchio" e "a occhio" sono le solite verifiche di rumori e fumosità che, certamente, anche in questo caso possono escludere gravi problemi urgenti ma, a nostro avviso, è meglio sapere anche come stanno l'ABS, l'ASR e così via, che sia disponibile o meno il libretto dei tagliandi.

Un'altra operazione eseguibile al volo, e da non trascurare, è la verifica che tutti i servo motori elettrici funzionino, compresi i porgi



cintura che, nel caso di quello lato guida, potrebbe anche aver fatto il suo dovere quasi centomila volte. La ruggine è sintomo, quasi certamente, di incidenti mal riparati: si verifichi bene la loro entità; se non ha compromesso la struttura e l'assetto dell'automobile, si può anche valutare l'ipotesi della sistemazione dei lavori mal fatti. È bene poi tenere a mente che i diffusissimi cerchi in lega a otto fori hanno fatto la loro prima comparsa sulla Mercedes 500E al Salone di Parigi del 1990 e quindi, sulle SEC W126, sono corretti solo su esemplari costruiti dopo quella data; un contributo alla fedeltà storica che un proprietario adeguatamente acculturato dovrebbe mettere in atto.

I tessuti o i pellami dell'abitacolo possono anche essere bisognosi di pulizia e cure ma, assolutamente, non devono presentare lacerazioni perché, nel caso, vorrebbe dire che la percorrenza è addirittura siderale.

SOUPLESSE

Lunga quasi cinque metri e con interasse di 2,85 metri, la SEC W126 garantisce souplesse di marcia di primissimo livello, soprattutto se abbinata al V8 di 5.600 cc, che esprime i suoi 300 CV a soli 5.000 giri. Oggi queste auto costano molto poco in rapporto a quello che offrono. Naturalmente consumo e manutenzione (specie se straordinaria) richiedono comunque una certa disponibilità.



QUANTO PAGARLE

Per un esemplare che valga la pena di essere acquistato si va, a nostro parere, da 9.500 a 15.000 Euro con, al limite più basso, una 380/420 più che decorosa, e a quello più alto una 500/560 molto bella; sono escluse da queste valutazioni le poche auto invecchiate in garage con poche decine di migliaia di chilometri all'attivo (che esistono) per le quali è lecito spendere anche fino ad oltre ventimila Euro senza rimpianti. Si tenga presente che in Nord Europa le valutazioni sono più alte che da noi nonostante la qualità media sia inferiore e quindi ci si deve confrontare con gli acquirenti di lassù che vengono a fare spesa in Italia.



Scheda tecnica

MERCEDES-BENZ 380 SEC

Motore Tipo 116.961 otto cilindri a V di 90° anteriore longitudinale Alesaggio 88 MM Corsa 78,9 mm Cilindrata 3.839 cc Rapporto di compressione 9,4:1 Potenza 204 CV a 5.250 giri Coppia 32,1 kgm a 3250 giri Distribuzione monoalbero a camme in testa per bancata comandato da catena Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic Lubrificazione a carter umido Capacità carter olio 8 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12V Alternatore 980W Batteria 66 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio automatico a quattro rapporti Rapporti del cambio I : 3,98:1; II : 2,39:1; III : 1,46:1; IV : 1:1; RM : 5,47:1 Rapporto al ponte 2,47:1 Pneumatici 205/70x14 Cerchi in acciaio 6,5x14" **Corpo vettura** Carrozzeria portante Coupé quattro posti due porte Sospensioni a ruote indipendenti, molle elicoidali, elementi in gomma, barra stabilizzatrice; anteriori trapezi, posteriori bracci triangolari obliqui Freni a disco ventilati sulle quattro ruote Sterzo a circolazione di sfere, servosterzo idraulico Capacità serbatoio carburante 90 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.850 Carreggiata anteriore 1.545 Carreggiata posteriore 1.517 Lunghezza 4.910 Larghezza

1.828 Altezza 1.406 Peso a vuoto 1.585 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 212 km/h Consumo medio carburante 7,6 km/litro Accelerazione 0-100 km/h 8,6 sec Accelerazione 0-1.000 m 29,9 sec Ripresa 80-120 km/h in D 6,5 sec

MERCEDES-BENZ 500 SEC

Come Mercedes-Benz 380 SEC tranne:

Motore Tipo 117.961 Alesaggio 96,5 mm Corsa 85 mm Cilindrata 4.973 cc Potenza 231 CV a 4.750 giri Coppia 41,3 kgm a 3.000 giri **Trasmissione** Rapporto al ponte 2,24:1 Peso a vuoto 1.610 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 226 km/h Consumo medio carburante 6,7 km/litro Accelerazione 0-100 km/h 7,5 sec Accelerazione 0-1.000 m 28,3 sec Ripresa 80-120 km/h in D 5,4 sec

MERCEDES-BENZ 420 SEC (KAT)

Come Mercedes-Benz 380 SEC tranne:

Motore Tipo 116.965 Alesaggio 92 mm Cilindrata 4.196 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza 218 (204) CV a 5.200 giri, da settem-



AUTOGRAFO

Sopra, Bruno Sacco con un modello della SEC W126. Al suo fianco, nella foto piccola, il suo autografo sul telaio di una delle due auto fotografate. Ottima la capienza del bagagliaio. Qui a fianco, il v8 riempie completamente il vano motore, che resta tutto sommato abbastanza ordinato.

bre 1987 231 (224) CV a 5.400 giri Coppia 33,7 (31,6) kgm a 3.750 (3.600) giri, dal 1987 34,2 (33,2) kgm a 4.000 giri Alimentazione iniezione meccanica a controllo elettronico Bosch KE-Jetronic Alternatore 770W **Trasmissione** Rapporti del cambio I : 3,68:1; II 2,41:1; III: 1,41:1; RM : 5,14:1, dal settembre 1987 I : 3,87:1; II 2,25:1; RM : 5,59:1 Pneumatici 205/65x15 Cerchi in lega leggera 7Jx15 **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 4.935 Peso a vuoto 1.620 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 223 (216) km/h, da settembre 1987 226 (223) km/h Consumo medio carburante 7,4 (7,5) km/litro, da settembre 1987 7,3 (7,4) km/litro Accelerazione 0-100 km/h 8 (8,7) sec, da settembre 1987 8,1 (8,6) sec Accelerazione 0-1.000 m 29,3 (30), da settembre 1987 29 (29,2) sec

MERCEDES-BENZ 500 SEC II SERIE (KAT)

Come Mercedes-Benz 420 SEC tranne:

Motore Tipo 117.965 Potenza 245 (223) CV a 4.750 giri, da settembre 1987 265 (252) CV a 5.200 giri Coppia 40,8 kgm a 3.750 giri (37,2 kgm a 3.500 giri), da settembre 1987 41,3 (39,8) kgm a 4.000 (3.750) gi-

ri **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 1.650 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 234 (221) km/h, da settembre 1987 238 (232) km/h Consumo medio di carburante 6,8 (7,1) km/litro, da settembre 1987 6,7 (6,9) km/litro Accelerazione 0-100 km/h 7,4 (8,1) sec, da settembre 1987 7,3 (7,7) sec Accelerazione 0-1.000 m 28,1 (29,2) sec, da settembre 1987 27,7 (28) sec Ripresa 80-120 km/h in D (kick down) 5,2 (5,8) 4,7 (4,8) sec

MERCEDES-BENZ 560 SEC (KAT)

Come Mercedes Benz 500 SEC II serie tranne:

Motore Tipo 117.968 Alesaggio 96,5 mm Corsa 94,8 mm Cilindrata 5.547 cc Potenza 300 (272) CV a 5.000 giri, (da settembre 1987 279 CV a 5.200 giri) Coppia 46,41 (43,86) kgm a 3.750 giri Alternatore 1.120 W Batteria 90 Ah **Trasmissione** Pneumatici 215/65x15 Peso a vuoto 1.750 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 249 (238) km/h, (da settembre 1987 246 km/h) Consumo medio carburante 6 km/litro Accelerazione 0-100 km/h 6,5 (6,9) sec Accelerazione 0-1.000 m 26,8 (27,4) sec Ripresa 80-120 km/h (kick down) 4,6 (5,2) sec

DIPINTA

La Frazer Nash ritratta in un'ambientazione country "inglese". La targa dipinta sulla calandra si rifà all'uso delle sportive anni '30, al pari del faro di profondità aggiuntivo. La registrazione è tuttora quella originale del 1937.



Licenza di vincere

PER UNA PICCOLA CASA ARTIGIANALE COME LA FRAZER NASH, COSTRUIRE LE POSSENTI BMW È UN'OCCASIONE MOLTO IMPORTANTE. LA 319, AUTO ADATTA AL TURISMO E ALLO SPORT, CONTRIBUISCE A CREARE LA FIGURA DEL "GENTLEMAN DRIVER"

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



L'automobile fin dalla sua invenzione ha sempre rappresentato un forte motivo d'orgoglio per il paese produttore. Ancora oggi le auto sono argomento di accese discussioni in cui la ragione spesso cede ai campanilismi, ed è così da sempre. Ma ogni regola ha le sue eccezioni e spesso, come in questo caso, sono giustificate da solidi argomenti.

Storia travagliata

Archibald "Archie" Frazer Nash, classe 1889, sin da ragazzo sviluppa una forte passione per la meccanica, supportata dagli studi alla scuola tecnica. Ancora minorenne, assembla assieme al fratello Malcolm un prototipo di "creepabout", una sorta di cycle-car dal telaio in legno che si guadagna la pubblicazione sulla nota rivista "The Motor Cycle". Il momento di notorietà frutta ad Archie il contatto con l'amico Harry Godfrey col quale, nelle stalle sul retro della sua villetta, fonda la GN, piccola ditta costruttrice di spartane cycle-car che riescono a conquistare anche qualche successo sportivo. Gli affari crescono gradatamente





GHETTE

Sopra, la 319/55 ritratta nella classica situazione di guida britannica: volante a destra, corsia sinistra. Tra i punti di forza della costruzione su licenza c'era proprio l'opportunità di offrire ai clienti la guida invertita. A sinistra, la vista laterale evidenzia il profilo della coda "a becco d'anatra" e le ruote posteriori coperte da "spats" (termine inglese per "ghette"). In alto, nella pagina precedente, un articolo del 1934 relativo alla presentazione della versione marchiata BMW.



SERBATOIO SICURO
 In queste foto: i bei cerchi a disco con gallettone; lo stemma che replica fedelmente quello BMW, associato a Frazer Nash; i due sedili separati, comodi ma poco contenitivi; il vano della ruota di scorta, sotto la quale il proprietario ha fatto sistemare il nuovo serbatoio benzina per motivi di sicurezza. Il bocchettone di rifornimento passa a centro ruota. Nella pagina seguente: la plancia dagli strumenti grandi e ben leggibili.

te fino allo scoppio della Grande Guerra, che costringe l'officina a convertirsi alla produzione bellica. Alla fine del conflitto l'attività riparte gagliarda, con una massiccia richiesta di vetturette che nel frattempo hanno guadagnato un nuovo telaio in acciaio, un nuovo sistema sterzante e soprattutto una nuova trasmissione a catena, elemento fortemente distintivo dei prodotti GN. I primi anni 20 portano però una grave crisi economica e diverse peripezie finanziarie per l'azienda e Frazer Nash si ritrova ad avviare, alle soglie del 1923, una nuova attività indipendente di costruttore di vetture sportive leggere, la Frazer Nash Ltd. Dopo alcune difficoltà di approvvigionamento dei motori e altre parti meccaniche, la produzione si attesta su circa 50 pezzi l'anno; arrivano i primi successi in gara mentre dichiarazioni di fallimento e nuove società si alternano senza soluzione di continuità, al punto che lo stesso Archie prima abbandona gli incarichi commerciali (per i quali non è molto portato) e poi, a causa di problemi di salute, anche quelli tecnici.

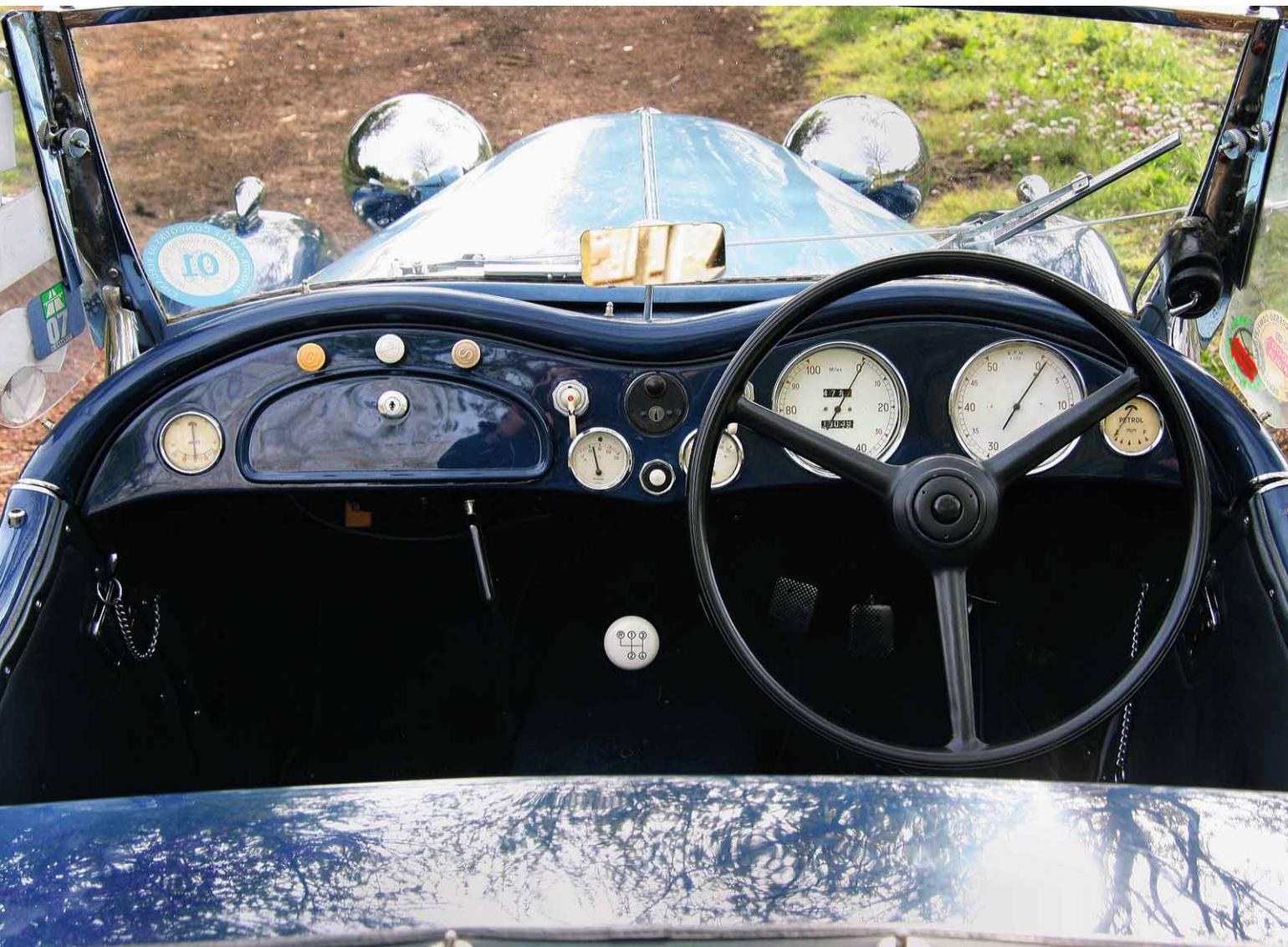
Per far fronte alla difficile situazione economica l'azienda, passata nel frattempo alla famiglia Aldigton, assume nel 1934 la rappresentanza della BMW per la Gran Bretagna, e strappa con essa la licenza a costruirne su suolo britannico le vetture, inclusa

la prestigiosa 328, lanciata proprio nel '34 e dimostratasi subito vincente nelle competizioni. Tra alti e bassi, compresa la vittoria con Franco Cortese alla Targa Florio del 1951 (unica vittoria di una vettura inglese alla corsa siciliana) e una doppietta al British Empire Trophy dello stesso anno, la Frazer Nash tira avanti fino al 1957, sviluppando nuovi modelli fortemente influenzati dalla BMW 328 e diventando nel frattempo anche importatore ufficiale Porsche per la Gran Bretagna, dopodiché scompare. Riportato in vita recentemente, il marchio oggi identifica un'azienda di componenti elettroniche e sistemi di trazione alternativa.

Gentleman's drive

Come abbiamo visto, a metà anni 30 l'eco delle vittorie delle BMW risuona ben distinto anche sul suolo britannico, e in particolare alla Frazer Nash, a cui una 315 soffia la Coppa delle Alpi del 1934. Il propulsore da 1,5 litri che la equipaggia, veloce ed efficiente, è anni luce avanti rispetto a quello delle semplici vetturette inglesi con trazione a catena.

L'opportunità di assemblarle su licenza diventa quindi interessante sia per aggredire il mercato con un prodotto raffinato, sia per competere in gara con un mezzo affidabile e performante



LE MILLE VITTORIE DELLA 328

Non c'è da stupirsi se a metà anni '30 la Frazer Nash puntò la sua attenzione proprio sulla BMW. All'epoca il successo delle 315, 319 e 328 fu travolgente. La 328 in particolare, nel 1936, vinse al Nürburgring al debutto la classe fino a 2 litri, guidata da Ernst Henne. Nel '37 ottenne oltre cento vittorie di classe, incluso il R.A.C. Tourist Trophy (altra occasione in cui gli inglesi non poterono fare altro che stare a guardare). Nel '38, altri successi di classe a Le Mans, ancora al R.A.C. Tourist Trophy, all'Alpine Rally e alla Mille Miglia. Nel '39 fu prima assoluta al R.A.C. Rally e prima di classe -quinta assoluta- alla 24 Ore di Le Mans. Non solo: nel 1940, la 328 Touring Coupé vinse la Mille Miglia alla sbalorditiva media di 166,7 km/h e, nel 2004, è diventata la prima vettura ad aver vinto anche la rievocazione della "corsa più bella del mondo".

(Sotto, la EGH904 in gara a Brooklands nel 1938 col numero 8 e a Prescott nel 1939.)



con il “plus” della guida a destra, mentre per la casa tedesca rimarcare come “Frazer Nash - BMW” le proprie vetture permette di debuttare in terra britannica in un momento in cui i rapporti tra i due paesi diventano sempre più “delicati”.

Progettata da Peter Szymanowski, futuro capo del design BMW, la 319 debutta al salone di Francoforte del 1935 come naturale evoluzione della piccola 315 di cui mantiene invariata la carrozzeria, mentre il propulsore passa da 1.490 a 1.911 cc, per 55 CV e poco più di 80 miglia orarie. In versione roadster la vettura diventa subito popolare tra i gentleman driver, che possono uscire di casa la domenica, andare a Brooklands, disputare la gara e rientrare con la stessa vettura.

Tra questi c'è Kenneth Norman Smith, che corre nella seconda metà degli anni trenta con una BMW 328 e con la Frazer Nash - BMW 319/55 di queste pagine. Registrata con targa EGH 904 (che conserva tuttora), Smith la iscrive a diverse competizioni tra il 1938 e il 1940, tra cui il Land's End, l'Edinburgh Trial, il R.A.C. Rally, il Royal Scottish Rally e Brooklands, ottenendo anche un discreto successo. In seguito la vettura viene ceduta, ma continua a correre per buona metà degli anni quaranta, dopodiché se ne perdono le tracce.

L'attuale proprietario, un professionista che vive tra Roma e la Gran Bretagna, l'acquista nel 2006 da un privato in Inghilterra: restaurata e in buone condizioni, necessita solo di nuovi “spats” a copertura delle ruote posteriori e nuovi finestrini. In un secondo tempo egli fa poi revisionare il motore da specialisti inglesi e, per correttezza filologica, ripristina i tre carburatori SU da 1,25 pollici (31,75 mm, ndr; montati sulle vetture inglesi in luogo dei Solex usati sugli esemplari tedeschi). Come unica licenza, fa montare un nuovo serbatoio benzina nel baule posteriore, sotto la ruota di scorta, e trasforma in vano porta attrezzi quello originario, situato dietro il cruscotto in posizione ben poco rassicurante.

Brillante

L'opportunità di provare la Frazer Nash - BMW 319/55 si materializza sulle colline a nord di Roma. La recente revisione meccanica ha portato in dote una notevole preparazione del propulsore, fedele ai criteri dell'epoca; la potenza è passata dagli originali 55 a circa 85 CV, e su strada si sentono tutti. La “Nash” è pronta, veloce e agile mentre danza composta tra una curva e l'altra; non nascondiamo che per fotografarla abbiamo faticato a starle dietro tra i tornanti.

Le prestazioni non sembrano appartenere a una vettura di metà anni 30 e persino i freni si comportano meglio di quanto ci si potrebbe aspettare, tanto che il proprietario non si fa troppi scrupoli a tirarle il collo tra le colline, come a lanciarla nel congestionato traffico cittadino; nonostante la caratura e la rarità del mezzo (si stima ne sopravvivano circa 25, quasi tutte su suolo britannico), egli la tiene in normali “condizioni d'uso”, senza attenzioni maniacali. Con la 319 ha corso diverse gare rievocative tra cui la Mille Miglia, la Milano-Sanremo e Le Mitiche Sport a Bassano, ma non amando particolarmente la regolarità, non disdegna le semplici e veloci sgambate fuori porta, con buona pace di chi deve corrergli dietro cercando di fermarla con una fotocamera...



PORTAOGGETTI

Sopra, a sinistra il vecchio serbatoio benzina, a ridosso del paraframma, è ora adibito a portaoggetti; a destra, il motore visto dal lato dei tre carburatori SU da 1,25 pollici. La vista posteriore e la verniciatura bicolore esaltano le linee fluide e sinuose della 319/55. Le prestazioni sono brillanti.





Scheda tecnica

FRAZER NASH - BMW 319/55

Motore: 6 cilindri in linea con testa in alluminio, raffreddato ad acqua, alesaggio e corsa 66 x 96 mm, cilindrata 1.971 cc, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 55 CV a 4500 giri; alimentazione 2 carburatori SU 1 ¼ pollici (3 Solex 30 JF sulle BMW) **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a 4 marce + RM; pneumatici 5.25-16 **Corpo vettura:** telaio in acciaio con carrozzeria in alluminio, sospensioni anteriori ad asse oscillante con balestre trasversali, posteriori a ponte rigido con balestre, ammortizzatori idraulici; freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.400, carreggiata anteriore 1.153, carreggiata posteriore 1.220, lunghezza 3.900, larghezza 1.500, altezza 1.410, peso 830 kg **Prestazioni:** velocità massima 140 km/h





FUORISERIE

Per ricordare la nascita della 600 abbiamo scelto due modelli della prima ora: nella foto la Francis Lombardi del 1957, in rappresentanza delle "fuoriserie", precede un bell'esemplare del 1955, anno della presentazione al pubblico dell'utilitaria.

Sessanta volte 600



**HA COMPIUTO 60 ANNI L'AUTOMOBILE
PER ANTONOMASIA, QUELLA CHE HA INSEGNATO
A GUIDARE AGLI ITALIANI, INFLUENZANDONE
IN MODO IRREVERSIBILE LE ABITUDINI
UN FENOMENO DI COSTUME, MA ANCHE
UN PICCOLO CONCENTRATO DI TECNOLOGIA**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Per gli appassionati di auto storiche, ogni nuovo anno solare porta con sé il consueto bagaglio di ricorrenze e anniversari più o meno importanti. Senza nulla togliere alle altre automobili, quando a spegnere le candeline è un prodotto simbolo come la Fiat 600, l'importanza dell'avvenimento trascende l'ambito puramente automobilistico e sconfina nel costume, nella memoria, più in generale nella Storia del nostro paese e in particolare delle nostre famiglie. Perché anche se viene spesso attribuito con disinvoltura, il titolo di "Auto che ha motorizzato l'Italia", va di diritto a lei.

Tanto per poco

Presentata nel 1955, quando in Italia girano poche vetture (meno di una ogni 100 abitanti), e spesso sono vetusti modelli anteguerra, la 600 sfoggia tutto l'ingegno del talentuoso Giacosa: piccole dimensioni, spazio per quattro persone e costi di gestione minimi, coniugati alla raffinatezza della scocca portante sospesa su quattro ruote indipendenti. Non solo: è la prima vettura realmente "popolare", alla portata di quasi tutte le fasce sociali, e ciò le consente di guadagnarsi in brevissimo tempo un nuovo stabilimento dedicato, Mirafiori Sud, necessario a produrre i mille esemplari al giorno richiesti già nel primo anno di produzione. Obiettivo che, dato il periodo storico "caldo", era stato mancato dalle varie edizioni della precedente 500 "Topolino", rispetto alla quale la 600 costa addirittura meno. Nonostante la passione di Giacosa per la trazione anteriore, la 600



SCORREVOLI

La prima serie della Fiat 600 si distingue per vari particolari; gli appassionati tuttavia la identificano come "vetri scorrevoli", in virtù del sistema di apertura dei finestrini porta. Qui sopra, le inconfondibili levette di "aria" e avviamento, posizionate tra i sedili anteriori; sopra, il fregio anteriore.



ESSENZIALE

Sopra, da sinistra in senso orario: lo scarno quadro strumenti (tachimetro/contakm, indicatore benzina, spie olio, dinamo e acqua); la maniglia esterna delle porte "a vento"; il lumino posteriore monocromatico della prima serie; l'abitacolo, insospettabilmente spazioso; il pannello porta essenziale, con maniglia e comandi di serratura e vetri montati esternamente al rivestimento; c'è anche una tasca portadocumenti. Sotto, il "ponte di comando" verniciato nel colore della vettura.





segue la coeva moda delle “tutto dietro”, e nonostante la cilindrata contenuta (appena 633 cc) riesce a reggere il confronto con la concorrenza straniera, Renault 4CV in testa, rispetto alla quale la 600 soffre la peggiore accessibilità (ha sole 2 porte, seppur ampie), ma primeggia in leggerezza e consumi e “pareggia” in abitabilità: leggenda vuole che lo stesso Giacosa, uomo alto di statura, abbia fatto da riferimento per le dimensioni dell’abitacolo. Il tutto stipato in un corpo vettura di appena 3 metri e 20, grazie ad una serie di soluzioni mirate al contenimento degli ingombri, dalla collocazione del propulsore quattro cilindri con radiatore laterale (che tanti grattacapi darà ai futuri proprietari) allo schema delle sospensioni. Un progetto talmente valido da resistere sul mercato per ben 15 anni con aggiornamenti tutto sommato contenuti: vetri discendenti nel 1957, cilindrata maggiorata a 767 cc nel 1960, porte controvento nel 1964, fanaleria anteriore maggiorata nel 1965. E la 850, erede che la affianca nei listini a partire dal 1964, sarà di fatto poco più di una 600 “con la coda” (consentiteci la semplificazione), facendosi bastare la carica innovativa che il modello precedente aveva avuto nel 1955.

L’auto per tutti

Senza approfondire ulteriormente genesi e struttura della Fiat 600, su cui sono stati versati fiumi d’inchiostro, in occasione di questo



“sessantesimo” vorremmo focalizzare l’attenzione sul ruolo “storico” della piccola torinese. La 600, lo abbiamo detto, è la prima automobile realmente alla portata di tutti, persino degli stessi operai che la producevano. È l’auto che ha portato in strada l’euforia e l’ottimismo dell’Italia del boom, diventando per molte famiglie la prima vettura di casa, nuova o usata che fosse. In un certo senso è il primo mezzo “sicuro” delle famiglie italiane, prima spesso pigiate su traballanti vespe, figli compresi; è la vettura che ha insegnato agli Italiani a guidare e a stare

in strada con un minimo di disciplina; ha insegnato loro il fai-da-te della meccanica, abituando gli automobilisti a risolvere in proprio le noie meccaniche elementari, li ha portati a solcare le prime autostrade, a scoprire che Nord e Sud del paese non sono poi così lontani, ha consentito le prime vacanze al mare con suocera e cestino del pranzo al seguito, e ha dato ahimè un contributo decisivo anche ai nostri primi ingorghi stradali.

È anche l’auto delle pari opportunità: facile da guidare anche per le signore, sono spesso proprio loro al centro delle campagne pubblicitarie ufficiali. Ma i primati non finiscono qui. Con la Multipla, mezzo incredibilmente evoluto per i suoi tempi, la 600 è tra le primissime auto della storia ad affiancare alla berlina una versione monovolume “ufficiale”, tendenza ripresa in maniera massiccia solo nel secolo successivo. E ci teniamo a sottolineare come la Multipla fosse una vettura realizzata direttamente da Fiat: in un’epoca in cui mo-



ARIE DA GRANDE

La 600 seconda serie ha il vetro discendente senza deflettori. A sinistra, la finta calandra con fano centrale montata da Francis Lombardi; il fanalino posteriore della seconda serie, la plancia (sotto). Sopra, un pieghevole per il mercato tedesco.



delli più facili da digerire come coupé, cabriolet e quattro porte erano delegati ai carrozzieri (ne furono realizzate decine di versioni), pensare che la Casa madre realizzasse la Multipla in proprio è indice di un coraggio e di una visione purtroppo poi dimenticata dal marchio torinese. E poi, ancora, la 600 non ha soltanto insegnato agli italiani come si guida, ma anche come si corre: le “schegge” realizzate da Carlo Abarth su base 600 sono impresse a fuoco nell’immaginario di ogni appassionato, con i tipici cofani del motore sollevati e quei pochi sapienti tocchi capaci di trasformare un pacioso ovetto su ruote in un mostriciattolo tanto piccolo quanto minaccioso. “Last but not least”, la 600 è stata tra le prime vere “world car”: poco meno della metà dei quasi 5 milioni di esemplari prodotti fu infatti assemblata, con marchi differenti, in Spagna, Germania, Jugoslavia, Argentina e Cile.

Premiata da Giacosa

Oggi, qualunque sia la versione, per il suo valore storico la 600 è un pezzo da collezione. E se le “outsider” Multipla già da qualche tempo hanno guadagnato l’attenzione delle aste internazionali, con prezzi di aggiudicazione talvolta ai limiti dell’inspiegabile e pericolosamente vicini ai record delle “Jolly” carrozzate da Ghia (le bellissime “spiaggine”), anche le “vetri scorrevoli” originali e le fuoriserie iniziano a viaggiare su quotazioni ben più sostenute delle più diffuse e fruibili “fanalone”, che anche in buono stato si comprano invece per poche migliaia di euro. Proprio a queste

due serie più pregiate appartengono gli esemplari fotografati. In verde abbiamo un’esemplare del 1955, tra i primi costruiti, in condizioni di originalità. Lo stato di conservazione le è valso il primo premio, tra oltre 400 vetture partecipanti, al raduno organizzato dalla Fiat a Torino nel 1995, in occasione del 40° anniversario del modello. A consegnare la coppa, all’allora proprietario, fu lo stesso Dante Giacosa!

In grigio bicolore abbiamo invece un’esemplare del 1957, quindi una seconda serie, equipaggiata con vetri discendenti e fanalini posteriori maggiorati, carrozzata dal vercellese Francis Lombardi, di cui abbiamo parlato recentemente (*Automobilismo d’Epoca n. 102*). Le versioni cosiddette carrozzate rappresentano una fetta importante della produzione della piccola torinese, ed ebbero una discreta fortuna perché, oltre ad aggiungere un tocco di esclusività alle vetture di serie, permettevano di aggirarne gli estenuanti tempi di attesa, che nel caso della 600 superarono rapidamente i 12 mesi.

Nello specifico, Lombardi proponeva sulla piccola torinese tre livelli di allestimento: la “V”, con verniciatura bicolore, modanature, gocciaioi e mascherina anteriore cromati, asta reggi cofano po-



TRASFORMABILE
In alto, le “nostre” due auto su strada. I rostri e lo scarico sdoppiato rendono la Francis Lombardi più grintosa, almeno all’apparenza. A sinistra, un’immagine dell’epoca in cui torna il binomio “donne e 600”; la vettura è presentata in versione Trasformabile con tetto apribile in tela.

steriore, lampeggiatori anteriori rettangolari e, a richiesta, gomme con fascia bianca e foderine lavabili in similpelle; la “E”, come l’esemplare fotografato, che aggiungeva mascherina anteriore completa di faro centrale, modanature laterali con indicatore di direzione, gocciaioi, copricerniere cofano motore, terminale di scarico e cornici dei vetri cromati, fari con visierine, cofano motore con serratura; infine “Spring”, che aggiungeva alla “E” la verniciatura bicolore a scelta del cliente, finte prese d’aria laterali, coppe ruota cromate a raggi e battitacchi cromati. Questi ultimi due allestimenti erano disponibili anche sulla più sbarazzina “Trasformabile”.



Scheda tecnica

FIAT 600 (1955)

Motore 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 60 x 56 mm, cilindrata 633 cc, rapporto di compressione 7:1, potenza 21,5 CV a 4600 giri, coppia 4 kgm a 2800 giri Distribuzione a valvole in testa allineate, aste e bilancieri, albero a camme laterale, catena Alimentazione a carburatore Weber 22 DRA oppure Solex C22 BICF Accensione a spinterogeno, impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah, dinamo 180 W Lubrificazione forzata con filtro centrifugo (filtro), capacità circuito 2,2 litri Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata **Trasmissione** Motore e trazione posteriore, frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce + RM, rapporti: I 3,385:1, II 2,055:1, III 1,333:1, IV 0,896:1, RM 4,275; rapporto al ponte: coppia conica 8/39 (8/43) Pneumatici 5.20-12 **Corpo vettura** Berlina 4 posti e 2 porte, carrozzeria portante Sospensioni: ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali (anteriori balestra trasversale oscillante), ammortizzatori idraulici Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote Capacità serbatoio benzina 27 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.000 Carreggiate ant/post 1.150/1.154 Lunghezza 3.215 Larghezza 1.380 Altezza 1.405 Diametro minimo di sterzata 8,7 metri Peso in ordine di marcia kg 590 **Prestazioni** Velocità massima 95 km/h

CUBO E LINGOTTO

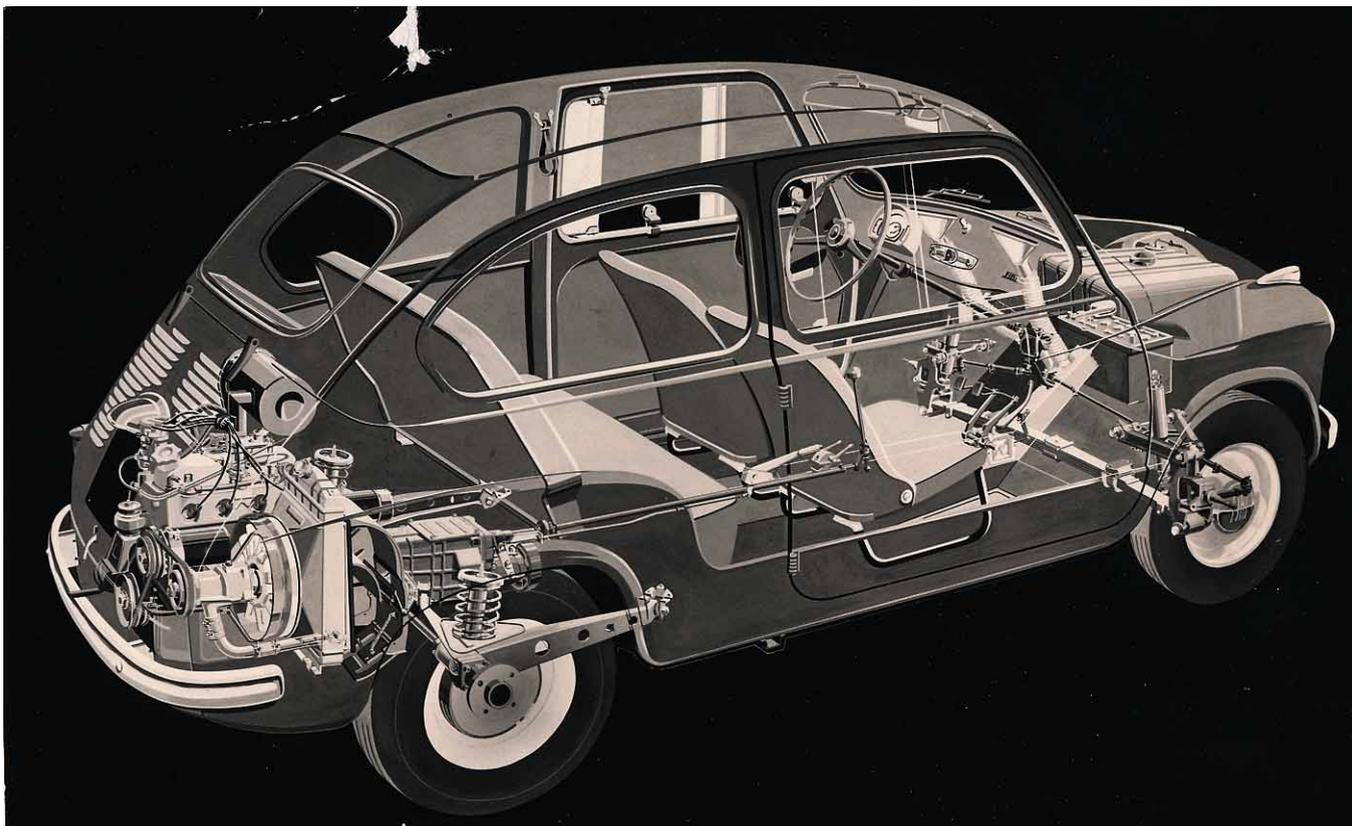
Il motore della 600 è noto per i problemi di raffreddamento, ma anche per la robustezza. Il vano bagagli ospita la ruota di scorta e il serbatoio benzina "a cubo": dal 1965 diverrà a forma di "lingotto".



Il frutto dell'ingegno

**ABBIAMO CHIESTO ALL'INGEGNERE JACOPONI
DI VALUTARE LA 600 CON GLI OCCHI DI OGGI
E POI SIAMO ANDATI ALL'ARCHIVIO DEL CENTRO STORICO
DI VIA CHIABRERA PER UNA RICERCA SUL MODELLO
NE È VENUTO FUORI IL RITRATTO
DI UN'AUTOMOBILE INTRAMONTABILE**

DI LUCA GASTALDI E FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GASTALDI E ARCHIVIO CENTRO STORICO FIAT



AVANGUARDIA ED ECONOMIA

In apertura, l'ingegnere Jacoponi oggi nel suo studio. Sopra, un bel trasparente della Fiat 600; la sua tecnica era di avanguardia, benché realizzata con molta attenzione all'economia: scocca portante e sospensioni a ruote indipendenti su entrambi gli assi. Sotto, a sinistra, Jacoponi con il cappotto di fianco a un'Abarth Sport (al volante Peter Schetty); a destra, disegni della 600 all'archivio del Centro Storico Fiat.

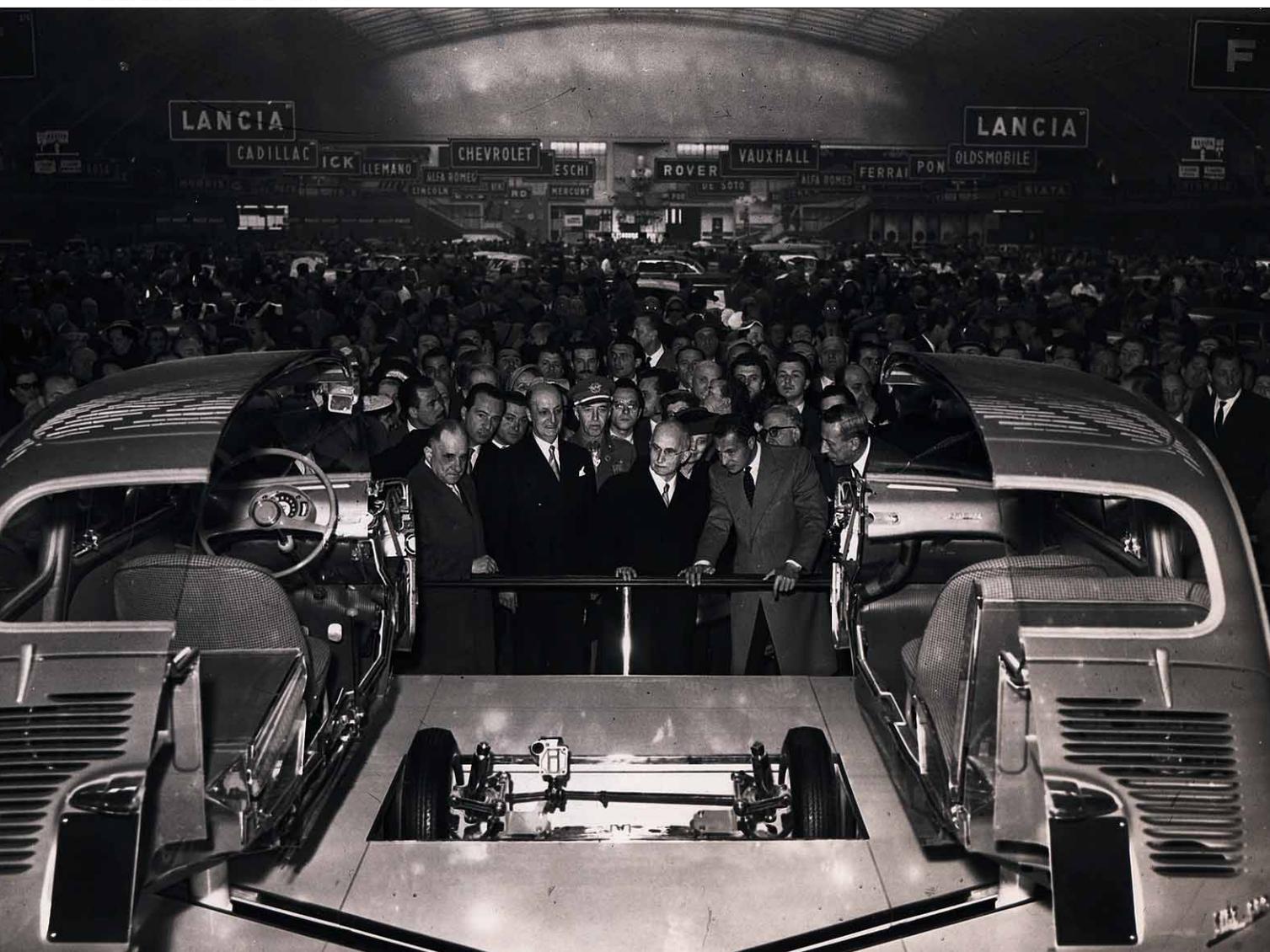


Il curriculum di Stefano Jacoponi è di quelli con i fiocchi. Toscano, classe 1941, fresco di laurea in ingegneria meccanica conseguita all'Università di Pisa, nel 1965 inizia la sua carriera professionale in quel di Maranello. Esatto: il suo primo impiego è proprio alla corte del Drake. Jacoponi rimane in Ferrari fino al 1969, dividendosi tra reparto corse e produzione. Dall'Emilia dei motori, il giovane ingegnere toscano passa poi all'Abarth come responsabile del reparto motori e cambi. Cinque anni con lo Scorpione e un nuovo scatto di carriera entrando prima in Fiat e poi in Alfa Romeo, qui come responsabile dell'ingegneria dal 1987 al 1991. Gli anni Novanta, infine, vedono Jacoponi sul ponte di comando della Direzione

ne Tecnica dell'intero Gruppo Fiat. Chi meglio di lui, allora, per un confronto squisitamente tecnico sul tema Fiat 600?

► **Ingegnere Jacoponi, lei ha vissuto la sua intera carriera professionale nell'ambito della progettazione automobilistica. Ancora oggi è impegnato attivamente nella società torinese Nova Progetti, lavorando per costruttori francesi e cinesi. Ormai è proiettato verso il futuro, tra auto elettriche e nuove tecnologie, ma ricorda ancora la vecchia Fiat 600?**

«Certo che la ricordo! Quando uscì ero giovane, ma in seguito l'ho anche posseduta e poi, lavorando all'Abarth, ho avuto modo di conoscerla molto bene benché fosse ormai alla fine del suo ciclo».



Porte a vento per risparmiare

► Che giudizio ne dà, oggi, da progettista?

«È stata una vettura decisamente innovativa per la sua epoca. Aveva un'architettura ardita, studiata per ottenere il massimo dell'abitabilità in poco spazio. Ma l'idea forte del progetto era quella di ottenere la massima resa con le minime risorse. Tutto, sulla 600, era stato pensato per l'ottimizzazione di costi e benefici. Il che non vuol dire che sia stata costruita in economia o con leggerezza, anzi: a volte, per realizzare cose semplici, sono necessarie molte idee e molto lavoro».

► Andiamo per ordine: riuscirebbe ad elencare i punti caratteristici della 600?

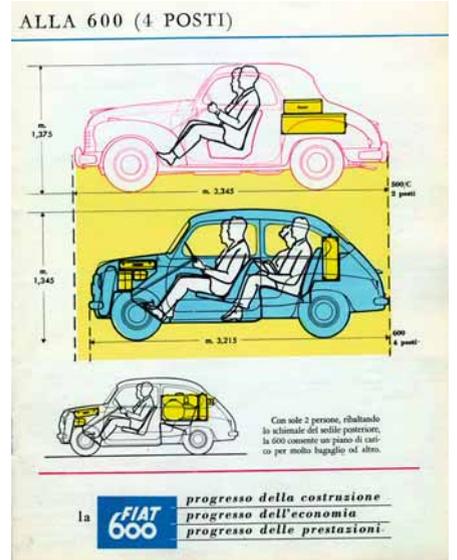
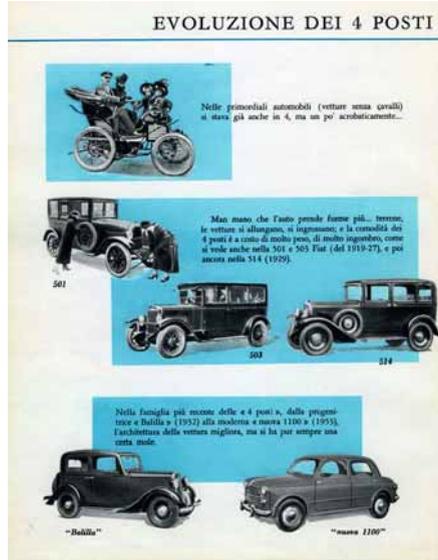
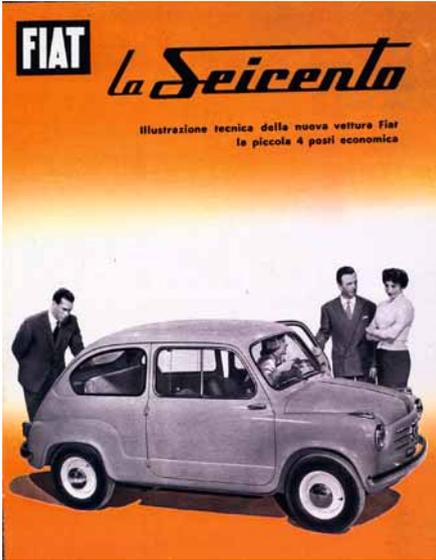
«Partiamo dalla scocca. La linea è molto gradevole, ma è la funzionalità ad aver dettato alcune scelte. Per esempio, tutte quelle nervature e quelle curve -che oggi sarebbero solo vezzi stilistici- servivano a conferire rigidità e solidità alle lamiere. I primi esemplari, poi, adottavano le porte a vento. Si diceva servissero per facilitare l'ingresso e l'uscita dalla vettura, ma in realtà questa soluzione permetteva di semplificare notevolmente i meccanismi di apertura

(segue a pag 76)

EINAUDI

Sopra, la presentazione della 600 al Salone di Torino 1955. Di fronte alla macchina tagliata in due, Gianni Agnelli ne espone la tecnica al Presidente della Repubblica Luigi Einaudi. Sotto, concentrazione di 600 per la presentazione al pubblico.

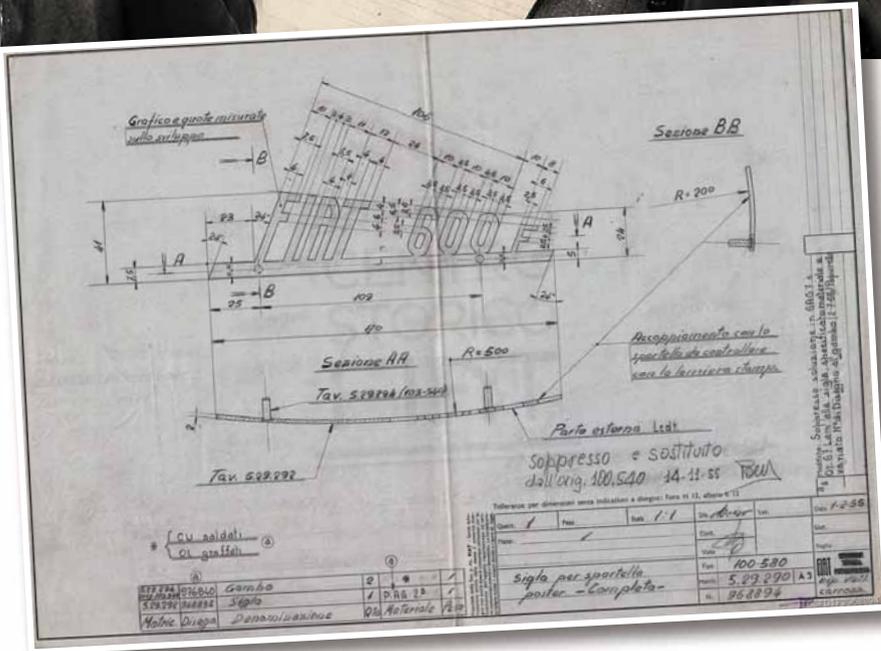




EVOLUZIONE
Sopra, un pieghevole dell'epoca in cui si magnificava la dote della 600 di avere 4 posti invece dei due della 500, con relativa evoluzione della soluzione. A fianco, la 600 attorniata dal pubblico al Salone di Torino '55.



STUDIO
A fianco, una curiosità: il disegno di progetto della ben nota scritta applicata sul cofano posteriore dell'auto. Anche una semplice scritta richiede dello studio... Sopra, un bel dipliant che esaltava la componente artistica nella linea della 600.



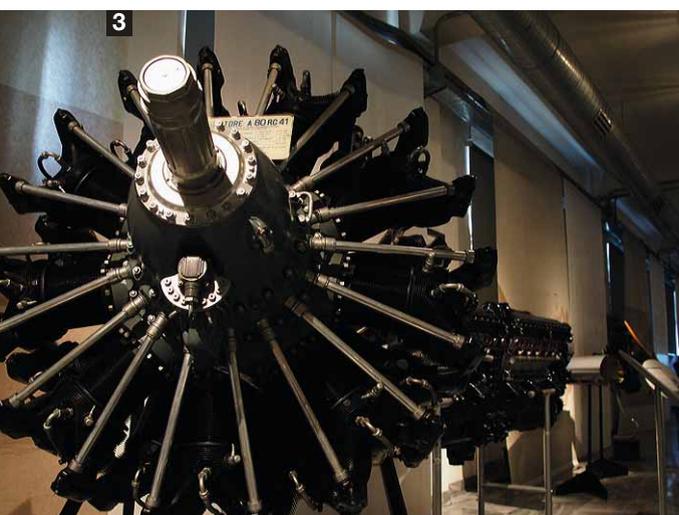
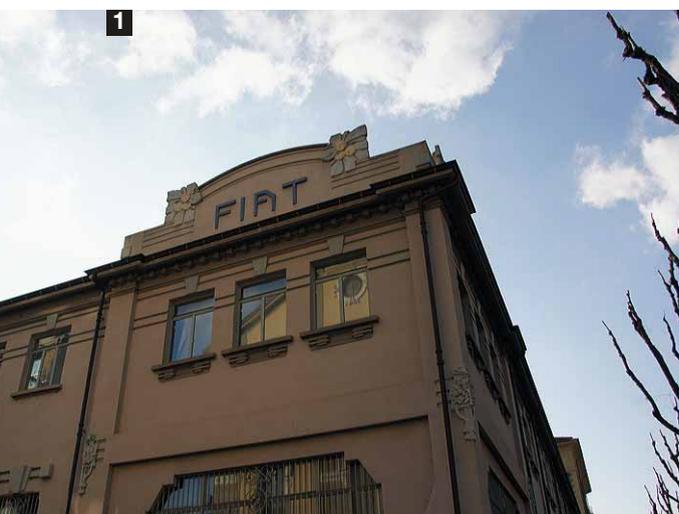
6 MILIONI DI FOTO, 5,5 KM DI DOCUMENTI

Il Centro Storico Fiat si trova dal 1963 in via Chiabrera a Torino, ed è diretto da Maurizio Torchio, classe 1970, laureato in Scienze della Comunicazione. Il suo archivio, il cui progetto è partito a metà degli anni '80, come ogni archivio che si rispetti, comporta un lavoro di archiviazione e ricerca è continuo, anche perché i documenti, tra catalogati e da catalogare, sono milioni (solo da Mirafiori sono arrivati 400mila disegni tecnici, la cui archiviazione richiederà ancora del tempo). Per la precisione: 6 milioni di fotografie, 5,5 chilometri di documenti cartacei, centinaia di ore di filmati, sette persone, compreso Torchio, al lavoro. Questi sono i numeri dell'archivio.

Dentro questo edificio in stile Liberty, nato dall'ampliamento, nel 1907, delle officine di Corso Dante dove nacque l'azienda, c'è tutta la storia centenaria di uno dei maggiori costruttori di automobili

al mondo. E non ci sono soltanto le auto, ma anche aerei, veicoli commerciali e agricoli, locomotive, eccetera. Si sa che la storia di Fiat è storia d'Italia, e il Centro Storico non fa eccezione: la sua è andata di pari passo con le ricorrenze per l'Unità d'Italia: nel 1963, in occasione del centenario (sia pur in ritardo di due anni), è stata definita la sua collocazione attuale. Quattro anni fa, in occasione del 150°, il Centro si è aperto al pubblico, con le visite gratuite la domenica, e gli ex-dipendenti Fiat a fare da guide, più le visite guidate a pagamento durante la settimana, per i gruppi. In esposizione ci sono sempre circa 35 automobili, a rotazione, tutte funzionanti. Più altri veicoli, motori aeronautici, modelli di aerei Fiat, trattori, camion, manifesti e gigantografie.

Molto interessante è la questione legata al recupero di alcuni do-



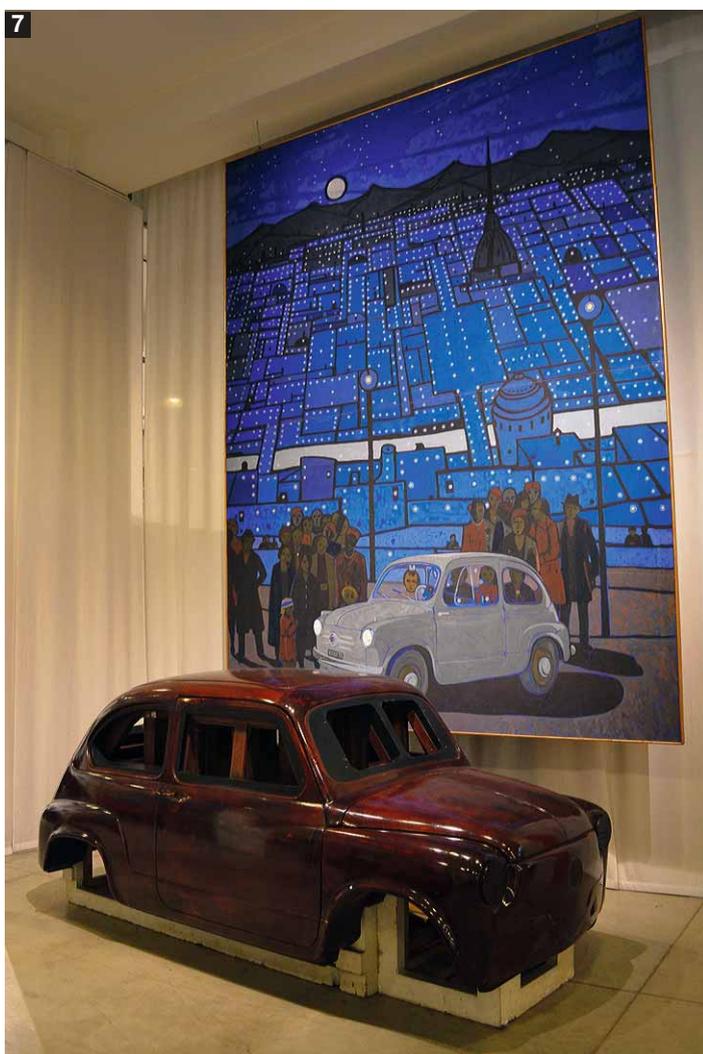
TUTTA LA STORIA "IN CASA"

Il Centro Storico Fiat si trova in questa bella palazzina di stile liberty (foto 1), in via Chiabrera 20 a Torino. Si tratta dell'edificio che nel 1907 costituì il primo allargamento dello stabilimento Fiat. Il nostro inviato mentre aiuta Maurizio Torchio, direttore del Centro Storico, a riporre un lucido nel suo contenitore (2). Nel Centro Storico sono esposti anche motori aeronautici, di cui la Fiat fu grosso produttore negli anni tra le due

cumenti, disegni e fotografie, che spesso richiedono un vero e proprio restauro: l'operazione più difficile prende il nome di "smuffamento" e prevede l'uso di cotone e alcool in una stanza stagna; in alternativa si manda il documento da recuperare a Bologna presso una ditta specializzata che all'uopo utilizza un ciclo freddo/caldo. Un grande lavoro che, per essere comunicato all'esterno, deve necessariamente puntare sulla digitalizzazione, l'informatica e i social network. Ed è quello che si è fatto e si sta facendo, con grandi risultati per Fiat ma per la storia dell'automobile in generale: la pagina Facebook "piace" a oltre 177mila persone, ed è il museo più seguito tra quelli italiani, anche su youtube dove si possono vedere molti bellissimi filmati, e tra i più seguiti al mondo. E l'interazione è la benvenuta, tanto che ogni tanto capita che qualcuno segnali svi-

ste o errori: Torchio ci ha raccontato di un "lettore" che ha segnalato un errore relativo alle 1300/1500, che veniva dall'illustrato della presentazione della macchina. Significativi sono i dati anagrafici sul coinvolgimento dei "fan": il 90% sono uomini, ma il restante 10% di donne è "iperattivo" (definizione dello stesso Torchio); le fasce di età interessate ci sono tutte, molti sono i giovanissimi e la gente più avanti con l'età è molto più attiva rispetto alla media di Facebook.

Ultima in ordine di tempo, non certo di importanza, l'attività del Centro Storico come editore e sede di presentazione di importanti opere, quali il libro di Riccardo Chivino "La Fiat in Polonia, Jugoslavia e Russia", tanto più importante perché gratuitamente scaricabile da Internet.



guerre (3). Gianni Agnelli è ovviamente grande protagonista all'interno del Centro, dove si trova una sua gigantografia vicino ad alcune auto a lui appartenute: qui una Fiat Dino Spider e una Coupé (4). Paiono infiniti gli scaffali su cui sono riposti i faldoni con i documenti archiviati (5). In questo momento chi si rechi al Centro Storico può ammirare anche la sensazionale Mefistofele da record del 1923 (6). Non mancano, ovviamente, riferimenti alla 600: nella foto (7) un mascherone in legno della carrozzeria portante della vetturetta progettata da Giacosa.



Piccola vettura, ma dalla carrozzeria confortevole

La carrozzeria è a struttura portante, come in ogni vettura moderna. Indefornabile. Minor peso, non più vibrazioni. Con 2 porte soltanto, maggior compattezza e robustezza della carrozzeria, maggiore durata. L'ampiezza delle porte assicura comodo accesso anche ai sedili posteriori.

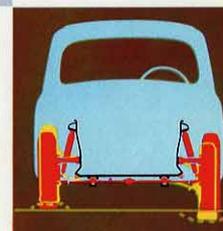
Le sospensioni

Tenuta di strada e molleggio

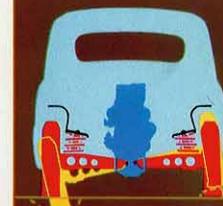
Le 4 ruote tutte indipendenti garantiscono una ottima tenuta di strada.

Nella sospensione anteriore, di nuovo tipo, la molla a balestra ha anche funzione di stabilizzatore ed è vincolata al telaio con elementi di gomma.

La sospensione posteriore è a bracci oscillanti in lamiera stampata ed incernierati al fondo con elementi in gomma. Molle ad elica. Ammortizzatori idraulici telescopici.



Le 4 ruote indipendenti



(segue da pag. 72)

ra: maniglia e serratura erano in un blocco unico, senza altri pezzi. Anche i primi finestrini ad apertura scorrevole rappresentavano un buon risparmio, in peso e in complicati manovellismi».

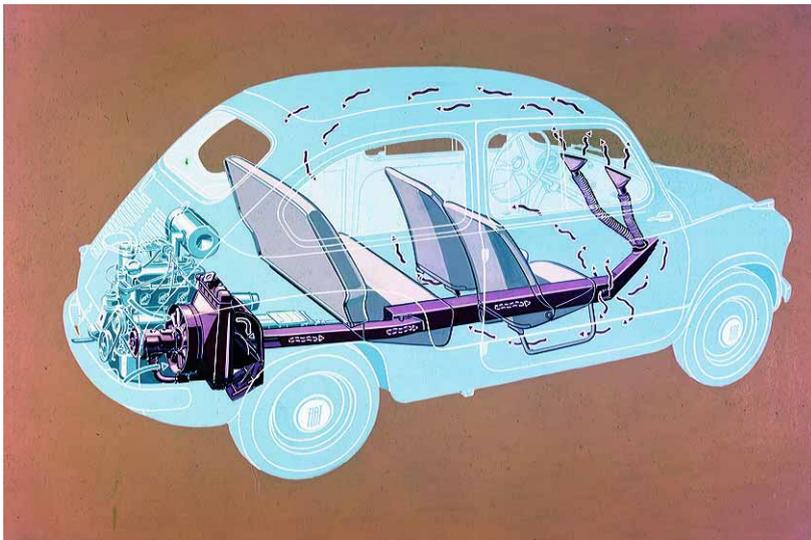
► Cosa pensa della soluzione "tutto dietro", con la meccanica montata al posteriore?

«All'epoca era l'unico modo per favorire l'abitabilità interna. Ancora oggi sembra una soluzione valida, basti pensare alla moderna Smart, che comunque ha due posti in meno rispetto alla 600. Il motore dietro potrebbe far pensare a problemi di raffreddamento, ma anche questa affermazione non trova riscontri. Il radiatore posteriore, se ben posizionato e ben rifornito di aria, funziona bene quanto una unità montata frontalmente. Sempre nell'ottica della riduzione dei componenti, va ricordato che il motore della 600 ha il collettore di aspirazione integrato nella testa e che il riscaldamento dell'abitacolo prendeva l'aria calda direttamente dal radiatore»

SOFISTICATA

Sopra, tutte le prerogative tecniche della 600 riunite in un pieghevole. Sotto, gli organi meccanici tutti al retrotreno, radiatore compreso, per lasciare spazio abitabile al resto della vettura: si nota il collettore di aspirazione integrato nella testa.





► È vero che la 600 aveva il suo tallone d'Achille nella tenuta di strada?

«Effettivamente le sospensioni posteriori sono sempre state un po' criticate. La vettura soffriva di quello che oggi si chiama "jacking effect": è la tendenza al ribaltamento, a causa delle ruote posteriori che scivolano verso l'interno, prima ancora che si verifichi il fenomeno del sovrasterzo. Un problema che in Abarth, sui modelli derivati, era limitato adottando angoli di camber molto negativi. Molto meglio, invece, sull'assale anteriore grazie all'utilizzo di un'unica balestra trasversale. Una soluzione migliorabile, ma sicuramente ottimale per contribuire a raggiungere l'obiettivo primario di ottimizzare costi e benefici».

► Si può etichettare la 600 come un'auto "low-cost", concetto oggi di moda?

«Direi di no, assolutamente. Forse le soluzioni che conteneva erano all'insegna del risparmio, con tutte le funzioni ottenute con il minimo costo e con estrema semplicità, ma per l'epoca era decisamente accessoriata».

► Le vengono in mente altri modelli che presentano concetti simili a quelli espressi dalla 600?

«In ambito Fiat direi la prima Panda, del tutto simile a una 600 progettata a trent'anni di distanza. Penso anche alla Renault 4, geniale nella sua semplicità».



MOTORIZZAZIONE DI MASSA

In alto, lo schema del riscaldamento con l'aria calda prelevata direttamente dal radiatore. Questa come altre soluzioni rivela lo studio accurato del progetto nella sua globalità, che ha fatto della 600 un esempio di razionalità. Qui sopra, la catena di montaggio: anch'essa era razionale e studiata come si conviene a un progetto che aveva il chiaro obiettivo di motorizzare un'intera nazione, come poi avvenne.

CELESTE
In apertura, la Moretti 750 nel suo stupendo colore celeste originale. Qui a fianco, l'articolo che le dedicammo nel mese di ottobre 2006, quando fu ritrovata.



L'AFRICANA DI FIRENZE

C'erano una volta piccoli costruttori che realizzavano un'intera automobile in grado di attraversare il Continente Nero da nord a sud. Dopo averne parlato anni fa, ora abbiamo provato la Moretti sulle dune (pardòn, colline) gigliate



DI ROBERTO CORNO - FOTO CRISTIAN TORRACCHI

*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN'OSSESSIONE PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE DALLA "RUST" (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIATO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-



CAR CLUB IN INGHILTERRA E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.



Sono in coda da almeno un'ora, imbottigliato alle porte di Firenze come un'acciuga sotto sale alla guida di un'ultra-moderna Lancia Thesis dotata di comodità e dispositivi a me praticamente ignoti e oltretutto, a tratti, ostili; l'unico pensiero che mi conforta è che è stata una macchina non capita e non ce ne sono molte in giro... Comunque, quale modo peggiore di prepararsi al test di una vettura che dell'elettronica e del comfort (almeno quello visto con occhi moderni) se ne fa un baffo?

Due ore, e infinite maledizioni dopo, giungo con un ritardo epico all'appuntamento presso la sede di una delle storiche officine fiorentine. La vettura del test si preannuncia perlomeno singolare e, ai più, sconosciuta. È un'automobile italiana degli anni '50, dalla linea sportiva ma di soli 750 cc (quindi non è una Ferrari né una Maserati); era costruita a Torino, ma non si

tratta né di una Fiat né di una Lancia (anche se è molto elegante e vanta soluzioni raffinate), oltretutto nel tempo libero si dedicava ai viaggi e amava confrontarsi nel fuoristrada estremo con Campagnole e mezzi militari della Legione Straniera. Bene, scommetto che avete le idee a dir poco confuse! No, non è un antenato del Suv, non avrei usato la parola "elegante".

Scendo dalla macchina e per cercare di riprendermi dallo stress dell'ingorgo e dall'overdose di onde elettromagnetiche fondi-cervello sicuramente emesse dalla troppa elettronica della Thesis, mi infilo lesto in officina per un primo contatto con questa piccola grande meraviglia frutto dell'ingegno italico dei bei tempi andati. Ed ecco presentarsi in tutta la sua magnificenza e "immensità" (è la prima volta che la vedo dal vivo, e in effetti dal vero è più vettura che "vetturina" come appare in alcune foto) un'incredibile, nonché ra-

rissima, Moretti! Non una qualsiasi, bensì simile a quella che disputò nel 1953 la Algeri-Citta del Capo! Soltanto 750 cc che però racchiudono un mix esplosivo di eleganza, sfrontatezza e avventura.

Vengo svegliato dalla piacevole estasi nella quale sono precipitato dai due "fiorentinissimi" cacciatori di ruggine, nonché proprietari della "Morettina", Alessandro Cascasci e Claudio Regazzoni. Il primo, titolare di una storica officina autorizzata Alfa Romeo; il secondo, indomito pilota di auto storiche.

Fatta in casa

Appena mi accennano che il primo proprietario della Moretti era un capitano di lungo corso, ripiombò immediatamente e piacevolmente nell'estasi... quest'auto trasuda avventura! I due competentissimi amici hanno compiuto un vero e proprio "ritrovamento nel fienile", rocambo-



SIGNIFICATIVA

Le finiture della Moretti 750 sono di qualità, come dimostrano i pomelli su plancia e leva del cambio, che replicano l'ambra. Il divano anteriore ha tre posti. La strumentazione ha l'essenziale: tachimetro, indicatore benzina, manometro olio e poche spie. Molto belli anche i vari fregi. Questa automobile ha un posto significativo nella storia per il fatto di avere il motore costruito dalla stessa Moretti, cosa di cui in precedenza si avevano notizie scarse e confuse. Nelle foto piccole qui sotto, momenti del restauro; da destra, la distribuzione del motore; maniglie e ottoni; la carrozzeria portata a nudo per poi essere riverniciata (i cofani sono in alluminio); un tamburo dell'impianto frenante in rettifica.





lesco e fortunato, come illustrato su *Automobilismo d'Epoca* di ottobre 2006). Ora però la macchina è stata restaurata come si deve, il che giustifica di tornare sull'argomento, con tanto di... prova!

L'auto, immatricolata a Catania nel 1955 e due anni dopo acquistata dal capitano, fu portata a Vinci dove passò tutta la sua vita, fino al ritrovamento ad opera dei due amici. Al momento della scoperta la 750 poteva vantare un'affascinante patina ed era, per fortuna, completa. Non si conosce il numero esatto di esemplari costruiti, però tenendo conto dell'assoluta rarità e unicità costruttiva, la mancanza di qualche particolare poteva rivelarsi una tragedia.

La Moretti, infatti, a parte pochissimi particolari acquistati direttamente da fornitori per carrozzieri o in Lancia, progettava e costruiva le sue auto in piena autonomia. La carrozzeria era costruita interamente a mano, presso la Moretti o presso battilustra della cintura torinese, con una notevole attenzione per la qualità. Sono frutto della piccola Casa torinese anche sospensioni, freni e motore. Quest'ultimo, tutto fuso in ghisa, è dotato di albero a camme in testa e accoppiato ad un cambio a 4 marce. Al momento della scoperta della macchina proprio la presenza di un motore Moretti fu il dettaglio storicamente di maggior interesse: le Moretti-Moretti erano una ra-



A FIRENZE DAL 1946

La Carcasci Automobili di Firenze ha origini che risalgono agli anni '30 del secolo scorso, quando il diciottenne Giovanni, affascinato dai motori, lasciò le campagne natie del Mugello per andare fare l'apprendista in una famosa officina fiorentina.

Nel 1938 Giovanni Carcasci aprì la sua prima officina in via Scarlatti a Firenze, poi la guerra travolse tutto e tutti. Nel 1946 riaprì l'attività, che, registrata sull'appena costituito albo degli artigiani, è rimasta da allora "Carcasci Automobili". L'officina di Giovanni negli anni Cinquanta divenne il punto di riferimento a Firenze per gli "alfisti appassionati e corsaioli", nonchè per i signori della borghesia affascinati dalle prestigiose auto del Biscione. Da allora, in officina sono entrate soltanto Alfa Romeo, a cui Giovanni Carcasci ha dedicato tutto se stesso.

Un attaccamento ricambiato dai tanti riconoscimenti che Alfa Romeo gli ha tributato negli oltre cinquant'anni di appassionata e fedele attività legata al marchio, prima che Arese finisse a Torino. Oggi l'attività è gestita dal figlio di Giovanni, Alessandro, con intatto amore per l'automobile, come testimonia il restauro di questa Moretti.

(In foto, da destra l'amico Claudio Regazzoni, Alessandro Carcasci e Andrea Piccolo, che ha restaurato la Moretti.)





TEMERARI

La città di Firenze ha fatto da sfondo all'intera vita di questo esemplare, acquistato a Vinci dove è stato ritrovato.

Gli attuali proprietari, temerari, hanno accettato di affidarla alle mani di Corno (nell'altra pagina).



MONOALBERO

Un calo di batteria è stato l'unico intoppo della prova, subito risolto. Nell'altra pagina, la sospensione anteriore a ruote indipendenti con balestra trasversale; si nota anche la coppa dell'olio. In basso, una bella immagine del motore con distribuzione monoalbero in testa.

rità già all'epoca, tanto che nemmeno lo stesso Carcasci era al corrente della produzione di motori da parte del carrozziere torinese.

E invece li faceva anche ottimi, i motori, come confermato dal fatto che, dopo anni di oblio, il quattro cilindri 750 è resuscit-

tato grazie a un semplice intervento comprendente: cambio olio, cambio candele, pulizia carburatore e un'abbondante bevuta di benzina fresca e pulita! Naturalmente, dopo aver sentito la voce della Moretti gli estasiati proprietari hanno deciso di procedere con un radicale ripristino; oltre alla rinfrescata alla meccanica (al fine di mantenerla il più possibile originale), un vero e proprio restauro professionale -eseguito presso l'officina di Carcasci dall'altrettanto appassionato Andrea Piccolo-, per quanto riguarda carrozzeria, sospensioni e interni. La grossa difficoltà, nel caso di auto così rare, è data soprattutto dall'irreperibilità di alcuni particolari specifici della carrozzeria. Così, ciò che non si poteva recuperare è stato ricostruito con infinita abilità e pazienza.

Sfinito dal viaggio ma soddisfatto dalla prima visita, mi catapulto in albergo dove vengo accolto da un albergatore sicuramente algerino; complici la stanchezza, l'esotico individuo, l'Algeri-Le Cap, le letture di contorno ("Africa a Cronometro" di Egisto Corradi) e, non ultima, la mia passione per

gli eroici raid dei tempi andati, sogno per tutta la notte epiche sfide sulle dune del Tènèrè contro cammelli elaborati.

Lucchetti

Dal 31 dicembre 1952 al 20 febbraio 1953, la Moretti partecipò sul serio, con due esemplari di "750" a un durissimo raid trans africano, antesignano della Parigi-Dakar, sulla distanza di 16.000 km (!): il Rallye Algeri-Città del Capo appunto, all'epoca definito "la più lunga e massacrante corsa al mondo". E con i due equipaggi Veglia-Butti e Butti-Poretta era giunta addirittura prima e seconda di classe, sbalordendo l'opinione pubblica automobilistica internazionale!

Esaltato dall'esotica notte e dai trascorsi africani della Moretti mi alzo pronto ad affrontare l'Africa e le sue mille insidie. In realtà siamo sulle colline di Firenze, però grazie al fotografo e ad una sua scaltra amica postina ci ritroviamo su strade sconosciute ed "esotiche" addirittura agli occhi dei nostri ospiti Carcasci e Regazzoni, fiorentini doc.

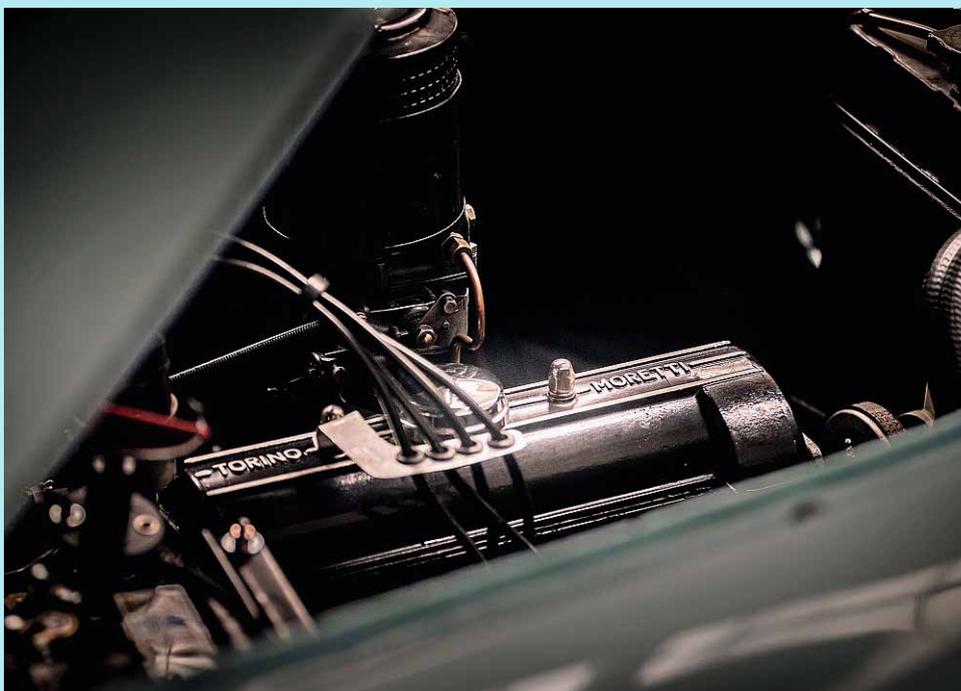
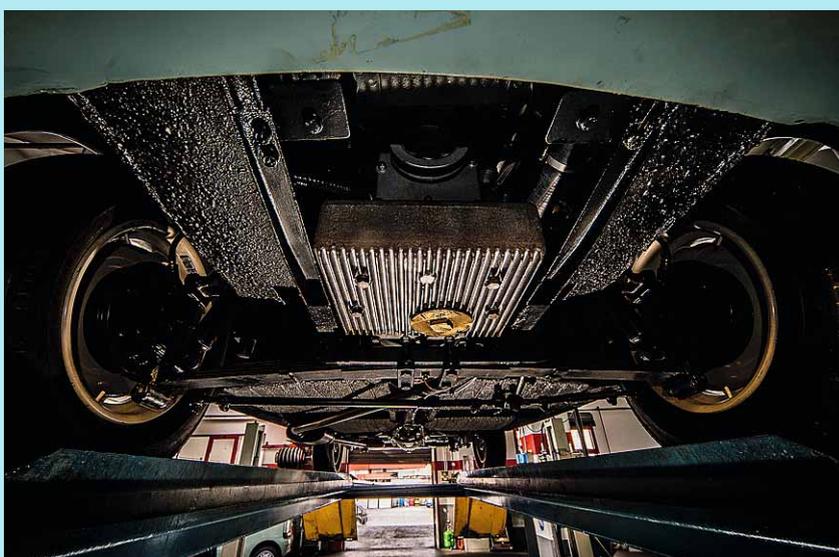
Indossato il casco coloniale (leggi cappello a fiori) e stringendo con forza l'elegante volante bianco mi getto con ardore e indomito coraggio all'assalto delle ripide colline fiorentine. Manovrando forsennatamente il preciso cambio al volante faccio frullare con veemenza il piccolo e indistruttibile motore nell'erta discesa verso l'Arno (leggere in modalità "Istituto Luce"). In effetti la Moretti è brillante, confortevole ed estremamente maneggevole. Alla fine, anche se Firenze non è l'Africa, riesco ugualmente a rimanere in panne: piantato contro un gradino in manovra, non riesco più ad avviare il piccolo mostro... Tentiamo anche con i cavi ma non c'è verso, poi sudando come se fossimo insabbiati su una duna riusciamo a farla ripartire a spinta. Torno in officina con un sorriso a 32 denti e un'idea malsana che mi batte in testa... Certo che se questa piccola grande auto ti fa vivere avventure così nei dintorni di Firenze, chissà come sarebbe (ri)portarla in Africa!!!

P.S. Voci incontrollate raccontano di enormi lucchetti fatti aggiungere alle porte dell'officina dai signori Carcasci e Regazzoni...

Scheda tecnica

MORETTI 750 "ALGER - LE CAP"

Motore Moretti 4 cilindri in linea raffreddato ad acqua, anteriore longitudinale, alesaggio e corsa 60x66 mm, cilindrata 747 cc, distribuzione due valvole per cilindro, aste e bilancieri, albero a camme nel basamento, rapporto di compressione 7:1, accensione a spinterogeno, lubrificazione forzata, potenza 25 CV a 4.500 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio a 4 marce + RM (rapporti: I 1:3,75; II 1:2,70; III 1:1,45, IV 1:1), rapporto al ponte 8,75; ruote 3.00x14", pneumatici 5.00x14" **Corpo vettura** Carrozzeria berlina due porte quattro posti, telaio a longheroni, traversa posteriore e pianale; sospensioni: ant ruote indipendenti, balestra trasversale, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici; post ponte rigido, balestre longitudinali e ammortizzatori; freni a tamburo; capacità serbatoio carburante 32 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.150 Carreggiate ant e post 1.150 Lunghezza 3.450 Larghezza 1.400 Altezza 1.390 Peso in ordine di marcia 750 kg **Prestazioni** Velocità massima circa 115 km/h; consumo: autonomia circa 600 km



RESTAURATA E PROVATA ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE

Bella senza corse

**LEGGERA E AERODINAMICA, ERA FATTA APPOSTA PER LE CORSE
I PILOTI PERÒ LE PREFERIRONO LA... GIULIETTA SPRINT ZAGATO
MA RESTA UN MIRABILE ESEMPIO DI GRAN TURISMO
ALL'ITALIANA, PER LINEA E PRESTAZIONI
L'ABBIAMO GUIDATA ALLA CESANA-SESTRIERE 2014**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MOSCA E EZIO ROMANO





LORD MARCH L'HA VOLUTA COSÌ

Così si presentava la Giulietta SS del nostro servizio al momento del ritrovamento, completa ma in uno stato disastroso. La scocca nuda, in queste condizioni, è stata esposta a Goodwood su richiesta di Lord March. Nella foto grande, eccola invece, dopo il restauro completo durato tre anni, tornata all'antico splendore e in ottima forma durante la Cesana-Sestriere 2014 dove abbiamo avuto il privilegio di guidarla.





Una celebre frase di Enzo Ferrari sentenziava che un'automobile da corsa è bella quando vince. Naturalmente non ce la sentiamo di mettere in dubbio cotanta affermazione, però con una vena forse più romantica crediamo di poter fare uno strappo alla regola giudicando, comunque, bellissima l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, nonostante un palmarès piuttosto avaro di risultati. E questo benché l'affascinante vettura del Biscione fosse nata proprio per le corse e con tutte le carte in regola per ben figurare. Ma ebbe la sfortuna di trovare un'acerrima concorrente proprio in Casa.

Fili di lana

Sulla scia dei successi conquistati nelle competizioni dalla Giulietta 1.3 Sprint Ve-

loce, e visto l'interesse suscitato nei gentleman-driver da alcune interpretazioni più aerodinamiche della suddetta vettura realizzate da Zagato, nel 1957 l'Alfa Romeo pensò a una versione appositamente allestita per i piloti, più leggera e aerodinamica. Lo studio della "Giulietta SS" fu affidato a Bertone che si avvale dell'estro e dell'esperienza maturati da Franco Scaglione sulle BAT, vetture sperimentali dalle spiccate caratteristiche aerodinamiche. Il tecnico realizzò infatti un disegno molto evoluto ed esasperato per l'epoca, per quanto un po' "addomesticato" nella versione definitiva. Disegno frutto dell'osservazione diretta dei flussi d'aria, tramite fili di lana applicati sulla carrozzeria di una vettura lanciata in velocità sull'autostrada Milano-Torino. Il risultato è sorprendente per l'epoca, con

un coefficiente di penetrazione di 0.28. Per questa vettura fu adottato un telaio a passo corto (2.250 mm), lo stesso utilizzato anche per la Spider, e le prime 100 vetture necessarie per l'omologazione oltre ad avere il muso dall'andamento più basso avevano anche porte e cofani in alluminio. Ma le novità tecniche che poteva vantare la Giulietta SS erano molte anche sotto la pelle. A partire dal bialbero 1.3 potenziato a 98 CV (76 CV/litro, contro i 41 della Giulietta "normale"), grazie a un differente disegno delle camere di scoppio, valvole maggiorate e carburatori Weber 40 DCO3. Il tutto permetteva di superare i 190 km/h, accoppiato a un cambio a 5 marce e ai freni anteriori a tamburo con tre ceppi autoavvolgenti.

Con stesso telaio e stessa parte meccanica, Zagato allestì una vettura, la Sprint Zagato



meglio conosciuta come "SZ", meno profilata ma più leggera di 100 kg della "sorella", tanto che la quasi totalità dei piloti si orientò su questa vettura "tagliando fuori" la Sprint Speciale. A cui non rimase che interpretare il ruolo di una tra le più belle gran turismo dell'epoca, e ancora oggi le sue linee lasciano senza fiato.

Ritrovamento fortunato

Parlare del ritrovamento di un'auto pregiata, abbandonata nel fienile, e portata via per pochi soldi perché il proprietario se ne vuole disfare oggi è fantascienza, ma negli anni '90 questo succedeva e chi se ne intendeva poteva fare buoni affari. Tra questi c'è Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello, che era anche fortunato. Già, perché durante una gara disputata con una vet-

tura della stessa Scuderia l'amico Gino Pozzo gli parlò di una macchina di cui il proprietario voleva disfarsi e che, secondo lui, valeva una scappata a Torino per dargli un'occhiata.

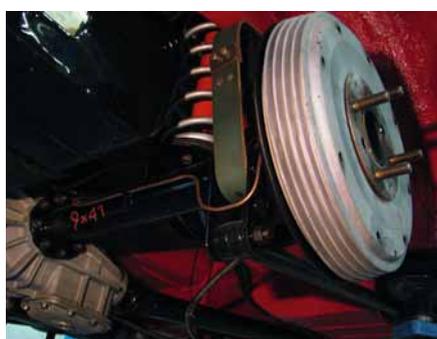
Detto, fatto. La macchina giaceva abbandonata nel magazzino dell'azienda edile del proprietario, quasi sommersa da materiali di ogni genere e con il tetto parzialmente schiacciato. E sulle prime nemmeno un occhio allenato come quello di Cajani aveva captato l'effettivo valore di quel "rottame": «Già, tanto è vero che mi convinsi a ritirarla solo perché veniva via per poco ed era completa di tutto, interni e meccanica, pensando che al massimo sarebbe servita per ricavarne ricambi -ammette Cajani-. Inoltre aveva il muso più basso, che ci fece pensare a una riparazione eseguita male. Invece

AL CENTRO

Sopra: in primo piano il volante Nardi a tre razze con corona in bachelite. Appena dietro, il cruscotto con il contagiri al centro.

Sotto: la pedaliera modificata con puntali racing; i pedali di freno e frizione sono ancorati in basso, su apposito supporto in fusione. Nell'altra pagina: il sedile racing del tipo usato all'epoca, con le cinture a quattro punti. Si noti il pannello porta originale.





si trattava di una prima serie, che aveva appunto l'andamento del muso diverso, porte e cofani in alluminio, il bauletto posteriore più piccolo, i vetri in plexiglas scorrevoli e anche il parabrezza è più bombato rispetto alle altre, tanto che non trovandolo come ricambio abbiamo dovuto rifarlo. Teoricamente queste vetture non avevano lo scudetto anteriore nella presa d'aria, ma quando abbiamo trovato la vettura l'aveva per-

ciò, per rispettare l'originalità, l'abbiamo mantenuto».

Auto di rappresentanza

«Una volta appurato il blasone dell'auto -prosegue Cajani- abbiamo badato a conservare la quasi totalità dei pezzi originali durante il restauro, grazie anche al fatto che la macchina fortunatamente era quasi completa. Abbiamo conservato anche tut-

CINGHIA

In alto: la linea della Giulietta SS sembra disegnata dal vento. Sopra, da sinistra: il freno a tamburo anteriore maggiorato, con alettatura obliqua per il raffreddamento; la sospensione posteriore a ponte rigido con puntoni longitudinali (la cinghia limita l'escursione in estensione); la sospensione anteriore con doppi trapezi oscillanti, e ammortizzatori Koni racing regolabili.



FATTA A MANO

Tra il folto pubblico intento ad ammirare la Giulietta SS parcheggiata davanti al camion della Scuderia del Portello ci colpisce un "osservatore" particolarmente attento. A occhio e croce ha superato la settantina ma è in buona forma: «È da tanto tempo che non ne vedevo una intera dal vivo -esordisce Tiziano Gabaldo (in foto)-. Negli anni '50 ho lavorato come caposquadra alla Olpa di Torino, che realizzava le carrozzerie delle Giulietta Sprint, Spider e SS per Bertone. Me la ricordo bene, era fatta tutta a mano. Aveva molte curvature e allora per modellare la lamiera usavamo il martello di legno. Poi si spianava la lamiera con il martello elettrico sul mascherone di legno. I parafanghi anteriori erano modellati in due parti, poi unite nella parte superiore tramite saldatura a ossigeno con ferro. I saldatori erano molto bravi e cercavano di utilizzare al minimo il cordoncino di ferro per limitare l'effetto "gobba" superficiale. Anche il tetto era fatto in due parti poi unite, mentre i cofani erano in pezzo unico. La parte anteriore, davanti al parabrezza, era invece modellata a caldo, anche in questo caso da operatori che sapevano il fatto loro perché dovevano calcolare bene le modifiche che subiva la lamiera in base alle variazioni di temperatura. Ogni gruppo si occupava di una parte, quindi non vedevamo mai il lavoro completo. Perciò è bello vedere questa macchina nel suo insieme e in ottimo stato».



MUSA ISPIRATRICE
L'artista inglese Anna-Louise Felstead ha immortalato la Giulietta SS in un suo disegno (sopra, insieme a una SZ), in occasione della partecipazione al Goodwood Revival 2009 (a lato: Cajani in azione sulla pista inglese). In alto: due tratti distintivi dell'eleganza della SS.





ASSETTO STRADALE

Sopra: nelle curve più veloci della Cesana-Sestriere la Giulietta SS accusava un certo rollio per la taratura stradale dell'assetto, che peraltro ha svolto bene il suo lavoro. Sotto, da sinistra: il cambio a cinque rapporti (si nota il blocco frizione con molle maggiorate e la leva di azionamento); i tre ceppi maggiorati del freno anteriore; l'inconfondibile coperchio della testa del bialbero Alfa Romeo; i rarissimi carburatori doppio corpo Weber 40 DC03. Il bialbero 1.3 preparato da Conrero eroga 115 CV a 7.000 giri. Il trasparente è di una Giulietta Sprint, che con la SS condivide la meccanica.



te le parti degli interni, sedili e pannelli vari, perché data la tipologia di vettura abbiamo pensato a un allestimento da corsa "light", senza esasperazioni che ne avrebbero snaturato lo stile, semplicemente togliendo tutto il superfluo e montando la gabbia di sicurezza. Infatti la usiamo soltanto in alcune manifestazioni selezionate, quasi un'auto di rappresentanza». Un compito che la Giulietta SS del nostro servizio ha svolto prima ancora che fosse restaurata, peraltro su

un palcoscenico d'eccellenza sul quale è poi tornata a esibirsi una volta ritrovato l'antico splendore: «Circa una decina di anni fa, Lord March mi aveva chiesto di portare a Goodwood la scocca grezza di un'Alfa Romeo da inserire in una composizione che nel corso del fine settimana del Revival trattava il tema "auto rottamate" -racconta Cajani-. Noi portammo proprio la scocca della SS che nel frattempo avevamo smontato completamente della meccanica ma era ancora

conciata come l'avevamo trovata. Poi, a distanza di tre anni, siamo tornati con la vettura restaurata che è stata molto ammirata». In effetti, volendo fare le cose con cura i tempi di restauro sono stati abbastanza lunghi, e dopo la passerella inglese la Giulietta SS del nostro servizio non si è concessa molte uscite, selezionando con cura la propria presenza a manifestazioni di prestigio: oltre al già citato Goodwood Revival, Montlhéry, Donington, Coppa Intereuropa e, ul-

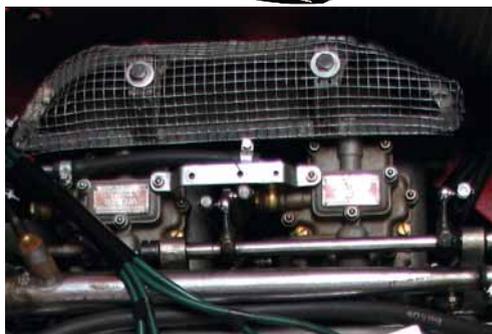
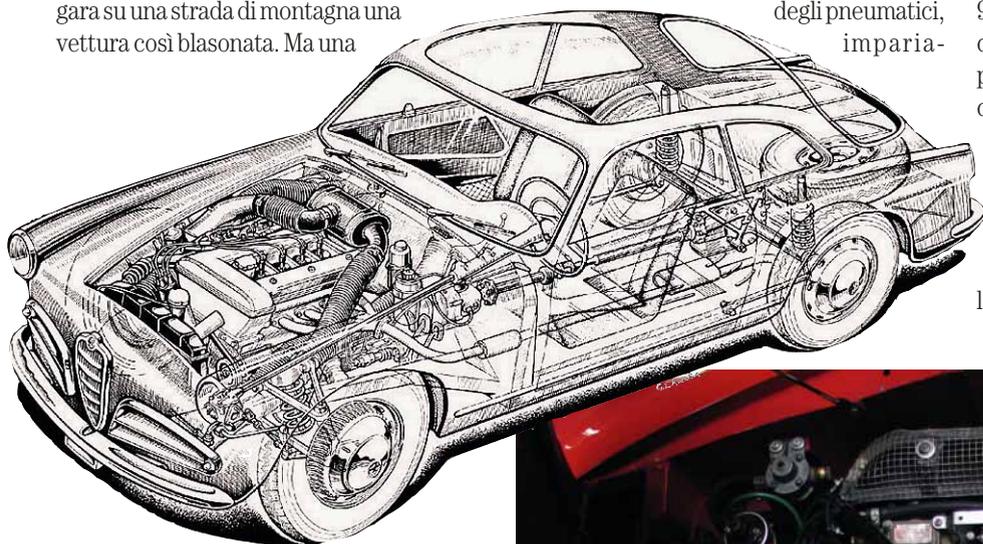
tima in ordine di tempo, la 33^a Cesana-Sestriere dove ha corso con le insegne di *Automobilismo d'Epoca*.

Grande occasione

Quindi, con una punta di orgoglio, unita al naturale entusiasmo, abbiamo accettato l'invito di Marco Cajani a portare l'auto in gara alla Cesana-Sestriere, una classicissima delle gare in salita. Guardandola parcheggiata non possiamo fare a meno di ammirare le sue linee mozzafiato, che ci inducono a pensare che il colpo di fulmine esista davvero! E qui ci rendiamo conto anche della responsabilità che avremo a portare in gara su una strada di montagna una vettura così blasonata. Ma una

volta impugnato il volante Nardi originale, a tre razze forate con corona in bachelite, la soddisfazione sale alle stelle e ci sentiamo padroni della situazione. Un po' meno al primo impatto dinamico, dove dobbiamo familiarizzare con le gomme Dunlop Racing che trasmettono una certa insicurezza nell'approccio alla curva e, ancora peggio, nei cambi di traiettoria nei tratti più veloci, che sul tracciato piemontese la fanno da padroni. Una sensazione di imprecisione dell'assetto acuita dalla taratura morbida dello stesso, regolato per le gare su strada. Una sensazione a cui facciamo l'abitudine col passare dei km, quando, assimilate le reazioni degli pneumatici, impariamo

come agire sul volante per compensarle. Da qui in poi abbiamo modo di apprezzare decisamente meglio l'assetto della Giulietta SS, che pur accusando un certo coricamento per la taratura morbida, mostra precisione nella percorrenza di traiettoria delle molte curve veloci del tracciato, manifestando quando la si impegna un leggero sovrasterzo che oltre ad essere controllabile diventa pure piacevole aiutando la vettura a voltare nelle curve più chiuse, così com'è precisa ed efficace la frenata. Anche il motore si fa apprezzare per la brillantezza, pur non adeguatamente supportato dalla rapportatura lunga: il rapporto al ponte 9/41 è quello stradale, ideale per tracciati come Monza. Perciò fuori dai tornanti, che per fortuna sono pochi e percorriamo in seconda per evitare deleteri fuorigiri (la consegna ci impone di non superare i 6800 giri), il motore è sottocoppia e la Giulietta SS arranca un po', ma appena superata quota 5000 il bialbero comincia a cantare come un violino e a spingere. Come tutte le Alfa, una bella macchina sportiva.



Scheda tecnica

ALFA ROMEO GIULIETTA SS (VERSIONE CORSA)

Motore Anteriore longitudinale. Quattro cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio con canne in ghisa riportate, albero motore su cinque supporti Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber 40 DCO3 Alesaggio e corsa 74x75 mm Cilindrata 1290 cc Potenza 98 (115) CV a 5.000 (7.000) giri **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione con molle spingidisco rigide e disco in materiale sinterizzato (nella versione corsa) Cambio a 5 marce + RM (rapporti: I 1:3,25; II 1:1,98; III 1:1,37; IV 1:1; V 1:0,85) Differenziale privo di autobloccante (rapporto 9/41) Cerchi in acciaio (lega leggera) 4,5J x 15"; pneumatici Pirelli 155-15" (Dunlop Racing) **Corpo vettura** Carrozzeria autoportante in lamiera di acciaio con porte e cofani in alluminio (roll-bar a gabbia imbullonato in sei punti) Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, trapezi oscillanti trasversali, ammortizzatori (Koni regolabili in estensione) con molle elicoidali coassiali, barra antirollio; posteriori ponte rigido con puntoni longitudinali e triangolo di ancoraggio trasversale, ammortizzatori con molloni elicoidali separati (ammortizzatori Koni con molle elicoidali) Freni a tamburo sulle quattro ruote: anteriori con alettatura esterna trasversale di raffreddamento, diametro interno 265 mm, con tre ceppi anteriori e due posteriori, comando idraulico **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiate ant/post 1.293/1.270 Lunghezza 4.120 Larghezza 1.660 Altezza 1.024 Peso in ordine di marcia 875 kg

Il cuneo magico

**DOPO LA "49", MASSIMA EVOLUZIONE
DELLE F1 ANNI '60, CHAPMAN
RIVOLUZIONA ANCORA LA CATEGORIA
UNA MONOPOSTO TANTO RIUSCITA DA CORRERE
PER BEN SEI STAGIONI
QUARANT'ANNI FA, L'ULTIMA SUA GARA**

DI DARIO MELLA - FOTO ACTUALFOTO, MCKLEIN E ALDO ZANA





Nella storia della Formula Uno la Lotus 72 entra nel novero delle monoposto che hanno segnato una svolta. Colin Chapman, infatti, sposta il radiatore dell'acqua, che tutti avevano nel musetto, per collocarlo, sdoppiato, a lato dell'abitacolo. Sposta inoltre i dischi dei freni anteriori all'interno della scocca, alleggerendo le masse non sospese. Lo scopo è accentrare meglio le masse attorno al baricentro della monoposto e diminuire la sezione frontale della vettura.

Il progettista, Maurice Philippe, ha così modo di disegnare una macchina dalla forma a cuneo, con riduzione della resistenza all'avanzamento e guadagno in deportanza visto che tutta la carrozzeria funge da elemento aerodinamico. I radiatori alle fiancate, inoltre, diventano una componente deformabile per una maggiore sicurezza in caso d'urto laterale.

Ma come mai Chapman e Philippe conclusero che la loro "49", che pur era stata innovativa, era giunta al capolinea? Nel momento in cui, nel 1968, il motore V8 Ford-Cosworth viene fornito ad altre squadre, il vantaggio acquisito nel 1967, quando Chapman lo aveva in esclusiva, svanisce. La risposta passa quindi attraverso la superiore efficienza telaistica e la ricerca aerodinamica, ma ciò com-

DEBUTTO
Jochen Rindt
al volante della Lotus
72A, al debutto, al
GP di Spagna del 19
aprile 1970. Terminò
la corsa con il ritiro
al 9° giro. All'inizio
Rindt non era molto
contento della 72:
tanto che
alla gara dopo,
a Monaco, si iscrisse
con la vecchia
"49C" (e vinse)
e lo stesso fece al GP
del Belgio.



portava la costruzione di una nuova monoposto, visto che alla 49 si erano nel frattempo ispirati altri team. In Lotus c'era un punto di riferimento, il modello 56 a turbina impiegato nel 1968 a Indianapolis. La 56, infatti, aveva la forma a cuneo, studiata per migliorare le caratteristiche aerodinamiche della carrozzeria date le elevatissime velocità medie tenute nell'ovale americano. Ed è a questo modello che il progetto della 72 si ispira. Una volta pronta, tuttavia, la "72" non fu semplice da mettere a punto: oltre alla ripartizione del peso non proprio bilanciata (35% ant. 65% post.), di nuovo c'erano le sospensioni con barre di torsione come elemento elastico, dotate di sistema anti beccheggio ("anti-dive") davanti per impedire l'affondamento del muso in frenata e "anti-squat" dietro per limitare il sollevamento del muso in accelerazione. Questa tecnica permetteva di mantenere sufficientemente costante la distanza del fondo vettura da terra, con un potenziale vantaggio in termini aerodinamici. Inoltre si limitavano i trasferimenti di carico da avantreno a retrotreno e viceversa in accelerazione e frenata, ma poneva ai piloti problemi con l'anteriore e in frenata.

È il britannico John Miles, seconda guida del Team Lotus, più che Jochen Rindt, a farsi carico dello sviluppo della monoposto (i primi test si tennero all'autodromo di Snetterton), ma il lavoro di messa a punto si rivela complicato, soprattutto in relazione ai sistemi anti bec-



ULTIMO GIRO

In alto, il "box" Lotus al GP d'Austria del 1970: le vetture numero 6 e 7 sono le "72" rispettivamente di Jochen Rindt e John Miles; la numero 8 è la "49C" affidata a Emerson Fittipaldi. Qui sopra, una delle ultime immagini di Jochen Rindt: esce dai box del GP d'Italia con la "72" priva di alettoni. A destra, lo svedese Reine Wisell al GP di Monaco 1971 con la "72C".

cheggio che non si riescono a far funzionare nel modo corretto, tanto che, dopo le prime esperienze negative in gara, vengono eliminati.

Subito iridata

Il debutto avviene al GP di Spagna il 19 aprile 1970 sul circuito di Jarama, dove il campione austriaco, qualificatosi in quarta fila, abbandona per noie all'accensione. A Montecarlo la "72" è portata in pista da Miles che, pur con una vettura ancora acerba, riuscirebbe a prendere il via, se non dovesse cedere la piazzola in griglia alla BRM di Rodriguez, qualificato d'ufficio (all'epoca a Monaco partivano soltanto 16 monoposto e i piloti ufficiali avevano questo privilegio). Nel toboga del Principato Rindt preferisce la vecchia "49" e la sua scelta è premiata dalla vittoria. In Belgio, dove Rindt utilizza ancora la "49", la Lotus 72 è pilotata dallo spagnolo Alex Soler-Roig che non prende il via per non essere riuscito in prova a completare un numero sufficiente di tornate, ma va meglio a Miles che parte dalla quinta fila, sia pure per ritirarsi dopo tredici giri. La nuova monoposto dimostra, malgrado le tante novità introdotte tutte assieme, di essere azzeccata. Suscita in tutti interesse per la forma inusitata e una curiosità mista a timore negli avversari perché, nelle mani di Jochen Rindt, potrebbe rivelarsi un'arma formidabile nella scalata al titolo. E infatti la vittoria arriva già in Olanda, con Rindt al volante della "72" #2, in versione C. L'austriaco si ripete in Francia, poi in Gran Bretagna e in Germania: con quattro vittorie consecutive Rindt mette un'ipoteca sull'iride, che gli verrà aggiudicato alla memoria perché il campione austriaco muore a Monza durante le prove del GP d'Italia. Accade di sabato, quando Rindt "stacca" con decisione all'ingresso della curva Parabolica. La monoposto scarta improvvisamente a sinistra andando a cozzare contro il guard-rail. Il pilota muore praticamente sul colpo. A innescare la sbandata pare sia la rottura del semi-

asse che collega la ruota anteriore destra con il disco del freno entrobordo. Non v'è certezza, ma altre cause non avrebbero fatto deviare la monoposto così violentemente. Chapman, ad ogni modo, irrobustisce i semiassi incriminati, che così saranno mantenuti da lì in avanti. E dire che in Austria c'era stato un campanello d'allarme, perché la medesima rottura aveva fatto andare di traverso Miles, per fortuna senza danni.

La vittoria di Emerson Fittipaldi con la "72" al GP degli Stati Uniti, la prima della sua carriera, oltre a consacrare una futura stella nel firmamento dei campioni di F1, toglie a Jacky Ickx e alla Ferrari la possibilità di conquistare il titolo dopo aver dominato l'ultima parte della stagione con quattro vittorie. E dona alla Lotus anche la Coppa Costruttori.

Il 1971, che ha per protagonisti Jackie Stewart e la sua Tyrrell, è invece una stagione incolore per la Lotus 72, i cui unici risultati di rilievo sono un secondo e due terzi posti con Fittipaldi: un po' poco visti i risultati ottenuti l'anno prima, ma c'è una spiegazione. Nel '71 le gomme da scolpite diventano slick, con nuove e più performanti mescole che danno sì una maggiore aderenza, ma che richiedono una rivisitazione delle sospensioni. Si deve irrigidire l'assetto, cercare nuove soluzioni e la cosa si rivela tutt'altro che semplice.

Il 1972 è invece l'anno che consacra la Lotus 72 ed Emerson Fittipaldi, il pilota che più contribuì, con il proprio lavoro di collaudo, a portarla ai vertici. E, per inciso, è la monoposto che il brasiliano ricorda oggi come la migliore da lui guidata in carriera.

La "72", in versione D, fa subito parlare di sé per la livrea nera con filetti dorati del nuovo sponsor John Player Special, che sostituisce quella bianco panna-rosso-oro di marca Gold-Leaf. Fittipaldi, con una punta di ironia, dice che con quei colori basterebbe applicarle quattro maniglie dorate ai fianchi per farla sembrare una bara. Piac-





cia o no la livrea, la vittoria arriva in Spagna dopo la seconda piazza conquistata in Sudafrica, per la gioia di Fittipaldi che, dopo il terzo posto nel diluvio di Montecarlo, torna sul gradino più alto del podio in Belgio. A questo punto è chiaro che il titolo se lo giocheranno Fittipaldi e Stewart, pur con terzi scomodi del calibro di Ickx, Hulme, Revson e Cévert. Con il secondo posto in Francia, seguito dalla vittoria in Gran Bretagna, il brasiliano consolida la leadership nella classifica piloti grazie anche alle affermazioni in Austria e a Monza, dove conquista matematicamente il titolo.

Cinque vittorie fanno cinque "stelloncini" John Player Special applicati sull'alettone posteriore, un'usanza che Chapman ha introdotto per sottolineare i successi della sua nera "72".

Lotta fratricida

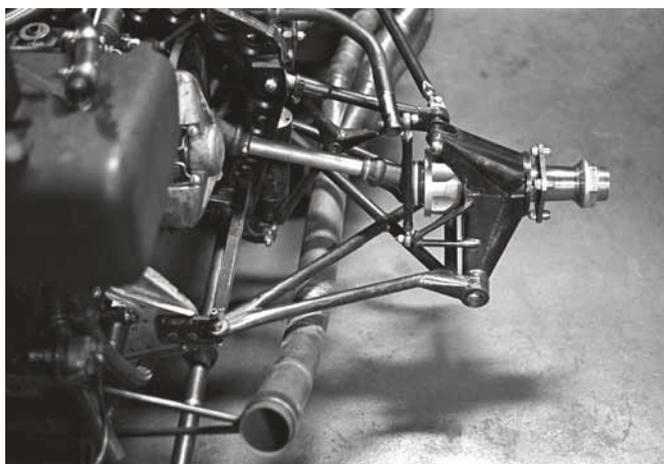
Nel 1973 la squadra Lotus si rafforza con l'arrivo dello svedese Ronnie Peterson, proveniente dalla March. Si dice che in Lotus alla prima guida vadano tutte le attenzioni e il materiale migliore, mentre la seconda guida deve arrangiarsi con quel che avanzava. E all'inizio del campionato sembra proprio che la situazione di Peterson sia questa, un fatto insolito per uno giudicato come il più veloce pilota del "Circus". Di fatto, però, Fittipaldi vince in Argentina e in Brasile, chiude terzo in Sudafrica e trionfa nuovamente in Spagna, complice la sfortuna di Peterson che deve ritirarsi dopo cinquantasette giri quando è in testa.

A questo punto il brasiliano, in vetta alla classifica con quarantuno

punti contro i quattro di Peterson, sembra aver chiuso la lotta interna per la leadership, tanto più che Stewart incombe a sole quattro lunghezze dopo aver vinto in Sudafrica, in Belgio e a Monte-Carlo. Anderstorp, in Svezia, è una tappa interlocutoria perché né Fittipaldi né Stewart prendono punti, ma il secondo posto di Peterson orienta le simpatie di Chapman verso il campione svedese: Ronnie gli piace per la grinta, per la decisione nei sorpassi e le attenzioni del patron britannico iniziano a essere rivolte verso di lui. La gara che fa da spartiacque nella competizione tra i due campioni della Lotus è il GP di Francia, a Le Castellet.

Jody Scheckter va in testa, dopo essere scattato dalla prima fila. Fittipaldi è secondo, Peterson terzo e Hulme quarto. E tutti premono, a cominciare da Fittipaldi che, al 42° giro, prova a incuneare il musetto della sua 72 all'interno della McLaren di Scheckter, con il risultato di mandare a ruote all'aria il sudafricano e di ritirarsi a sua volta con una sospensione anteriore rotta. Peterson ha via libera e va a vincere il suo primo GP con la monoposto di Chapman.

L'Olanda non porta punti in casa Lotus: Fittipaldi esce di pista in prova e si ferisce alla cavaglia compromettendo la partecipazione al GP, mentre Peterson, per gran parte della gara al comando, abbandona per noie al cambio. Il GP d'Olanda, tuttavia, sarà ricordato più che per la vittoria di Stewart, per la bruttissima pagina scritta dalla F1 nell'incidente occorso a Roger Williamson, che muore arso vivo nel rogo della sua March ribaltatasi all'ottavo giro. La totale inadeguatezza dei soccorsi emerge in tutta la sua drammaticità, con il



BARRA DI TORSIONE

Nella pagina a fianco, l'incidente di John Miles al GP d'Austria 1970. Qui a fianco, la sospensione posteriore con molla a barra di torsione (il lungo tubo sotto il quadrilatero della sospensione), una delle tante innovazioni della Lotus 72. In basso, a sinistra il posto di guida: si vedono la struttura della scocca in pannelli di alluminio rivettati e la leva del cambio con il pomello rotondo. Qui sotto, il motore Ford-Cosworth DFV. In basso, Ronnie Peterson al GP d'Austria '73 con la 72E: notare la distanza dell'alettone posteriore dal corpo vettura.



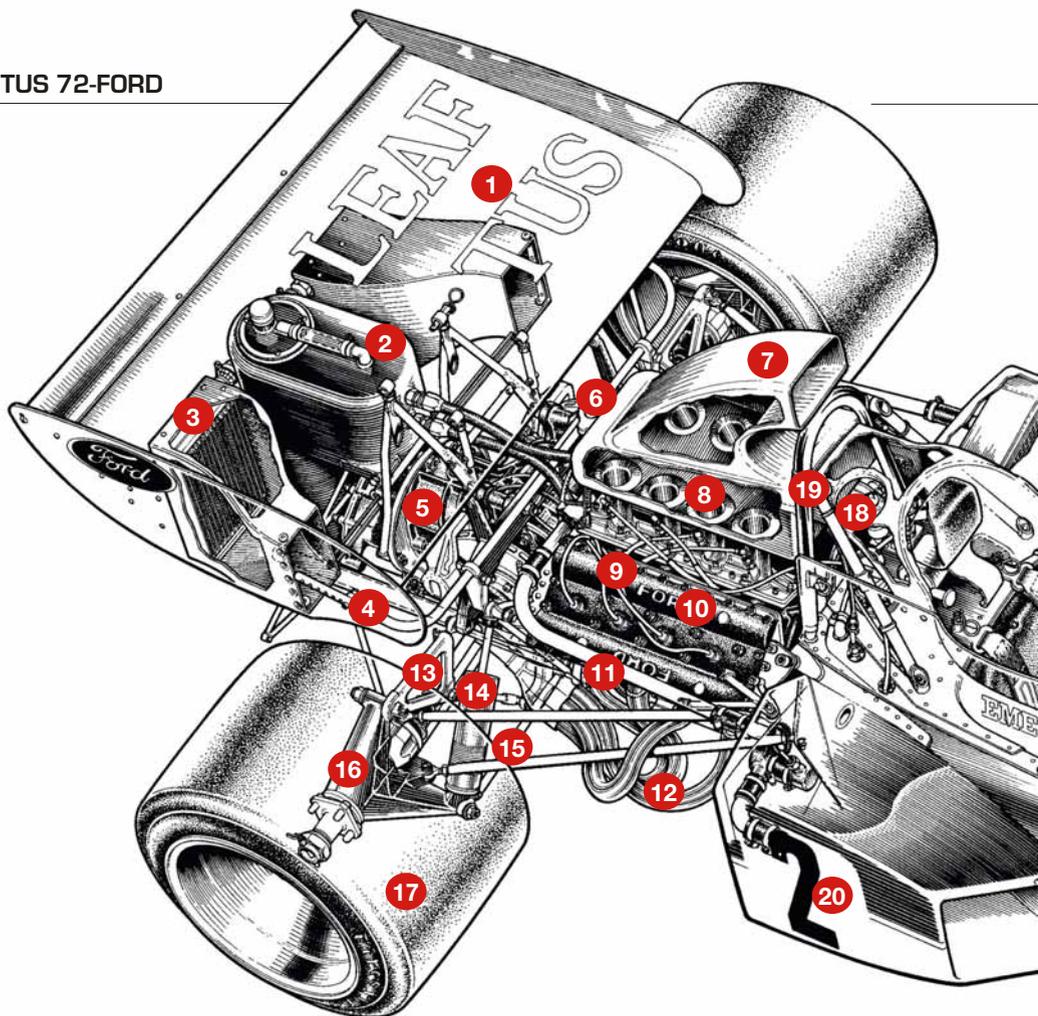
solo David Purley che ferma la sua monoposto per prestare soccorso allo sfortunato collega, con un estremo quanto vano tentativo. In Austria la buona stella sorride ancora a Peterson, sempre più nelle grazie di Chapman, che a Monza, con una decisione che costerà alla sua squadra il titolo piloti, non darà l'ordine di scuderia atteso e Fittipaldi, terminando secondo dietro allo svedese, dirà addio al titolo iridato. Peterson vincerà ancora negli Stati Uniti un GP che vedrà il ritiro anticipato dalle gare di Stewart, già matematicamente campione del mondo 1973, dopo l'incidente nel quale muore il suo

compagno di scuderia Francois Cévert. Perso il titolo piloti, la Lotus conquista comunque la Coppa Costruttori che, tra i due trofei, a Chapman è quello che interessa di più. Nella classifica iridata Fittipaldi, con tre successi, chiude secondo con tre punti più di Peterson, che di GP ne ha vinti quattro. Il 1973 è l'anno in cui la "72" raggiunge il vertice delle prestazioni. Risolti i problemi che inizialmente ne avevano reso difficile la guida, essa dona ai piloti la medesima, positiva sensazione offerta in passato dalla "49". Le lotte intestine

(segue a pag. 103)

L'EVOLUZIONE DELLA LOTUS-FORD 72

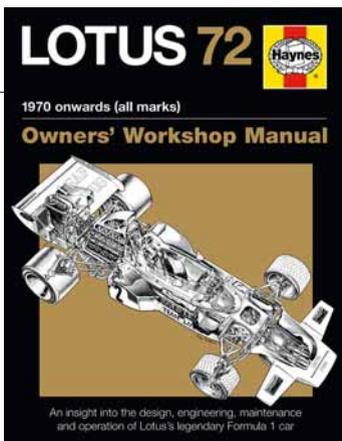
Molte furono le modifiche e in questa sede non possiamo elencarle tutte. Vediamo, in sintesi, qual è il susseguirsi delle versioni, tenuto conto che furono costruiti nove telai numerati da 72/1 a 72/9. **72:** si trova indicata a volte come "72A". È la prima, con sistemi anti-dive e anti-squat e cambio Hewland DG 300 (8 partenze tra 1970 e 1975). **72B:** il sistema anti-squat è eliminato dalla sospensione posteriore, ma rimane l'anti-dive all'anteriore (4 partenze nel 1970). **72C:** eliminati sia anti-dive sia anti-squat e adottato il nuovo cambio Hewland DG 400, meno ingombrante. L'eliminazione di questi sistemi avviene prima sulla macchina di Rindt, poi su quella di Miles dove sono mantenuti più a lungo a scopo sperimentale (23 partenze tra 1970 e 1971). **72D:** appare al GP di Monaco '71 con modifiche alle sospensioni posteriori. I telai 72/3 e 72/5 sono modificati in 72D, i telai 72/6, 72/7 e 72/8 nascono in versione "D" (61 partenze tra 1971 e 1973). **72E:** introdotta nel 1973 con struttura deformabile da regolamento. Alcuni telai precedenti vengono convertiti in "E" e la sola 72/9 è costruita da nuova in versione "E" (72 partenze tra 1973 e 1975). **72F:** è la versione del 1975. Ha il serbatoio olio compreso tra la paratia posteriore del telaio e il motore, con allungamento del passo di 127 mm e distribuzione dei pesi ant./post. mutata in 34/66%. I telai convertiti in "F" sono il 72/5 e il 72/8 (5 partenze nel 1975).



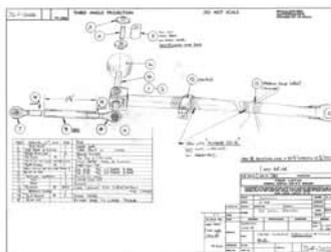
Scheda tecnica

LOTUS 72 (1970)

Motore Ford-Cosworth DFV, posteriore-centrale, longitudinale, 8 cilindri a V di 90°, basamento e teste in lega leggera, albero motore su 5 supporti di banco Alesaggio e corsa 85,7 x 64,8 mm, cilindrata 2.993 cc Velocità media del pistone (m/sec): 22,68 a 10.500 giri Rapporto di compressione 11:1 Potenza circa 440 CV a 10.000 giri Coppia circa 34 kgm a 8500 giri Distribuzione: due alberi a camme in testa per bancata comandati da cascata di ingranaggi, 4 valvole per cilindro, valvole in testa inclinate di 32°, coperchi alberi a camme in magnesio Alimentazione iniezione meccanica Lucas, pompa carburante elettrica ad alta pressione Accensione Lucas con spinterogeno Candele Autolite PG 403 oppure Champion G56R Ordine di accensione 1-8-3-6-4-5-2-7 Lubrificazione forzata a carter secco con serbatoio separato, radiatore olio; consumo medio d'olio in un GP 3,3 litri Raffreddamento ad acqua forzata con due pompe centrifughe, radiatori alle fiancate Batteria 12V, in origine alloggiata con gli estintori nella parte anteriore, elementi poi spostati nell'abitacolo sotto le gambe del pilota Alternatore 9W **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione Borg&Beck, 4 comando idraulico Cambio Hewland DG 300 a 5 marce + RM (poi DG 400), differenziale autobloccante Ruote ant. 10x13", post 15x15" (post. anche diametro 13" con profilo gomme più alto) Pneumatici Firestone poi Good-Year **Corpo vettura** Telaio monoscocca in lega di alluminio con motore portante Sospensione anteriore a ruote indipendenti con due triangoli sovrapposti, barre di torsione, ammortizzatori Koni interni alla scocca, barra antirollio Sospensione posteriore a ruote indipendenti con quadrilatero inferiore, triangolo rovesciato superiore, tirante di reazione, barre di torsione, ammortizzatori Koni interni, barra antirollio Sterzo Lotus a cremagliera Freni: Girling a disco, doppio circuito frenante (72D dischi autoventilanti) Serbatoi benzina: in schiuma cellulare contenuti nella scocca, capacità 204 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.540 (72F 2.667) Carreggiate ant e post 1.447 (72D 1.450); peso 533 kg (72D 535)



RIGHT: At the rear, a coil and a shock absorber (2) have a parallel (2) rear control arm (21) attached to the base of the upright (26) via a compound torsion bar spring (2). Note the rear roller (28) and two lower parallel links (2), along with the anti-roll bar (2) connecting via brackets (7) to the upright rear lower mounting (24).

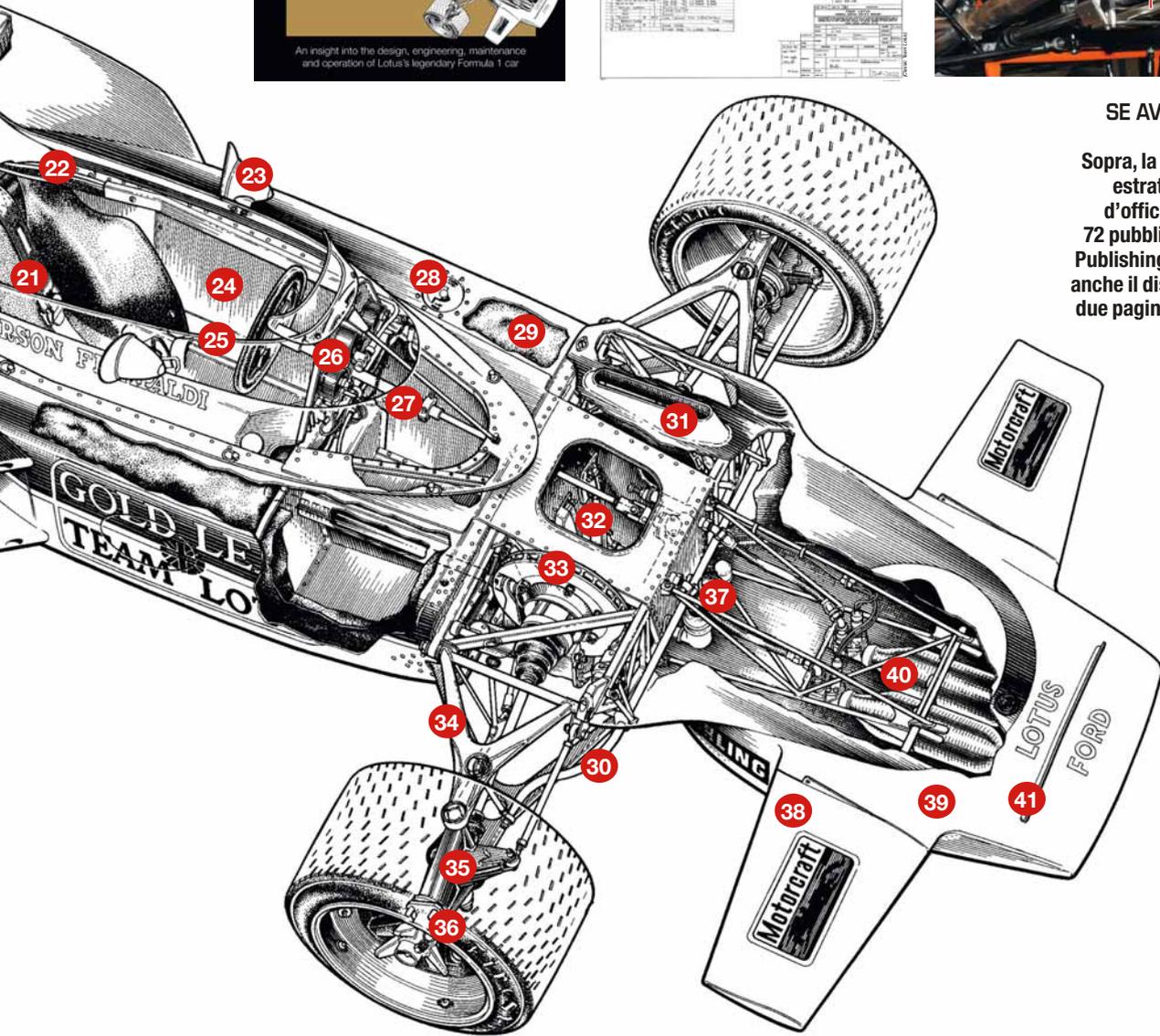
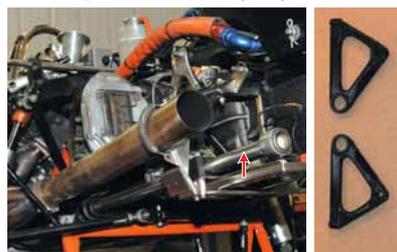


Suspension

Instead of the traditional coil spring and damper set used in Formula One at the time, team Lotus chose a liquid filled coil of torsion bars, which are attached to the wheel upright by a complex linkage. The gas valve rate characteristics, which was something that Colin Chapman worked, although Maurice Philippe was unimpressed. This is still under normal conditions but offers near the limits of load, rendering it free from the lack of control inherent in coil springs. The bottoming when the bars are full that would occur with conventional coil springs is therefore avoided.

The compound torsion bar springs feature an inner tubular sleeve internally split at one end to mate with an internal axial bar that passes back through the outer sleeve. The outer is mounted rigidly on the chassis structure at its open end. From here the rear bar element protrudes to pick up a linkage attached to the wheel upright. This is actuated by the superior vertical movement. The more the suspension deflects, the proportionally lower the rate of twist of the torsion bar spring becomes. The front torsion bar can arrange the bar ends protruding from the front bulkhead. The rear bar runs longitudinally and extends out of the back of the car after side of the gearbox.

LEFT: Stripped down rear control arm (21) with roller (28) and roller (2) adjusting the rear control arm, acting as the roller or adjuster for the rear pull-out, and controlling the position of the top of the upright, providing a degree of wheel camber path through the bottom bar link (24).



SE AVETE UNA "72" IN GARAGE...
Sopra, la copertina e due estratti del "Manuale d'officina" della Lotus 72 pubblicato da Haynes Publishing, da cui è tratto anche il disegno di queste due pagine, opera di Tony Matthews.

Il disegno in trasparenza illustra la Lotus 72D nella versione del 1971, come guidata da Emerson Fittipaldi.

- 1 Alettone mono pezzo
- 2 Serbatoio olio
- 3 Radiatore olio
- 4 Barra anti rollio posteriore
- 5 Cambio Hewland FG400
- 6 Tappo dell'acqua
- 7 Condotto aspirazione aria (air-scoop)
- 8 Trombette aspirazione
- 9 Cavi candele
- 10 Motore Ford-Cosworth DFV
- 11 Condotto acqua
- 12 Impianto di scarico in acciaio sottile

- 13 Braccetto regolazione camber
- 14 Ammortizzatore posteriore
- 15 Doppio braccio oscillante
- 16 Braccio superiore
- 17 Pneumatico Firestone ribassato (cerchio da 15")
- 18 Pompa benzina
- 19 Roll-bar
- 20 Fiancata laterale e radiatore
- 21 Cinture di sicurezza a sei punti
- 22 Cablaggi
- 23 Specchio retrovisore
- 24 Telaio monoscocca
- 25 Parabrezza in perspex
- 26 Strumentazione Smiths
- 27 Piantone dello sterzo

- 28 Tappo serbatoio benzina
- 29 Serbatoio benzina in gomma
- 30 Barra anti rollio anteriore
- 31 Sfogo aria calda freno
- 32 Centina pedaliera
- 33 Freni anteriori entrobordo
- 34 Triangolo oscillante anteriore
- 35 Fusello anteriore (montante)
- 36 Mozzo anteriore
- 37 Pompe freno con serbatoio
- 38 Spoiler regolabili
- 39 Musetto
- 40 Estintore
- 41 Nolder anteriore



CAMPIONE DEL MONDO

Sopra, il britannico Dave Walker al GP di Monaco 1972. Walker fu uno dei tanti piloti usati da Colin Chapman in quegli anni in cui la Lotus gravitava tutta intorno a Emerson Fittipaldi, campione del mondo '72 (sotto, in una bella immagine al GP di Gran Bretagna). In quella stagione il pilota brasiliano vinse 5 delle 12 gare disputate, salendo sul podio altre tre volte.



(segue da pag. 99)

hanno lasciato però un segno: Fittipaldi se ne va per approdare alla McLaren e ad affiancare Peterson giunge il belga Jacky Ickx, proveniente dalla Ferrari.

Ancora lei

La macchina per il 1974 dovrebbe essere la nuova "76", ma questa è usata soltanto in alcuni GP, a causa della scarsa competitività. I problemi incontrati rilanciano così la "72" per la quinta stagione consecutiva. Peterson chiude vittorioso a Monte-Carlo e si ripete a Digione in Francia. Chapman, a chi gli fa notare che sarebbe ora di mettere in pista una nuova macchina, risponde che la monoposto migliore è quella che vince. Però è chiaro che la supremazia della stagione passata è svanita e che il mondiale sarà una questione tra la McLaren di Fittipaldi e le Ferrari di Regazzoni e Lauda. A Monza Peterson sfrutta la rivalità tra le Ferrari per trionfare, ancora una volta davanti a Fittipaldi. Alla resa dei conti la Lotus termina il

'74 piazzando i propri alfieri al quinto (Peterson) e al decimo posto (Ickx) e occupando la quarta posizione nella classifica Costruttori dietro a McLaren, Ferrari e Tyrrell. La vittoria di Monza (la terza consecutiva su questa pista per la "72", ora in versione "E") è l'ultima colta da questo modello che non ha un erede, perché la "76" si è rivelata sbagliata ed è stata abbandonata. Il 1975 vede Peterson e Ickx ancora con la "72": potrebbero difendersi se le nuove gomme Good-Year non avessero una mescola troppo dura, che funziona bene su altre macchine, ma non nella loro che richiede coperture più soffici. Ma la Casa americana non le produce più. Nemmeno il montaggio sperimentale di molle al posto delle barre di torsione sortisce un effetto positivo e così l'unico risultato di rilievo è la seconda piazza di Ickx al GP di Spagna. Chiusa la stagione al settimo posto tra i Costruttori, la Lotus 72 entra nell'album dei ricordi. Con la soddisfazione, per Chapman, vittorie a parte, di avere aperto una nuova via a cui tutti si sono ispirati.



FALLIMENTARE

Sopra, Ronnie Peterson al GP di Monaco 1974: la "72" è più larga e arrotondata. A destra, Jacky Ickx a Monza '74 con la fallimentare Lotus 76. Sotto, ancora il pilota svedese, sempre al GP d'Italia ma del 1975, ultima stagione della "72", qui in versione "E". Nel 1975 la Lotus raccolse soltanto 9 punti.



TUTTI I RISULTATI DELLA LOTUS 72



FIRESTONE

La Lotus 72 "privata" di Graham Hill al GP d'Italia 1970. Si notano il radiatore dell'olio e i pneumatici Firestone da 15", con battistrada.

1970

19 aprile, GP di Spagna, Jarama, Rindt rit. 10° giro accensione
 10 maggio, GP di Monaco, Monte-Carlo, Miles n.q.
 Belgio, 7 giugno, Spa-Francorchamps, Miles rit. 13° giro cambio e iniezione, Soler-Roig n.q.
 Olanda, 21 giugno, Zandvoort, Rindt 1°
 Francia, 5 luglio, Clermont-Ferrand, Rindt 1°, Miles 8°
 Gran Bretagna, 18 luglio, Brands Hatch, Rindt 1°, Miles rit. 16° giro motore
 Germania, 2 agosto, Hockenheim, Rindt 1°, Miles rit. 25° giro, motore
 Austria, 16 agosto, Zeltweg, Miles rit. 5° giro, ruota, Rindt rit. 22° giro, motore
 Canada, 20 settembre, Mont-Tremblant, G. Hill n.c. a 13 giri
 Stati Uniti, 4 ottobre, Watkins Glen, E. Fittipaldi 1°, Wisell 3°, G. Hill rit. 73° giro frizione
 Messico, 25 ottobre, Città del Messico, Wisell n.c. a 9 giri, E. Fittipaldi rit. 2° giro, motore, G. Hill rit. 5° giro, surriscaldamento
Nota: al GP d'Italia il Team Lotus si ritirò dopo le prove a seguito della morte di Jochen Rindt durante le qualifiche

1971

Sudafrica, 6 marzo, Kyalami, Wisell 4°, E. Fittipaldi rit. 58° giro, motore
 Spagna, 18 aprile, Montjuic, Wisell n.c. a 17 giri, E. Fittipaldi rit. 54° giro, sospensione
 Monaco, 23 maggio, Monte-Carlo, E. Fittipaldi 5°, Wisell rit. 22° giro, cuscinetto
 Olanda*, 20 giugno, Zandvoort, Wisell 17° giro, squalificato
 Francia, 4 luglio, Le Castellet, E. Fittipaldi 3°, Wisell 6°
 Gran Bretagna, 17 luglio, Silverstone, E. Fittipaldi 3°, Charlton rit.

2° giro, motore

Germania, 1 agosto, Nürburgring, Wisell 8°, E. Fittipaldi rit. 9° giro, perdita olio

Austria, 15 agosto, Zeltweg, E. Fittipaldi 2°, Wisell 4°

Canada, 19 settembre, Mosport Park, Wisell 5°, E. Fittipaldi 7°

Stati Uniti, 3 ottobre, Watkins Glen, E. Fittipaldi n.c. a 10 giri, Wisell rit. 6° giro, panne circuito freni

**In Olanda Fittipaldi è assente per i postumi di un incidente stradale avvenuto due giorni dopo il gran premio di Monaco. Dave Charlton, che lo sostituisce, distrugge la sua 72 in un incidente in prova il venerdì e non prende il via.*

Nota: al GP d'Italia, nel 1971, le Lotus 72 non sono schierate per pendenze in corso con la magistratura italiana, relative all'incidente di Rindt dell'anno prima, quando la monoposto incidentata fu posta sotto sequestro.

1972

Argentina, 23 gennaio, Buenos Aires, Walker, 9° giro, squalificato, E. Fittipaldi, 60° giro, sospensione
 Sudafrica, 4 marzo, Kyalami, E. Fittipaldi 2°, Walker 10°, Charlton rit. 2° giro, pompa benzina
 Spagna, 1 maggio, Jarama, E. Fittipaldi 1°, Walker 9°
 Monaco, 14 maggio, Monte-Carlo, E. Fittipaldi 3°, Walker 14°
 Belgio, 4 giugno, Nivelles, E. Fittipaldi 1°, Walker 14°
 Francia, 2 luglio, Clermont Ferrand, E. Fittipaldi 2°, Walker 18°
 Gran Bretagna, 15 luglio, Brands Hatch, E. Fittipaldi 1°, Charlton rit. 22° giro, sospensione, Walker rit. 59° giro, sospensione
 Germania, 30 luglio, Nürburgring, Charlton rit. 4° giro, motore, Walker rit. 6° giro, rottura serbatoio olio, E. Fittipaldi rit. 11° giro, cambio
 Austria, 13 agosto, Zeltweg, E. Fittipaldi 1°, Walker rit. 7° giro, motore
 Italia, 10 settembre, Monza, E. Fittipaldi 1°
 Canada, 24 settembre, Mosport Park, E. Fittipaldi 11°, Wisell rit. 65° giro, perdita benzina
 Stati Uniti, 8 ottobre, Watkins Glen, Wisell, 10°, E. Fittipaldi rit. 18° giro, sospensione, Walker, 45° giro, motore

1973

Argentina, 28 gennaio, Buenos Aires, E. Fittipaldi 1°, Peterson rit. 68° giro, press.olio
 Brasile, 11 febbraio, Interlagos, E. Fittipaldi 1°, Peterson rit. 6° giro, ruota
 Sudafrica, 3 marzo, Kyalami, E. Fittipaldi 3°, Peterson 11°, Charlton rit. 4° giro, incidente
 Spagna, 29 aprile, Montjuic, E. Fittipaldi 1°, Peterson rit. 57° giro, cambio
 Belgio, 20 maggio, Zolder, E. Fittipaldi 3°, Peterson rit. 43° giro, incidente
 Monaco, 3 giugno, Monte-Carlo, E. Fittipaldi 2°, Peterson 3°
 Svezia, 17 giugno, Anderstorp, Peterson 2°, E. Fittipaldi 12°
 Francia, 1 luglio, Le Castellet, Peterson 1°, E. Fittipaldi rit. 42°

NEL CAMPIONATO DEL MONDO DI F1

giro, incidente

Gran Bretagna, 14 luglio, Silverstone, Peterson 2°, E. Fittipaldi rit. 37° giro, trasmissione

Olanda, 29 luglio, Zandvoort, Peterson 11°, E. Fittipaldi rit. 3° giro, postumi incidente in prova

Germania, 5 agosto, Nürburgring, E. Fittipaldi 6°, Peterson rit. 1° giro, accensione

Austria, 19 agosto, Zeltweg, Peterson 1°, E. Fittipaldi rit. 49° giro, condotto benzina

Italia, 9 settembre, Monza, Peterson 1°, E. Fittipaldi 2°

Canada, 23 settembre, Mosport Park, E. Fittipaldi 2°, Peterson rit. 17° giro, sospensione

Stati Uniti, 7 ottobre, Watkins Glen, Peterson 1°, E. Fittipaldi 6°

1974

Argentina, 13 gennaio, Buenos Aires, Peterson 13°, Ickx rit. 36° giro, trasmissione

Brasile, 27 gennaio, Interlagos, Ickx 3°, Peterson 6°

Monaco, 26 maggio, Monte-Carlo, Peterson 1°, Ickx rit. 59° giro, motore

Svezia, 9 giugno, Anderstorp, Peterson rit. 8° giro, cambio, Ickx rit. 27° giro, press.olio

Olanda, 23 giugno, Zandvoort, Ickx 8°, Peterson 10°

Francia, 7 luglio, Dijon-Prenois, Peterson 1°, Ickx 5°

Gran Bretagna, 20 luglio, Brands Hatch, Ickx 3°, Peterson 10°

Germania*, 4 agosto, Nürburgring, Peterson 4°, Ickx 5°

Austria, 18 agosto, Zeltweg, Ickx rit. 43° giro, incidente, Peterson rit. 45° giro, uscita di strada

Italia, 8 settembre, Monza, Peterson 1°, Ickx rit. 40° giro, iniezione

Canada, 22 settembre, Mosport Park, Peterson 3°, Ickx 13°

Stati Uniti, 6 ottobre, Watkins Glen, Ickx rit. 7° giro, sospensione, Peterson rit. 52° giro, perdita benzina

Nota: in Sudafrica entrambi i piloti Lotus hanno la 76 (detta anche JPS 9), così come in Spagna e in Belgio. Per questo motivo i suddetti gran premi non figurano in tabella. Al GP di Germania Peterson pilota una Lotus ibrida, a metà tra una 72 e una 76 mentre a Ickx va la vecchia 72.

In Austria la 76 va a Ickx, mentre Peterson è al volante della 72. A Monza tocca di nuovo a Ickx calarsi nell'abitacolo della 76 giunta all'ultima apparizione.

1975

Argentina, 12 gennaio, Buenos Aires, Ickx 8°, Peterson rit. 15° giro, freni

Brasile, 26 gennaio, Interlagos, Ickx 9°, Peterson 15°

Sudafrica, 1 marzo, Kyalami, Peterson 10°, Tunmer 11°, Ickx 12°, Keizan 13°

Spagna, 27 aprile, Montjuic, Ickx 2°, Peterson rit. 23° giro, incidente

Monaco, 11 maggio, Monte-Carlo, Peterson 4°, Ickx 8°

Belgio, 25 maggio, Zolder, Peterson rit. 36° giro, uscita di strada, Ickx 52° giro, freni

Svezia, 8 giugno, Anderstorp, Peterson 9°, Ickx 15°

Olanda, 22 giugno, Zandvoort, Peterson 15°, Ickx rit. 6° giro, motore

Francia, 6 luglio, Le Castellet, Peterson 10°, Ickx rit. 17° giro, freni

Gran Bretagna, 19 luglio, Silverstone, Henton 16°, Peterson rit. 7° giro, motore, Crawford rit. 28° giro, uscita di strada

Germania, 3 agosto, Nürburgring, Peterson rit. 1° giro, frizione, Watson rit. 2° giro, sospensione

Austria, 17 agosto, Zeltweg, Peterson 5°

Italia, 7 settembre, Monza, Crawford 13°, Peterson rit. 2° giro, motore

Stati Uniti, 5 ottobre, Watkins Glen, Peterson 5°, Henton 12°

TUTTI I PODI DELLA LOTUS 72

90 GP iridati disputati dal 1970 al 1975, 173 partenze, 20 vittorie, 9 secondi posti, 8 terzi

2 Titoli Mondiali Piloti (Jochen Rindt nel 1970, Emerson Fittipaldi nel 1972)

3 Coppe Costruttori (1970, 1972 e 1973)

VITTORIE IN GP NON TITOLATI

19/3/72: Emerson Fittipaldi, Victory Race a Brands Hatch

23/4/72: Emerson Fittipaldi, Corsa dei Campioni a Brands Hatch

18/6/72: Emerson Fittipaldi, Gran Premio Repubblica Italiana a Vallelunga

3/2/74: Emerson Fittipaldi, Gran Premio Presidente Medici a Brasilia

17/3/74: Jacky Ickx, Corsa dei Campioni a Brands Hatch

CAMPIONATO SUDAFRICANO F1

1971, 1972 e 1973: 1° Dave Charlton

Nota: nel 1971 Charlton corre la prima parte della stagione con la Lotus 49.



SLICK

Vecchi box di Monza, GP d'Italia 1972: sulla macchina di Fittipaldi i pneumatici posteriori sono ancora Firestone da 15" ma slick.

AUTOMOTO COLLECTION

11.12 APRILE 2015

orario: sab. 8,00 - 18,00 - dom. 8,00 - 17,00



PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

Milano/Linate Aeroporto ✈



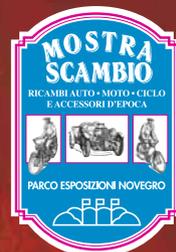
Automotoclub
Storico
Italiano



C.M.A.E.
Club Milanese
Autoveicoli
d'Epoca

Tel. 02.70200022 - Fax 02.7561050 - autocollection@parcoesposizioninovegro.it

www.parcosposizioninovegro.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
750 COMPETIZIONE	103	dic-14
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*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	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	105	mar-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	gen-13
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14
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 SPIDER MONOPOSTO	103	dic-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
QUATTRO	104	feb-15
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 FURGONCINO	104	feb-15
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



V8, PINNE ED ELICHE

Su *Automobilismo d'Epoca* di maggio 2014 una storia particolare: quella della Cadillac Eldorado, famosa per le enormi "pinne", che prestò il motore a un motoscafo Riva.

LE AUTO DELLA STORIA

M3	92	nov-13	BEL AIR 1953	30	ago-07	DYANE	29	lug-07
SERIE 3 E21	12	ott-05	BEL AIR 1957	19	lug-06	GS	64	feb-11
SERIE 3 E21	101	ott-14	CAMARO	33	gen-08	M35	69	lug-11
Z1	82	nov-12	CORVETTE C1 283 C.I.	1	ago-03	MEHARI	5	ago-04
BORGWARD			CORVETTE C3	8	feb-05	SM	3	apr-04
P100	45	mar-09	CORVETTE STING RAY	13	dic-05	SM MASERATI	102	nov-14
BRADLEY			FLEETLINE AEROSSEDAN (1947)	64	feb-11	COBRA		
GT 1974	17	mag-06	CHEVRON			289	82	nov-12
BRISTOL			B42 - FERRARI F2	84	feb-13	CONDOR		
409	63	gen-11	CHRYSLER			AGUZZOLI	27	mag-07
BUGATTI			GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	ott-04	DAF		
23	74	feb-12	CISITALIA			SILURO	73	gen-12
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago-10	ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	DAGRADA		
STORY	48	giu-09	202 COUPE	14	feb-06	LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
TYPE 35A	48	giu-09	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	DAIMLER		
BUICK			360	94	feb-14	2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	D46	44	feb-09	SP 250 C-SPEC	83	gen-13
CADILLAC			MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	DATSUN		
62 SEDAN DE VILLE 1952	7	dic-04	CITROËN			240Z	46	apr-09
COUPE DE VILLE 1957	28	giu-07	2CV	41	ott-08	DB		
COUPE DE VILLE 1958	3	apr-04	2CV UMAP	65	mar-11	RACER 500	91	ott-13
ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	mag-14	AX GTI	47	mag-09	DE LUCA		
CATERHAM			BX 14 RE	49	lug-09	FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
7	77	mag-12	C4 G ROADSTER	56	apr-10	DE TOMASO		
CEMSA			CX 40 ANNI	95	mar-14	DEAUVILLE	38	giu-08
F 11	41	ott-08	CX ATHENA	64	feb-11	OSCA	95	mar-14
CHEVROLET			DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13	PANTERA L	14	feb-06
			DS 19-20-21-23	13	dic-05	DEVIN		
			DS 21 PALLAS	38	giu-08			
			DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11			

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07	600	50	ago-09
ALFASUD SPRINT	4	giu-04	850 BERLINA	85	mar-13
ALFETTA	75	mar-12	850 COUPE'	77	mag-12
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago-06
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	BALILLA	43	dic-08
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	apr-05	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GTV/SPIDER	79	lug-12	X1/9	46	apr-09
NUOVA SUPER	44	feb-09	INNOCENTI		
AUTOBIANCHI			MINI COOPER	35	mar-08
A111	32	nov-07	JAGUAR		
A112 ABARTH	40	set-08	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
PRIMULA COUPE' I E II SERIE	15	mar-06	XJ-S	68	giu-11
BENTLEY			LAMBORGHINI		
MULSANNE TURBO	76	apr-12	DIABLO	97	mag-14
BMW			LANCIA		
320 iS	49	lug-09	APPIA	70	set-11
SERIE 6 E24	26	apr-07	BETA COUPE' (TUTTE LE SERIE)	10	mag-05
Z3	88	giu-13	BETA HPE	100	ago-14
CITROËN			FULVIA	53	gen-10
AMI 6	24	feb-07	FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	gen-12
CX	8	feb-05	FULVIA II SERIE	105	mar-15
FERRARI			LAND ROVER		
208-308-328	52	nov-09	RANGE	56	apr-10
348	80	set-12	LOTUS		
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10	ELAN M100	101	ott-14
FIAT			MASERATI		
1100 /103	64	feb-11	BITURBO	6	ott-04
1100 B/E	93	dic-13	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
1100 R E 124	7	dic-04	MERCEDES-BENZ		
124 COUPE' 1400, 1600, 1800	14	feb-06	CLASSE S W126	18	giu-06
124 SPECIAL	33	dic-07	G KLASSE	96	apr-14
126	25	mar-07	SERIE 123 STATION-WAGON	5	ago-04
127 I E II SERIE	13	dic-05	SL 107	67	mag-11
128 COUPE' S-SL 1100-1300	16	apr-06	SL SERIE 129	3	apr-04
1300 E 1500	11	ago-05	W111/W112 COUPE' E CABRIOLET	78	giu-12
132 I, II E III SERIE	12	ott-04	W123 BERLINA	23	dic-06
			W124 CABRIO	22	nov-06
			MG		

MG SPECIAL	70	ago-11
DUNE BUGGY		
DUNE BUGGY	80	ago-12
ELDORADO		
MASERATI 420M	40	ago-08
ELVA		
MK I B (1954)	86	apr-13
FACEL		
VEGA	103	dic-14
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 512-88 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

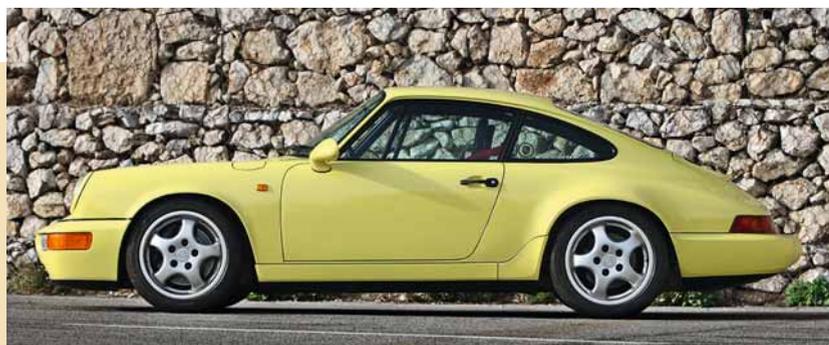
FIAT

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	lug-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
500 TV L (1972) -		
126 GPA 800 (1974)	103	dic-14
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 D	104	feb-15
1100/103	4	giu-04
1100/103 A	94	feb-14
1100/103 D	94	feb-14
1100/103 TV	47	mag-09
1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
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 SEO35	91	ott-13
BARCHETTA	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
-------------	----	--------



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
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

**ESTREMA
QUOTAZIONE**

Una guida all'acquisto molto particolare: quella della 911/964 RS. Un'automobile estrema, da veri appassionati del marchio, che avrà una rivalutazione sicura e abbondante. Sul fascicolo febbraio 2012.

FORD

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

GAUR

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

AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14
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
037 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 B24 SPIDER	104	feb-15
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
LC2	104	feb-15
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
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 "CORSA" 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 26B#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
300 SL GULLWING	4	giu-04
300 SL ROADSTER	6	ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
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*

CARROZZIERI

La Renault Floride / Caravelle ci ricorda quanto siano stati importanti i carrozzieri italiani anche per l'automobile francese. La sua storia è sul fascicolo di luglio 2013.



600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05	402	88	giu-13	9 LE MANS	59	lug-10
600 W100	77	mag-12	402 DARL'MAT	79	lug-12	SPADA		
C107 SLC	36	apr-08	402 DARL'MAT DSE	12	ott-05	ZANZARA (1967)	73	gen-12
SE 280 W 108	41	ott-08	403	10	giu-05	STANGUellini		
SL	90	ago-13	403 JAEGER	98	giu-14	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago-10
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12	404 DA RECORD	102	nov-14	STEYR PÜCH		
MERCURY			504 CABRIO	70	ago-11	650	37	mag-08
COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06	504 COUPÉ 1972	22	nov-06	STUDEBAKER		
MG			905	49	lug-09	SKYHAWK	37	mag-08
MG A 1500	7	dic-04	TIPO 3	30	ago-07	SUNBEAM		
MG B GT 1.8	7	dic-04	PONTIAC			TIGER	46	apr-09
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07	FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	gen-04	VENEZIA	104	feb-15
MG B SPIDER MKI	1	ago-03	GTO (1966)	16	apr-06	SUZUKI		
MG MIDGET	4	giu-04	PORSCHE			4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
MG MIDGET	69	lug-11	356 C	6	ott-04	TALBOT		
MG SERIE T	39	lug-08	356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
MG TF (1954)	75	mar-12	356 SC COUPÉ	2	gen-04	LAGO	74	feb-12
MINI			356 SC (1953)	98	giu-14*	TATRA		
CLUBMAN ESTATE	32	nov-07	356/2 #004	34	feb-08	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
COOPER MADE IN ENGLAND	3	apr-04	597	8	feb-05	TOJEIRO		
COOPER S 50 ANNI	91	ott-13	906 CARRERA 6	24	feb-07	BRISTOL	34	feb-08
MARCOS	104	feb-15*	911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	TOYOTA		
WOOD&PICKETT	94	feb-14	911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	ago-03	CELICA GT 1600	35	mar-08
MORETTI			911 CARRERA RS 2.7	93	gen-14	RAV 4 (1994)	105	mar-15
750 ALGER-LE CAP	21	ott-06	911 T 2.2	8	feb-05	TRABANT		
750 TDM	15	mar-06	911 T 2.2	100	ago-14	P60	54	feb-10
MORGAN			911 T US-COUPÉ	98	giu-14	TRIUMPH		
3-WHEELER E 4/4	88	giu-13	911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago-10	DOLOMITE SPRINT	11	ago-05
4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09	911 TURBO 3.3	12	ott-05	GT6R REPLICA	21	ott-06
AERO 1927	64	feb-11	911	89	lug-13*	ITALIA	41	ott-08
F-2 (1938)	102	nov-14	912	5	ago-04	SPITFIRE 1.5	9	apr-05
MORONI			912 (1965)	98	giu-14*	SPITFIRE (1962-1980)	9	apr-05
F. JUNIOR	88	giu-13	917	46	apr-09	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
MORRIS			924	75	mar-12	TR3 A	2	gen-04
MINOR	97	mag-14	924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	giu-04	TR3 A	18	giu-06
MORRIS MINOR	78	giu-12*	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	TR5 P.I.	81	ott-12
1000	66	apr-11	928 S	23	gen-07	TR6	29	lug-07
MTM			935	71	ott-11	TR7	102	nov-14
AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10	PUMA			TURBOT		
NASH			GTV	58	giu-10	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
METROPOLITAN	32	nov-07	RENAULT			VANDEn PLAS		
NISSAN			10 MAJOR	78	giu-12	PRINCESS 1300	54	feb-10
SUNNY GTI-R	63	gen-11	4 CV	22	nov-06	VOLKSWAGEN		
NSU			5 ALPINE	65	mar-11	1500	62	nov-10
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08	5 TURBO	17	mag-06	G40/60	85	mar-13
PRINZ 30E	44	feb-09	8 GORDINI	54	feb-10	GOLF GTI	82	nov-12
PRINZ 42	39	lug-08	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
RO 80	13	dic-05	DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
OGLE			FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
SX 1000	104	feb-15*	R 16	68	giu-11	KARMANN GHIA	29	lug-07
O.S.C.A.			R4	31	ott-07	MAGGIOLINO	59	lug-10
MT4 1500	80	ago-12	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	gen-14
OM			RILEY RMC			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
665 TT (1928)	77	mag-12	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
OPEL			SPRITE 1.5	105	mar-15	SAMBA BUS	6	ott-04
1900 GT	23	gen-07	ROVER			TL 1.6	28	giu-07
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	2000 TC	36	apr-08	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	apr-04
KADETT B	52	nov-09	SAAB			VOLVO		
MANTA 1.2 S	57	mag-10	96 V4	85	mar-13*	122S "AMAZON"	85	mar-13*
OMEGA LOTUS	89	lug-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	1800/1800 ES	21	ott-06
REKORD C COUPÉ	102	nov-14	SONETT III	20	ago-06	244 GLE D6	34	feb-08
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	SAFAF			244 TURBO	66	apr-11
PANHARD			6CV (1933)	73	gen-12	P 1800	74	feb-12
PL 17 E 24 CT	53	gen-10	SANTANDREA			PV 544	31	ott-07
PEUGEOT			FORMULA MONZA 875	66	apr-11	ZAZ		
106 RALLYE	100	ago-14	SERENISSIMA			968 A/M	39	lug-08
163 BR	27	mag-07	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	VARIE		
203 SPIDER	39	lug-08	SIATA			AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
204	77	mag-12	SPRING 850	21	ott-06	GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	giu-05	SIMCA			MICROCAR	86	apr-13
205 1.9 GTI	81	ott-12*	80 ANNI	104	feb-15	SPECIALE LANCIA		
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago-14	VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
205 TURBO 16	103	dic-14	1000	86	apr-13			
309	87	mag-13	1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06			
			ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13			
			RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	giu-05			
			SINGER					

Nota: *confronto tra più modelli

I CAMPIONI DEI RALLY FESTEGGIANO MUNARI E BALLESTRIERI

Si chiama Rally dei Campioni, ed effettivamente sarà un'occasione per vedere insieme tanti campioni di rally di ieri, di oggi e di domani. L'appuntamento è sulla Riviera del Brenta, sabato 6 giugno. È un raduno, organizzato da Don Piero -il "Prete da Corsa" (in foto insieme a Munari)- e dal giornalista Fabrizio De Checchi, per festeggiare i 75 anni di Sandro Munari e gli 80 di Amilcare Ballestrieri. La sfilata, con tanti assi del volante sulle più belle auto che hanno fatto la storia dei Rally, partirà da Noventa Padovana per percorrere le strade della Riviera del Brenta, passando di fronte alle ville venete, dove ci saranno dei controlli a timbro (con il solo scopo di far ammirare le auto al pubblico). Previste 60 auto, tra cui le



"regine" Lancia Fulvia HF, Stratos e Delta, Alpine Renault A110, Fiat 124 Abarth e 131 Abarth, Porsche 911 e Ferrari 308 GTB. Sulle prime 20 saliranno i piloti che hanno portato le stesse auto alla vittoria, mentre sulle altre 40 saranno i rispettivi possessori, e tra queste ci saranno gli altri principali modelli dell'epoca: Renault 8 Gordini, Lancia Flavia, Autobianchi A112 Abarth, Opel Ascona... Tra i piloti che hanno già aderito alla manifestazione, oltre ai festeggiati, Walter Röhr, Arnaldo Cavallari, Alcide Paganelli, Gabriele Noberasco, "Biche", Maurizio Verini, Arnaldo Bernacchini, Simo Lampinen, Piero Sodano, Ariella Mannucci, Fulvio Bacchelli, Miki Biasion, "Lucky" e "Rudy", Tony Fassina, Franco Ceccato. (biasioli)

REGOLARITÀ "RALLISTICA" RICORDANDO ATILIO BETTEGA

In un'ambientazione degna del Rally di Monte-Carlo, per la neve che scendeva copiosa, si è svolta il 14 febbraio la prima "Coppa Attilio Bettega", che in pratica ha preso il posto, nel calendario italiano delle attività invernali, della "Coppa Dalla Favera". La partenza è stata data alle 13,30 da Marostica e per quasi 15 ore i concorrenti si sono sfidati con i cronometri, affrontando tratti stradali difficili con medie molto impegnative (specie con la neve). L'arrivo è avvenuto alle 4 del mattino della domenica, dopo ore di guida sopra e sotto la neve e per buona parte alla sola luce dei fari, 12 Controlli Orari e 26 prove cronometrate, in parte ripetute due volte, tra le province di Trento e Vicenza. I 65 equipaggi partecipanti se la sono vista con le tabelle di marcia ma anche con le catene da montare e smontare. Tra i piloti al "Vial" diversi protagonisti del mondo della regolarità, come Giordano Mozzi (vincitore della Mille Miglia 2014), ma anche Zanasi, Barcella, Gennaro e Senna. Alla fine ha vinto l'equipaggio Giuseppe Nobis-Gian Luca Caneo su Autobianchi A112 Abarth (sotto).

La classifica finale

1. Nobis-Caneo (Autobianchi A112 Abarth) p. 151;
 2. Cavagna-Seneci (Lancia Fulvia Coupé 1300 S) p. 186;
 3. Zanasi-Peruzza (Lancia Fulvia HF 1600) p. 206;
 4. Iacovelli-Bertoletti (Autobianchi A112 Abarth) p. 243;
 5. Mozzi-Biacca (Lancia Fulvia HF 1600) p. 255.
- www.coppaattiliobettega.it



GEMELLAGGIO TRA BERGAMO HISTORIC GP E WINTERACE

Il Presidente del Comitato Organizzatore del Bergamo Historic Gran Prix, Stefano Tacconi, ha partecipato, su una Porsche 356 Pre-A del 1954, alla gara "Winterace" per sancire il gemellaggio tra le due manifestazioni. Tacconi ha illustrato ai tanti appassionati e partecipanti, presenti alla manifestazione svoltasi dal 5 al 7 marzo sulle stupende strade dolomitiche intorno a Cortina d'Ampezzo (BL), le ultime novità dell'evento orobico in programma il 31 maggio prossimo. Ha ricordato anche che quest'anno coincide con gli 80 anni della vittoria di Tazio Nuvolari nel circuito della Città Alta. Le iscrizioni sono aperte fino al 30 aprile. www.bergamohistoricgranprix.com



OTTO GARE PER IL "TROFEO NORD-OVEST" ORGANIZZATO DA... L'ALTRO ASI

Quest'anno il Comitato Regionale Piemonte dell'Asi (non quello di Torino, bensì le "Associazioni Sportivesociali Italiane") ha istituito il Trofeo Nord-Ovest Assi Regolarità auto storiche. Si tratta di una serie di gare di Regolarità in Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Emilia Romagna e Lombardia. Al campionato sono ammessi anche equipaggi fuori zona. Le prove valide sono 8 ma per la classifica finale saranno conteggiati i 6 migliori risultati. Il primo appuntamento è stato l'8° Giro della Lomellina. Il secondo appuntamento è il 15° Meeting dell'Amicizia ad Imperia, il 19 aprile. Poi la 5ª Coppa dei Tre Fiumi a Vigevano (26 aprile) e il 5° Raduno dei Laghi a Luino (10 maggio); segue la 4ª Coppa della Rana (Sartirana, PV), il 12 luglio. Il 25 luglio 6° Sanremo Historic (IM), 30 agosto 12° Circuito delle Valli Piacentine a Borgonovo (PC). Infine, il 13 settembre 7° Coppa dei Castelli Lomellini a Mortara (PV). Il Trofeo non prevede quote d'iscrizione. www.asinazionale.it



MICHELIN HISTORIC RALLY CUP TROFEO MONOMARCA PER SOLI "STORICI"

Il week end del 7-8 marzo al rally Vallate Aretine è iniziata la terza edizione della serie Michelin Historic Rally Cup, promossa dalla Casa francese di pneumatici nell'ambito dei rally storici. La novità di quest'anno è che sono ammesse le vetture di tutte le marche. Sei le gare valide per la serie. Ad Arezzo ha vinto la classifica del "monomarca" l'equipaggio Nicholas Montini-Romano Belfiore su Porsche 911 RS (in foto), secondo al traguardo dietro a Salvini, vincitore del rally.

Caratteristica del calendario della "Michelin" è che comprende soltanto gare storiche non abbinate alle prove per auto moderne, ciò per fare delle vetture storiche le vere protagoniste degli eventi. Da sottolineare l'importanza del montepremi in palio: 20 mila euro, con un premio di 1.000 euro per ogni classe. La classifica prende in considerazione le auto prodotte sino al 1981, cioè le varie Gr. 1 e 2 e le GT Gr. 3 e 4.

Il calendario: Vallate Aretine (disputato); Campagnolo (2 maggio); Memorial Conrero (16 maggio); Lana Storico (20 giugno); Elba Storico (20 settembre), Valsugana (17 ottobre).

www.mccups.it



RONDELLE



NUOVO RALLY APPENNINO - Il 10 e 11 aprile è in programma il 1° Rally Storico dell'Appennino, novità del calendario emiliano-romagnolo, valido per il Campionato Emilia Romagna, Marche e San Marino. Il quartier generale è a Monghidoro (BO) e la gestione fa capo al comitato organizzatore Trofeo Maremma. Percorso sulle strade dell'Appennino tra Emilia e Toscana, 9 prove speciali per 72,8 km su un totale di 271,4.
www.trofeomaremma.com

COPPA DEGLI ETRUSCHI - L'Etruria Historic Racing Club annuncia che il 25 e 26 aprile si svolgerà a Viterbo la XX Coppa degli Etruschi, gara automobilistica per auto storiche valida per il campionato italiano di Regolarità C.S.A.I. 2015.

Per festeggiare i 20 anni della manifestazione, gli organizzatori hanno studiato un percorso differente rispetto a quello delle scorse edizioni, con partenza e arrivo a Viterbo.
www.etruriahrc.it



COPPA DEI 3 FIUMI - Con partenza e arrivo a Vigevano, il 26 aprile si disputa la 5ª Coppa dei 3 Fiumi - Trofeo Stav, Memorial Giancarlo Cazzani, gara di regolarità per auto storiche. Lungo il percorso sono in programma sia prove di precisione a pressostato che prove a media. La gara prende il nome dal percorso che si snoda tra le risaie delle province di Pavia e Vercelli toccando i fiumi Po, Ticino e Sesia.
www.historicmotorssport.it

1° MAGGIO, RALLY CAMPAGNOLO - L'11° Rally Storico si disputa insieme al 7° Campagnolo Historic (gara di Regolarità Sport). Il rally sarà la terza prova del Campionato Italiano Rally Autostoriche e sarà valida per il Trofeo A112 Abarth e la Michelin Historic Rally Cup, oltre che del Campionato Triveneto. Percorso 350 km, di cui 101 km di "speciali".

www.rallyclubisola.it



CALENDARIO

APRILE

►8-11

30° SANREMO RALLY STORICO - COPPA DEI FIORI

www.acisanremo.it/rallysanremo/storico.htm

►10-11

FRANCIACORTA HISTORIC

www.franciacortahistoric.it

►11-12

PERONI RACE WEEKEND

Imola (BO) - Campionato italiano velocità

www.gruppoperonirace.it

►17-19

CRONOSCALATA MONTE ERICE

www.trapani.aci.it

►18-19

29ª CAMUCIA-CORTONA

Arezzo - Cronoscalata

►18-19

RALLY STORICO 500 MINUTI E REVIVAL

www.valpolicellamotorsport.it

►24-26

61ª COPPA NISSENA

Cronoscalata

www.caltanissetta.aci.it

►25-26

PERONI RACE WEEKEND 2

Varano de' Melegari (PR)

Campionato italiano velocità

www.gruppoperonirace.it

La CROMATURA s.a.s. di Barcella Claudio & C.

- *RAMARURA SIGILLANTE ALCALINA
- *NICHEL OPACO, LUCIDO, DUPLEX
- *CROMATURA A 3 E 5 STRATI AD ELEVATA RESISTENZA ALLA CORROSIONE
- *ZINCATURA OPACA, LUCIDA, AZZURRA, GIALLA, NERA E BRUNITURA CHIMICA
- *BONIFICA, RIPARAZIONI E TRATTAMENTO INTERNO SIGILLANTE DEI SERBATOI
- *RADDRIZZATURA E MESSA IN SQUADRA DI QUALSIASI PEZZO
- *SALDATURE A OTTONE, ARGENTA, TIG E ALLUMINIO
- *SABBIATURA A MICROSFERE
- *SCROMATURA ELETTROLITICA
- *DECAPAGGIO TAMPONATO
- *LUCIDATURA A SPECCHIO E SATINATURA DI TUTTI I METALLI
- *CROMATURA DELLA ZAMA
- *RICOSTRUZIONE DI PEZZI A CAMPIONE PER FUSIONE O AL TORNO

RICROMATORI DAL 1947

PREVENTIVI E-MAIL

RITIRO DEI VOSTRI PACCHI AL VOSTRO DOMICILIO

TRAMITE NOSTRO CORRIERE

Via G. Matteotti 24, Grassobbio (BG)

Telefono e Fax 035 525215

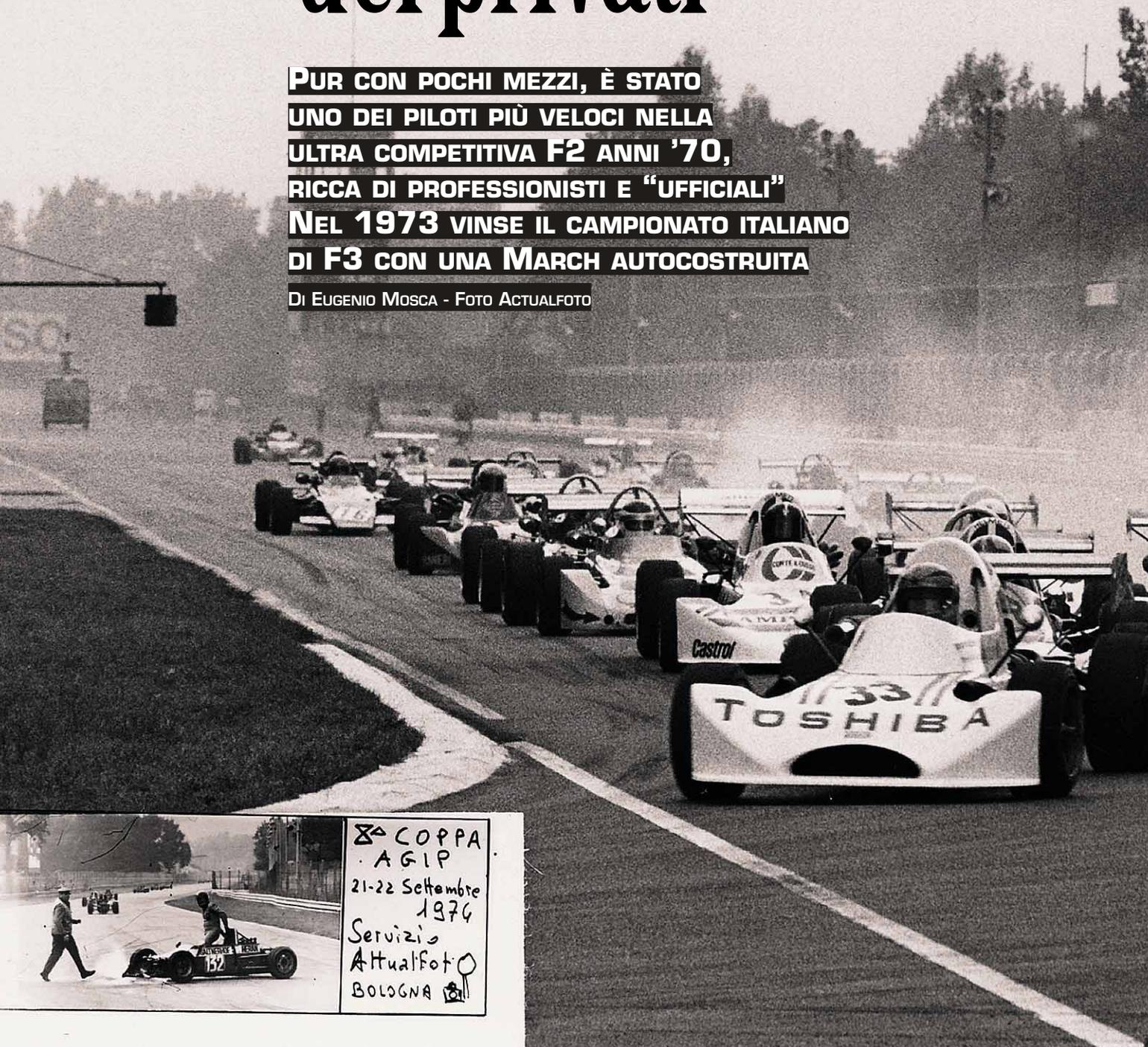
Cellulare 3498049224

claudio.barcella@alice.it

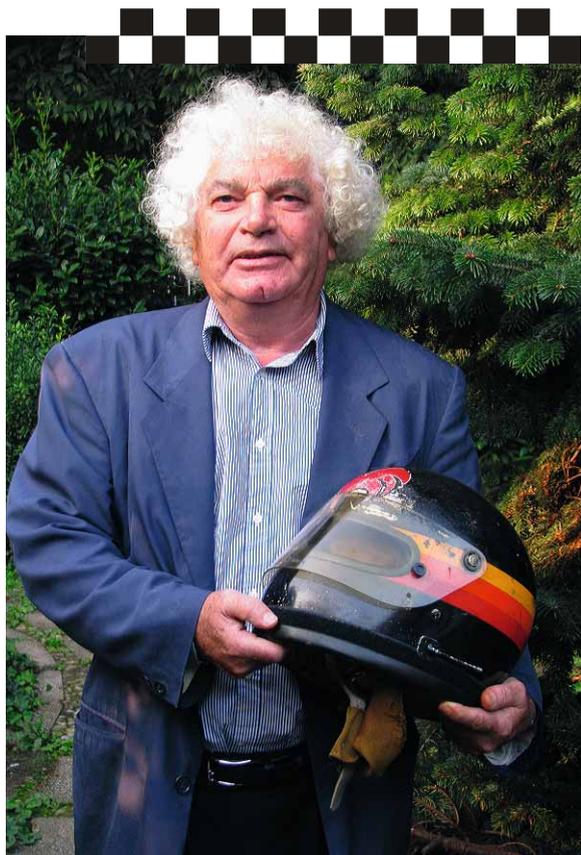
Il Guinness dei privati

**PUR CON POCHI MEZZI, È STATO
UNO DEI PILOTI PIÙ VELOCI NELLA
ULTRA COMPETITIVA F2 ANNI '70,
RICCA DI PROFESSIONISTI E "UFFICIALI"
NEL 1973 VINSE IL CAMPIONATO ITALIANO
DI F3 CON UNA MARCH AUTOCOSTRUITA**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ACTUALFOTO



8 COPPA
AGIP
21-22 Settembre
1974
Servizi
ActualFoto
BOLOGNA



VARIANTE JUNIOR

In apertura: Colombo (33) comanda il gruppone delle F3 a Monza alla partenza della 8ª Coppa Agip il 22/9/1974 da lui vinta; la gara, di campionato italiano, si disputava sul circuito Junior. Sopra, il pilota di Varedo (MI) oggi, con l'inconfondibile chioma e il casco dei tempi della F3.

Alberto Colombo appartiene a quella schiera di piloti che, per i risultati ottenuti, avrebbero meritato una possibilità concreta di entrare in F1. Comunque Colombo non si è mai perso d'animo, anzi da zero ha creato una propria squadra con cui per un intero lustro, dal 1976 al 1980, è risultato tra i migliori piloti di F2, lottando spesso con i numerosi "ufficiali" negli anni di massimo splendore della categoria.

► Com'è nata la passione?

L'ho avuta fin da bambino. Nel classico tema alle elementari su cosa avrei voluto fare da grande non ebbi dubbi: il pi-



lota. Però, allora, di moto. Un mio zio appassionato mi portava spesso a Monza da piccolo e rimasi affascinato da quel mondo, tanto da ripetere che un giorno sarei stato anch'io lì in pista.

► E così avvenne. Come?

Nel 1967 acquistai, per 350mila Lire, una F. Monza CRM. Non sapevo come si guidasse una vettura da corsa, tantomeno una monoposto. La mia pista di prova fu la Superstrada Milano-Meda, in costruzione. La macchina era curata dal meccanico del paese e ci presentammo alla prima gara senza preparazione, però poi ci togliemmo qualche soddisfazione. L'anno dopo comprai una Lab usata, velocissima, con cui vinsi il titolo Italiano di F. Monza arrivando 2° nel "Caddetti". Poi passai in F.850 e F.Ford, fino alla F.3 nel 1972, che allora era molto competitiva.

► E pure impegnativa economicamente, vero?

I costi non erano paragonabili a quelli attuali, mentre i premi in denaro erano sostanziosi. Piazzandosi bene si poteva anche guadagnare, tanto che c'erano dei piloti professionisti. Soprattutto gli stranieri, che correvano praticamente tutte le domeniche in giro per l'Europa. Uno di questi era Ronnie Peterson, un vero fuoriclasse che ha ottenuto meno di quanto meritasse. Forse per il suo carattere, molto modesto a differenza di altri piloti ben più scaltri. Inoltre c'erano molti team manager di F1 che seguivano la F3 in cerca di talenti.

► Quali piloti ricordi tra i più forti?

I francesi, i vari Depailler, Laffite, Jabouille, Ragnotti, con le Alpine ufficiali, grazie alla politica della Federazione. Mentre da noi ci si

doveva arrangiare da soli. Però non mancavano italiani molto forti: Vittorio Brambilla, Pino Pica, Giovanni Salvati, Gian Luigi Picchi. Insomma, era dura, c'erano molte macchine e bisognava guadagnarsi l'accesso alla finale con le batterie di qualificazione.

► Comunque arrivasti a vincere il titolo...

Nel 1973. L'anno prima lo vinse Carlo Giorgio (recentemente scomparso, ndr) per un solo punto. Nella gara decisiva ruppi il motore.

► Sempre da privato?

"Non esattamente. Avevo conosciuto un meccanico molto bravo, Paolo Pavanello. Cominciò a seguirmi senza un vero team ufficiale, e ci togliemmo delle belle soddisfazioni. La svolta fortunata avvenne per un incidente, al Nürburgring, in cui andò distrutta la GRD con cui correvo. Pavanello mi convinse ad andare in Inghilterra ad acquistare una March. Partimmo dall'Italia col camioncino, ma a Bicester Robin Herd ci disse che non c'erano macchine disponibili, a meno che non ce la costruissimo da noi. Ci piazzammo in un angolo della March e Pavanello, che si era fatto amico il magazziniere, ottenne il materiale migliore, addirittura alcuni pezzi della F1. Costruii una F3 "fuoriserie", con cui vinsi quasi tutte le gare e il titolo.

► Un titolo che non funzionò da trampolino di lancio, come mai? Mi sento di dire che allora non esisteva un sistema di merito. Avendo vinto il titolo F3 l'anno prima mi sarei aspettato una chiamata nella squadra CSAI di F2 per il 1975, invece presero Flammini e Truffo.

► Per questo pensasti di creare la tua squadra in F2?

Nel '75 corsi in F2 con il team Trivellato, ma fu una stagione delu-



dente soprattutto per i tanti problemi tecnici. Perciò decisi di fondare il team Sanremo Racing per la stagione successiva. La squadra era molto buona, perché avevo selezionato nell'ambiente persone molto valide in ogni settore. Infatti abbiamo fatto delle belle stagioni, nel '77 e '78 lottando addirittura con le squadre ufficiali nonostante i nostri motori BMW preparati da Heidegger, pur buoni, non potessero certo competere con quelli ufficiali o con i V6 Renault.

► Col senno di poi fu una scelta giusta?

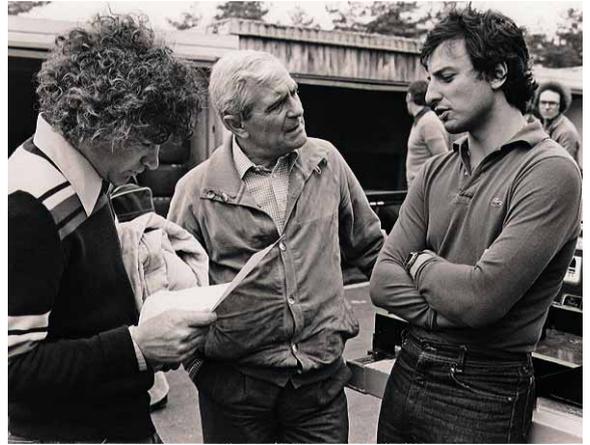
Dal mio punto di vista sì, perché avevo il controllo della situazione. Con Trivellato avevo perso delle gare per guasti banali causati da materiale usurato.

► Chi erano i piloti più forti in F2?

Il più forte Peterson, senza dubbio. Gli ho visto fare cose fantastiche, con la vettura in equilibrio in derapata su curvoni da 250 km/h. Anche Laffite andava molto forte, con una Martini che non era il massimo, e Brian Henton, un vero mastino non adeguatamente valorizzato. E naturalmente Giacomelli, meticolosissimo sulla tecnica e intelligente in gara, Patrese, Cheever, Brancatelli, De Angelis, Fontanesi e Pesenti Rossi. Un bel gruppo di piloti italiani.

► Qualche ricordo particolare?

Il podio al Mugello '77, dietro a Giacomelli e Patrese. Loro con March e Chevron ufficiali, noi con la March privatissima. Quell'anno ottenni altri bei piazzamenti, terminando 7° nell'Europeo (ap-



F2 D'ASSI

Sopra: Colombo al GP del Belgio '78 con Ottorino Maffezzoli (commissario Csaì responsabile della squadra federale di F2) e Riccardo Patrese.

Sotto: con il n. 25 al via del GP del Mugello F2 1978; si riconoscono anche Derek Daly (19), Marc Surer (9) e, più indietro, Eddie Cheever, Arturo Merzario e Bruno Giacomelli. Nell'altra pagina, al volante della ATS F1 e in volo con la March 782 al Nürburgring.



GRAN PREMIO MONZA

arexons

PIRELLI

Marlboro
WORLD CHAMPIONSHIP TEAM

HERMÈS
eau de cologne

Motorcraft 



pena dietro Rosberg e Giacomelli, ndr) in mezzo a monoposto ufficiali. Una cosa eccezionale per quei tempi. La nostra macchina andava molto bene, perché nel montaggio della scocca avevamo usato criteri aeronautici: i pannelli, oltre che rivettati, erano stati anche incollati, garantendo una rigidità nettamente superiore. Avevamo anche uno strumento che controllava la temperatura in uscita dei gas di scarico, cosa che ci consentiva di regolare la carburazione nonostante la mancanza di elettronica.

► È vero che i campioni devono essere anche cattivi?

Certo. Ronnie Peterson aveva un viso d'angelo, ma in pista non faceva sconti a nessuno. Per primeggiare bisogna mettere in difficoltà l'avversario. Sempre, anche quando non sarebbe necessario. Perciò il piccolo sgarbo, la chiusura, anche la toccatina, sono normali. Fanno parte delle regole non scritte di questo sport. Oggi al minimo contatto il pilota viene messo sotto inchiesta. Così si è snaturato questo sport, che non è solo tecnica ma anche una dose di rischio. Adesso si asfaltano le vie di fuga, così tutti possono prendersi rischi senza che accada nulla, mentre una volta un azzardo poteva farti finire nella sabbia. In staccata la differenza tra un campione e un buon pilota erano parecchi metri, perché c'erano molte più difficoltà, come l'usura dei freni o la difficoltà di cambiata. Oggi la tecnologia ha annullato tutto, perfino in partenza.

► Colombo si è adeguato alla cattiveria?

Non c'erano alternative. Distinguendo, però, cattivo da pericoloso. Anche perché allora si rischiava parecchio. Fortunatamente poi fu

DELUSO

Sopra: il ritaglio della Gazzetta dello Sport con la dichiarazione di Colombo alla vigilia dell'ultima gara a Monza.

In alto: il pilota brianzolo piuttosto deluso sul podio della pista di casa a fianco di Derek Warwick, vincitore in volata.



scongiurato il pericolo maggiore, quello del fuoco.

► In una ipotetica classifica in che posizione ti metteresti?

Non mi posso mettere nell'olimpico, però non mi lamento. Già essere salito su una F1 senza pagare (tre tentativi di qualifica nel 1978, ndr) significa che qualcosa hai fatto. Se fosse esistito un ranking, con i risultati ottenuti in funzione dei mezzi, credo che avrei potuto essere tra i primi 30 piloti nel mondo.



L'ULTIMA MONOPOSTO

Sopra: Alberto Colombo in un bel controsterzo sul bagnato al volante della Toleman TG280-Hart che ha utilizzato nel 1980, sua ultima stagione di gare.



► Posizione in linea con gli obbiettivi che ti ponevi?

Da privato, realisticamente, l'obbiettivo primario era fare punti. Puntare al podio lo consideravo già eccezionale. La vittoria era l'obbiettivo inconfessato, solo sfiorato in un paio di occasioni: a Pergusa nel 1978, dopo un grande recupero su Giacomelli a pochi giri dalla fine scivolai sull'olio perso da un altro concorrente. E a Monza 1980, nell'ultima gara della carriera, dove arrivai secondo in volata dietro a Warwick dopo avere provato a superarlo per tutta la gara.

► Non hai mai avuto una proposta ufficiale?

In realtà sì, e a distanza di tempo mi pento di non averla accettata. Robin Herd mi considerava molto bene e a fine '78 mi offrì un contratto per correre in F1 Indy con un team valido, ma il mio traguardo restava la F1 e andare in America mi sembrava un ripiego.

► Poi in effetti è arrivata una chance in F1, ma con poca fortuna. Come mai?

Diciamo esperienze estemporanee, arrivate anche tardi. Arturo Merzario mi chiamò la settimana prima del GP d'Italia '78 per correre a Monza con la sua seconda macchina. Nel primo turno di "libere" ci fu un problema al leveraggio del cambio, mentre nel secondo uscii di pista alla Roggia per la rottura dell'uniball del braccetto dello sterzo. Mi restò l'amaro in bocca, perché riuscire a percorrere solo pochi giri non ha senso, mentre sulla pista di casa avrei potuto puntare a qualificarmi. In precedenza mi aveva chiamato l'ATS per sostituire Jean-Pierre Jarier, che si era fatto male, nei GP di Belgio e Spagna. Appena arrivato nel box, l'altro pilota, Jochen Mass, mi consigliò di non contraddire mai il patron, Günther Schmidt, che peraltro parlava solo tedesco. Per le qualifiche del sabato, Schmidt decise di non cambiare il motore, giunto al limite del chilometraggio, che infatti si ruppe. In Spagna, nelle libere, la macchina era inguidabile. Su consiglio di Vittorio Brambilla sostituimmo i cerchi da 19" con quelli da 21" (canale, ndr), i problemi si risolsero e migliorerai di 1"5 il tempo. Ma per le qualifiche Schmidt ordinò, chissà perché, di rimontare i cerchi più stretti e fu un disastro. Mi convocarono per una sessione di test a Hockenheim, dove la settimana prima ero andato forte con la F2, ma mi fecero salire in macchina soltanto verso la fine del terzo giorno. Dopo due giri rimasi senza ben-

zina. Ripartii in tempo per un solo giro cronometrato, dopo il quale si dissero non soddisfatti del risultato. A quel punto me ne andai dicendogli di non provare più a chiamarmi. Così tornai a correre in F2 con la mia squadra, con cui disputai due belle stagioni, soprattutto l'ultima nel 1980.

► Dopo la quale ti ritirasti, perché?

Mi accorsi che preparare la borsa per partire per una gara mi costava fatica. Non provavo più l'entusiasmo di sempre. Realizzai che era giunto il momento di smettere. Forse anche per i rospi che avevo dovuto ingoiare. Inoltre, ero consapevole di essere arrivato a un punto dal quale non potevo più avanzare: in F2 non avrei mai ottenuto una guida ufficiale e il sogno della F1 si era definitivamente allontanato. Sentivo anche la necessità di fermarmi e creare una famiglia.

► Mai avuti ripensamenti o rimpianti?

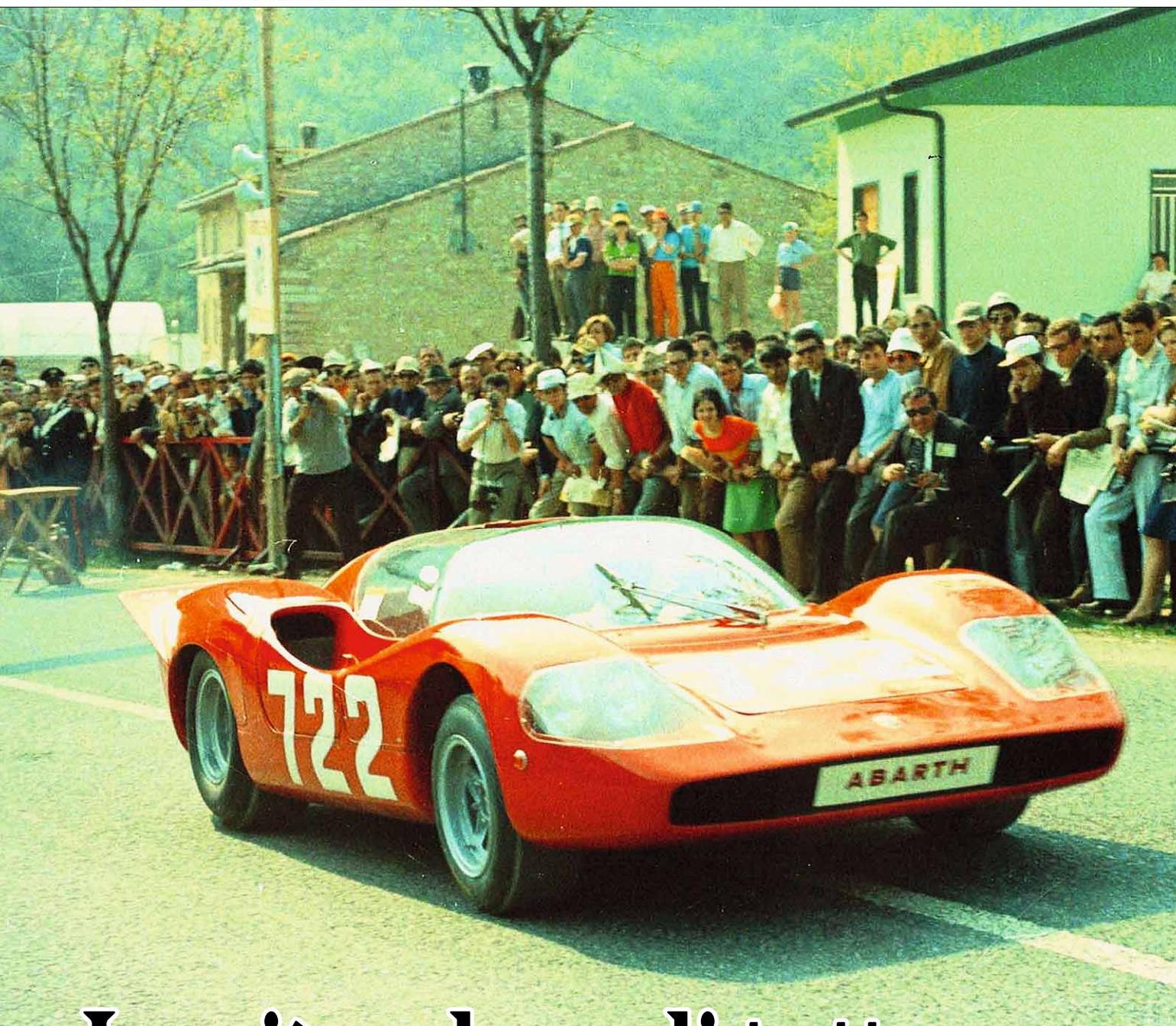
No. Mi sento soddisfatto. Nell'automobilismo spesso i risultati sono legati a tante variabili, primo fra tutti il budget che poi ne determina altre, perciò i risultati che ho ottenuto per me rappresentano il massimo possibile dati i mezzi a disposizione. Sotto il profilo della guida sono pochissimi i piloti che reputo siano stati più forti di me. Tutti nomi di un certo livello, tra i quali spiccano Peterson e Fontanesi. Mentre con gli altri ho sempre lottato alla pari. L'unico rimpianto, se vogliamo, è quello di non essere riuscito a vincere l'ultima gara a Monza.

► Perché non hai mai corso con le ruote coperte?

Non mi hanno mai affascinato. Per me la vera auto da corsa è la monoposto.

► Ti è mai venuta voglia di correre con le "storiche"?

No. Alcuni anni fa mi telefonò l'attuale proprietario inglese della mia March 782, proponendomi di correrci a Monza. L'ho ringraziato ma ho declinato l'invito. Quando ho detto "basta" è stata una cosa definitiva. Magari qualche giro in prove libere, giusto per riprovare certe sensazioni, mi piacerebbe farlo. Ma non ne trovo il senso, dato che secondo me quando si va in pista si cerca sempre di dimostrare qualcosa. E poi è difficile conoscere le reali condizioni di quelle macchine.



La più veloce di tutte

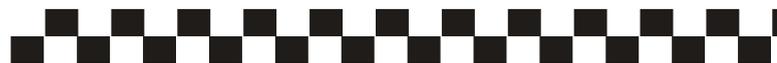
**NEL '68 SCHETTY STABILÌ IL RECORD A 144 KM/H DI MEDIA
CON LA FAMA DI "CORSA IN SALITA PIÙ VELOCE D'EUROPA",
CI SI ASPETTAVA IL PASSAGGIO DELLA CORSA AL CAMPIONATO EUROPEO
INVECE QUELLA FU L'ULTIMA EDIZIONE. OGGI SI DISPUTA UNA BELLA RIEVOCAZIONE**

DANILO CASTELLARIN - FOTO CASTELLARIN E ACTUALFOTO


VERSO IL RECORD

Peter Schetty alla partenza dell'edizione record della gara (Abarth 2000, 1968). Sotto, la copertina del libro del nostro Castellarin dedicata alla gara: notare la gente vestita a festa, per la domenica di gara. Un'immagine di un'altra Italia.

DANILO CASTELLARIN
BELLA E IMPOSSIBILE
 Stallavena-Boscochiesanuova, 1958-2008

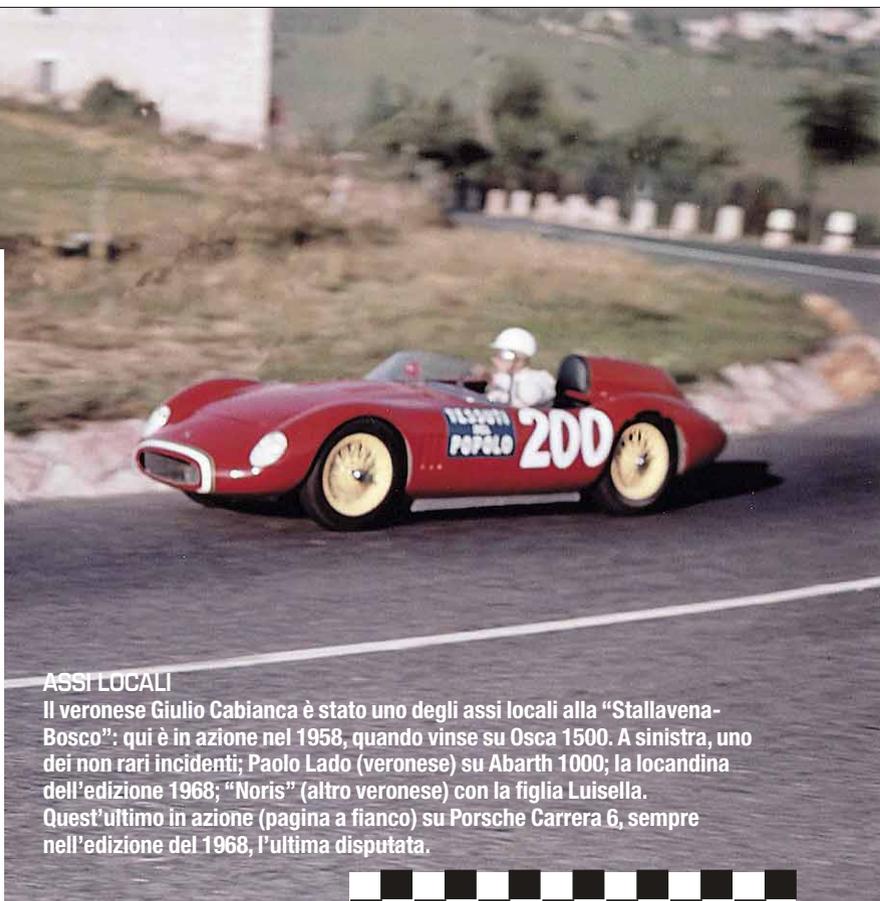
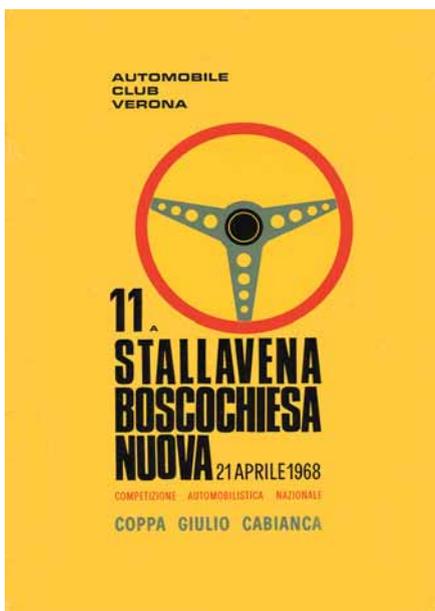


Tornerà domenica 14 giugno la rievocazione storica della cronoscalata Stallavena-Bosco Chiesanuova, organizzata vicino a Verona dal "Veteran Car Club Bernardi" in collaborazione con la "Squadra Corse Grifo Rosso". Si tratta di un appuntamento importante per la storia di questa competizione che si disputò dal 1958 al 1968. Veloce come una gara in circuito ma pericolosa per gli strapiombi nelle vallate profonde, le case sul percorso, e rettilinei da 250 all'ora. Bastarono pochi anni per renderla famosa come "la corsa in salita più veloce d'Europa": 15 km di salita da Stallavena, nella ridente Valpantena, fino a Bosco Chiesanuova, la località prealpina ottocento metri più su, sulla catena dei monti Lessini. Salita ultraveloce perché nell'ultima edizione, quella disputata il 21 aprile 1968, il recordman svizzero Peter Schetty, su Abarth 2000 ufficiale, fermò i cronometri a 6'21"8, alla prodigiosa media di 144 km/h. Se le cifre vi sembrano aride, pensate che sulle strade montane di allora bolidi come la Porsche Carrera 6, le Ferrari 250 Le Mans e Dino 206, l'Abarth Simca 2000 riuscivano a toccare i 250 all'ora sui rettilinei mozzafiato dopo Cerro, dove ogni anno, puntualmente, gli allevatori di bestiame dicevano che per tre giorni le mucche restavano senza latte a causa dell'urlo lacerante che il sabato (giorno di prove) e la domenica (gara) squarciava il silenzio degli altopiani.

Da questa competizione passarono i migliori specialisti degli anni '50 e '60. Fra i veronesi, i più noti erano Giulio Cabianca, Roberto Businello, Gastone Archimede Zanarotti, Danilo Tesini, Sergio Lipizer, Pier Giorgio Provolo, Lucillo Sacchiero, "Noris" (al secolo Giacomo Moioli), "Matich" (Gianni Lado), Paolo Lado, Maurizio Pinchetti, Gaetano Bertani, Walter Donà, Rino Amighini. Ma le curve e i rettilinei veronesi richiamavano anche il marchigiano Lodovico Scarfiotti, Edoardo Lualdi Gabardi di Varese, il torinese Franco Patria, il campano Mennato Boffa, l'altoatesino Ernesto Prinoth, l'austriaco Johannes Ortner, lo svizzero Peter Schetty e poi Ada Pace, Lella Lombardi, Odoardo Govoni, Giuseppe Dalla Torre, Antoine Hezemans, Carlo Facetti, Ferdinando Latteri, Herbert Demetz, Spartaco Dini, Roberto e Carlo Benelli (più noto con lo pseudonimo di "Riccardone"), Ignazio Capuano e tanti altri. Nell'elenco iscritti della prima edizione si trova anche il nome di un siciliano destinato a diventare molto famoso: Nino Vaccarella, il "Preside da corsa" futuro re delle Madonie.

100 Lire

La prima edizione fu disputata nel 1958 per rimediare alla cancellazione della "Salita delle Torricelle", una cronoscalata che appassiona i veronesi da quattordici edizioni, poi soppressa per volontà della Commissione interministeriale dopo una serie di incidenti a piloti e spettatori. Nel 1958 il tracciato della Stallavena-Bosco apparve più sicuro della "Salita delle Torricelle". Ma forse fu solo la buona sorte a risparmiare in ben undici edizioni (dal 1958 al 1968 compresi) ciò che avrebbe potuto provocare nel pubblico, in caso di incidente, un bolide lanciato sulle strade di montagna. Nel 1958 Giulio Cabianca vinse al volante di un'Osca 1500. Bis nel 1959, sempre su Osca 1500. Poi arrivarono i successi dei maseratiisti Odoardo Govoni (1960) e Mennato Boffa (1961). Nel 1962 il ferrarista Edoardo Lualdi Gabardi colse la prima delle sue tre vittorie (1963 e 1965 le altre),



ASSI LOCALI

Il veronese Giulio Cabianca è stato uno degli assi locali alla "Stallavena-Bosco": qui è in azione nel 1958, quando vinse su Osca 1500. A sinistra, uno dei non rari incidenti; Paolo Lado (veronese) su Abarth 1000; la locandina dell'edizione 1968; "Noris" (altro veronese) con la figlia Luisella. Quest'ultimo in azione (pagina a fianco) su Porsche Carrera 6, sempre nell'edizione del 1968, l'ultima disputata.



serie interrotta nel 1964 dall'*enfant prodige* torinese Franco Patria che, con un'azzurra Abarth Simca 2000, rifilò otto secondi alla "GTO" versione Le Mans del più esperto Lualdi. All'epoca, eravamo a metà anni '60, la Stallavena-Bosco era considerata da molte Case (Ferrari, Porsche e Abarth in primis) una preziosa palestra d'inizio stagione per provare le rispettive auto in vista delle sfide europee sul Mont Ventoux e sul Bondone.

Nella capacità selettiva della gara veneta credevano anche in Porsche: nel 1966 a Stoccarda puntarono la carta vincente sul gentleman driver scaligero "Noris", affidandogli una "Carrera 6" semiufficiale. Fu un trionfo. Per la Porsche, per il pilota (il primo a scendere in gara sotto i 7") e per i veronesi che rivissero gli entusiasmi dell'asso Cabianca. Al punto che l'anno dopo gli insegnanti delle scuole situate vicino all'Automobile Club Verona, dove si svolgevano le verifiche pregara (con tanto di secchi di vernice e pennelli per dipingere i numeri sulle portiere e sui cofani, 100 Lire a vettura), dovettero faticare non poco per tenere a freno i ragazzi eccitati dall'urlo dei motori. La gara aveva convinto anche il prudente Carlo Abarth a giocare le sue carte. Così, alla vigilia dell'edizione 1967, il mago dello Scorpione arrivò a Stallavena a bordo di una originale coupé derivata dalla Fiat 2300 e diresse personalmente la messa a punto della 2000 affidata a Johannes Ortner, che vinse davanti al coriaceo Lualdi, su Ferrari Dino 206.

Illusione europea

L'ultima edizione, quella del 21 aprile 1968, vide ancora la vittoria dell'Abarth, ma con l'astro nascente Peter Schetty, con la prestazione da record, secondo "Noris" (Carrera 6), terzo Lualdi (Dino 206). Agli

osservatori di Maranello non sfuggì la prestazione del giovane svizzero, al quale l'anno dopo, il 1969, fu affidata la "212" (la leggerissima duemila con 300 CV concepita da Forghieri) che vinse il Campionato Europeo della Montagna. Poi, a causa delle periodiche bufere che all'epoca si abbattevano sull'automobilismo sportivo, arrivò la doccia fredda della soppressione della gara, quando ormai erano in molti a reclamarne la validità per il Campionato Europeo della Montagna.

Istituito nel 1957, l'anno precedente la prima edizione della Stallavena-Bosco Chiesanuova, il Campionato Europeo era il trofeo più ambito dagli "scalatori". Il calendario prevedeva sei prove. La lunghezza dei tracciati non doveva essere inferiore ai 6 km.

La Stallavena-Bosco Chiesanuova era lunga più di 15 km e le undici edizioni disputate con successo avevano fatto pensare a una promozione nell'Europeo 1969. Fra i vincitori del Campionato Europeo della Montagna che si cimentarono nella salita scaligera, anche Lodovico Scarfiotti e Johannes Ortner. Scarfiotti si era classificato secondo su Osca, alle spalle di Giulio Cabianca, alla Stallavena-Bosco del 1958. Ortner aveva vinto l'edizione del 1967, su Abarth 2000 Sport. Come si vede, un filo molto stretto legava la gara veronese ai grandi campioni europei e alle prove internazionali. La soppressione della corsa scaligera spezzò per sempre quel filo.

Fortunatamente la storia della tradizione sportiva è stata portata avanti dai "pasionarios" del "Veteran Car Club Enrico Bernardi" che, fin dal 1986, hanno organizzato la sua rievocazione storica, appuntamento che tornerà anche il 14 giugno 2015.

SULLE ORME DI TAZIO

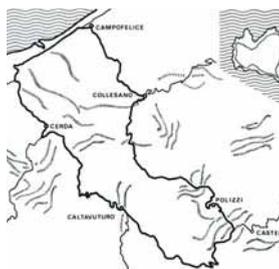
Molti anni prima della Stallavena-Bosco Chiesanuova, la Valpantena e i Monti Lessini fecero già da cornice a competizioni automobilistiche di Regolarità e Velocità. Il 18 gennaio 1931 l'Automobile Club Verona organizzava il "I Criterium Autosciatoria Verona-Tracchi". Vinse Tazio Nuvolari su Alfa Romeo. La seconda edizione fu vinta da Emilio Romano su Bugatti. "Il primo tratto del percorso -si legge su "L'Auto Italiana" del 10 febbraio 1932- resterà libero alla circolazione e quindi i corridori dovranno rispettare le norme di viabilità dalla partenza fino allo striscione di Bellori, alla biforcazione delle due strade, dove inizia la parte di corsa in velocità fino al traguardo".

Le raccomandazioni che precedono quell'antica corsa appaiono oggi romantiche e ingenue: "Le prove sul percorso sono libere ma l'Automobile Club Verona non assume in riguardo alcuna responsabilità". La terza e ultima edizione della Verona-Bellori-Bosco si disputò il 7 marzo 1948. Vinse Gino Locchi, secondo Giulio Cabianca, terzo Ernesto Menato, tutti su Fiat, la Casa torinese che per molte generazioni di piloti rappresentò il primo mezzo non solo per muoversi ma anche per confrontarsi in gara. La vecchia strada che collegava Verona a Bosco ospitò anche alcune competizioni motociclistiche. Ancora dieci anni di pausa dopo il 1948 e poi, dal 1958 al 1968, le undici edizioni della Stallavena-Bosco Chiesanuova.





Peugeot la Sicilia e il fair-play



**UN PICCOLO MA SIGNIFICATIVO FATTO
SPORTIVO, SCONOSCIUTO AI PIÙ,
AVVENUTO 90 ANNI FA E INTRECCIATO
CON LA TRADIZIONE SPORTIVA
SICILIANA E LA CASA FRANCESE**

*DALLA STORIA RIEMERGONO IMMAGINI
STRAORDINARIE*

DI FRANCESCO GUGLIELMI

Vincenzo Florio è un ricco possidente siciliano, un uomo di mondo che segue gli avvenimenti sportivi al massimo livello e non può non appassionarsi -all'inizio del XX secolo- agli exploit dei nuovi mezzi di locomozione. La Francia, patria della motorizzazione, ha iniziato a correre fin dal 1895 e l'Italia poco dopo la segue su questa strada. Lo sport rappresenta presso il grande pubblico la migliore propaganda per vendere i nuovi modelli, per dimostrarne l'affidabilità e per migliorarne le prestazioni tecniche. Infatti nel 1900 e 1904 sul percorso Brescia-Cremona-Mantova si tiene un' importante gara, vinta da marchi prestigiosi come Panhard & Levassor e Fiat.

Poi nel 1905 Vincenzo Florio, che all'epoca non aveva ancora organizzato la sua Targa Florio in Sicilia, inizia a sostenere questa competizione dandole il suo nome, Coppa Florio, e mette in palio un premio di 50.000 lire, facendo anche realizzare un trofeo (si disse all'epoca che costasse 100.000 Franchi) da un famoso artista parigino, Polak. Il trofeo sarebbe stato assegnato in modo definitivo alla casa automobilistica che -nell'arco di sette edizioni a partire da quella del 1905- avesse vinto il maggior numero di volte.

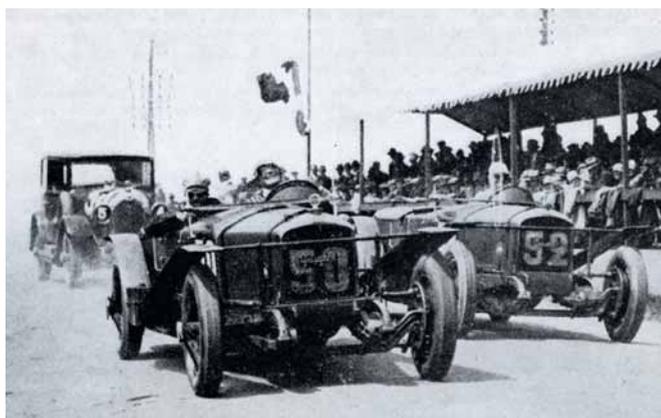
Dal 1914 la gara poi passa al Sud e si trasferisce sul circuito delle Madonie, in Sicilia, in concomitanza con la Targa Florio. È bene ricordare che, mentre la Targa è una gara di pura velocità, la Coppa è una gara di velocità e regolarità, iniziata già molti anni prima. Alla fine delle sette edizioni ogni casa ha vinto una volta ciascuna; si decide quindi di disputare nel 1925 la "bella", che è vinta, in 6h35' da André Boillot su Peugeot 174 S di 3.828 cc.

Dopo la vittoria del '22, Boillot si aggiudica così l'ambita Coppa Florio. Colpo di scena: l'allora amministratore delegato di Peugeot si reca da Robert Peugeot e gli chiede di compiere un gesto di fair-play



IL "MEDIO" DELLE MADONIE

Nell'altra pagina, André Boillot su Peugeot 174 S transita davanti ai "box" di Cerda, quelli ancor oggi esistenti, nella Coppa Florio del 1925. Qui sotto, una bella curva nella stessa edizione, lungo il tracciato delle Madonie lungo 108 km; André Boillot nel 1919 aveva vinto la X edizione della Targa Florio, sempre al volante di una Peugeot. In basso, il pilota francese con il suo meccanico al termine della Coppa del 1925. Più a destra, la partenza della Coppa Florio (in basso, il trofeo) del 1927 a Saint Brieu: le Peugeot di Wagner (50) e Rigal (52), nella classe oltre 3000 cc.



sportivo, rimettendo in palio la Coppa. Dopo qualche discussione viene accettata la proposta, a patto che l'edizione del 17 luglio 1927 si disputi in Francia, sulle coste della Bretagna esattamente a Saint Brieu, sostenuta da Automobile Club des Côtes du Nord e dal giornale Ouest-Eclair. Nella categoria 3 litri vince ancora Peugeot, con Wagner alla guida in 4h2'59", mentre nella categoria 2 litri il premio va al diretto concorrente: la Bugatti di Etancelin (4h18'28").

Prima della gara, e in generale nel mondo dell'automobilismo sportivo, si è di fronte a un dilemma tecnico: è meglio una vettura molto potente, anche se necessariamente pesante, come la Peugeot, o una vettura leggera, anche se dotata di meno CV, come la Bugatti? In questo caso la risposta la danno i 16' di differenza all'arrivo.

ALBO D'ORO COPPA FLORIO

- 1905 Brescia - Carlo Raggio (Itala)
- 1907 Brescia - Ferdinando Minoia (Isotta Fraschini)
- 1908 Bologna - Felice Nazzaro (Fiat)
- 1914 Madonie - Felice Nazzaro (Nazzaro)
- 1921 Brescia - Jules Goux (Ballot)
- 1922 Madonie - André Boillot (Peugeot)
- 1924 Madonie - Christian Werner (Mercedes)
- 1925 Madonie - André Boillot (Peugeot)



CATAMARANI

Vela e MOTORE

È ONLINE

IL PRIMO SITO ITALIANO DEDICATO AL MONDO DEI MULTISCAFI

PROGETTATO E REALIZZATO DALLA REDAZIONE DI *Vela e MOTORE*, È UN PORTALE NUOVO E SPECIALIZZATO PER ESSERE SEMPRE INFORMATI SU TUTTO CIÒ CHE OFFRE IL SETTORE.

UNA VERA E PROPRIA MINIERA, RICCA DI CONTENUTI COME NON LI AVETE MAI VISTI: PROVE IN MARE, ACCESSORI, NOVITÀ, ITINERARI TURISTICI, PORTI, REGATE ED EVENTI. OVVERO TUTTO SUI CATAMARANI E SU COME E DOVE USARLI.

LE NEWS SONO COMPLETE DI VIDEO, GALLERY FOTOGRAFICHE E ANIMAZIONI CHE LE RACCONTANO IN MODO APPROFONDITO.

catamarani.velaemotore.it



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

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

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



PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate 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 esente 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.

www.autoricambisassi.it
info@autoricambisassi.com
Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

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.

LANCIA - AUTOBIANCHI

► *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

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

► *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
Restauri 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.giolittricambiautodepoca.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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06
Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

Igne 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
Restauri 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.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

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".



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 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.

Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949

Cell: 348 - 93 11 861

www.palmerspeedracing.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.treviso@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

ballabeniandreateam@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

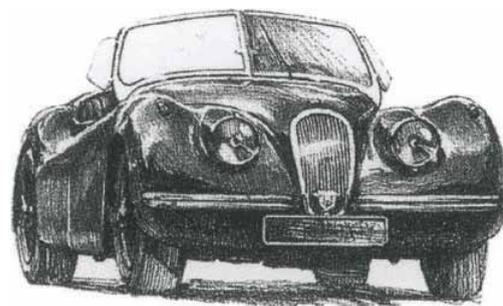
Telefono: 011 - 92 44 383

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.vintagetoy.it - info@vintagetoy.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

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

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

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.centrolarianodefuofooristrada.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.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com
 Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli 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
Batilastra 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
restaurautoepoca.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: 335 - 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.





Piccola e forte

**Manutenzione alla portata di tutti per l'utilitaria anglo-germanica, la prima trazione anteriore della Casa negli anni '70
Semplicità fa rima con affidabilità anche nella manutenzione**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO GIANMARIA BONOMI

A inizio anni '70, quando si diffondono le utilitarie a trazione anteriore, Ford ha in listino la Escort, tradizionale tre volumi a trazione posteriore, robusta e onesta ma poco adatta a soddisfare l'esigenza di automobili piccole fuori, grandi dentro e poco assetate. Un ritardo che rischia di far perdere quote di vendita. Sotto l'incalzare della crisi petrolifera del 1973, Ford spinge per portare a compimento il progetto "Bobcat", quello di una moderna due volumi a trazione anteriore. Gli investimenti sono ingenti, nel maggio del 1976 finalmente la vettura è pronta: il

cavallo di battaglia della Ford si chiama "Fiesta", in omaggio al nuovo stabilimento produttivo di Valencia, in Spagna, e per attrarre il pubblico giovane a cui l'auto in particolare si rivolge.

Nei primi anni '70 vari fornitori della Casa americana sono chiamati a dare il loro contributo, fra questi anche la carrozzeria torinese Ghia con Paolo Martin. La carrozzeria risulta piacevole e proporzionata, più larga delle concorrenti, mentre davanti spicca uno spoiler pronunciato che dà un tono di sportività alla vettura.

I motori derivano dalla ben nota serie "Kent"

che equipaggia le Escort Mk1 ed Mk2, qui però montati in posizione trasversale e con trazione anteriore, al contrario del resto della produzione Ford. Due le cilindrature disponibili: 950 cc da 45 CV e 1100 cc da 53 CV. Nel '77 si affiancherà anche un 1.3. I motori sono in ghisa, ad aste e bilancieri, con carburatore mono corpo Ford. I supporti di banco sulla Fiesta sono tre invece dei cinque della Escort. La 1100 ha il radiatore con termostato, sulla 950 invece la ventola è sempre in funzione con un motorino elettrico. La potenza dei motori non è eccezionale (soprattutto dell'1.1), ma il peso della vettura con-



STRUMENTAZIONE ESSENZIALE
Nella pagina a fianco, un'immagine commerciale della Fiesta Mk1, qui con i bei cerchi in lega di serie sulla variante "Ghia". In questa pagina: in alto, la strumentazione essenziale, con tachimetro, contakm solo totale, indicatore benzina, termometro acqua e alcune spie; i comandi dell'areazione, semplici e intuitivi; la pedaliera.

Al centro, la bella maniglia di apertura porta e il pannello porta interno, fatto di materiali di ottima qualità tanto che dopo quasi quarant'anni è ancora originale. In basso, il caratteristico fanalino posteriore verticale e la ruota di scorta sotto il pianale del vano bagagli.



tenuto aiuta le prestazioni. Le sospensioni sono a ruote indipendenti di tipo McPherson davanti; dietro ad assale rigido, ammortizzatori e molle, barra trasversale Panhard. Lo sterzo è a cremagliera. I freni sono a disco anteriori e tamburo posteriori, con servofreno a richiesta.

L'abitabilità è ottima, la Fiesta è omologata per cinque e ha il sedile posteriore reclinabile. L'allestimento è improntato a funzionalità ed economia (non manca però la versione "Ghia" molto più accessoriata e raffinata). Le finiture sono comunque buone, in particolare i sedili, la plancia e i pannelli porta. La strumentazione, invece, ha soltanto lo stretto indispensabile: tachimetro, contachilometri, termometro acqua, indicatore livello benzina, spie varie (ma non la riserva carburante). Numerosi e qualificanti gli accessori a richiesta: cinture di sicurezza autobloccanti, lunotto termico, faro antinebbia posteriore, fari alogeni, serratura porta po-

steriore, tetto apribile, tetto in vinile, tergicristallo posteriore, poggiatesta, cerchi in lega, console centrale con orologio, accendisigari, radio Ford, vernice metallizzata, servofreno.

Le vendite partono subito bene, 300mila unità in Europa nel 1977 e anche negli anni successivi mantengono questi numeri. La prima serie dura fino al 1983, con solo un lieve restyling nel 1981, quando appare la versione sportiva XR2, con motore 1.6 da 82 CV, carreggiate allargate, fari allungati con fendinebbia tondi, spoiler davanti e dietro. L'auto delle nostre foto è una Fiesta 950 L del 1979, di proprietà di Diego e Matteo Nebuloni di Parabiago (MI). L'auto era del nonno, quindi è sempre rimasta in famiglia. Ha percorso 89.500 km, la meccanica è ancora efficiente. Diego Nebuloni ci spiega che la vernice è originale, soltanto ripresa in qualche punto. Gli interni sono originali, anche se il tessuto dei sedili ha richiesto ormai l'in-

tervento del tappezziere. Il cruscotto è perfetto, senza crepe. L'auto monta il lunotto termico, la porta posteriore con serratura, il servofreno e i fendinebbia. I due fratelli hanno adottato la Fiesta come vettura storica e partecipano volentieri a manifestazioni in pista, come a Balocco e Monza.

Il parere del meccanico

Sergio Ottoboni, titolare di un'officina a Villapia di Parabiago (MI), ha curato la vettura in tutti questi anni. Pochi i lavori straordinari finora effettuati: revisione della pompa freni, sostituzione dei cilindretti dei freni posteriori e della pompa della benzina perché perdeva olio. Di recente sono state sostituite le cuffie della scatola dello sterzo e ingrassato il meccanismo. Ottoboni a ogni tagliando pulisce il tappo dell'olio (foto 323): il tappo è collegato a tre tubicini, uno di recupero dei fumi del basamento, due di ricircolo verso il carburatore, all'interno c'è un filtro do-

ve possono accumularsi morchie; se non viene pulito con regolarità, il tappo si può intasare e possono crearsi pressioni interne. Le perdite d'olio dal motore sono quasi nulle, e per lo più dal coperchio delle punterie (foto 300). Due le raccomandazioni del meccanico: usare le guarnizioni in sughero (anche oggi si trovano) e controllare il coperchio una volta smontato. Infatti può accadere che, tirando troppo le viti del coperchio, questo si deformi leggermente: in tal caso bisogna procedere a raddrizzarlo accuratamente prima di rimontarlo.

Particolarità meccaniche

La manutenzione ordinaria è semplice: sostituire olio e filtro, controllare lo spinterogeno, rabboccare l'olio cambio e differenziale (c'è il tappo di livello ma non quello di scarico, come nelle Escort), controllare la cinghia esterna che aziona l'alternatore e la pompa dell'acqua: tutte operazioni norma-

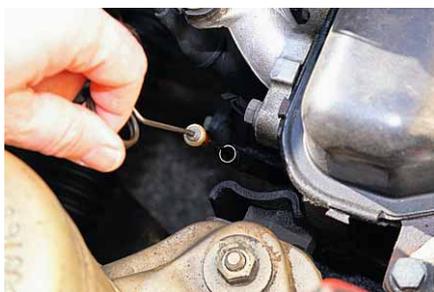


MODIFICHE

La Fiesta delle nostre foto è di due fratelli che vi hanno apportato poche modifiche in senso sportivo per girare in pista: cerchi in lega, assetto leggero, sedile e volante sportivi, scarico.

li, a cui si unisce la catena di distribuzione; non c'è la cinghia da sostituire, però vanno registrate le punterie. Il vano motore è spazioso e accessibile, benché il cofano sia incernierato davanti. Sulla sinistra ci sono le vaschette di controllo: del liquido freni, del tergicristallo, del liquido di raffreddamento.

L'asta di controllo dell'olio è a destra del motore; il tappo di rabbocco è in posizione centrale. L'impianto di raffreddamento non dà problemi: su questo esemplare è ancora tutto originale, compreso il radiatore. Il motore elettrico della ventola non si rompe, tuttavia c'è chi l'ha sostituito, sulla Fiesta 950,



OCCHIO ALL'OLIO

Come su ogni auto storica il controllo periodico del livello olio è molto importante. Sulla Fiesta tutte le operazioni di manutenzione legate al lubrificante sono piuttosto semplici. Sopra, a sinistra l'astina per il controllo del livello. Al centro, il tappo di rifornimento: il meccanico consiglia di pulirlo di frequente e di usare una guarnizione di sughero. A destra, il tappo di scarico sulla coppa sotto il motore.



MOTORINO

A sinistra, sopra l'alternatore, sotto la pompa della benzina, entrambi abbastanza accessibili. Qui a fianco, il coperchio delle punterie, da cui possono venire trafilaggi d'olio e le candele che sono bene in vista e raggiungibili per la sostituzione. La scatola del filtro aria ha la levetta per commutare estate/inverno. Sopra, l'impianto di raffreddamento con vaso di espansione. Si nota il motorino elettrico sulla ventola.



PRESTAZIONI

Sopra, la Ford Fiesta MkII XR2, 1.6 da 82 CV è stata la prima versione sportiva della piccola di casa Ford. Sotto, una Fiesta MkIII: in questa serie la XR2 divenne "i", con motore 1.6 da 110 CV, e addirittura Turbo da 133 CV.



MCPHERSON E PANHARD

Lo schema delle sospensioni è abbastanza tradizionale: al posteriore (a sinistra) c'è un assale rigido con barra Panhard, molle e ammortizzatori. L'anteriore (destra) è a ruote indipendenti secondo lo schema McPherson usato sulla stragrande maggioranza delle utilitarie moderne.

con il termostato come sulla 1100: su Internet si trovano indicazioni al proposito. Il filtro dell'aria è a secco. Per un miglior rendimento del motore bisogna regolare il condotto di aspirazione aria del carburatore secondo le posizioni estate-inverno: occorre premere la levetta e ruotare la presa d'aria. Le candele sono ben accessibili: il meccanico ci avverte che sono coniche, non hanno la rondella. La frizione è comandata da un cavo in acciaio con regolazione automatica del gioco.



ROLLA POCO
Sopra, i fratelli Nebuloni proprietari della Fiesta 950 L, che a destra vediamo in azione. Il rollio è limitato dall'assetto irrigidito.



I pezzi di ricambio

Sono disponibili presso la rete ufficiale Ford; sui siti specializzati tedeschi e inglesi si trova tutto a prezzi contenuti.

Scheda tecnica

FORD FIESTA 950

Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 74 x 55,7 mm, cilindrata 957 cc, rapporto di compressione 9:1, albero motore a tre supporti di banco, potenza 45 CV a 6000 giri, coppia 6,6 kgm a 3000 giri; distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, albero a camme laterale e catena; alimentazione carburatore mono corpo Ford, filtro aria a secco, pompa carburante meccanica; impianto elettrico 12V, batteria 35A, alternatore; lubrificazione forzata con filtro olio a cartuccia, capacità carter 3,5 litri; raffreddamento ad acqua a circolazione forzata
Trasmissione Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, rapporti: I 3,583:1, II 2,050:1, III 1,346:1, IV 1:0,959, RM 3,769:1; rapporto al ponte 4,294:1, differenziale con coppia cilindrica elicoidale; pneumatici 145 SR 12 (a richiesta 155 SR 12)
Corpo vettura Carrozzeria due volumi portante, 3 porte, 5 posti; sospensioni: anteriori ruote indipendenti tipo Mc Pherson, bracci trasversali oscillanti, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali; posteriori a assale rigido, puntoni longitudinali, molloni elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra Panhard; freni anteriori a disco posteriori a tamburo, doppio circuito, servofreno a richiesta; sterzo a cremagliera; capacità serbatoio carburante 34 litri
Dimensioni (in mm) e peso Passo 2.286 Carreggiate ant/post 1.330/1.320 Lunghezza 3.570 Larghezza 1.570 Altezza 1.360 Peso in ordine di marcia 710 kg
Prestazioni Velocità massima 137 km/h



FORD FIESTA 1100

Come Ford Fiesta 950, tranne:

Motore Corsa 65 mm, cilindrata 1.117 cc, potenza 53 CV a 5700 giri, coppia 8,16 kgm a 3000 giri Raffreddamento elettroventola a innesto elettromeccanico
Trasmissione Rapporto al ponte 4,056:1
Peso in ordine di marcia 714 kg
Prestazioni Velocità massima 145 km/h



Chirurgia plastica

*UNA CITROËN CX TRASFORMATA IN VEICOLO
DA LAVORO E POI IN "SHOW-CAR"*

**COME RIVITALIZZARE A DOVERE GLI INTERNI
(IN PELLE) RECUPERATI DA UN'ALTRA AUTO**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO EROS MAGGI

Alberto Nespoli e Marco Brenna, nell'officina MAC Restauri, si dedicano quasi soltanto alla DS, ma una Citroën è sempre una Citroën... Perciò, un paio d'anni fa, Alberto ha ceduto alla tentazione di una CX. Come spesso capita quando si è alla ricerca di esperienze fuori dal comune, non una CX "normale", bensì... una pick-up! Evenienza giustificata dal poter disporre di un telaio già omologato per la circolazione, evitando le lungaggini burocratiche legate alle procedure di omologazione che avrebbe richiesto una "special" derivata dalla DS. Do-



COLORE DA TUNING

La Citroën CX in versione pick-up non manca di grinta ed eleganza. Azzeccata la colorazione nella tinta "Rosso Fiorentine", molto brillante, tipica da "tuning". Anche la meccanica è adatta all'operazione, essendo della GTi Turbo, da 168 CV. La macchina era già stata modificata da un'azienda piemontese che aveva prodotto una piccola serie di questi pick-up, mantenendo però le quattro porte. Sotto, il pianale di carico molto ampio e la coda che mantiene la linea di serie.



po aver scoperto che un'azienda piemontese aveva realizzato un certo numero di pick-up su base CX, regolarmente omologati per la circolazione, l'appassionato brianzolo si è messo alla ricerca di uno di questi mezzi da acquistare a prezzo contenuto, senza riguardo alle condizioni visto che aveva già in mente di modificarla.

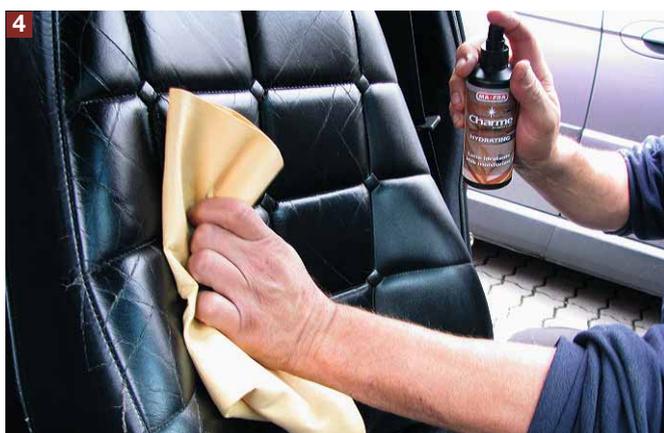
Taglio e cucito

In effetti, l'allestimento di questi pick-up era piuttosto spartano, da lavoro, quindi la vecchia scocca in stile camioncino commerciale è stata staccata dal telaio princi-





pale in longheroni, a cui era imbullonata, e sostituita con quella nuda di una CX berlina, poi tagliata nella parte superiore, dalla linea di cintura, subito dietro il montante B. Quindi, per raccordare in modo armonico i montanti con le fiancate basse, Alberto e Marco hanno pensato di realizzare delle "pinne" con effetto curvilineo discendente verso il posteriore. Sulla carrozzeria tagliata sono state realizzate, su entrambi i lati, le dime in cartone per verificare sia l'integrazione del disegno con l'insieme sia l'accoppiamento con le parti tagliate, e sulla base di queste sono poi state realizzate quelle in lamiera che contribuiscono a dare personalità. Le "pinne" sono state poi saldate alla scocca, e le porte posteriori saldate alle fiancate per dare continuità alla linea e irrigidire la struttura. Sul pianale originale è stato realizzato poi un telaio in tubi quadri in modo tale da ottenere un unico piano fino alla paratia posteriore dell'abitacolo. Su questo telaio è stato poi applicato un foglio di lamiera oppor-



tunamente sagomato, così come le parti laterali interne del vano di carico sono state rivestite con fogli di lamiera sagomati, mascherando i passaruota originali. Queste lamiere sono state saldate tra loro, come pure la paratia di chiusura posteriore dell'abitacolo, personalizzata con un finestrino di dimensioni contenute invece che a tutta larghezza come sul pick-up originale. Lo sportello posteriore apribile ha mantenuto la parte bassa esterna originale del portellone posteriore della CX, ma è stato ovviamente tagliato a livello della piega superiore e modificato con due blocchetti di chiusura laterali e la parte interna liscia che, a sportellino abbassato, si trova perfettamente in linea con il piano di carico.

Tocco sportivo

Per rendere l'insieme brillante, oltre al motore 2.5 turbo da 168 CV sono stati adottati dei particolari della CX GTi: scudi anteriore e posteriore, minigonne che abbassano il profilo laterale movimentandolo con



DIME E TUBI

Nella pagina a fianco, gli interni come si presentano dopo la manutenzione. In alto, le dime di cartone per realizzare le "pinne". Sopra, il telaio in tubi quadri su cui si è realizzato il pianale a filo con la paratia dell'abitacolo.

le sagomature, cerchi ruota in lega leggera, l'intera plancia e i pannelli porta, mentre i sedili in pelle, dal disegno particolare, derivano dalla versione Prestige. Infine, terminato il lavoro di lattoneria il pick-up è passato in carrozzeria per la verniciatura, per la quale è stata scelta la tinta "Rosso Fiorentina" che contribuisce a rendere ancora più brillante questa "special".

Cura della pelle

Per dare un tocco più "vissuto" all'interno, Alberto Nespoli ha preferito utilizzare sedili, plancia e pannelli delle porte piuttosto "sfruttati". La pelle dei sedili si presentava piuttosto secca, poco luminosa e parecchio screpolata. Insomma, dall'aspetto decisamente vecchio! Lo specialista brianzolo ha allora sottoposto la pelle a un ciclo di trattamento "rivitalizzante" utilizzando un apposito kit di una nota marca di prodotti di pulizia per auto, composto da tre prodotti. Per prima cosa, la pulizia: utilizzando un apposito guanto è stata applicata una schiuma con elementi naturali di origine vegetale, che nel giro di alcuni minuti scioglie lo sporco accumulato negli anni di uso quotidiano. Con un panno in microfibra fornito insieme al prodotto, lo sporco è stato rimosso e la pelle ha subito mostrato una nuova lucentezza. Poi, con l'apposita spugnetta, è stata spalmata una crema ad alto potere nutritivo, adatta a restituire tono e splendore a pelli secche e screpolate dal tempo. In questo modo la pelle dei sedili, pur mantenendo l'affascinante aspetto "vissuto", ha riguadagnato luminosità ed elasticità. E per mantenere nel tempo la ritrovata giovinezza della pelle, il trattamento è completato applicando periodicamente un latte idratante specifico.



TRATTAMENTI

In queste immagini, le fasi del trattamento per la pelle dei sedili. Si parte con una schiuma con elementi vegetali (foto 1) che viene applicata con un apposito guanto (2) e serve a sciogliere lo sporco accumulato. Dopodiché si passa al prodotto nutriente (3), che si applica con l'apposito tampone in spugna. Infine si passa all'idratazione (4), questa volta usando un normale panno specifico per la cura dell'auto.

Una volta effettuato questo trattamento, è bene avere cura dei sedili in pelle con una pulizia periodica con un prodotto specifico multi uso (5), che pulisce, nutre e idrata. L'uso di un prodotto simile, con cera d'api e polimeri protettivi contro i raggi UV, riporta le plastiche a nuovo splendore (6).



Nuova luce

Le plastiche della plancia e dei pannelli porta avevano pure subito gli effetti del tempo, accusando la tipica opacizzazione delle superfici. Anche in questo caso si è intervenuti con un trattamento specifico "3 in 1 plastiche", uno spray di semplice applicazione a base di cera d'api e polimeri protettivi contro i raggi UVA, che ha contribuito a ridare luminosità alle superfici senza lasciare, cosa molto importante, la poco piacevole sensazione di unto che a volte si ha a seguito dell'uso di questi prodotti.

Carrozzeria Gran Torino



La scelta del nome per la propria attività è un momento chiave che potrebbe addirittura segnare il destino. È davvero il primo passo per iniziare: dovrebbe essere una denominazione attinente al settore, essere accattivante e avere altre caratteristiche che gli esperti di marketing saprebbero snocciolare tutte d'un fiato. Nel caso di Alessandro Ubino e della sua Carrozzeria Gran Torino, la decisione è stata presa molto rapidamente e senza troppi tentennamenti: «*Mi sono ispirato al celebre modello americano della Ford -racconta sorridendo il giovane Ubino-, quella Gran Torino che da piccolo vedevo sgommarne nei telefilm di Starsky & Hutch. In più, la mia carrozzeria si trova vicino a Torino e quindi l'abbinamento mi è sembrato ancora più azzeccato*». Ha ragione l'indaffarato carrozziere, anche perché è arcinoto che nel capoluogo piemontese siano nate le più importanti "firme" della carrozzeria mondiale: quindi un bel "Gran Torino" riferito a questa particolare attività non stona affatto.

Ubino ha iniziato a fare il garzone di bottega a quattordici anni, nel 1994. Perciò è giovane, ma non ha perso tempo per mettersi in proprio e camminare con le sue gambe: «*In realtà ho iniziato come meccanico, perché la mia vera passione erano e sono ancora i motori. Strada facendo, però, mi sono specializzato nei lavori di carrozzeria. Ho fatto molta esperienza e adesso eccomi qua. Non sono momenti facili, ma in*

INSEGUENDO STARSKY & HUTCH

**MECCANICO PER PASSIONE, CARROZZIERE
PER FORMAZIONE. E LE "STORICHE" HAN PRESO
IL SOPRAVENTO SULLE MODERNE**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

officina sono da solo e riesco a gestirmi i lavori. Sto dando sempre più spazio alle "storiche", da una parte perché le preferisco alle moderne, sulle quali, in pratica, si sostituiscono soltanto i pezzi, e dall'altra perché danno modo di allacciare dei bei rapporti con i clienti».

Alessandro è uno di quelli che raramente dice di no. È uno che cerca sempre di trovare una soluzione senza tanti "se" e "ma". È un tipo operativo, non si perde in chiacchiere, né ti fa cadere dall'alto le sue conoscenze. Analizza il problema e ti spiega per filo e per segno cosa si può fare. Le sue soluzioni sono pratiche ed efficaci. Alla vecchia maniera, si potrebbe dire, anche se lui vecchio non è. Oltre ad interventi più o meno di routine, alla Gran Torino si effettuano anche restauri completi. «I lavori recenti più impegnativi sono stati su un Volkswagen T1 del 1957 e su un Maggiolino del 1967: entrambi erano messi molto male, ho ricostruito alcuni lamierati e ripristinato completamente le parti meccaniche. Un'altra "missione impossibile", tuttora in corso d'opera, è quella che sto compiendo su una Moretti 125 Coupé del 1971. Un modello piuttosto raro e particolare. Era in condizioni disperate. Un blocco di ruggine. Ho dovuto ricostruire buona parte dei lamierati, perché ormai impossibili da trovare, ma il peggio è passato e tra poco inizierò a rimontare la vettura per la gioia del suo appassionato proprietario svizzero».

Sembra che qui in carrozzeria ci sia qualche altra vettura in attesa di cure...

«La prossima a passare sotto i ferri è quella -Alessandro indica un autotelaio al quale è già stata asportata la carrozzeria-. È una Fiat 1100 Cabriolet Monviso del 1949. È quasi completa, ma c'è comunque parecchio lavoro da fare per rimediare ai danni di un precedente restauro maldestro. Con calma, finirò anche quella».

Cosa ci dici, invece, delle auto nel piazzale?
«Quelle sono mie. Progetti per il futuro... In particolare, c'è una Topolino che vorrei trasformare in cabriolet tipo Weinsberg, un carrozziere tedesco che modificava le piccole Fiat in bellissime roadster. Aspetto sempre un momento tranquillo per iniziarla, ma per fortuna devo sempre rimandare».



MONVISO

Sopra, la scocca di una Fiat 124 coupé dentro l'officina di Alessandro Ubino.

Sotto, la meccanica della Fiat 1100 Cabriolet Monviso (sullo sfondo si vede la parte posteriore della carrozzeria). In basso, un pannello che raccoglie alcuni degli strumenti del battilastra.



CONTATTI Carrozzeria Gran Torino di Alessandro Ubino

Via Manzoni 11
10060 Cercenasco (TO)
Telefono: 011-9809498
www.carrozzeriagratorino.com
info@carrozzeriagratorino.com

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

2000 berlina-Blu Olanda, texAlfa panno, vernice originale di fabbrica, intonsa, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousse utensili mai adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

75 1.8 ie-1990, Grigio Verde metallizzato, motore rifatto, meccanica, freni, interni e gomme in ordine, vari ricambi, cerchi in lega acciaio con gomme, auto da utilizzo giornaliero, varia manutenzione documentata, euro 4.000 trattabili-tel 346-8824137

Alfetta 2000 Quadrifoglio Oro-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per

ogni prova e verifica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Alfasud-1981, nera, 4 porte, cerchi in lega millerighe, ottime condizioni generali, senza ruggine, visibile prov. Bologna, Euro 1.500-tel 338-7789693 / gregor1964@libero.it

Giulia Super 1.6 "Biscione"-1970, bianca, originale, motore rifatto, meccanica, freni e gomme in ordine, funzionante, revisionata, più due treni, ruote in lega, vari ricambi originali, euro 14.000 trattabili-tel 346-8824137

Nuova Super 1.6-1974, azzurro Le Mans, fondo di magazzino, incredibile stato di auto nuova di fabbrica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

AUTOBIANCHI

A112 Abarth 58 HP-1972, Rosso-Nero, conservata, targhe nere, ASI Targa Oro,

tutta originale, conservata, gomme nuove, Euro 12.500-tel 346-7296850

A112 Abarth 70 HP-1982, Bianco, restaurata, targhe originali nere TO, ASI, fiche CSAI, fari profondità, tutta originale, ideale per regolarità Euro 7.500-tel 346-7296850

CITROËN

Mehari-1984, completamente ripristinata da smontata, capotta, selleria, gomme, impianto frenante e tutta l'accessoristica nuove, ASI-tel 320-9652050 / beachlife1962@libero.it



2CV Special-1984, conservata, unico proprietario, 27.000 Km originali, fondi sanissimi, perfetta di carrozzeria, unica in Italia, no perditempo-tel 320-9652050 / beachlife1962@libero.it



FIAT

500 C Giardiniera legno-1952, verde chiaro metallizzato, restauro totale documentato di carrozzeria-meccanica, targhe Roma originali, collaudata, assicurata, euro 19.800 leggermente trattabili o permuta-tel 329-9692662

500 L-1969, Blu, targhe e documenti originali, unico proprietario, buonissime condizioni, revisionata, Euro 3.900-tel 335-6060103 / tessafirenze@alice.it

500 L-1970, Bianco, 93.000 km, targa originale, appena tagliandata, stesso proprietario da sempre, vendo causa inutilizzo, perfetta, da vedere, Euro 4.500-tel 334-3306311 / casa.corbelli@email.it

500 L-1972, ASI Targa Oro, restauro com-



VUOI VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA O LA TUA INSTANT CLASSIC?

Portala a Verona Legend Cars.
 Contatta la segreteria organizzativa o visita il nostro sito e prenota il tuo spazio in Fiera.

INTERMEETING
 IDEAS THAT MOVE PASSION
 VERONAFIERE

VERONA
 LEGEND
 CARS



FIERA DI VERONA

PREVIEW
8-9-10
MAGGIO 2015

INTERMEETING Srl
 Tel. 049.7386856
 Fax 049.9819826
 info@veronalegendcars.com
 www.veronalegendcars.com

pleto, perfetta, visibile Ancona, Euro 7.000-
tel 349-0740351

124 Sport Coupé-1971, interni originali,
gommata nuova, come nuova, molto bella,
assicurata con bollo-tel 333-2982002



128 berlina 5 porte-1975, Bronzo metal-
lizzato interno cuoio, 49.900 km originali,
unico proprietario, ASI Targa Oro, disponibile
a qualsiasi prova-tel 347-9674755

Dino 2400 coupé-1971, argento, targa
Milano nera, 74.000 km, mai restaurata,
con Dinoplex e interni immacolati, Euro
33.000 o permuta-tel 377-2275377

FUNYO

4 RC sport prototipo-2001, motore
Peugeot 16 valvole, 2.000 cc, 2 alberi a cam-
me, 190 CV, con ricambi, euro 15.000-tel
348-0358524 / giocrescenzi@gmail.com

INNOCENTI

Mini De Tomaso 1300-1982, ASI targa
oro, revisionata 2015, gomme nuove, dop-
pie chiavi, libretto istruzioni e manutenzio-
ne-tel 335-5315434 no sms

JAGUAR

E Type 4.2 coupé-1966, Rosso interno
biscotto, 2 posti, restauro completo, freni
autoventilanti, servosterzo elettrico, tetto
apribile, scarico inox, ruote maggiorate, car-
buratori Weber 45, ammortizzatori speciali
regolabili, Euro 100.000-tel 0572/74186

MERCEDES-BENZ

200 E cabrio-1994, Argento metallizzato
interno in pelle nera, tutti i certificati ASI-tel
339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

260 E-1987, Rosso Tiziano, 2.700 cc,
cambio automatico, sempre in garage, solo
90.000 km, Euro 5.000 trattabili-tel 349-
0717156 dalle 11.30 alle 13.00

MG

A-1957, restauro perfetto, ASI targa
oro, visibile in Emilia Romagna-tel 338-
6215297

A spider 1600-1960, rossa interni neri,
restauro totale 2014 con foto e fatture,
cerchi a raggi, tetto rigido, radio originale,
portapacchi cromato, motore in rodaggio
300 km, disponibile a qualsiasi prova,
visibile Milano nord, Euro 38.500-tel 338-
7258514 / gio760@gmail.com

NSU

Prinz-1967, cedo mio malgrado per rag-
giunti limiti di età - 94 anni - la mia Prinz
"500", sempre coperta in box, unico pro-
prietario-tel 02-3082557

OPEL

Manta GTE 2.0-1983, ottimo stato, ASI,
esente tassa di possesso, 8 cerchi in lega,
fiches regolarità ACI, visibile prov. Biella,
Euro 9.900-tel 340-2936950



RENAULT

R8 Gordini 1134-1965, telaio n. 501.420
ex-Gruppo 1, assetto, cambio ravvicinato,
roll-bar a gabbia, carburatori Weber DCOE.
Versione prima serie 1100, frontale aggiorn-
ato alla 1300 con 4 fari, 30.000 km, Euro
29.500-tel 345-4211499



RANGE ROVER

T.D.J.-1994, motore Rover
480.000 km perfettamente viag-
giante, ASI, Euro 3.500-tel 333-
5265757 / pirro.cardoselli@
teletu.it



SAAB

96-1961, motore 750 cc a 3 cilindri 2
tempi. Replica Monte-Carlo, freni a disco
anteriore, fari di profondità supplementari,
profili cromati. L'auto è perfetta in ogni sua
parte: carrozzeria, interni, motore, 90.000
KM, Euro 11.500-tel 345-4211499



TECNO

K 250 Formula 4-1968, restauro pro-
fessionale, originale, solo 230 esemplari
costruiti, Euro 24.000 o permuta con auto
o moto-tel 338-2634301 / supreme@
rimini.com

TRIUMPH

TR3 A-1960, rossa, ASI, ottime condizioni

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@oramspensioni.it

info@oramitalia.com

Cromatura Petranzan

di Petranzan Massimo
Cromatura e Nichelatura
Sabbatura e Decapaggio
Lucidatura di tutti i metalli

Scromatura elettrolitica

Saldobrasatura ottone e argentana
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

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 sostituzioni periodiche.



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

AFRA sas www.lanciovintage.it
info@lanciovintage.it Fax 0232861150



... 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



di meccanica e carrozzeria, per veri amatori e intenditori, prezzo trattabile, ottima in tutto tel 366-1991552

VOLKSWAGEN

Golf GTI III serie-1997, nera, III serie year edition, importata con interni esclusivi, GPL, distribuzione fatta, tagliandata, conservata tutta originale, perfetta, bellissima, visibile ad Arezzo, Euro 3.300-tel 333-5032569

VOLVO

PV 544 b18-1961, auto impeccabile, completamente rimessa a nuovo in ogni sua parte, meccanica, carrozzeria e interni sono in condizioni eccellenti, 15.000 km,

Euro 12.500-tel 345-4211499



VENDO MOTO

APRILIA

RX 125 D Tuareg-1986, iscritta FMI, documenti regolari, visibile Ancona, Euro 1.400-tel 349-0740351

BIANCHI

Bernina 125-1959, 4 tempi, FMI, qualsiasi prova, cerchi nuovi, vernice mai restaurata, targa e libretto originali, Euro 2.400 o permuta con auto d'epoca-tel 347-3151188

HONDA

CB 500 Four-1977, azzurro-nero, targa e libretto originali, due sellini, salvamotore, documenti in ordine, ottime condizioni, ASI targa oro, Euro 4.500-tel 388-1936066

MOTO GUZZI

Airone sport 250-1953, restauro totale, km 0, da dieci anni in salotto, perfettissima, Euro 8.500-tel 336-502443



PIAGGIO

Grillo-1994, con variatore seminuvo, visibile Ancona, Euro 450-tel 349-0740351

SIMONINI

125 Long range -1977, uniproprietario vero, libretto foglio complementare e targa di prima immatricolazione, ASI targa oro, mai corso, ottime condizioni originali, Euro 3.000-tel 388-1936066

VARI MODELLI

Guzzi, Simonini, Gilera-Guzzi Lodola GT 1960, integralmente restaurata, ASI e FMI + Simonini Long Range 125 S sette uniproprietario, conservata, ASI + Gilera Saturno sport 1947 civile con sidecar Longhi, ASI e FMI in blocco Euro 21.000-tel 388-1936066

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Alfa motore 1750-2000 e spider coupé berlina 75-81-iniezione meccanica usata Spica, Euro 600-tel 333-3204135
Alfa 2000-pompa olio per motori, anno 75-83, usata, Euro 80-tel 333-3204135
Alfa 2000-camicie, anno 78-83, in buone condizioni, Euro 100-tel 333-3204135
Alfa 2000-testa, anno 78-83, in buone condizioni, Euro 250-tel 333-3204135
Alfetta II serie e derivate-parabrezza, fondo di magazzino, Euro 120-tel 333-3204135
Giulia I serie-coppia fari posteriori

AFRA
 DAL 1946
 RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
 REPLICHE PER VETTURE STORICHE
 40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
 VIA CARDUCCI 36/38
 TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
 E-mail: afra@afra.it
 Internet www.afra.it

IL NUMERO DI APRILE È IN EDICOLA E COME TUTTE LE RIVISTE DEL GRUPPO EDISPORT EDITORIALE, È DISPONIBILE SU TABLET, SMARTPHONE E PC

Disponibile su App Store

DISPONIBILE SU Google play

Disponibile per PC & Mac

www.motociclismo.it



MOTOCICLISMO FUORI Gli speciali di MOTOCICLISMO ARMI-TIRO CICLISMO-TENNIS RUNNERS Men'sHealth Vela-MOTORE EVO

completi, buonissime condizioni, Euro 40 compresa spedizione-tel 338-3391744

per AUTOBIANCHI

A 112-profilo plastica nera cofano motore nuovo, altri ricambi-tel 388-1936066

A 112-norme per le riparazioni, euro 40-tel 388-1936066

per BMW

2002-1602-1802-2002 automatica-libretto uso e manutenzione, sigla posteriore cromata per 2002 Tii, Euro 60-tel 388-1936066

per FIAT

126-vendo ricambi prezzo da vero affare-tel 329-1332341

600 I serie-manuale officina completo di tutto, 200 pagine, Euro 25 compresa spedizione-tel 338-3391744

1100-manuale officina completo di tutto, 200 pagine, Euro 25 compresa spedizione-tel 338-3391744

Topolino 500C-ricambi nuove usate, ruote con gomme, vetri, paraurti nuovi anteriori e posteriori, fanali anteriori e posteriori, motori, cambio, frecce, copriruota di scorta-tel 338-4566475

per FORD

Anglia-specchietto esterno in acciaio, nuovo da magazzino, Euro 40 compresa spedizione-tel 338-3391744

per LANCIA

Trevi-cruscotto e altri particolari-tel 388-1936066

Vari modelli-catalogo parti di ricambio Fulvia, Flavia gamma Beta Superjolly, Montecarlo, Euro 40-tel 388-1936066

Vari modelli-istruzioni riparazioni per 2000 Beta coupè, Esadelta Flaminia Esatau Beta berlina coupè HPE spider Flavia, Euro 40-tel 388-1936066

per JAGUAR

Statuina-giaguaro per grossa auto Jaguar e un'altra per vettura più piccola tipo X-tel 333-6934881

VARIE

Caricabatterie Ctek-per mantenimento, per auto 6 volt, come nuovo, Euro 30 compresa spedizione-tel 338-3391744

Fari-per auto anni 70, fari posteriori retromarcia e per nebbia, rossi, ottimo stato, Euro 20 cadauno-tel 338-3391744

Libretti uso e manutenzione-originali, diverse marche e modelli-tel 329-1332341

Libro-Ferrari 365 GTB/4 Daytona di NYE testo italiano, 60 Euro, spedizione in contrassegno-tel 333-6983053 / alfa59_bm@libero.it

Modellini-Spoton Marklin AMR, prestigiosa collezione ante 1995, circa

2500 pezzi 1/43 serie complete-tel 090-361924 / paolaromano51@yahoo.it

Rivista Notizario Lancia Club-collezione completa dal n 1 marzo 1980 al 26 inverno 1998, Euro 250-tel 388-1936066

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

Tachigrafo Stelvio-1960 volt 24, per camion, autobus o corriera anni 50, visibile a Bologna, euro 70-tel 333-6467893

Vetro da sole anteriori-per auto anni 20, con cornice, invio foto per e-mail, Euro 50-tel 338-3391744

per MOTO

Moto anni 50-telo sidecar senza barcetta, rosso, buone condizioni, Euro 450-tel 338-3391744

CERCO AUTO

PORSCHE

"PreBumper" 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

ALFA ROMEO

Mozzo personal Nardi-per GT junior-tel 388-1936066

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, scala 1/43, 1/8, Kit, Obsoleti, Die Cast, cerco sempre intere collezioni, massima riservatezza, pagamento immediato-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Libro-"Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ" di Minerbi-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

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-di auto d'epoca anni 1984-1987 in blocco o singolarmente-tel 329-1332341

WWT
water works technology

SEDE OPERATIVA: Via del Mescolino 4 Z.I.
31016 Cordignano (TV)
cell. +39 331 5327042 - cell. +39 348 3368917
www.wwt srl.it - mail: info@wwt srl.it

INTERVENTI IDRODINAMICI



INTERNI AUTO MAIELI

VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI
MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105
FAX + 39 0376 695300

www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.it

il primo, il vero e l'unico prodotto originale

CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

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

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

WWW.TANKERITE.COM

RT
Selleria per Auto e Moto

Dal 1981 specializzati nel restauro e ricondizionamento interni auto e moto storiche e moderne

RT Tappezeria
S.S. Romea Km 40, 63/A
Vaccolino di Comacchio (FE) - cell. 340.0890580
info@rtautotappezeria.com - www.rtautotappezeria.com

evo

IL BRIVIDO
DELLA GUIDA

ALLA SCOPERTA DELLE
AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

BELLO

NUOVO

IN EDICOLA



ED
EDISPORT

OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE

www.evomagazine.it

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

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 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	24.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	32.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	38.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	40.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	42.000	***	***	+
750 coupé/spider Zagato	1956/62	747/44	48.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	14.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	16.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	16.000	***	**	+
OT 1000 coupé/spider	1965/71	982/60	22.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	24.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	30.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	30.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	30.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	90.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	120.000	**	**	=
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	75.000	*	**	=
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	325.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	570.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	490.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	250.000	***	**	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	250.000	***	**	=
427 coupé/convertibile	1965/67	6997/350	50.000	***	***	=
428 coupé/convertibile	1967/73	7016/345	60.000	***	**	=
ACMA (Francia)						
Vespa 400	1958/64	393/12	7.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	⚡	€
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	20.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	24.000	**	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	22.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	26.000	**	**	+
1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	90.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	100.000	***	***	+
1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	15.000	**	**	+
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	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	11.500	**	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	32.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	36.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	30.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	34.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	28.000	**	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	32.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	42.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	46.000	***	***	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	40.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	44.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	38.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	42.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	36.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	48.000	***	***	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	100.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	180.000	***	***	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	220.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	100.000	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	10.000	**	**	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	23.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	44.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	12.500	*	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	32.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	55.000	**	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	125.000	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	12.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	10.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	**	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	34.000	**	**	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	7.500	**	**	=
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	8.000	**	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	8.500	**	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	7.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	7.500	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	5.500	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	6.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	3.500	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	⚡	€
GIULIA TI giardinetta Colli						
1750	1968/74	1779/114	7.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	9.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	8.000	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	20.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	21.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	120.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	100.000	***	***	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	34.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	12.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	20.000	**	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	18.500	**	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	10.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	11.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	9.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	9.500	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	22.000	**	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	350.000	***	***	+
Giulia T22	1965/67	1570/113	800.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2983/197	32.000	***	***	+
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	**	**	=
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 IE IV 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/L5m	1975/80	1186/63	1.500	**	**	=
Alfasud ti 1.3	1978/78	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	**	**	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	**	**	=
ALFA ROMEO SPRINT						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.3	1978/80	1351 / 79	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Alfasud Sprint V. 1.5 Trofeo / Plus	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Sprint 1.3	1982/87	1351 / 86	3.000	*	*	=
Sprint 1.5	1982/87	1490 / 95	3.000	*	*	=
Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde	1982/87	1490 / 105	3.500	*	*	=
Sprint 1.7 Quadrifoglio Verde	1987/89	1712 / 114	3.500	*	*	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	8.500	***	***	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	6.000	**	**	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	6.500	**	**	=
Alfetta 1.6 unificata	1977/82	1570 / 109	5.000	**	**	=
Alfetta 1.8 unificata	1977/82	1779 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	6.500	**	**	=
Alfetta 2.0 LI America	1981/82	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM	1981/82	1962 / 128	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 Turbo D	1979/82	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	3.500	*	*	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	3.500	*	*	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM rst	1982/84	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 turbodiesel rst	1982/84	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 2.4 turbodiesel rst	1982/84	2393 / 110	3.500	**	**	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	6.500	***	***	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	6.000	**	**	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	4.500	*	*	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	6.500	**	**	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	7.000	**	**	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	14.000	***	***	+
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	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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	1782 / 155	12.500	***	***	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	10.000	***	***	=
Alfa 75 2.5 V6 America	1987/88	2569 / 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	2569 / 186	12.000	***	***	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2569 / 192	12.500	***	***	+
Alfa 75 2.0 TD	1988/92	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393 / 112	1.500	*	*	=
SZ	1989/94	2569 / 192	36.000	***	***	=
RZ	1991/94	2569 / 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	2.000	*	*	=
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	1985 / 240	1.000.000	***	***	=
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	**	**	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	**	**	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	**	**	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	**	**	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	**	**	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	**	**	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	***	***	=
A110 berlina 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	100.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	**	**	=
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 MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	**	**	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	**	**	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	**	**	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	**	**	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	**	**	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	**	**	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 285	240.000	***	***	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	***	***	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	***	***	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	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 / 3				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	**	**	=
80 B3						
80 1.6	1986/89	1585 / 75	1.000	*	*	=
80 1.8 E / 1.8 E quattro	1986/91	1781 / 112	1.200	*	*	=
80 2.0 E / 2.0 E quattro	1989/91	1984 / 113	1.000	*	*	=
80 2.0 E 16v / 2.0 E 16v quattro	1989/91	1984 / 140	1.000	*	*	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	*	*	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	*	*	=
90 B3						
90 1.8 E	1989/91	1781 / 112	1.000	*	*	=
90 2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1987/91	1994 / 160	1.200	*	*	=
90 2.3 E 20v / 2.3 E 20v quattro	1987/91	2309 / 170	1.000	*	*	=
COUPE B2						
GT	1980/87	1781 / 90	1.000	*	*	=
GT SS	1980/87	1921 / 115	1.200	*	*	=
GT SE	1980/87	1994 / 115	1.500	*	*	=
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	**	**	=
COUPE B3						
1.8 E	1988/92	1781 / 112	1.000	*	*	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	*	*	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	*	*	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	*	*	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	*	*	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.000	*	*	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	*	*	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	*	*	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	**	**	=
S2 quattro 3.0 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	**	**	=
CABRIOLET B3						
1.8 E	1991/92	1781 / 112	1.500	*	*	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	*	*	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1991/92	1994 / 160	2.000	*	*	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	*	*	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	*	*	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.500	*	*	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	*	*	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	*	*	=
100 C1 E DERIVATE						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	*	*	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	**	**	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	**	**	=
100 coupé S 112 Cv	1972/75	1871 / 112	1.500	**	**	=
100 C2 E DERIVATE						
100 LS	1976/81	1585 / 85	1.000	*	*	=
100 GL 5E / CD 5E	1977/81	2144 / 136	1.200	*	*	=
100 GL 5D / CD 5D	1978/81	1994 / 70	1.000	*	*	=
100 LS Avant	1977/79	1585 / 85	1.200	*	*	=
100 GL 5E / CD 5E Avant	1977/81	2144 / 136	1.500	*	*	=
100 GL 5D / CD 5D Avant	1978/81	1994 / 70	1.200	*	*	=
200	1979/81	2144 / 170	1.500	*	*	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	*	*	=
100 C3 E DERIVATE						
100 1.8 CC	1981/88	1781 / 90	1.000	*	*	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD	1981/88	2144 / 136	1.000	*	*	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS	1988/89	2226 / 165	1.000	*	*	=
100 1.8 CC Avant	1983/88	1781 / 90	1.000	*	*	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD Avant	1983/88	2144 / 136	1.200	*	*	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS Avant	1988/89	2226 / 165	1.500	*	*	=
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	*	*	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	*	*	=
200 2.2 quattro	1988/89	2226 / 200	1.500	*	*	=
200 2.2 quattro Avant	1988/89	2226 / 200	1.800	*	*	=
200 2.2 cat quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	*	*	=
200 2.2 cat quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	*	*	=
V8 3.6 quattro	1988/92	3562 / 250	2.000	*	*	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	*	*	=
QUATTRO E DERIVATE						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	***	***	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	***	***	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	***	***	+
quattro 2.8	1984/86	2133 / 306	100.000	***	***	+
AUSTIN (Regno Unito)						
SEVEN / MINI E DERIVATE						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	3.500	**	**	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	3.200	**	**	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Mini MkII Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	***	***	+
Mini MkII Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	***	***	+
Seven / De Luxe Countryman	1960/62	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe Countrym.	1967/69	998 / 38	4.500	**	**	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	3.500	**	**	=
MAXI						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	1.000	*	*	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	1.200	*	*	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	1.200	*	*	=
1100 / 1300						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	*	*	=
1100 MkII 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	*	*	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	*	*	=
1300 MkII 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	*	*	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	**	**	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	*	*	=
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	1275 / 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	1976/78	1798 / 85	1.200	*	*	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1976/78	1275 / 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	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	***	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	**	***	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	**	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
SPRITE						
Sprite AN5 MkII Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Sprite AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Sprite AN9 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	9.000	**	*	=
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	**	*	=
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	**	*	=
Bianchina Trasn. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	**	*	=
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	**	**	=
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	**	**	=
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	**	**	=
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	**	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	**	*	=
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	**	*	=
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 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	198					

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Europa						
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	60.000	•	•	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	•	•	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	•	•	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	•	•	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	•	•	+
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 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	•	•	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	•	•	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	•	•	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	•	•	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	•	•	+
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	•	•	+
2002 TI	1971/75	1990 / 130	8.500	•	•	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•	•	+
1802 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	•	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	•	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	•	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	•	•	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	•	•	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	•	•	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	•	•	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	•	•	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	•	•	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	•	•	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	•	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	•	•	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	=
2800	1969/75	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2965 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2965 / 200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2965 / 180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	•	•	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	•	•	=
3.0 CS	1971/75	2965 / 180	10.000	•	•	=
3.0 CSI	1971/75	2965 / 200	12.500	•	•	=
3.0 CSL	1971/72	2965 / 180	100.000	•	•	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	•	•	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	•	•	=
SERIE 3 E21						
315	1981/84	1573 / 75	2.500	•	•	=
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	=
316 1.8	1980/82	1766 / 90	3.500	•	•	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	=
318i	1980/82	1766 / 105	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	=
320i	1975/77	1990 / 125	4.000	•	•	=
320 M60	1977/82	1990 / 122	4.000	•	•	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	•	•	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	•	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	•	+
SERIE 5 E12						
518	1973/76	1766 / 90	2.500	•	•	=
518 rst	1976/81	1766 / 90	2.500	•	•	=
520	1972/76	1990 / 115	2.500	•	•	=
520i Kugelfischer	1972/75	1990 / 130	3.000	•	•	=
520i Bosch	1975/76	1990 / 125	3.000	•	•	=
520 M60	1976/81	1990 / 122	3.000	•	•	=
525	1973/76	2494 / 145	3.000	•	•	=
525 rst	1976/81	2494 / 150	3.000	•	•	=
528	1973/76	2788 / 165	3.000	•	•	=
528 rst	1976/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
528i	1973/76	2788 / 177	3.500	•	•	=
528i rst	1976/81	2788 / 182	3.500	•	•	=
M 535i	1980/81	3453 / 218	6.500	•	•	+
SERIE 7 E23						
725i	1981/86	2494 / 171	2.500	•	•	=
728	1977/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
728i	1979/86	2788 / 184	3.000	•	•	=
730	1977/79	2965 / 184	3.000	•	•	=
732i	1979/86	3210 / 197	3.000	•	•	=
733i	1977/79	3205 / 197	3.500	•	•	=
735i	1979/86	3453 / 218	3.500	•	•	=
745i	1980/86	3210 / 252	4.500	•	•	+
SERIE 6 E24						
628 CSI	1979/87	2788 / 184	5.000	•	•	=
630 CS	1975/79	2966 / 185	5.000	•	•	=
633 CSI	1975/82	3210 / 200	5.000	•	•	=
635 CSI	1977/82	3453 / 218	7.000	•	•	=
635 CSI 3.4	1982/89	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 635i CSI	1983/89	3453 / 286	10.000	•	•	+
SERIE 3 E30						
316 2p	1982/85	1766 / 90	2.500	•	•	=
316i / Kat 2p / 4p	1985/92	1766 / 102	2.500	•	•	=
318i 2p	1982/85	1766 / 105	2.500	•	•	=
318i / Kat 2p / 4p	1985/92	1796 / 115	2.500	•	•	=
318is 2p	1989/92	1796 / 136	3.500	•	•	=
320i 2p	1982/85	1990 / 125	3.000	•	•	=
320i / Kat 2p / 4p	1985/92	1990 / 129	3.000	•	•	=
320is 2p / 4p	1988/90	1990 / 192	7.500	•	•	+
323i 2p	1982/85	2316 / 150	3.500	•	•	=
325i / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325ix / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325e 4p	1985/92	2693 / 122	3.000	•	•	=
M3	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	+
M3 Kat	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	+
M3 Kat 215 Cv	1990/92	2302 / 215	28.000	•	•	+
324d 4p	1985/92	2443 / 86	2.500	•	•	=
324td 4p	1988/92	2443 / 115	2.500	•	•	=
316i / Kat Touring	1990/94	1766 / 102	3.000	•	•	=
318i / Kat Touring	1989/94	1795 / 115	3.000	•	•	=
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	1989/93	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	•	•	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
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	2788 / 182	2.500	•	•	=
535i	1986/88	3430 / 218	3.000	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	3.500	•	•	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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						
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	**	**	=
Manzusta	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	650.000	***	***	+
212 Inter	1951/53	2563/160	600.000	***	***	+
342 America	1952/53	4102/200	2.000.000	***	***	+
250 Europa	1953/54	2963/220	1.000.000	***	***	=
375 America	1953/54	4523/300	2.000.000	***	***	+
375 MM	1953/54	4523/340	5.000.000	***	***	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953/240	350.000	***	***	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953/240	400.000	***	***	=
250 GT spider California	1958/62	2953/240	6.500.000	***	***	+
250 GTL	1962/63	2953/240	650.000	***	***	=
250 Testa Posca	1958/60	2953/290	8.000.000	***	***	+
250 GTD	1962/64	2953/270	15.000.000	***	***	+
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	1.200.000	***	***	+
275 GTB	1964/66	3286/280	750.000	***	***	+
275 GTS	1964/66	3286/280	500.000	***	***	+
275 GTB/4	1966/68	3286/300	850.000	***	***	+
330 GTC	1966/68	3967/340	250.000	***	***	=
330 GTS	1966/68	3967/340	380.000	***	***	=
365 GTC	1969/70	4390/320	260.000	***	***	=
365 GTS	1969/70	4390/320	480.000	***	***	=
365 spider California	1966/67	4390/320	1.000.000	***	***	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390/350	350.000	***	***	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390/350	650.000	***	***	+
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 GT 4 2+2	1972/76	4390/310	45.000	***	***	=
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	1984/82	4942/390	70.000	***	***	=
512 TR	1992/95	4942/428	60.000	***	***	=
F 512 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 / GTSi 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	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Mondial 8	1980/82	2927/215	20.000	**	**	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927/240	22.000	***	***	=
Mondial 3.2	1986/88	3185/270	22.000	***	***	=
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	650.000	***	***	+
F40	1988/90	2936/478	450.000	***	***	+
F50	1996/98	4698/520	500.000	***	***	+
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	*	**	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394/44	8.500	*	**	=
1400 cabriolet	1950/54	1394/44	18.500	*	**	=
1400 diesel	1953/54	1901/40	6.500	*	**	=
1400 A berlina	1954/56	1394/50	6.500	*	**	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394/50	16.500	*	**	=
1400 A diesel	1954/56	1901/40	5.500	**	**	=
1400 B berlina	1956/59	1394/50	6.000	*	**	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394/50	15.000	*	**	=
1400 B diesel	1956/59	1901/40	5.000	**	**	=
1900 berlina	1952/54	1901/58	10.000	*	**	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901/58	16.500	*	**	=
1900 A berlina	1954/56	1901/70	8.500	*	**	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901/70	15.000	*	**	=
1900 B berlina	1956/59	1901/80	7.000	*	**	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901/80	13.500	*	**	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	**	**	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	**	**	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	**	**	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	**	**	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 L	1968/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 R	1972/75	594/18	3.500	**	**	=
Nuova 500 giardiniera	1960/66	499/18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamme Vignale	1967/69	599/18	6.000	**	**	=
600 E DERIVATE						
600	1955/59	633/22	6.000	**	**	=
600 25 Cv	1959/60	633/25	6.000	**	**	=
600 D porte controvento	1960/65	767/29	3.500	**	**	=
600 D 2a serie	1965/70	767/29	3.000	**	**	=
600 Multipla	1956/60	767/22	12.000	***	***	=
600 D Multipla	1960/67	767/29	10.000	***	***	=
750 Granluce Vignati	1960/64	767/29	6.500	**	**	=
850 E DERIVATE						
850	1964/68	843/34	2.000	*	*	=
850 Idroconvert	1968/72	843/34	2.400	*	*	=
850 Super	1964/68	843/37	2.600	*	*	=
850 Special	1968/72	843/47	2.800	*	*	=
850 coupé	1965/68	843/47	6.500	**	**	=
850 Sport coupé 2a / 3a serie	1968/72	903/52	6.000	**	**	=
850 spider	1965/68	843/49	7.500	**	**	=
850 spider CL	1965/68	843/49	7.000	**	**	=
850 Sport spider 2a serie	1968/72	903/52	7.000	**	**	=
Racer berlina Bertone	1969/71	903/52	6.500	*	*	=
Racer convertibile Bertone	1969/71	903/52	7.000	*	*	=
Racer Team Bertone	1969/71	903/52	8.500	*	*	=
1100 E DERIVATE						
1100 / 103 A	1953/56	1089/37	8.500	*	*	=
1100 / 103 B	1953/56	1089/37	7.500	*	*	=
1100 / 103 familiare	1953/56	1089/37	7.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
1100 / 103 TV	1953/56	1089/44	8.500	**	**	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089/44	8.000	**	**	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	**	**	=
1100 / 103 familiare 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	*	*	=
1100 / 103 TV 3a serie	1959/62	1089/52	7.000	**	**	=
1100 D	1962/66	1221/56	3.000	*	*	=
1100 D familiare	1962/66	1221/56	3.500	*	*	=
1100 R	1966/69	1089/49	2.500	*	*	=
1100 R familiare	1966/69	1089/49	3.000	*	*	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221/56	7.500	**	**	=
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295/65	3.500	*	*	=
1300 familiare	1962/66	1295/65	3.800	*	*	

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	=
126	1972/76	594 / 23	1.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	1.200	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	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 / C2p / 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	2.500	••	••	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	2.500	••	••	=
128 rally	1971/76	1290 / 67	6.500	••	••	=
128 1100 / C / CL 2p / 4p	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 CL 4p	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	••	••	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	••	••	=
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 Supermirafiori 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.000	••	••	=
131 2000 Super Pan 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.500	••	••	=
131 Maratez 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	•	•	=
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	1967 / 160	18.500	•••	•••	=
Dino spider	1967/69	1967 / 160	35.000	•••	•••	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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	•••	••	=
RITMO 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 styling	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 / 158	1.500	•	•	=
Croma 2.5 V6 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)						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1290 / 75	6.500	••	••	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	***	**	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	***	**	=
LELE						
Lele 300	1969/73	5359 / 300	30.000	***	***	+
Lele 350	1969/73	5359 / 350	34.000	***	***	+
Lele IR 6	1970/73	5762 / 360	36.000	***	***	+
Lele Sport	1971/73	5762 / 360	42.000	***	***	+
JAGUAR (Regno Unito)						
XX						
XX 120 FHC	1948/54	3442 / 160	80.000	***	***	+
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442 / 160	100.000	***	***	+
XX 120 SE FHC	1951/54	3442 / 180	85.000	***	***	+
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442 / 180	110.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442 / 210	100.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442 / 210	125.000	***	***	+
XX 140 FHC	1954/57	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 140 SE FHC	1954/57	3442 / 210	70.000	***	***	=
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442 / 210	85.000	***	***	=
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	***	***	=
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442 / 250	85.000	***	***	=
XX 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	***	***	=
XX 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	***	***	=
XX 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	***	***	=
XX 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	**	**	=
MKX	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 C 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	**	***	+
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	**	***	+
XJ S	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	5993 / 300	8.500	***	**	=
LAMBORGHINI (Italia)						
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	***	***	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	***	***	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	***	***	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	***	***	+
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	***	***	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	***	***	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	***	***	+
ISLERO						
Islero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Islero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	+
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ESPADA						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	+
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	**	**	=
Jaipa / Jaipa 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	70.000	***	***	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	***	***	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	***	***	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	***	***	+
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	45.000	***	***	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	**	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	**	=
Appia giardinetta Viotto 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	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	22.000	**	**	=
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 / 11				

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
GAMMA E DERIVATE						
Gamma 2000	1976/79	1999 / 120	1.500	••	•	=
Gamma 2500	1976/79	2484 / 140	2.000	••	•	=
Gamma 2000 coupé	1976/79	1999 / 120	5.000	••	••	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	2484 / 140	6.000	••	••	=
Gamma 2500 2a serie	1979/82	1999 / 120	1.500	••	•	=
Gamma 2500 i.e. 2a serie	1979/82	2484 / 140	2.500	••	•	=
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999 / 120	6.000	••	••	=
Gamma 2500 i.e. coupé 2a serie	1979/82	2484 / 140	6.500	••	••	=
DELTA 1A SERIE						
Delta 1300	1979/84	1301 / 75	1.000	•	•	=
Delta 1300 78 Cv / 1300 LX	1984/86	1301 / 78	1.200	•	•	=
Delta 1500 automatica	1979/86	1498 / 85	1.000	•	•	=
Delta 1500 LX	1981/86	1498 / 85	1.200	•	•	=
Delta 1600 GT	1984/86	1585 / 105	1.500	•	•	=
Delta HF	1984/86	1585 / 130	2.000	••	•	=
Delta 1300 / 1300 LX 2a serie	1986/94	1301 / 78	1.500	•	•	=
Delta 1500 automatica 2a serie	1986/88	1498 / 85	1.200	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1986/94	1585 / 108	1.500	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1982/94	1585 / 90	1.200	•	•	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1986/94	1585 / 140	2.000	••	••	=
Delta HF i.e. cat 2a serie	1982/94	1585 / 132	1.600	••	••	=
Delta turbo ds 2a serie	1986/92	1929 / 80	1.000	•	•	=
= Delta HF 4WD	1986/88	1995 / 165	10.000	•••	••	=
Delta HF integrale	1988/89	1995 / 185	12.500	•••	••	=
Delta HF integrale 16v	1989/91	1995 / 200	15.000	•••	••	=
Delta HF integrale evoluzione	1991/94	1995 / 200	40.000	•••	••	=
Delta HF integrale Martini	1992/94	1995 / 200	60.000	•••	••	=
Delta HF integrale Club Italia	1993/94	1995 / 200	65.000	•••	••	=
Delta HF integrale Dealers' Collection	1993/94	1995 / 200	70.000	•••	••	=
PRISMA						
Prisma 1300	1980/86	1301 / 78	1.000	•	•	=
Prisma 1500	1980/86	1498 / 85	1.000	•	•	=
Prisma 1600	1980/86	1585 / 105	1.000	•	•	=
Prisma ds	1980/86	1929 / 65	600	•	•	=
Prisma turbo ds	1980/86	1929 / 80	800	•	•	=
Prisma 1300 2a serie	1986/90	1301 / 78	1.200	•	•	=
Prisma 1500 / 1500 LX 2a serie	1986/90	1498 / 85	1.200	•	•	=
Prisma 1600 2a serie	1986/90	1585 / 100	1.200	•	•	=
Prisma 1600 i.e. 2a serie	1986/90	1585 / 108	1.500	•	•	=
Prisma 4WD 2a serie	1986/88	1905 / 115	3.000	••	••	=
Prisma integrale 2a serie	1988/90	1995 / 115	3.500	••	••	=
Prisma ds 2a serie	1986/90	1929 / 65	800	•	•	=
Prisma turbo ds 2a serie	1986/90	1929 / 80	1.000	•	•	=
THEMA E DERIVATE						
Thema i.e.	1984/88	1995 / 120	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo	1984/88	1995 / 165	1.800	••	••	=
Thema 6V	1984/88	2848 / 150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine	1987/88	2848 / 150	2.500	•	•	=
Thema 8.32	1986/88	2927 / 215	7.500	•••	••	=
Thema turbo ds	1984/88	2445 / 100	1.000	•	•	=
Thema i.e. 2a serie	1988/92	1995 / 120	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.600	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v 2a serie	1988/92	1995 / 185	2.000	••	••	=
Thema 6V 2a serie	1988/92	2849 / 150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine 2a serie	1988/90	2849 / 150	2.500	•	•	=
Thema 8.32 2a serie	1988/92	2927 / 215	8.000	•••	••	=
Thema turbo ds 2a serie	1988/92	2499 / 118	1.000	•	•	=
Thema i.e. 16v / LE / LS 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.000	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX 3a serie	1992/93	2959 / 175	2.000	••	••	=
Thema turbo ds / LE / LS 3a serie	1992/95	2499 / 118	1.200	•	•	=
Thema i.e. turbo SW	1986/88	1995 / 165	2.000	••	••	=
Thema turbo ds SW	1986/88	2445 / 100	1.200	•	•	=
Thema i.e. 16v SW 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v SW 2a serie	1988/92	1995 / 185	2.400	••	••	=
Thema turbo ds SW 2a serie	1988/92	2499 / 118	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v / LE / LS SW 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.400	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	2959 / 175	2.400	••	••	=
Thema turbo ds / LE / LS SW 3a serie	1992/95	2499 / 118	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Stratos HF	1974/75	2418 / 190	220.000	•••	•••	+
Rally 037	1982/85	1995 / 205	130.000	•••	•••	=
Delta S4	1985/87	1759 / 250	100.000	•••	•••	=
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	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
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	••	••	=
109V8	1979/85	3528 / 115	6.000	•••	••	=
RANGE ROVER						
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	16.500	••	••	+
Esprit turbo	1978/92	2174 / 220	20.000	••	••	+
MASERATI (Italia)						
3500 GT / 5000 GT						
3500 GT	1957/61	3485 / 220	135.000	•••	••	+
3500 GT iniezione	1961/65	3485 / 235	140.000	•••	••	+
3500 GT spider	1960/61	3485 / 220	165.000	•••	••	+
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485 / 235	180.000	•••	••	+
5000 GT	1959/60	4938 / 340	350.000	•••	••	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938 / 340	360.000	•••	••	+
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	60.000	•••	••	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	58.000	•••	••	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	•••	••	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	•••	••	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	••	••	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	•••	••	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	•••	••	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	•••	••	+
Mexico						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	••	••	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	•••	••	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	•••	••	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	•••	••	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	•••	••	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	•••	••	+
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 / 290	26.000	•••	••	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	•	•	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	••	••	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	••	••	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	••	••	+
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	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
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	50.000	•••	••	+
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996 / 306	10.000	•••	••	=
Ghibli 2.0 Cup	1996/98					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	**	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520/225	8.500	**	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499/200	7.500	**	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520/225	9.500	**	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330/250	18.000	**	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496/150	32.000	**	**	=
250 SE cabriolet	1965/68	2496/150	40.000	**	**	=
280 SE coupé	1968/72	2778/160	34.000	**	**	=
280 SE cabriolet	1968/72	2778/160	42.000	**	**	=
300 SE coupé	1965/68	2996/170	36.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1965/68	2996/170	44.000	**	**	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499/200	38.000	**	**	=
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499/200	48.000	**	**	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499/200	40.000	**	**	=
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499/200	50.000	**	**	=
W 100						
600	1963/61	6330/250	130.000	**	**	=
600 Pullman	1963/61	6330/250	150.000	**	**	=
600 Landalette	1963/61	6330/250	160.000	**	**	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1998/95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197/105	4.000	*	*	=
230.4	1973/76	2277/110	4.500	*	*	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292/120	5.000	*	*	=
250	1967/72	2496/130	5.000	*	*	=
250 2.8	1970/76	2778/130	5.500	*	*	=
280	1973/76	2746/160	6.000	*	*	=
280 E	1972/76	2746/185	6.500	*	*	=
200 D	1968/76	1998/55	2.500	*	*	=
220 D / 220 D Lunga	1967/76	2197/60	3.500	*	*	=
240 D / 240 D Lunga	1973/76	2404/65	3.500	*	*	=
240 D 3.0	1975/76	2971/80	4.500	*	*	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496/130	8.500	**	**	=
250 C 2.8	1969/76	2778/140	9.000	**	**	=
250 CE	1969/72	2496/150	9.500	**	**	=
280 C	1972/76	2746/160	10.000	**	**	=
280 CE	1972/76	2746/185	11.000	**	**	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/80	1998/94	1.800	*	*	=
200 109 Cv	1979/85	1997/109	2.000	*	*	=
230 E	1979/85	2299/136	2.500	*	*	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2525/129	2.500	*	*	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525/140	2.800	*	*	=
280 E	1975/79	2746/177	3.500	*	*	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746/185	3.600	**	**	=
200 D	1975/79	1998/55	1.500	*	*	=
200 D 60 Cv	1979/85	1998/60	1.500	*	*	=
240 D / 240 D Lunga	1975/78	2399/65	2.000	*	*	=
240 D 72 Cv / 240 D 72 Cv Lunga	1978/85	2399/72	2.000	*	*	=
300 D / 300 D Lunga	1975/78	3005/80	2.500	*	*	=
300 D 88 Cv / 300 D 88 Cv Lunga	1978/85	3005/88	2.800	*	*	=
200 T	1976/80	1998/94	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
200 T 109 Cv	1979/86	1997/109	2.800	*	*	=
230 TE	1979/86	2299/136	3.200	*	*	=
280 TE	1976/79	2746/177	5.000	**	**	=
280 TE 185 Cv	1979/86	2746/185	5.000	**	**	=
240 TD	1976/86	2399/72	3.000	*	*	=
300 TD	1976/78	3005/80	3.500	*	*	=
300 TD 88 Cv	1978/86	3005/88	4.000	*	*	=
300 TD Turbo	1980/86	2998/125	6.000	**	**	=
230 C	1977/79	2299/109	3.500	*	*	=
230 CE	1979/84	2299/136	4.000	**	**	=
280 C	1977/80	2746/156	4.000	**	**	=
280 CE	1977/79	2746/177	5.000	**	**	=
280 CE 185 Cv	1979/84	2746/185	5.500	**	**	=
W 116 SERIE S						
280 S	1972/79	2746/160	3.000	*	*	=
280 SE / SEL	1972/79	2746/185	3.500	*	*	=
350 SE / SEL	1972/79	3499/200	4.500	*	*	=
450 SE / SEL	1972/79	4520/225	5.000	*	*	=
450 SEL 6.9	1975/79	6834/286	10.000	**	**	=
300 SD	1977/79	2998/125	5.000	*	*	=
W 201 BERLINE						
190	1982/86	1997/90	1.500	*	*	=
190 105 Cv	1986/91	1997/105	1.800	*	*	=
190 E	1982/91	1997/122	2.500	*	*	=
190 E 2.3 - 16	1984/88	2499/185	8.000	**	**	=
190 E 2.5 - 16	1988/91	2998/195	10.000	**	**	=
190 E 2.6	1986/91	2599/166	3.500	**	**	=
190 D	1982/91	1998/72	1.500	*	*	=
190 D 2.5 Turbo	1988/91	2497/122	2.000	*	*	=
190 E 2.0 rst	1991/94	1997/122	2.800	*	*	=
190 E 2.5 - 16 rst	1991/94	2498/195	6.500	**	**	=
190 E 2.6 rst	1991/94	2599/166	3.800	**	**	=
190 D rst	1991/94	1997/72	1.800	*	*	=
190 D 2.5 Turbo rst	1991/94	2497/122	2.400	*	*	=
W 124 BERLINE E DERIVATE						
200	1984/92	1997/109	1.000	*	*	=
200 E	1984/92	1997/122	1.000	*	*	=
200 E - 16	1991/92	1996/136	1.200	*	*	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599/170	1.500	*	*	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962/188	2.500	*	*	=
300 E - 24	1989/92	2962/231	3.000	**	**	=
500 E	1991/92	4973/326	10.000	**	**	=
200 D	1984/92	1997/72	1.000	*	*	=
250 D / 250 D Limousine	1984/92	2497/90	1.000	*	*	=
250 D Turbo	1988/92	2497/126	1.500	*	*	=
300 D / 4-Matic	1984/92	2996/109	2.000	*	*	=
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	*	*	=
300 TD 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	460.000	**	**	=
300 SL roadster	1957/63	2996/215	400.000	**	**	=
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306/150	45.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	1978/81	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 G 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	1980/94	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	2996/88	5.000	**	**	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250/55	36.000</			

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
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	2393 / 150	12.000	**	**	=
260 Z	1975/78	2565 / 160	7.500	*	*	=
280 ZX	1978/81	2753 / 165	6.000	*	*	=

NSU (Germania)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
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	496 / 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	*	*	=
1000 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

K70	1969/70	1567 / 90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x438 / 115	8.500	**	**	=

OPHEL (Germania)

Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	***	***	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	***	***	=
Ascona 400 / Mantia 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	26.000	***	***	=

OSCA (Italia)

1600 GT Zagato	1961/66	1568 / 140	100.000	***	***	+
----------------	---------	------------	---------	-----	-----	---

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)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
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	***	***	=

PORSCHE (Germania)

356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	180.000	***	***	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
356	1950/55	1086 / 40	55.000	**	***	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	**	***	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	**	***	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	**	***	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	**	***	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	**	***	=
356 1.3 Speedster	1963/55	1290 / 55	95.000	**	***	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	**	***	=

356 A

356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	**	***	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	**	***	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	**	***	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	**	***	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	**	***	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	**	***	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	**	***	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	**	***	=
356 A Carrera / cabriolet	1966/57	1498 / 100	80.000	***	***	=
356 A Carrera Speedster	1966/57	1498 / 100	125.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	***	***	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	***	***	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	***	***	=

356 B

356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	**	***	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	**	***	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	**	***	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	**	***	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	**	***	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	**	***	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	***	***	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	***	***	=

356 C

356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	**	***	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	**	***	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	***	***	=

911 / 912 1A SERIE

911	1963/68	1991 / 130	34.000	**	***	+
911 Targa	1966/68	1991 / 130	36.000	**	***	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	28.000	**	**	=
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	30.000	**	**	=
911 T / Targa	1968/69	1991 / 110	22.000	**	**	=
911 L / Targa	1968/69	1991 / 130	24.000	**	**	=
911 R	1967/68	1991 / 210	200.000	***	***	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 125	34.000	**	***	=
911 2.2 E / Targa	1969/72	2195 / 155	38.000	**	***	=
911 2.2 S / Targa	1969/72	2195 / 180	45.000	***	***	=
911 2.4 T / Targa	1972/74	2341 / 130	38.000	**	***	=
911 2.4 E / Targa	1972/74	2341 / 165	40.000	**	***	=
911 2.4 S / Targa	1972/74	2341 / 190	50.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Touring	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Sport	1972/74	2687 / 210	140.000	***	***	=
911 2.8 Carrera RSR	1973/74	2808 / 300	200.000	***	***	=

911 2A SERIE

911 2.7 / Targa	1974/76	2687 / 150	20.000	**	**	+
911 2.7 S / Targa	1974/76	2687 / 175	22.000	**	**	+
911 2.7 Carrera / Targa	1974/76	2687 / 210	32.000	***	**	=
911 2.7 165 Cv / Targa	1976/78	2687 / 165	16.500	**	**	=
911 3.0 Carrera / Targa	1976/78	2994 / 200	24.000	**	**	=
911 3.0 turbo	1975/78	2994 / 260	36.000	***	***	=
911 SC / Targa	1978/80	2994 / 180	18.000	**	**	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2994 / 188	18.500	**	**	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2994 / 204	20.000	**	**	=
911 SC cabriolet	1983/84	2994 / 204	22.000	**	**	=
911 3.3 turbo / Targa	1978/89	3299 / 300	40.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1987/89	3299 / 300	44.000	***	***	=
911 3.2 Carrera / Targa	1984/89	3164 / 231	20.000	**	**	=
911 3.2 Carrera cabriolet	1984/89	3164 / 231	22.000	**	**	=
911 Speedster	1988/89	3164 / 231	44.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1988/89	3164 / 231	50.000	**	**	=
959	1986/88	2884 / 450	200.000	***	***	=

911 / 964

911 Carrera 2 / Targa	1988/93	3600 / 250	24.000	**	**	=
911 Carrera 4 / Targa	1988/93	3600 / 250	20.000	**	**	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600 / 250	26.000	**	**	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600 / 250	22.000	**	**	=
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	36.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	40.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	38.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	42.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	44.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	38.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	42.000	**	**	=

924 / 944 / 968

924	1975/85	1984 / 125	3.500	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	4.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	4.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	4.500	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	5.000	**		

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
95V4 / 96V4	1966/79	1498 / 65	4.000	•	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	•	•	=
99 / 900						
99	1971/80	1965 / 118	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	•	•	=
COUPE 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 S94 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	•	•	=
SIMCATALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	7.000	•	•	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 62	9.000	•	•	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1596 / 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	•	•	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Handling	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	1998 / 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 MkI	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 vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Maggiolino cabriolet Hebmue	1949/53	1131 / 25	28.000	•	•	=
Maggiolino Std / Export ovalino	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 1302 A / Jeans	1972/73	1285 / 44	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 50 Cv	1972/78	1285 / 50	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S	1972/78	1584 / 54	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S cabriolet	1972/79	1584 / 54	10.500	•	•	=
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/82	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	•	•	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	•	•	=
1500 N / Variant	1963/66	1493 / 45	2.000	•	•	=
1500 S / Variant	1963/66	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant 2a serie	1969/73	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	5.000	•	•	=
TYP 4						
411 2p / 4p / Variant / 2a serie	1968/72	1679 / 68	1.000	•	•	=
411 LE 2p / 4p / Variant	1969/72	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 LE 2p / 4p / Variant	1972/74	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1679 / 85	2.000	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1795 / 85	2.000	•	•	=
K70						
K70 / K70 L	1970/75	1605 / 75	1.000	•	•	=
K70 / K70 L 90 Cv	1970/75	1605 / 90	1.200	•	•	=
K70 LS	1973/75	1807 / 100	2.000	•	•	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	•	•	=
POLO I / DERBY I						
Polo L / rst	1975/81	895 / 45	500	•	•	=
Polo L / LS / GLS / rst	1975/81	1095 / 50	500	•	•	=
Polo GT	1979/81	1272 / 60	1.000	•	•	=
Derby LS / rst	1977/81	1272 / 60	500	•	•	=
POLO II / DERBY II						
Polo 1.1 C / CL / GL	1981/83	1095 / 50	500	•	•	=
Polo 1.3 CL / GL	1981/90	1272 / 60	500	•	•	=
Polo 1.3 GT coupé	1985/90	1272 / 75	1.000	•	•	=
Polo G40 coupé	1988/90	1272 / 115	3.500	•	•	=
Derby 1.3 GL	1985/94	1272 / 60	500	•	•	=
GOLF I						
Golf 1.1 / L / 3p / 5p	1974/81	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457 / 70	1.500	•	•	=
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471 / 50	1.500	•	•	=
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	8.500	•	•	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	6.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Golf 1.1 GL 3p / 5p rst	1981/83	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.3 GL 3p / 5p rst	1981/83	1272 / 60	1.500	•	•	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	•	•	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	7.000	•	•	=
Golf 1.6 diesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 54	1.500	•	•	=
Golf 1.6 turbodiesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 70	1.500	•	•	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	2.000	•	•	=
Golf 1.1 GL cabriolet	1979/84	1095 / 50	3.000	•	•	=
Golf 1.3 GL cabriolet	1979/84	1272 / 60	3.000	•	•	=
Golf 1.5 GL cabriolet	1979/84	1457 / 70	3.000	•	•	=
Golf 1.6 GLI cabriolet	1979/84	1588 / 110	3.500	•	•	=
Golf 1.8 GLI cabriolet	1983/84	1781 / 112	3.500	•	•	=
JETTA						
Jetta 1.1 L / GL	1979/84	1095 / 50	500	•	•	=
Jetta 1.6 GLI	1979/84	1588 / 110	500	•	•	=
PASSAT B1						
Passat 1.3 L 4p	1973/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p	1974/77	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar	1974/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L 4p rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p rst	1977/81	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.5 LS Familiar rst	1977/81	1471 / 75	1.000	•	•	=
PASSAT B2						
Passat 1.6 CL / GL / Formel E	1981/88	1588 / 75	1.000	•	•	=
Passat 2.0 GL	1983/88	1994 / 112	1.000	•	•	=
Passat turbodiesel GL	1983/88	1588 / 70	1.000	•	•	=
Passat 1.6 CL / GL / Formel E Familiar	1981/88	1588 / 75	1.500	•	•	=
Passat 2.0 GL Familiar	1983/88	1994 / 112	2.000	•	•	=
Passat Syncro Familiar	1983/88	2226 / 115	2.500	•	•	=
Passat turbodiesel GL Familiar	1983/88	1588 / 70	1.500	•	•	=
SCIROCCO						
Scirocco 1.1 / 1.1 L	1974/79	1095 / 50	1.500	•	•	=
Scirocco 1.5 TS	1974/77					

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 €47.00 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.)
<input type="checkbox"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 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°:

<input type="text"/>									
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

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 Digs 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 D'EPOCA FUORI
TENNIS PAPA per tutti MensHealth
Vela-MOTORE S. J. EVO

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

ASTA DELLA AUTOMOBILIA LADENBURG

08/09 maggio 2015



Si può consegnare in qualsiasi momento!



ORDINE DI CATALOGO:

Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777
www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de

NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV*

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT