

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 13 - Numero 5 - Maggio 2015

Disponibile su
App Store

Disponibile per
Android

Disponibile per
PC & Mac

ED
EMSPORT

Automobilismo D'EPOCA

LANCIA APRILIA I E II SERIE

GUIDA ALL'ACQUISTO

FIAT 1100 R

IL PASSO DEL GAMBERO

SKODA 110R

L'ETÀ DEL FERRO

PORSCHE 911 CARRERA

SPECIAL EDITION

TURISTA PER CASO

FORD CAPRI GR. 2

PIACEVA AI CAMPIONI

www.automobilismodepoca.it



Sogno di bambino
**FERRARI 212
EXPORT TOURING**

ATTUALITÀ

-MOSTRA-SCAMBIO REGGIO EMILIA

-MILANO AUTOCLASSICA

SPORT

-LE BRABHAM-ALFA F.1

-GRAN PREMI A MILANO

-"LUCKY" BATTISTOLLI

TECNICA

-FIAT 600, IL RESTAURO

-MANUALE D'USO: VW 1302



9 771723 454005
AUTOMOBILISMO D'EPOCA MAGGIO 2015



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

DAYS OF ELEGANCE

**I grandi eventi a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como
dal 23 al 24 Maggio 2015**



Per informazioni più dettagliate: www.concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

Voglia di automobile

La primavera arriva come un soffio vitale, anche per il nostro mondo delle automobili d'epoca. Alla bellezza della stagione del risveglio si affianca la ripresa delle attività, con un calendario sempre più ricco e bello ogni anno che passa. Meno male. Ogni tanto bisogna pur tirare il fiato e pensare a godercelce, le automobili, invece di pensare a grigie questioni burocratiche come bolli, assicurazioni e quant'altro. Tra aprile e giugno è tutto un fiorire di manifestazioni grandi e piccole, che ci riconciliano con la nostra passione. È il momento della nuova Fiera di Verona Legend Cars, che si affianca ai due eventi baricentrici di Villa d'Este (il Concorso) e della Mille Miglia; poi ancora la Vernasca Silver Flag e il ritorno della Coppa Intereuropa, a Monza, che speriamo attiri tanti spettatori. Eventi che richiamano un gran numero di stranieri, anche perché si svolgono in luoghi bellissimi, dove si manifesta appieno la "dolce vita" che ancora l'Italia è in grado di offrire (*in foto, un momento di Villa d'Este Style lungo il Lago di Como*). Non dimentichiamo che l'automobile, di ogni età, è soprattutto uno straordinario veicolo di emozioni e uno strumento per godere delle bellezze del buon vivere con tutti gli annessi e connessi. Uno strumento di felicità, a volte struggente, ma da usare.

Anche per questo motivo abbiamo voluto aprire questo numero con una storia che ha per protagonista una straordinaria Ferrari, ma soprattutto degli uomini. Il primo proprietario della macchina e il suo nipote, la cui passione per le automobili nacque proprio su quella Ferrari. Lo zio lo portò a fare un giro sulla strada della cronoscalata sede di una sua gara, e lui, bambino, rimase impressionato e insieme estasiato dal rombo dei 12 cilindri di Maranello. Appena gli fu possibile cominciò a correre anche lui, avviando una carriera che ha avuto come apice la conquista del campionato italiano del 1971. Appena avuto l'invito per andare a provare questa Ferrari, lo abbiamo chiamato al telefono: "Roberto, ci offrono di provare la Ferrari che fu di tuo zio: ti andrebbe di guidarla per noi?". La risposta: "Quando devo venire?".



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
ANTONIO BIASIOLI - DANILO CASTELLARIN
ROBERTO CORNO - ELVIO DEGANELLO
MICHELE DI MAURO - FRANCO FIORUCCI
VITTORIO FALZONI GALLERANI
LUCA GASTALDI - LUIGI GIULIANI
UMBERTO LACCHETTI
FEDERICO LANFRANCHI - DARIO MELLA
EUGENIO MOSCA - JONNY PORCU

Segreteria di redazione
CHIARA MONTICELLI

Fotografie

ACTUALFOTO - ARCHIVIO CENTRO
DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO ARESE
ARCHIVIO DEGANELLO - ANTONIO BIASIOLI
DANILO CASTELLARIN - SIMONA CAVALLARI
GILBERTO CERVELLATI - MICHELE DI MAURO
LUCA GASTALDI - MC KLEIN - EUGENIO MOSCA
ENRICO SCHIAVI - CRISTIAN TORRACCHI

CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.
Certificazione TUV
375 0874-64-ITA-EXI 01
Claudio Cortemiglia (Responsabile)
Michele Foglio
Alessandro Perelli

DEKRA

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. 05 - MAGGIO 2015



In copertina: la Ferrari 212 Export Vignale che andrà all'asta RM Auctions-Sotheby's di Villa Erba del 23 maggio prossimo. L'abbiamo provata insieme al nipote del primo proprietario. (Foto Torracchi)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LE CLASSICHE DA LEGGERE	6
FATTI&NOTIZIE	12
PUNTA-TACCO Vita di Club	24
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	98
PUNTA-TACCO Classic Sport News	104
AGENDA D'EPOCA	125
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	144
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

ATTUALITÀ

MOSTRE SCAMBIO / REGGIO EMILIA	
Il "Mercato" funziona	14
MILANO AUTOCLASSICA Calato il poker	16
PERSONAGGI / MASSIMO CHIARA Anima di ferro	20
VIVERE CON LA STORICA W il metallo!	22



IN COPERTINA

FERRARI 212 EXPORT TOURING (1952)
Tu chiamale, se vuoi, emozioni 28

GUIDA ALL'ACQUISTO

LANCIA APRILIA BERLINA *Questo era il Marchio* 40

BELLISSIME IERI E OGGI

FIAT 1100 R *A passo di gambero* 54

ALLA PROVA DEL TEMPO

ŠKODA 110 R (1976) *L'età del ferro* 64

IO E LA MIA AUTO

PORSCHE 911 CARRERA (1989) *Turista per caso* 72

STORIE D'AUTO

I COUPÉ PEUGEOT *Tradizione viva* 80

BELLISSIME DA CORSA

FORD CAPRI RS *Turismo da F1* 84

SPORT

BRABHAM-ALFA ROMEO F1 <i>Ritorno al passato</i>	108
GRAN PREMI A MILANO <i>Parco aperto</i>	114
PILOTI / "LUCKY" 40 anni di passione	120

TECNICA

RESTAURO FIAT 600 - 1 *Smontaggio e lavaggio* 132

MANUALE D'USO

VOLKSWAGEN MAGGIOLONE *Al suo servizio* 136

SPECIALISTA DEL MESE

F.LLI ROSSI PNEUMATICI *Nero senza fumo* 140





1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIES II Carrozzeria Pininfarina; Telaio no. 2125 GT
 1960 FERRARI 250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE Carrozzeria Scaglietti; Telaio no. 1953 GT
 1952 FERRARI 212 EXPORT BARCHETTA Carrozzeria Touring; Telaio no. 0158 ED


 CONCORSO D'ELEGANZA
 VILLA D'ESTE
 dal
 1929

VILLA ERBA

LAGO DI COMO, ITALIA • 23 MAGGIO 2015

BMW
GROUP
 Classic



**REGISTRATI OGGI
 STESSO**

www.rmauctions.com

Italia +39 02 9475 3812
 Regno Unito +44 (0) 20 7851 7070
 Corporate +1 519 352 4575

Sotheby's



La rubrica di consulenza è 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@edisport.it* specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.



COMPRAVENDITA AUTO: LA GARANZIA È DI CONFORMITÀ, NON DI BUON FUNZIONAMENTO

Egregio Avvocato, ho acquistato presso un commerciante una Ferrari Mondial del 1989. La macchina mi è stata consegnata a domicilio. Poche ore dopo, mentre mi accingeva a portare l'auto presso un'officina per un tagliando di controllo, a soli 500 metri dall'uscita dal box si rompeva la cinghia di distribuzione, con un danno stimato di almeno 6.000 euro.

Le chiedo quali garanzie deve fornire il venditore nel caso specifico e in che misura debba rispondere del danno subito.

Arrivata via e-mail

Gentile lettore, il nostro ordinamento offre un'ampia tutela giuridica a scanso di specifiche clausole contrattuali che hanno come fine quello di limitare, a volte sensibilmente, la responsabilità del venditore.

Più in particolare, il consumatore che acquista un'automobile da un professionista è tutelato dal codice del consumo, D.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, (artt. 128 e ss.), mentre la compravendita tra privati è regolata dalle norme del codice civile (artt. 1490 c.c. e ss.).

Nel caso in oggetto, è doverosa un'attenta disamina del predetto codice del consumo. Il consumatore viene tutelato per un'eventuale difformità del bene al contratto di vendita, ovvero, per quanto non dovesse risultare conforme a ciò che è stato dichiarato nel contratto, durante la trattativa e nel messaggio pubblicitario inerente al prodotto acquistato. In mancanza di informazioni fa fede ciò che un consumatore può ragionevolmente aspettarsi da un bene dello stesso tipo e con le medesime caratteristiche.

La garanzia legale di conformità tutela il consumatore -ovvero colui che acquista un bene per scopi estranei alla propria attività professionale- per ciò che si rivela diverso dalle "promesse" fatte dal venditore professionale in fase di vendita.

La garanzia legale di conformità non è una garanzia di buon funzionamento. Nello specifico un bene si può definire conforme al contratto se è corrispondente a quanto descritto nel contratto di vendita, se è idoneo "all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo", se corrisponde alla "descrizione fatta dal venditore e possiede le qualità del

bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello".

La durata della garanzia legale di conformità è di 24 mesi sia per i beni nuovi sia per quelli usati, ma per quest'ultimi il codice prevede la possibilità di ridurre il periodo a 12 mesi; nel caso, venditore e consumatore devono esplicitamente sottoscrivere una clausola nella quale dichiarano di essere consapevoli che stanno riducendo, di comune accordo, il periodo di garanzia. Il codice del consumo, inoltre, prevede che il consumatore abbia un'unico interlocutore: il venditore, che a sua volta potrà attuare azione di rivalsa nei confronti dei propri fornitori. Un malfunzionamento può essere considerato come difformità al contratto se il problema era già esistente durante la trattativa, se il venditore non poteva non esserne a conoscenza e se il consumatore non ne è stato informato.

Oltre a ciò, il codice del consumo non prevede l'obbligo di una garanzia di buon funzionamento.

Il guasto imprevedibile e fortuito, non derivante da mancata conformità del contratto di vendita, non è considerato responsabilità del venditore professionale, pertanto è il consumatore a dover far fronte alle spese di ripristino del mezzo. Al sopraggiungere di una richiesta da parte di un consumatore, il venditore deve provvedere a verificare se quanto richiesto si può ricondurre o meno a mancata conformità del contratto. Analizzata la natura del difetto lamentato e la relativa responsabilità, si procede col delineare l'eventuale obbligo di intervento.

In conclusione, la garanzia legale di conformità è, e resta, una garanzia di forma che racchiude la certezza per il consumatore di vedersi consegnare un bene conforme al contratto di vendita.

Nel suo caso, se la vettura le è stata consegnata funzionante, non può rivalersi sul venditore per il guasto successivo, a meno di dimostrare che il problema poteva essere già noto al venditore, che non l'ha informata.



"BOLLI": PARTITA STATO-REGIONI 1-0

Buongiorno, vorrei un parere circa la più che nota abrogazione della legge che prevedeva l'abolizione del bollo per le auto ventennali. Secondo lei è applicabile anche alle auto già certificate? O si può fare ricorso visto che si tratta di un diritto già acquisito?
Alessandro De Leo - Lecce

Gentile Alessandro, le leggi regionali che disponevano l'esenzione del bollo per autoveicoli ultraventennali sono incompatibili con la Legge Statale 23 Dicembre 2014, n. 190 in materia, appunto, di tasse automobilistiche con conseguenti modifiche delle previgenti disposizioni Regionali. Al riguardo si rammenta che l'art. 1, comma 666, della suddetta legge, intervenendo sull'art. 63 della Legge 21 Novembre 2000, n. 342, alla lettera b) ha abrogato il comma 2, che prevedeva per gli autoveicoli di particolare interesse storico l'esen-

zione dal pagamento di tasse automobilistiche a partire dal ventesimo anno di anzianità, e il comma 3, il quale disponeva che i veicoli storici erano individuati dall'ASI; alla lettera c) ha eliminato sul comma 4 il riferimento ai veicoli di cui al comma 2.

Risultato evidente di tale intervento è che agli autoveicoli di interesse storico non è più riconosciuta l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche. Detta esenzione è riservata ai soli autoveicoli ultra trentennali di cui al comma 1 del citato art. 63 della L. 342/2000, per i quali è dovuta la "tassa di circolazione forfettaria annua" e l'imposta provinciale di trascrizione di cui all'art. 56 del D.lgs. 15 Dicembre 1997, n. 446 in misura fissa come prescrive il comma 4 del citato art. 63, L. 342/2000.

Nella fattispecie in esame la scelta del Legislatore Nazionale di razionalizzare le agevolazioni in materia di tasse automobilistiche non può essere oggetto



M3 CATALIZZATA O NO? È PROBABILE L'ERRORE DI TRASCRIZIONE

Gentile Redazione, mesi fa vi ho chiesto alcune delucidazioni in merito alla mia Bmw M3 E 30 del 1986 ma non ho ancora ricevuto una risposta del tutto esauriente. Vorrei sapere, visto l'articolo della suddetta auto che avete pubblicato sul numero di novembre 2013, come mai sul libretto di circolazione della mia auto è riportata una potenza di 143 KW. In base al numero di telaio dell'auto, la concessionaria BMW mi ha detto che l'auto non sarebbe catalitica. In base a ciò, la potenza segnata dovrebbe essere di 147 KW. Ciò è confermato da quanto da voi riportato nell'articolo e dal numero di telaio che inizia con AK 01. C'è dunque stato un errore di trascrizione della potenza sul libretto di circolazione, oppure nel 1986 sono state prodotte delle M3 non catalizzate ma con la potenza dichiarata della versione catalitica?



Arrivata via e-mail

Caro Simone, come abbiamo già scritto in risposta alla Sua sul fascicolo di Ottobre 2014, ci sono varie ipotesi plausibili in risposta alla questione. La prima, e più plausibile, è l'errore di trascrizione. Come Lei stesso ci scrisse, l'auto è stata da Lei acquistata nel 1992, ma la prima immatricolazione risulta essere del Novembre 1986. Ora, dato che nel Novembre 1986 la Bmw M3 E30 non era importata in Italia, è lecito supporre che l'auto sia stata importata in Italia e dunque la sua carta di circolazione italiana compilata in quel frangente. Chi ha provveduto alla compilazione potrebbe, facilmente, aver usato i dati presenti nella banca dati della Motorizzazione in quel momento, relativi alla versione catalizzata. Seconda ipotesi, meno probabile ma comunque possibile, è che, nel momento in cui la sua M3 era ancora all'estero, il primo proprietario l'abbia aggiornata a catalitica; in questo caso, la trascrizione sul libretto italiano sarebbe avvenuta correttamente. Ci sentiamo di escludere, invece, che BMW abbia messo in commercio esemplari con la potenza della versione catalizzata pur senza essere tale.

di censure, in quanto la disciplina di dette tasse, in base all'art. 117, comma 2, lettera e) della Costituzione rientra nell'ambito della sfera di competenza esclusiva dello Stato (Corte Cost. 23 maggio 2013, n. 97; Corte Cost. 13 febbraio 2014, n. 26).

L'aspetto appena descritto non subisce modifiche alcune a seguito dell'emanazione delle disposizioni in materia di federalismo fiscale contenute nel D.lgs. 6 Maggio 2011, n. 68, il quale al comma 2 dell'art. 8 dispone, chiaramente, la prevalenza Statale in materia di tassazione automobilistica. Quanto esposto sembra, pertanto, sufficiente a chiarire che le norme delle leggi regionali che prevedono ancora l'esenzione per le auto storiche siano incompatibili con la sopravvenuta disciplina statale e devono, pertanto, ritenersi abrogate. Tale principio è stato enunciato, di recente, dal Consiglio di Stato che nella sentenza n. 2747 del 27 maggio 2014 ha espressamente affermato che "ogni disposizione normativa regionale contrastante con quella statale è immediatamente incompatibile e pertanto da ritenersi abrogata".



**MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE**

In contemporanea:

- GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI
 - LA STRADA DEGLI ARTIGIANI
 - LA PIAZZA DEI PRIVATI
- Vendi la tua auto o moto d'epoca!

ModenaFiere



Le mostre del 2015:
 "Lo Storico Autodromo di Modena:
 avventure di uomini, ingegno e motori"
 "La Tecno di Bologna:
 quando una piccola azienda sfida
 il mondo delle competizioni"
 "In ricordo di Juan Manuel Fangio"

Pacchetti speciali per i club a soli 39€ !!!

- ingresso a Modena Motor Gallery
- posto auto/moto d'epoca custodito all'interno dell'area fieristica
- assaggio dei prodotti tipici di Modena
 - cadeau della manifestazione
 - ingresso al Museo Enzo Ferrari
- visita alla Collezione Umberto Panini con assaggio di Parmigiano Reggiano

www.motorgallery.it

Tel. +39 059.4924794 - commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:
 Vision Up srl
 ModenaFiere

Con il patrocinio di



SEGUICI
SUI SOCIALI



Main Partner



Circolo della Biella



IL LIBRO DEL MESE

COSTRUTTORE A TUTTO TONDO

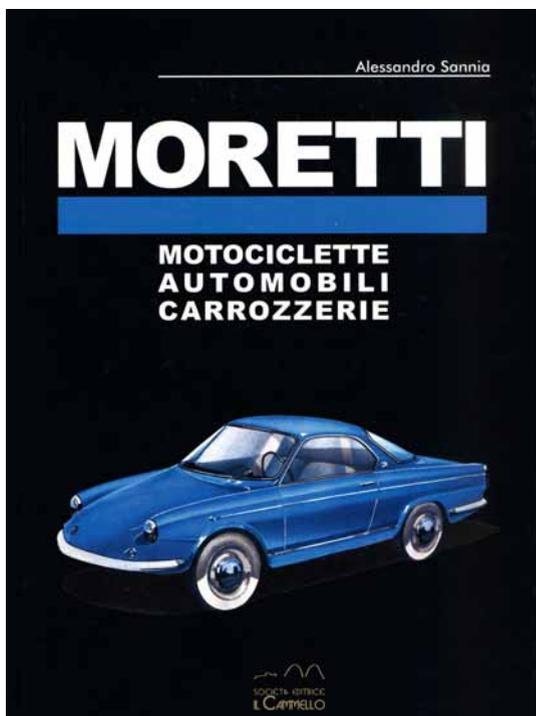
Ci sembra giusto questo mese assegnare il posto di "Libro del mese" all'opera di Alessandro Sannia, prolifico autore dedito alla storia dell'automobile italiana e torinese in particolare. Ben noto per le monografie dedicate ai modelli Fiat, si è prodotto questa volta in un ricco libro su Moretti; un libro che ci voleva.

Ci voleva perché spesso Moretti è ricordato come carrozziere, invece fu prima ancora Costruttore (compresi i motori) di automobili, e non soltanto. Anche di motociclette, motocarri, veicoli elettrici e altro ancora. In effetti, soltanto nell'ultimo periodo di attività la Moretti fu soltanto una carrozzeria. Per un certo periodo del dopoguerra la sua attività andò tanto bene da diventare il quarto costruttore italiano per capacità produttiva. Per lui disegnarono artisti come Mario Revelli di Beaumont, Giovanni Michelotti e infine Dany Brawand, autore di alcune bellissime sportive su base Fiat.

Il libro di Sannia racconta tutta questa interessante storia, compreso naturalmente l'ultimo periodo delle note "mini-jeep", in modo puntuale e preciso, con ricchezza di dati (tecnici e no) e fotografie.

Il racconto è preciso e documentato, la grafica non particolarmente coinvolgente ma chiara, e a adatta comunque a un'opera di questo tipo.

Un libro secondo noi da non perdere, non soltanto perché ben fatto, ma soprattutto perché rende merito a un'impresa un po' sottovalutata, a una figura umana spesso dimenticata, che invece ha un posto ben preciso nella storia dell'automobile italiana (e dell'industria in generale).

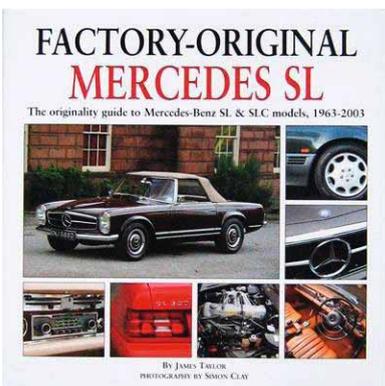


Alessandro Sannia
Moretti
Società editrice Il Cammello, Torino
216 pagg., oltre 280 foto in b/n e 140 colori
Cartonato, 21x29,7 cm - Italiano e inglese
Prezzo 39,90 euro
www.ilcammello.it



MERCEDES SL: IDENTIFICAZIONE SENZA DUBBI

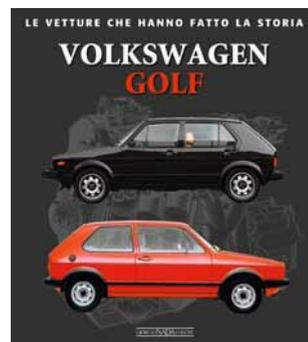
Avete presenti le guide all'acquisto di *Automobilismo d'Epoca*? Ricche, complete, dettagliate? Bene, ora immaginatele estese a un libro di 176 pagine. Così è la guida "Factory-Original Mercedes SL - The originality guide to Mercedes-Benz SL e SLC models, 1963-2003". Non è proprio una guida all'acquisto, bensì all'identificazione, che definire completa è poco. D'altra parte gli inglesi su questo tipo di pubblicazione sono quasi imbattibili. L'unico problema è la lingua: inglese, e basta. Ma la lettura è semplice, e se volete sapere tutto, ma proprio tutto, su queste auto, questo libro fa per voi.



Autore: James Taylor
Editore: Herridge & Sons
Pag. 176, formato 27 x 26 cm - 350 foto a colori di Simon Clay
Euro 49 da Gilena, Brescia

VW GOLF: TUTTA LA STORIA, IN BREVE

La Golf ha ormai battuto in longevità, e anche in numeri di produzione, il record che sembrava imbattibile della vettura che ha sostituito, nella gamma Volkswagen, il Maggiolino. Numeri che allora, era il 1974, parevano imbattibili. Invece, grazie alla carica innovativa e razionale del progetto, e alla capacità del Costruttore tedesco di aggiornare il modello senza mai snaturarne l'essenza, anche la Golf è diventata quasi un marchio a sé stante. Sono passati 41 anni da allora. Diremmo quindi che la Golf appare di diritto nella collana "Le vetture che hanno fatto la storia" edita da Giorgio Nada, con un volume nel tipico format svelto ma completo, di facile lettura pur comprendendo tutte le fasi salienti della vita di questo modello. Non mancano riferimenti alla storia della Casa di Wolfsburg, alle K70 e Passat coeve della Golf, tante foto e capitoli dedicati anche alle "altre Golf", la Rabbit americana, la Jetta a tre volumi, il Caddy da trasporto, con le schede tecniche di ciascuna versione.



Marco Batazzi
Volkswagen Golf
Giorgio Nada Editore
96 pagine
foto colori e b/n
Euro 25

A MODO MIO, OGNI DOMENICA

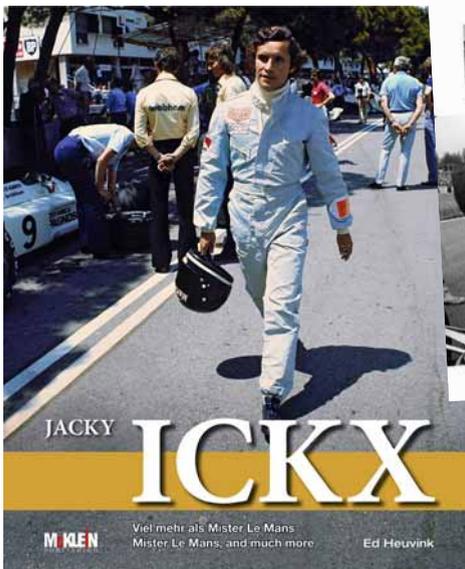
A cavallo tra gli anni '60 e '70 molti piloti, quasi tutti i professionisti, correvano in molte categorie. Sono comunque pochi quelli che hanno corso ovunque, in Europa e in America, in pista come nei rally e in salita, nei Gp come nelle gare di durata, con Prototipi, Formula e Turismo; meno ancora quelli che hanno vinto in ogni categoria. Tra questi, Jacky Ickx è stato certamente uno dei più veloci e dei più capaci nel leggere la gara e preservare allo stesso tempo la meccanica. Non a caso è divenuto "Mister Le Mans", con le sue sei vittorie nella 24 Ore, titolo che nessuno gli toglierà mai visto che tutte sono venute quando si correva in due per macchina.

Gli è mancato soltanto l'iride di F1, ma più per "colpa" della Ferrari che per suoi demeriti. In compenso ha diviso con Stewart il titolo, platonico ma molto significativo, di "Ring Meister", professore del terribile Nürburgring.

E, a fine carriera, si è concesso anche la vittoria alla Parigi-Dakar, quella vera, prima di ritirarsi perché "non volevo più dare lavoro al mio angelo custode". Un mito, vivente. Per tutti questi motivi, e perché il libro è un gran bel libro con tante bellissime immagini, come sempre accade con i libri di Heuvink e McKlein, questo volume dedicato al campione belga non può mancare nella biblioteca dell'appassionato. Soprannominato "Pierino la peste" ai tempi di Maranello, è stato ed è

un uomo che ha sempre deciso di testa sua, assumendosi il rischio di risultare antipatico ma con una coerenza rara, ma riconosciuta ed apprezzata come dimostra il fatto che sia stato l'unico ad abbandonare Ferrari per poi tornare. Bella e interessante la prefazione del suo amico Mario Andretti. Impressionanti le statistiche, dove si vede come per parecchi anni abbia corso praticamente ogni domenica.

Disponibile da Gilena, Brescia, su www.amazon.com e www.racingwebshop.com



Il libro è un'opera di grande valore per gli appassionati del motorsport, in particolare per chi ama la storia di Jacky Ickx. L'autore, Ed Heuvink, ha raccolto un'ampia mole di dati e informazioni, che vengono presentati in modo chiaro e sintetico. Le immagini a colori e in bianco e nero arricchiscono il testo, rendendolo più coinvolgente. La prefazione di Mario Andretti è un omaggio a un grande pilota e un'occasione per riflettere sulla carriera di Ickx. Il libro è una lettura obbligatoria per tutti gli appassionati del mondo delle competizioni.

Ed Heuvink

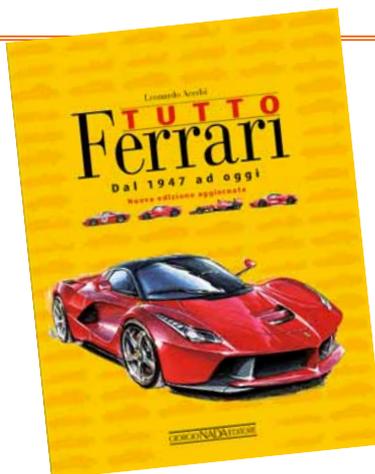
Jacky Ickx - Mister Le Mans, and much more
McKlein Publishing

256 pagine, 110 foto colori, 115 b/n
Formato 24,5 x 30 cm, cartonato
Inglese e tedesco - Euro 49,90

FERRARI E ALFA: MANEGGEVOLI DA CONSULTARE

Giorgio Nada Editore aggiorna il noto "Tutto Ferrari" (dal 1947 alla 488 GTB) e, con l'occasione, pubblica un titolo analogo dedicato all'Alfa Romeo, che mancava e ci voleva. I ben noti manuali da consultazione descrivono in modo sintetico ma completo tutte le automobili realizzate dalle rispettive Case. Una lettura piacevole e svelta, e soprattutto un manuale da consultazione rapido e sempre pronto all'uso, utile per verificare dati tecnici e modalità di creazione di ogni modello, inserito nel suo contesto storico.

"Tutto Ferrari" è a firma di Leonardo Ardizio, 454 pagg, formato 16x21 cm, oltre 200 disegni a colori, euro 12,90. "Tutto Alfa" è di Lorenzo Ardizio, 594 pagg, euro 19,90. Entrambi sono disponibili anche in lingua inglese.



GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

www.gilena.com

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





Un nuovo format di Salone

Nel nuovo Salone scaligero, dall'8 al 12 maggio, *l'heritage* presenta i modelli di ultima generazione. Per la prima volta in Italia, una mostra di Bugatti in collaborazione con la Collezione Schlumpf di Mulhouse. Le novità Volvo, i test-drive e i raduni per il pubblico, gli anniversari Jaguar e Giulietta spider, la Fiat 600. E Porsche Italia festeggia i suoi 30 anni

MARIO CARLO BACCAGLINI



I 60 ANNI DELLA 600 E LE BUGATTI DI MULHOUSE

Oltre 200 metri quadrati per il Registro Italiano Fiat che celebra i 60 anni della Fiat 600 con sei veicoli, personale specializzato per accogliere i visitatori stranieri e un ufficio per le richieste dei suoi oltre 6mila soci. Tra i modelli annunciati in anteprima una Multipla e una 600 Zagato. Nella pagina a fianco, sopra una Bugatti Tipo 49 e, sotto, una veduta del Museo della Cité a Mulhouse.



L'ALLEANZA CON VERONA

Verona è la quarta città d'arte italiana. E, con oltre un milione di presenze estere sul suo territorio nel solo mese di maggio, ha un insuperabile bacino di visitatori stranieri, presso i quali la cultura dell'auto d'epoca è assai radicata. Visitatori attenti alla bellezza, aperti alla scoperta dei prodotti di qualità. Come sarà Verona Legend Cars, in sinergia con un territorio ricchissimo di proposte, anche per il tempo libero (sopra, l'Arena).

IL PASSATO
HA UN NUOVO AVVENIRE



VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

PREVIEW
8 - 9 - 10
MAGGIO 2015

Scuderia organizzativa
INTERMEETING Srl
Tel. 043 7288558
Fax 043 8818826
info@veronalegendcars.com
www.veronalegendcars.com

INTERMEETING
THE BEST OF EVENTS

VERONAFERE

li in test drive. Fin dalla prima edizione Verona Legend Cars si presenta come un Salone di respiro europeo che si rivolgerà ad un pubblico internazionale facendo incontrare il meglio della qualità italiana e dell'Heritage internazionale. Nel pieno spirito della manifestazione, nel cuore del Padiglione 1 della Fiera di Verona verrà presentata una mostra del tutto inedita per l'Italia: una sensazionale mostra di Bugatti, in collaborazione con un tempio del motorismo europeo: la Cité dell'Automobile di Mulhouse. Dalla Francia verrà esposto l'unico prototipo esistente al mondo della Bugatti Type 252, una vettura sportiva progettata tra il 1957 e il 1962. Sempre da Mulhouse arriva la Bugatti Type 45 del 1929, con due motori della "35" accoppiati, cilindrata totale 3,8, 16 cilindri e velocità di 250 km/h. Dal Museo Nicolis di Villafranca, invece, la Bugatti Type 49: presentata al salone di Parigi nel 1930, è ritenuta l'ultima Bugatti progettata e prodotta da Ettore, che poi lascerà le redini dell'azienda al figlio Jean.

LA "JAGUAR" PRIMA DELLA JAGUAR

La Scuderia Jaguar Storiche si presenta per l'anniversario degli 80 anni Jaguar con una collezione di ben 10 modelli, tra cui la prima, quando ancora... non si chiamava Jaguar: la SS 100 2.5: prodotta dal 1936 al 1939, è stata la prima auto del marchio a fregiarsi del nome "Jaguar", usato qui per distinguere la versione, che poi verrà usato per tutte le vetture che saranno prodotte dalla SS Cars (Swallow Sidecar). Dopo la seconda Guerra Mondiale, la denominazione SS Cars mutò appunto in Jaguar Cars. Il numero 100 che identificava il modello si riferiva alla soglia delle 100 miglia orarie (160 km/h, una velocità sensazionale all'epoca) che la vettura poteva raggiungere. Seguirà la XK 120 OTS 3.4 del 1954, che conquistò star di Hollywood come Humphrey Bogart, Clark Gable Elizabeth Taylor, Dick Powell e Robert Montgomery. Anche grandi piloti come Juan

Più ancora che un nuovo appuntamento nel panorama internazionale, Verona Legend Cars si presenta come un modo nuovo di intendere un Salone dedicato all'auto: Heritage e contemporaneo non sono mai stati così uniti, né è mai stata prevista una così forte partecipazione del pubblico che potrà non solo vedere, ma vivere l'oggetto della sua passione in prima persona. Tutto questo è il frutto di una progressiva presa di coscienza da parte dell'intero settore dell'Automotive: l'auto d'epoca è il bacino di originalità e tradizione al quale l'auto contemporanea attinge per ribadire la propria unicità. Nello stesso tempo, è lo scrigno di storia, qualità, epopea capace di suscitare l'emozione e l'interesse di milioni di appassionati.

Per questo, tra l'8 e il 10 maggio 2015 alla Fiera di Verona le più importanti Case dell'Automotive presenteranno storia e contemporaneità in una formula perfettamente sinergica: le auto che hanno fatto grandi i loro marchi a fianco dei modelli all'avanguardia e alla possibilità di provar-

Verona Legend Cars



ASTON MARTIN, JAGUAR E VOLVO

Aston Martin a Verona Legend Cars schiera quasi novant'anni di storia: cinque modelli, dagli anni Trenta a oggi, tra cui la Vanquish Volante (sopra). Volvo sarà presente in forze, per presentare la sua nuova XC90 (sotto a sinistra). Due le auto da collezione esposte dalla Casa svedese: la bellissima P1800 (sotto a destra) e la PV 544.



UNA COLLEZIONE DA *BEST IN SHOW*

Una collezione è un'opera d'arte in se stessa nella quale la scelta del collezionista evidenzia il significato comune ad ognuna delle opere d'arte che la compongono. Corrado Lopresto ha scelto per la sua solo auto rare, prototipi e pezzi unici di carrozzieri italiani con una particolare predilezione per i modelli con numero di telaio 001. Vincitore di più di 200 premi e 50 "best in show" Corrado Lopresto è anche il primo e l'unico ad aver vinto per quattro volte la Coppa d'Oro al concorso di eleganza il più importante d'Europa: Villa d'Este.

Divenuta un vero e propria ambasciatrice della qualità del Made in Italy, a Verona Legend Cars la collezione Lopresto si presenta con due dei prototipi realizzati in vista della produzione in serie della Giulietta Spider: quello di Bertone (*in foto*) e quello di Pininfarina.



Manuel Fangio e Tazio Nuvolari furono catturati dal fascino imprescindibile della Jaguar XK. In esposizione a Verona anche la XK 120 FHC 3.4 del 1951, la XK 120 OTS Alloy 1949, la XK 140 DHC SE Testata C del 1955, la XK 140 FHC 3.4 del 1955, la XK 150 OTS 3.4 del 1958, la Jaguar E Type OTS 8, la E Type V12 5.3 del 1973 e la Jaguar Palmer JPL del 2003. In quell'anno l'inglese Jonathan Palmer, ex pilota di Formula 1, progetta e realizza in collaborazione con Jaguar uno Sport-Prototipo che si chiamerà Palmer Jaguar JP1, omologato per la circolazione stradale. Di questo modello ne sono stati costruiti 5 esemplari.

VOLVO: UN'ANTEPRIMA ITALIANA PER LA XC90 E 2 MODELLI DA COLLEZIONE

Anteprima in grande stile per Volvo che, a Verona Legend Cars, fonde il meglio di passato e futuro, nella più compiuta interpretazione del concetto di Heritage. "Prima" italiana, dunque, per la nuova XC90, il Suv a 7 posti che segna l'inizio di un nuovo capitolo nella storia di Volvo. Tec-

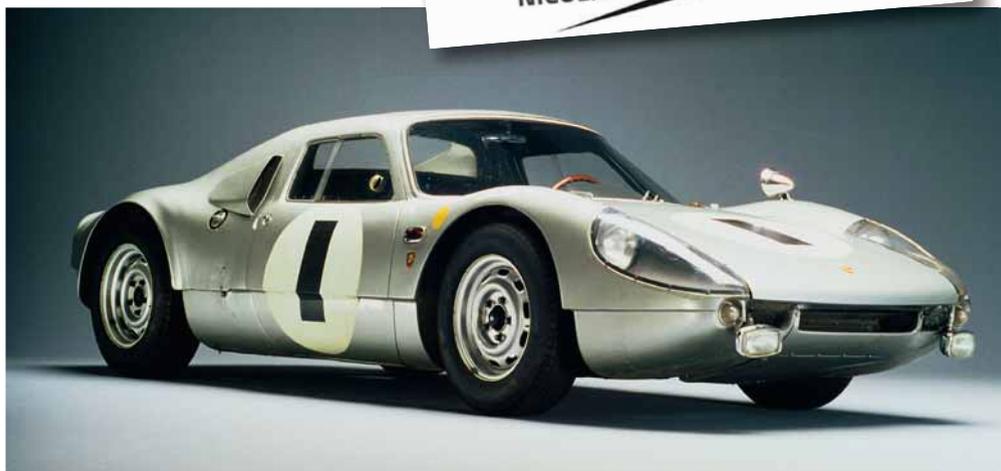
nologie di assoluta avanguardia sul fronte di sicurezza, interfaccia uomo-macchina e connettività; stile innovativo e motorizzazioni ecologiche, questi gli elementi di spicco della vettura. Al suo fianco, le storiche PV544 sport e P1800 e il grande raduno annuale del Registro Italiano Volvo d'Epoca. La PV544 nell'agosto 1958 rappresentò la più significativa rivoluzione per la casa svedese dalla nascita nella PV444 del 1944. Parabrezza e lunotto posteriori ingranditi aumentarono la visibilità, mentre la metà superiore del cruscotto venne imbottita per implementare la sicurezza. Comparve per la prima volta un cambio a 4 marce e venne aggiunto un posto sul sedile posteriore.

La P1800 è forse la Volvo più conosciuta al mondo. Nata nel 1961 dopo 4 anni di progettazione, la sua linea ha influenze italiane: un modello concepito per promuovere le vendite e l'immagine Volvo presso i clienti. Pelle Petterson, fresco di diploma in industrial design a New York, ottenne un posto di collaboratore presso lo studio di progettazione di Pietro Frua. Inizialmente Volvo diede in appalto la costruzione della P1800 in

Gran Bretagna alla Pressed Steel per la carrozzeria e alla Jensen Motors per la verniciatura e l'assemblaggio. Nel 1969 la produzione passò definitivamente in Svezia e la sigla di questo accattivante coupé divenne P1800 "S".

ASPETTANDO LA MILLE MIGLIA

Verona Legend Cars inaugura con una Preview d'eccezione che è una prima assoluta nel panorama fieristico. L'Automobile Club Verona, in collaborazione con il Comune di Verona e con il patrocinio di ACI Brescia, 1000Miglia Srl, Museo Mille Miglia, Museo Nicolis e Aci Storico, organizzerà una speciale manifestazione di regolarità che metterà in palio, per il vincitore, l'iscrizione gratuita alla Mille Miglia 2016. Potranno partecipare equipaggi da tutto il mondo purché a bordo di vetture che vantino nel palmares una partecipazione alla Mille Miglia, la Corsa più bella del mondo, nel periodo d'oro 1927-1957. Queste vetture da sogno tingevano Verona di vintage in una variegata due giorni di appuntamenti e competizioni sportive. I partecipanti si riuniranno il pomeriggio di venerdì 8 al Museo Nicolis a Villafranca di



ZASTAVA: UN'ICONA JUGOSLAVA

La "Ficija Floyd 2015" Zastava arriva a Verona Legend Cars. Il collezionista Giorgio Andrian afferma: "Stiamo predisponendo uno stand di 16 mq in cui verrà esposta un'auto molto particolare che viene da Belgrado. Si tratta del modello Zastava 750, del 1977, originariamente bianca e ora riprodotta in un mix giallo e nero" (in foto). Si tratta di una copia fedele della vettura che è stata utilizzata nel film 'Nacionalna Klasa', in onda nel 1978. Ficija è un'icona dell'industria automobilistica jugoslava e della cooperazione industriale dell'epoca con il marchio FIAT e il modello della 600 dalla quale prende origine.



CON IL VINTAGE IL VIAGGIO È PIÙ BELLO

Il nuovo Salone dell'auto abbraccia la cultura dell'Heritage a tutto tondo. Compresi abbigliamento, automobili, accessori da viaggio e articoli da collezione come le affettatrici Berkel (sopra). In alto, la Porsche 904 Carrera GTS, esposta dalla Casa di Stoccarda insieme all'ultima nata Gayman GT4.

Verona raggiungendo piazza Bra dove le auto rimarranno esposte tutta la sera. Alle 21 è previsto un concerto all'Arena con un'orchestra di 80 elementi e 3 solisti. Sabato 9 sarà la volta della Valpolicella sulle cui colline inizieranno le prove di regolarità che si concluderanno, nel pomeriggio, all'interno del quartiere fieristico. La sera, sempre in fiera, si terrà la cena di gala con la consegna, ai vincitori, del Trofeo Luciano Nicolis, fondatore dell'omonimo museo, e la proiezione del promo del film "Rosso Mille Miglia" di Claudio Uberti. Madrina della serata sarà Francesca Rettondini.

PORSCHE ITALIA FESTEGGIA I SUOI 30 ANNI

Porsche Italia ha scelto scegliere Verona per dare il via ufficiale ai festeggiamenti per i suoi 30 anni. Nello stand del padiglione 1, riservato a mostre ed eventi speciali delle Case automobilistiche, sono esposte la nuova Cayman GT4, in anteprima nazionale, e la storica 904 GTS.

La nuova Cayman GT4 si presenta con dotazioni all'avanguardia che garantiscono la massima dinamica di guida, mantenendo al contempo la

versatilità e l'idoneità all'uso quotidiano. Il motore boxer a sei cilindri da 3,8 litri con 385 CV è derivato dalla 911 Carrera S, al pari del cambio manuale a sei marce. La Cayman GT4 accelera da 0 a 100 km/h in 4,4 secondi e raggiunge la velocità massima di 295 km/h. Il telaio con carrozzeria ribassata di 30 mm e l'impianto frenante maggiorato sono costituiti prevalentemente da componenti della 911 GT3.

Ad affiancarla, niente di meglio della 904 Carrera GTS, un'altra sportiva d'eccellenza che si è fatta valere su tutti i terreni da competizione, assicurando oltre 300 vittorie in gara dalla presentazione nel 1963 fino alla metà degli anni '70. A Verona Legend Cars partecipano nel padiglione 2 anche i Registri Storici del Marchio che possono informare gli appassionati sulle attività in calendario nel 2015, inclusa l'imminente Porsche Parade che si svolgerà in Sicilia a fine maggio. Durante i tre giorni della manifestazione è inoltre possibile prenotare presso lo stand Porsche Italia il test drive dei nuovi modelli Porsche, sotto la supervisione dei piloti della Porsche Sport Driving School.

SOSTA IN AREA DI SERVIZIO ACQUA, OLIO E... STORIA

Abbandoni la statale Varesina (Milano-Varese) all'altezza del comando Carabinieri di Tradate (VA) e parcheggi in un parco secolare di 15mila metri quadrati: in via Giacomo Bianchi 23 c'è il più importante Museo storico al mondo sulle stazioni di servizio.

È privato, l'accesso è gratuito ed è stato inaugurato domenica 26 aprile con un raduno di auto storiche. Un'ottima proposta per scolaresche e per la moltitudine di appassionati che coltivano la cultura del motore storico e della sua oggettistica. Fondato nel 1966 da Guido Fisogni, imprenditore brianzolo e filantropo dei trasporti, il Museo riapre dopo 15 anni di oblio a Palazzolo; grazie alla moglie di Fisogni, di un'antica famiglia di Castiglione Olona, ha ripreso vita. Propone oggetti restaura-

ti e funzionanti, raccolti dagli USA all'Inghilterra, dall'Africa all'estremo Oriente; rappresentano la storia delle stazioni di servizio, dal 1892 al 1990. La collezione è la più completa al mondo; nel 2001 è stata insignita del certificato Guinness World Records.

Ben 5.000 i pezzi raccolti, tra cui targhe, compressori, oliatori, pompe. Innumerevoli i gadget, le grafiche pubblicitarie, i progetti che infiammano il cuore di appassionati di motori e modernariato. La collezione Fisogni è a disposizione di studenti per capire l'evoluzione tecnologica e del design. Il Museo Fisogni è parte del network "Triennale di Milano - Triennale Design Museum".

(macchi)

www.museo-fisogni.org



A MODENA MOTOR GALLERY OMAGGIO ALLA TECNO

Si terrà il 26 e 27 settembre Modena Motor Gallery 2015 per cui è previsto un programma nuovo e coinvolgente, sia per gli espositori che per i visitatori.

La caratteristica della manifestazione resta comunque sempre quella di essere un evento dedicato ad auto, moto d'epoca, ricambistica e automobilia prettamente italiane.

Una novità è la partnership con il Circolo della Biella, che coordinerà alcuni importanti, in particolare una grande mostra sulla storia dell'Autodromo di Modena.

Altra novità sarà lo spazio riservato agli artigiani del restauro delle auto. La "Strada degli artigiani" ospiterà oltre 50 aziende tra le più affermate in Italia e punterà l'attenzione sulla tutela e formazione del settore. Tre saranno poi i padiglioni dedicati ai commercianti di auto e moto, a Club e Associazioni, editoria, automobilia, ricambi, accessori, oggettistica.



Infine, nella Piazza dei Privati ci sarà la possibilità di scambiare/vendere la propria auto/moto storica.

La rassegna renderà anche omaggio alla Tecno dei fratelli bolognesi Luciano e Gianfranco Pederzani che da costruttori di kart arrivarono sino alla Formula 1 (nella foto, la storia della produzione dal kart alla F1).

www.motorgallery.it

LA STORIA DELL'AUTO AL POLSO CON PAUL PICOT

Il mondo delle auto d'epoca continua a essere ispiratore per i produttori di orologi da polso. Lo testimonia la casa orologiaia Paul Picot che due anni fa ha proposto per la prima volta dei modelli dedicati al mondo dell'automobilismo d'antan con il modello dedicato al pilota Giuseppe Morandi, pilota ufficiale delle vetture OM e vincitore della prima Mille Miglia. L'anno scorso è stata la volta dell'orologio dedicato a Nando Minoia, pilota che corse con tutte le principali case automobilistiche d'anteguerra. Il successo del modello Minoia è stato così ampio che ora la Paul Picot ha deciso di produrre un'altra serie di 100 esemplari.



www.paulpicot.ch

E LA BATTERIA NON FA PENARE...

L'auto storica non si mette in moto ogni giorno, e ciò ogni tanto provoca qualche problema per l'accensione a causa delle batterie. Avere a disposizione un caricabatterie è dunque una bella tranquillità per il collezionista.

Anche a questa esigenza-opportunità ha pensato la Intec, azienda di Torino specializzata nella distribuzione di prodotti professionali e non per il settore automotive, nell'inserire nel suo catalogo i nuovi caricabatterie Keepower prodotti da Inelco (rilevata recentemente dalla Ctek), azienda specializzata in questo genere di prodotti. Diversi sono i modelli di caricabatteria proposti dalla Keepower: CANBUS, Keepower XL-con e XL-pro e, infine, Keepower Octal.

Oltre che attraverso la rete dei ricambisti i caricabatterie Keepower sono disponibili anche sul sito dell'azienda. www.intecstore.it



ALFA "VILLA D'ESTE" A RADUNO: QUEST'ANNO CE N'ERANO CINQUE

Il Grand Hotel Villa d'Este di Cernobbio, sul lago di Como, è un luogo quasi mitico per i collezionisti e gli appassionati di auto storiche. Il suo Concorso d'Eleganza è tra i più blasonati e ogni anno attira la creme-de-creme del mondo del collezionismo. Da qualche anno c'è anche Villa d'Este Style, raduno super-esclusivo che ha l'obbiettivo di radunare, un domani, tutti gli esemplari di Alfa Romeo 6C 2500 che portano il nome proprio dell'albergo e del concorso. Per ora, siamo arrivati a cinque esemplari della prestigiosa vettura: tanti erano presenti l'11 e 12 aprile scorsi. Ne mancano 27 per arrivare ai trentadue realizzati dalla carrozzeria Touring dal 1949 al 1951, a cui dopo il successo nel Concorso del 1949 furono universalmente soprannominati appunto "Villa d'Este". Oltre alle cinque suddette erano presenti anche una 6C 2500 SS del 1947, e una 1900 SS Touring degli Anni '50.

www.villadestestyle.com



PER GLI AUTOMOBILISTI DEGLI ANNI... A VENIRE

L'automobilina è un desiderio quasi inevitabile per i bambini che si ritrovano a vivere in un ambiente in cui l'auto storica ha un suo spazio. Ci ha pensato la Playmobil che ha realizzato un'automobilina che riproduce la linea (n scala) della Porsche 911 Carrera S. E come non bastasse, la Playmobil offre anche tutta una serie di accessori per arricchire e "personalizzare" la vettuercia o elaborarla dandole un look corsaiolo, sulla scia della versatilità mostrata negli anni dal modello.

www.playmobil.com



ROBERTO LOI RICONFERMATO ALLA PRESIDENZA DELL'ASI

Sabato 11 aprile a Torino si è riunita l'assemblea dei Delegati dei Club federati Asi per eleggere il nuovo rappresentante legale e gli altri 12 membri del Consiglio Federale. L'assemblea ha rieletto presidente Roberto Loi, giunto al suo sesto mandato consecutivo. Loi resterà in carica fino all'assemblea del 2019. Hanno votato per Loi il 73% degli aventi diritto.

Nella stessa giornata di sabato, è stato formato il Consiglio. Questi i nomi: Ugo Amodeo, Ariel Atzori, Giuseppe Cannella, Renzo Cardini, Arcangelo Conserva, Giuseppe Di Mauro, Francesca Grimaldi, Angelo Melis, Alfredo Liberati, Domenico Paterlini, Pietro Piacquadio, Alberto Scuro. Revisori dei Conti saranno invece Andrea Barabino, Gigi Baulino, Giovito Di Nicola. Supplente: Luigi Ragazzoni. Il Collegio dei Proviviri sarà formato da Marcello Bussetto, Giacomo Bongiorno, Tommaso Macri, Franco Nardelli, Antonello Salvi.

www.asifed.it





Il “Mercato” funziona

BUON SUCCESSO PER L'EVENTO REGGIANO,

SEMPRE BEN ORGANIZZATO

PIÙ MOTO CHE AUTO, MA LA SEZIONE

DELLA COMPRAVENDITA È PIUTTOSTO RICCA

TESTO E FOTO DI ELVIO DEGANELLO

Il 28 e 29 marzo arrivando a Reggio Emilia dal ponte di Calatrava, si vedono dall'alto attorno al quartiere fieristico furgoni e auto parcheggiati ovunque per chilometri, dove è possibile e anche dove non lo è. Si capisce il motivo della pacifica invasione parlando con Gianni Marchetti, dinamico presidente del C.A.M.E.R., organizzatore della 35ª Mostra Scambio di Reggio Emilia: *“Abbiamo esaurito in breve tempo i 1600 posti riservati agli espositori e avevamo ancora 500 richieste. L'adesione elevata mostra che chi partecipa è soddisfatto e torna con la certezza di trovare buoni contatti”*. Lo stesso Marchetti sottolinea la matrice prevalentemente motociclistica della manifestazione: *“Padova è il*

numero uno per le auto, Reggio Emilia è il numero uno per le moto”, ma non nasconde di avere grandi idee per le quattro ruote: *“Per l'anno prossimo vorremmo potenziare il settore con una mostra tematica all'interno di una tensostruttura”*. Per quest'anno al centro ci sono le moto, protagoniste di una fase dinamica attorno al Punto d'Incontro, luogo dell'esposizione statica e cuore culturale della manifestazione con filmati, musiche e dibattiti sui tre temi del 2015: le moto fiorentine, i rally e gli anni dei “figli dei fiori”. Il settore delle auto, oltre a essere ben rappresentato dai ricambisti, è vivace in un mercatino all'aperto dove non ci sono esemplari da alta collezione, ma modelli e prezzi sono invitanti specialmente per i più giovani.



FIAT 500 C

Cambio Fiat Topolino, nuovo da 60 anni. Freno a mano gratis. Leva del cambio a richiesta con supplemento di prezzo.

Scelta fra pomello nero e marrone.



PEUGEOT 304

Il cartello dice: “Ho fatto 1000 km in tre anni . . . per questo motivo la Svendo. Funziona perfettamente. 2.000 Euro non trattabili.” Pochi, maledetti e subito!



PEUGEOT 304

Nella sua interezza, la Peugeot 304 del 1976 che si porta a casa per 2.000 Euro sporchi, maledetti e subito. Non si presenta male, una chicca per gli appassionati del genere.



LANCIA ARDEA

C'è scritto Lancia Ardea 250 II Serie del 1942, ma il paraurti con inserti in gomma è della IV serie. La tappezzeria non è conforme, ma sul prezzo di 11.500 Euro si può ragionare.



FIAT 500 L

In ottime condizioni, parzialmente restaurata, motore rifatto, smontata ma completa di tutto. Necessita di qualche lavoretto (!) prima di essere rimessa in circolazione.



PORSCHE 944

D'accordo, non ha il motore posteriore né il carisma della 911, ma è una Porsche. La 944 ha fama d'essere solida, questa è un'ipotesi, alle quotazioni correnti è assai allettante.



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO

Volkswagen Maggiolino 1200 tetto scorrevole del 1964 con numero del cellulare scritto su un cartellino. La gente passa e telefona... oggi si compra anche così.



VOLKSWAGEN GOLF GTI

Queste auto attirano l'attenzione dei giovani, e alle fiere se ne vedono sempre di più. "Se va in moto la compro" ha detto uno. È partita subito, ma il ragazzo ha criticato uno stemmino scolorito.



PUNTO D'INCONTRO

Un'Ancillotti 125 Cross nel "Punto d'Incontro", uno spazio sotto una tensostruttura dedicato quest'anno alle moto fiorentine, ai rally (ecco il motivo della Fulvia HF Munari-replica sullo sfondo) e agli anni dei figli dei fiori.



RAGAZZE IMMAGINE

Sopra, una vista dello spazio esterno della Fiera di Reggio Emilia dove si è tenuta la manifestazione. Molto seguita, come sempre. A sinistra, le immancabili ragazze "immagine".

Calato il poker

ALLA QUARTA EDIZIONE, LA MANIFESTAZIONE MILANESE PUÒ DIRSI CONSOLIDATA. LO DICONO I NUMERI E LE OPINIONI DEGLI ESPOSITORI. CONTRADDITTORIO IL "MERCATO" DELL'AUTO

DI EUGENIO MOSCA



Alla quarta edizione Milano Autoclassica pare avere fatto centro. La formula, con gli opportuni aggiornamenti apportati dopo le prime edizioni, si conferma valida e il trend in crescita. Lo dicono i numeri, con 43.000 visitatori nell'arco dei tre giorni. E le dieci Case automobilistiche presenti con un proprio stand. Il Gruppo FCA era schierato al gran completo con i marchi Fiat, Lancia, Jeep, Maserati, Alfa Romeo, oltre alla Ferrari che ha portato due

perle del Museo come la 275 GTB e 250 GTL. Lamborghini, tramite il Concessionario Bonaldi, ha presentato la Aventador LP 750-4 Superveloce vista in anteprima a Ginevra. E c'erano anche Aston Martin, Jaguar e Mercedes-Benz. Numerosi sono stati anche gli stand dei Club, tra cui spiccavano quelli del CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca) -dove hanno creato molta curiosità alcuni veicoli commerciali come la Fiat Balilla Furgone e il Fiat 616N con livrea Balocco- il Fiat 500 Club Italia, il

Registro Touring Superleggera, il Registro Italiano Auto Storiche Citroën, che ha celebrato i 60 anni della DS, il Club Italia Panhard, il Tatra Club e altri ancora.

Sempre a proposito di curiosità, hanno calamitato l'attenzione le due mastodontiche limousine Zil (oltre 3 tonnellate, con un poderoso V8 da 7,7 litri) superblindate dei servizi di sicurezza sovietici. Tre i "compleanni" festeggiati nella kermesse milanese: gli 80 anni della Jaguar ed i 60 di due vetture iconiche come la Fiat 600 e la Citroën



VOLANTE "ATTIVO"

La Nardi, storico marchio di volanti, ha presentato a Milano Autoclassica quello che potrebbe rappresentare il futuro. È il sistema IPS (acronimo di Instinct Pressure System) che sfrutta la prima reazione istintiva del guidatore quando si trova davanti un imprevisto: una pressione anomala sulla corona del volante. Captata da appositi sensori, può immediatamente attivare clacson, lampeggio e stop, più altri sistemi attivi presenti sulla vettura. Il sistema è pensato sia per chi guida, sia per chi è fuori, pedone, ciclista, motociclista o altro automobilista che sia. Le applicazioni possono essere molteplici: la Nardi si augura di collaborare sia con le Case automobilistiche sia con altri produttori di volanti affinché il dispositivo sia diffuso arrivando a un costo sotto i 50 euro.



DS. Nel concorso di eleganza hanno primeggiato la Ferrari 250 GTL nella sezione "style and speed class the best mix of elegance and performance", la Jaguar XK120 FHC del 1951 nella "perfection class, the most sensitive restauration", mentre il "best of show" è andato alla 500 TR Ferrari.

Spazio ai privati

Al di là dei numeri e delle presenze ufficiali, entrambi importanti, ha convinto l'atmosfera generale che si è respirata nei tre



In apertura, folla e tante auto in uno dei due padiglioni. Il circuito esterno ha attirato parecchi spettatori a osservare le evoluzioni di auto da corsa di tutte le età, veterane comprese (sopra).



giorni. L'organizzazione degli spazi era poco dispersiva e ordinata, con un'ampia sezione riservata ai privati. Gli operatori con cui abbiamo parlato sono concordi nel confermare che c'è stato un "movimento" interessante, e questo è il termometro migliore per valutare la vitalità dell'ambiente. Così come finalmente azzeccata la data della manifestazione, lontano da ponti, concomitanze e anche dalle bizze del meteo.

Passione a pieni giri

La clemenza del meteo ha favorito anche l'attività esterna, che da sempre consideriamo un valore aggiunto di Milano Autoclassica. Infatti, gli appassionati al minimo accenno di rombo dei motori hanno assiepato la tribuna e le transenne intorno al tracciato esterno, dove oltre un centinaio di vetture, Turismo ma anche monoposto e GT, hanno dato spettacolo nei tre giorni sotto la rodada gestione della Romeo Racing. Paolo Corbellini (Porsche 911 Car-

tera 3000) si è imposto nel trofeo Historic Rally davanti a Riccardo Canzian (Opel Kadett GTE Gr. 4) e "Febis" (Lancia Stratos).

Sopra, le splendide Ferrari e Maserati che accoglievano il pubblico all'ingresso. Non sono mancati anche i ricambisti (sotto).





Nelle foto sopra, a sinistra l'Alfa Romeo Spider Touring: richiesta 69.800 euro. Tanti, ma in proporzione erano perfino di più quelli richiesti per la Bianchina Cabriolet a destra (22.500 euro). Sotto, a sinistra una bella BMW Z1 per la quale erano richiesti 35.000 euro; al suo fianco, un'altrettanto ben conservata Fiat Ritmo Abarth 125 TC (richiesta: 13.900 euro). Le auto italiane sono sempre le preferite del pubblico.



MERCATO IN... ROSSO?

A Milano AutoClassica non si può certo dire che siano mancate le occasioni di acquisto. La maggior parte degli spazi espositivi erano occupati da vetture in vendita: per la maggior parte provenienti da commercianti specializzati e solo poche decine quelle dei privati. In generale, ci sono sembrate proposte di alto livello, automobili di qualità e modelli piuttosto eterogenei, con prezzi da poche migliaia di euro ad oltre un milione. Evento dopo evento, da un anno a questa parte, l'impressione è quella di un mercato che si muove soltanto oltre certe cifre. Dall'estero continuano a fare man bassa; molti collezionisti italiani stanno vuotando i propri garage; la fascia di mercato sotto i diecimila euro è a dir poco latente. I commercianti dicono di vendere, ma non ci sono sembrati né convinti, né convincenti. I prezzi continuano a lievitare e per gli appassionati "normali" non rimane che sognare ad occhi aperti.

Di seguito, riportiamo una serie di vetture "viste e piacute" con i relativi prezzi.

(luca gastaldi)

Alfa Romeo 1750 (1971)	5.000 €	BMW 2002 TI Gruppo 2 (1972)	17.800 €	Mercedes-Benz 240 D (1979)	6.000 €
Alfa Romeo Giulietta Ti 1958 (comp.)	19.000 €	BMW Z1 Cabrio (1992)	35.000 €	Mercedes-Benz G200 (1989)	15.000 €
Alfa Romeo GTV 2000 (1972)	26.500 €	Cadillac Eldorado (1976)	25.000 €	Mercedes-Benz SLK (1997)	6.000 €
Alfa Romeo Giulietta Spider 1.3 (1960)	45.000 €	Ferrari F355 Berlinetta (1994)	60.000 €	Mercedes-Benz 250 C coupé /8 (1971)	10.900 €
Alfa Romeo 1900 Super (1958)	32.900 €	Fiat Ritmo Abarth 125 TC (1982)	13.900 €	MG TD (1952)	22.000 €
Alfa Romeo 75 Indy (1991)	8.600 €	Jaguar MKII 3.8 (1961)	45.000 €	Porsche 356 B (1962)	50.000 €
Alfa Romeo GTV 2000 Veloce (1973)	35.000 €	Jaguar XJ6 (1981)	10.250 €	Range Rover 4.2 LSE (1993)	16.500 €
Alfa Romeo 75 Evoluzione (1987)	35.000 €	Lancia Appia Coupé Pininfarina (1958)	21.900 €	Volkswagen 1200 (1968)	7.500 €
Alfa Romeo GTV 2000 (1981)	10.200 €	Lancia Fulvia Sport Zagato 1300 (1967)	19.800 €	Volvo 240 Polar (1992)	3.500 €
Alfa Romeo 2000 Spider Touring (1959)	69.800 €	Maserati 2.24 V (1989)	12.500 €		
Autobianchi Bianchina Cabriolet (1961)	22.500 €	Mercedes-Benz E200 Cabriolet (1996)	9.490 €		



DOPO LA CARRIERA TRA PININFARINA E BERTONE, È TORNATO ALLA PASSIONE DI BAMBINO: SMONTARE, RIMONTARE E RESTAURARE

LA SUA "TANA" È DIVENTATA RITROVO DI AMICI CHE APPROFITTA DELLA SUA ABILITÀ

DI DANILO CASTELLARIN

Anima di ferro



TELAIO
Massimo Chiara. In alto, con un... "cliente" alle prese con il telaio di un'auto anteguerra.

Gli piaceva smontare i giocattoli fin da bambino. Le piccole mani armeggiavano con viti e linguette metalliche, pezzo dopo pezzo, per vedere cosa c'era dentro, come funzionavano i meccanismi, qualche volta per migliorarli, renderli più belli e funzionali. Ora, dopo una vita di lavoro in aziende prestigiose come Pininfarina e Bertone, Massimo Chiara, 57 anni, ingegnere meccanico, si dedica al restauro professionale della sua collezione e a quello, raro, di pochi e fortunati amici. Il suo non è un atelier, piuttosto una tana, a Moncalieri, poco fuori Tori-

no, dove tutto parla di passione, come racconta lui stesso, ricordando quando, appena diciannovenne, «*vidi una Jeep della seconda guerra mondiale malconcia e decisi di acquistarla vendendo la mia moto. Non sapevo fare nulla, ma con i manuali tecnici e l'aiuto di qualche esperto sono entrato nello spirito del restauro totale e invece di rattopparla l'ho smontata fino all'ultima vite. È stato un colpo di fulmine e sono diventato un "guru" delle Jeep e un talebano del restauro conservativo*».

A vent'anni si tuffa a capofitto in un'altra impresa: taglia in due una Mercedes 200D familiare del 1967, ridotta a mal partito, e in questa metà vettura nel corpo macchina recuperato da una berlina. Poi si presenta per un colloquio di lavoro alla Pininfarina e racconta il suo lavoro mostrando foto e dettagli. Due giorni dopo è assunto. È il 1986. Resta tre anni, settore produzione e qualità, dove vengono assemblate le scocche. Passa poi all'Idema Institute di Moncalieri, dove per dieci anni è responsabile prototipi da testing. Infine approda in Bertone, dove lavo-



ra dal 1998 al 2008 come direttore dell'officina che costruisce prototipi per i saloni, le cosiddette show-car: «*Quante notti e domeniche di lavoro per rispettare tempi e scadenze*», racconta Chiara. E ricorda l'Aston Martin Jet, la Slim, la Birusa: «*C'erano anche -rammenta con un sorriso- i clienti che arrivavano da Bertone e ordinavano un modello unico, pezzi esclusivi, con fatture finali che andavano dal milione ai due milioni di euro*». E aggiunge: «*Ricordo le cantine piene di bozzetti firmati Giugiaro e Dechamps, un po' dimenticati, buttati lì, perché non c'era attenzione per la storia dell'auto. Nuccio Bertone aveva una passione profonda. Dopo di lui, purtroppo, quella passione è volata via*».

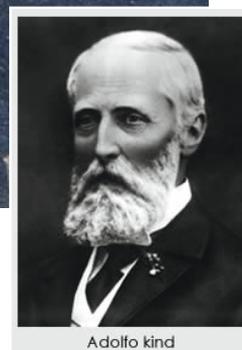
A cinquant'anni (suoi) cessa il rapporto con Bertone. Ci rimane male. Da qui la decisione di rimanere fuori dal mondo industriale «*e fare l'artigiano per curare i miei rottami*». Ma da quel mondo ha appreso i nomi e i segreti di modellisti, sellai, battilastra, montatori e verniciatori. Di se stesso dice scherzando: «*Sono sempre stato attratto*



GIOIELLI
In alto, un angolo della "tana" di Massimo Chiara, che qui sopra vediamo seduto tra i suoi gioielli a due ruote. Chiara ha lavorato in Bertone per molti anni.

da quello che gli altri buttano via. Così, tra gli anni 70 e 80, ho acquistato tante auto in demolizione, le ho rimesse in ordine e poi le ho scambiate con altri rottami, in una spirale perversa che mi ha portato a raccogliere una trentina di auto e altrettante moto». Le sue parole fanno riflettere: «*Quando seguo qualche restauro non mi sembra nemmeno di la-*

vorare, resto qui dentro fino alle nove di sera. Perché solo qui ritrovo le personalità, i caratteri, gli odori, gli stili, perfino i difetti del genio creativo del Novecento, oggi purtroppo perduto perché le auto non sono più create da una persona ma da un team. Pagato per produrre vetture tutte uguali, magari brillanti e sicure non dico di no, ma che a me sembrano solo elettrodomestici senz'anima». Ogni tanto, quando fiuta l'affare, via con un volo RyanAir, su in Inghilterra, e giù al volante di una Jaguar, una Triumph, una Healey: «*Mi avventuro in viaggi impossibili, una volta con un'MG ho perso benzina da Londra fino a Torino, ma alla fine sono arrivato a casa*». Sarà per questo suo modo di essere e di fare che dall'ingegner Chiara arriva dalla Svezia l'amico (il cliente) con la Lamborghini Espada, guidata per migliaia di chilometri su strada, o il chirurgo famoso con l'Aston Martin cabrio del 1933. Insieme parlano, bevono, mangiano e ricordano. Poi via a cercare i ricambi giusti, le mani più esperte, le memorie più attente. Fino all'ultima vite, come da bambino.



Adolfo Kind

W il metallo (e il legno degli ski)!

IL NOSTRO DECIDE PER UNA SCIATA "VECCHIO STILE", SULLE ORME DELLO SVIZZERO CHE PER PRIMO (LO DICE LUI: CHISSÀ SE È VERO...) DISCESE GLI INNEVATI DECLIVI CON I LEGNI AI PIEDI. CON LA FIDA FIAT DEL '22 S'INERPICA PER LE VALLI CREANDO DIFFICOLTÀ AL TRAFFICO ALMENO QUESTA VOLTA NON HA COINVOLTO LA POVERA FAMIGLIA!



DI ROBERTO CORNO*

Premessa: i primi passi dello "Ski".

Nel novembre 1896, Adolfo Kind, ingegnere ed industriale svizzero trapiantato a Torino, si fece spedire due paia di "assi" in legno di frassino: erano i cosiddetti "ski" norvegesi.

Dopo essersi esercitato sui pendii collinari torinesi, una delle prime escursioni, nel 1897, fu il tragitto da Balme al Pian della Mussa, in Val d'Ala nelle Valli di Lanzo.

Proprio per rievocare, 118 anni dopo, le epiche gesta del barbuto collega, sono impegnato in un febbrile delirio organizzativo. Siccome sono un amante delle ricostruzioni storiche, tenterò di essere il più possibile fedele allo spirito dell'impresa originale, arricchendola naturalmente con un pizzico di buona ruggine.

La meta prescelta è logicamente nelle Valli di Lanzo, così come l'obiettivo principale è quello di farsi una sana e corroborante "skia-ta"... anche le barbe sono le stesse solo che la mia è molto più scura di quella di monsù Adolfo.

Le uniche concessioni fatte alla modernità sono quelle legate ai mezzi di "locomozione".

*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



FRANTUMATI

Scene da un delirio. In apertura, il nostro, felice, al volante di Fifi, osservato con giusto sdegno da Adolfo Kind. In alto, a sinistra gli intoppi meccanici sono stati prontamente risolti senza alcun problema. La Fiat 501 sulla neve, confusa con un "gatto". Il nostro si è messo gli sci sul serio, ma l'odiata plastica l'ha tradito: gli scarponi si sono frantumati. Dopo appena un quarto di secolo! (A proposito: e il cappellino a fiori?).

Iniziamo dagli sci, anzi dagli ski: in un primo momento ritengo logico utilizzare gli attrezzi di mio nonno, in legno con tanto di bastoncini di bambù come accompagnamento, tuttavia l'elevatissima e florida popolazione di tarli mi porta a desistere ed a ripiegare mestamente e saggiamente sul mio solito paio di sci primi anni novanta con tanto di scarponi coevi. Per raggiungere la gelida e candida meta non c'è che una scelta obbligata: "Fifi", l'indistruttibile Fiat 501S del 1922, il mezzo che per età (pur essendo vergognosamente più giovane di ben 25 anni rispetto alla data della prima skiata) e condizioni di viaggio si avvicina maggiormente al tram (a cavalli) e alla vaporiera usata dal ginnico Kind!

Pane, toma e benzina

La sveglia suona, come da tradizione, a un'ora antelucana e dopo una lauta colazione siamo lesti a indossare mutandoni di lana, cappelli in pelo di lupo e a calarci nella scoppiettante Fifi.

La prima parte dell'ascensione trascorre veloce e frizzante ma appena attacchiamo l'erta salita la povera 501 inizia a tossire e sputacchiare. Siamo fermi... iniziamo a divertirci!

Mi getto subito sotto il cofano per pulire le candele... peccato che mi sia sbadatamente scordato a valle proprio lo spazzolino netta-bugie; pazienza, le puliamo alla bell'e meglio col coltellino svizzero. Niente di male, anzi sarà addirittura piacevole percepire il caro vecchio buon sapore di residui carboniosi nel prossimo panino alla toma!

Ripartiamo a tutta birra ma dopo pochi chilometri siamo nuovamente fermi: pare quasi che manchi benzina... in un nanosecondo vengo nuovamente accolto dal piacevole tepore del 1500 a valvole laterali. Il filtro del carburante è lurido, colpa sicuramente del fondo pa-

ludoso del serbatoio. Soffio via la benzina sporca e ancora con l'ottimo aroma di benzina sulle labbra rimonto il tutto.

Si riparte!

Ora Fifi fila che è un piacere, il sole e il motore ci scaldano, la strada è quasi tutta pulita e non è neppure necessario montare le catene da neve del Land Rover che per precauzione mi son portato dietro. Sotto lo sguardo esterrefatto di tondeggianti guidatori di inutil-suv dalla troppa elettronica planiamo rombando sulle piste e con un elegante derapage ci parcheggiamo sulla neve.

È altresì interessante vedere le mascelle dei curiosi possessori di plasticomobiliallterrain (!) slogarsi nel constatare l'assoluta inutilità dei loro gargantueschi mezzi.

Finalmente si skia!

Inforcati gli ski mi lancio verso la seggiovia lasciando una perfetta e coreografica scia rugginosa; colpa delle lamine (o piuttosto di ciò che ne rimane) mai affilate. La giornata è fantastica e dopo poche discese mi sento ancor più elastico e flessibile di Adolfo.

Più scio e più mi sento flessibile... troppo... decisamente troppo flessibile. Mi pare quasi di volare, di galleggiare dentro gli scarponi... Sconcertato guardo in basso, i gloriosi Nordica dopo soli 25 anni di onorato servizio si sono disintegrati! Maledizione lo dicevo che non ci si può fidare di questa plasticaccia moderna!

P.S.: Inaffidabilità della plastica a parte, la gloriosa skiata si è felicemente conclusa senza intoppi.

Viva il metallo!

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

AUTO E IDROVOLANTI: COME QUANDO ALFA E SIAI COLLABORAVANO

Il 2015 segna due importanti ricorrenze: il centenario della SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia) e l'acquisizione delle prime quote A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) da parte dell'ing. Nicola Romeo, due società che hanno lavorato a stretto contatto soprattutto negli anni '30 e '40, quando per la Casa del Portello il settore aeronautico era trainante. Per ricordare queste ricorrenze l'ingegnere Fausto Capelli, figlio di un pilota collaudatore della SIAI e da sempre appassionato di aerei e automobili, soprattutto Alfa Romeo, ha organizzato un evento originale. Un raduno di Alfa Romeo fino al 1974, e l'occasione per visitare, il prossimo 6 giugno, il relitto di un S. 79 presso il museo Volandia, a Somma Lombardo (VA). Dopodiché ci si sposterà al Parco Europa di Sesto Calende (ex idroscalo e scuola di volo) dove, oltre all'esposizione delle vetture, i partecipanti potranno ascoltare testimonianze dirette, tra cui quelle dei discendenti di Nicola Romeo e Alessandro Marchetti. Dopo il pranzo visita alla Rocca di Angera, con visita alle sale storiche e al museo del giocattolo. Oltre al C.M.A.E. (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca), che gestirà la manifestazione, sono coinvolti il R.I.A.R. (Registro Italiano Alfa Romeo) e l'Alfa Romeo Club Saronno. Info e iscrizioni: tel. 02.76000120. www.cmae.it



LE BITURBO IN VISITA IN ROMAGNA, TERRA DI MOTORI E... AEREI

Il Biturbo Club Italia ha organizzato il 1° raduno della stagione 2015 in Romagna. La terra di motori, piloti e buona cucina ha accolto una ventina di equipaggi "biturbisti" l'11 e 12 aprile. Ritrovo a Rimini davanti al Museo Nazionale del Motociclo, con 250 moto dalle origini fino ai giorni nostri. Dopo la visita, salita alla rocca di San Marino per la visita al Monte Titano. Interessantissima la visita, domenica 12, al Parco Tematico dell'Aviazione (in foto), con 100.000 metri quadrati la più grande struttura del genere in Italia, con una grande collezione di divise e tute da volo italiane (dai primi del '900 ai giorni nostri), fotografie storiche, documenti, modelli in scala, sigilli, distintivi, onorificenze e medaglie. Non mancano naturalmente i velivoli anche particolari, come il Douglas DC 3 "Dakota" di Clark Gable. Conclusione come si conviene, con ricco pranzo di pesce sul lungo mare di Riccione. www.biturboclubitalia.it



JEEP E "GIPPONISTI" PER LE VIE DI SERRAMAZZONI

Si terrà nelle storiche vie della cittadina modenese la 5a edizione della manifestazione che dal 2007 rappresenta per l'Appennino Modenese il Meeting più significativo dedicato ai veicoli e agli aeroplani dei due conflitti mondiali. Da un'idea di Marzio Cavazuti e Andrea Salvatori in collaborazione con il Comune di Serramazzoni, questo Raduno è andato via via affermandosi negli anni, quale irrinunciabile appuntamento dedicato al motorismo militare storico. L'evento è organizzato dal Club Volkswagen Italia, federato A.A.V.S. (Associazione Amatori Veicoli Storici). Ogni 2 anni, equipaggi, motociclisti, autisti, piloti e carristi si danno appuntamento a Serramazzoni in provincia di Modena, per ripercorrere le "Vie della Storia". Come la via Gardini-Brennero sulle orme della Ferrovia Modena-Serra-Pavullo, via Gombola con il famoso omonimo Ponte: una "Remaghen" del nostro Appennino alle spalle della Linea Gotica. Appuntamento tanto più sentito nell'occasione dei 70 anni della Liberazione. www.clubvolkswagenitalia.it



UN SECOLO DI ELEGANZA DI MODA ED AUTO

Avrà due momenti distinti il 1° concorso "Le Auto: Eleganza e stile nel 20° secolo" in programma il 23 maggio e il 4 giugno e 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 del 23 maggio nel Castello di Carimate (CO), mentre la seconda e conclusiva avverrà il 4 giugno a Milano, alla Palazzina Liberty. Saranno ammesse 50 vetture, tutte costruite prima del 1976. Le auto selezionate verranno suddivise in cinque classi.

Di ognuna delle categorie 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



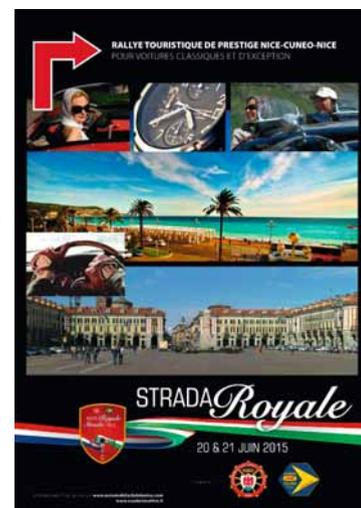
RADUNO "ROYALE" TRA ITALIA E FRANCIA

L'Automobile Club di Nizza e Costa Azzurra assieme alla Scuderia Veltro di Cuneo hanno messo in cantiere un'iniziativa transfrontaliera che si svolgerà il 20 e il 21 giugno: la Strada Royale.

Si tratta di un percorso di circa 400 km da Nizza a Cuneo e ritorno (attraverso un itinerario diverso). Il tutto sotto forma di raduno storico su strade aperte al traffico e con tratti di regolarità, sia a media sia di precisione, secondo le due consuetudini più diffuse appunto tra i regolaristi francesi e italiani.

La classifica verrà redatta in parte secondo i tempi ottenuti nelle prove col cronometro e in parte in base alle risposte fornite alle domande contenute in un questionario su temi legati alle località toccate dal percorso.

Il nome della manifestazione deriva dal nome della strada che collegava Nizza al Piemonte attraverso il Colle di Tenda, che la manifestazione percorrerà al ritorno, mentre all'andata da Nizza a Cuneo verrà valicato il colle della Lombarda. www.automobile.clubdenice.com - www.scuderiaveltro.it



AVE

la media a colpo d'occhio



barra intuitiva per media a colpo d'occhio

collegabile in wireless a Echo

fino a tre sonde collegabili

...e altre potenzialità che puoi scoprire su:
www.digitechtiming.com



Scegli il primo e l'originale. Scegli Digitech.

A PERO BELLI GLI INCONTRI... DESTRUTTURATI E STAGIONALI

Si è tenuto il 20 marzo il primo dei quattro incontri promossi quest'anno dal "Team Pian Piano Arriviamo", di Pero (MI). È stato l'appuntamento di Primavera a cui seguiranno quelli nei giorni del cambiamento delle altre stagioni. Caratteristica della serie di meeting è la loro formula spontanea: non è fatta alcuna attività organizzativa ma tutto è lasciato al "passaparola" degli appassionati.



La ricorrenza del primo anno di attività del Team ha fatto arrivare a più di 160 i veicoli presenti all'appuntamento "Saluti di primavera" del 20 marzo, a cui hanno partecipato anche rappresentanti dei sodalizi Serial Killer Tuning Club, Amici dell'Alfa Romeo, Vespa Club di Rho. C'erano anche

l'Alfa Club di Ostuni (BR) e Francesca Sacchi, presidente del Fiat Barchetta Club Italia. Il prossimo appuntamento è fissato la sera di venerdì 26 giugno, in via Galilei a Pero, a partire dalle 20.

www.pianpianoarriviamo.altervista.org

LE ALFASUD TRA DUE PAESI

Il 31 maggio e il 1° giugno è in programma il 4° raduno nazionale Due Nazioni organizzato dal sodalizio Alfasud Club Italia. L'appuntamento è per le 8,30 a Ponte di Legno (BS), presso l'area sosta camper sulla strada provinciale 29-SS 300. Alle 9,30 ci darà la partenza verso il passo Gavia e Bormio (SO). Da Bormio i partecipanti proseguiranno per il passo dello Stelvio per tornare poi a Bormio.

Il giorno dopo, 1 giugno, è previsto un itinerario verso la Svizzera, con transito per Livigno (SO) e prosecuzione a Sankt Moritz. L'ultima frazione dell'itinerario programmato per il raduno avrà come meta il Lago di Como.

www.alfasudclub.com



NSU A RADUNO INTERNAZIONALE NELLA COLONIA DEI DIPENDENTI

Dal 4 al 7 giugno si svolgerà a Cavallino (VE) il 35° Raduno Internazionale NSU, organizzato dall'Nsu Club Italia.

La manifestazione ha un significato particolare, e un carattere di originalità che richiama alla storia della fabbrica: il Camping Union Lido di Cavallino infatti sorse 60 anni fa come villaggio per le vacanze per i dipendenti della fabbrica NSU di Neckarsulm e per tutti i possessori di veicoli NSU.

Questo raduno riveste anche carattere di Raduno Nazionale NSU per il club italiano.

www.nsuclubitalia.org



LE LANCIA PIÙ NOBILI, UN OMAGGIO A HEMINGWAY

Dal 27 al 29 marzo oltre venticinque Lancia Aurelia e Flaminia, provenienti da varie regioni italiane e una dal Belgio, sono intervenute al Raduno 2015 dedicato ai modelli con motore V6 Lancia e ad Ernest Hemingway. Tra le auto presenti anche una rarissima Flaminia Saxomat e l'Aurelia Rosa d'Oro. I partecipanti si sono ritrovati il venerdì pomeriggio a Montecchio Maggiore (VI) e poi hanno raggiunto Castelfranco Veneto (TV) come base per i giorni dopo.

La domenica, visita al Museo Bonfanti Vimar di Romano d'Ezzelino (VI) dove si è svolto un incontro con alcuni soci del Club Amici Storica Lancia Ing. Pierugo Gobbato di Volpago del Montello (TV). Pomeriggio della domenica dedicato alla figura del grande Ernest Hemingway, con la visita del museo di Bassano del Grappa dedicato allo scrittore americano: nella cittadina veneta lo scrittore soggiornò come aiutante della Croce Rossa Americana.



**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

RONDELLE



500 MIGLIA IN 500 – “Associazione Formulini” organizza dal 3 al 5 luglio “500 miglia in 500”, per Fiat 500 storiche e moderne (solo Abarth). Il percorso da Alessandria a Garlenda attraverso Brescia, Bergamo, Acqui Terme. Visita al Museo della Mille Miglia e prove di abilità all'autodromo Tazio Nuvolari di Cervesina (PV). Le iscrizioni (1000 euro per equipaggio) si chiudono il 15 maggio. www.nuova500migliain500.com



della manifestazione andranno ad aggiungersi ai circa 46.000 euro già donati alle Suore Adoratrici di Rivolta d'Adda per le loro attività assistenziali in Africa. www.autodepocainfranciacorta.it

MONZESI A CASTELLO

Seppur con condizioni meteo non ottimali, è stato un successo il primo raduno stagionale del sodalizio Monza Auto Moto Storiche, svolto il 15 marzo con la meta del Castello di Malpaga. Le vetture presenti spaziavano dalla Fiat 500 “Topolino” C alle potenti e più recenti Ferrari. www.monzaautomotostoriche.it



BISCIONI SARDI - Il sodalizio “Alfa Club il Biscione”, associazione sarda che riunisce cultori del marchio Alfa Romeo, organizza per il 24 maggio un evento-raduno di sole Alfa Romeo Vintage. L'incontro è previsto nella città di Carbonia. Seguirà una fase dinamica con un percorso che condurrà la carovana di alfisti all'isola di S. Antioco e successivamente a Calasetta. Per informazioni: 388-8937615 / 339-4352772 / 349-3821874

RISAIÈ, LAGHI & COLLINE - Domenica 22 marzo si è tenuto il 1° raduno stagionale del circolo Veicoli Storici Vercelli. Meeting point dell'evento è stato il viale Garibaldi di Vercelli da dove è iniziato l'itinerario nella zona delle risaie e poi delle colline e il lago di Viverone. La carovana delle auto ha offerto una nutrita carrellata di marche e modelli, dalla Daf 66 Marathon

all'elegante Lancia Beta Montecarlo, oltre a diverse Alfa Romeo Giulia ed Alfetta oltre a Ferrari, Bmw, Mercedes, Citroën, Volvo e una Karmann Ghia cabriolet. www.veicolistoricivercelli.info



COME... NA OLTA - A Fonzasco (BL) il 5 luglio si svolgerà l'11° raduno “Auto moto de na volta”. I partecipanti si muoveranno su un itinerario che prevede i tornanti della Scala di Primolano e il suo Forte. L'organizzazione è del Circolo “I Fonzasin” di Fonzasco e il Circolo Bellunese Auto Moto d'Epoca B. Gidoni. Per informazioni: giv48@libero.it

LE GIULIA NEL MONFERRATO - Le colline del Monferrato hanno accolto domenica 29 marzo il raduno organizzato dal Registro Italiano Giulia. Erano presenti vari esemplari di Giulia berlina -dalle 1300 TI e Super alle 1600 Ti e Super- alle più recenti Nuova Super, alle sportive coupé e spider. I partecipanti si sono ritrovati a Casale Monferrato (AL) da dove sono partiti per un tour verso le località di Vignale, Casorzo e Altavilla Monferrato. www.registrogiulia.info

www.bergamohistoricgranprix.com

Regione Lombardia Sport, Provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, Automobile Club Bergamo, associazione spazioturismo OPIUS, L'ECO DI BERGAMO CLUORE BERGAMASCO, automobilismo EPOCA, “80° ANNIVERSARIO”

Bergamo Historic Gran Prix

DOMENICA 31 MAGGIO 2015

CIRCUITO DELLE MURA

“Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo”
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

ORIS Swiss Made Watches Since 1904, BRIVIO gioielli, Vaillant Service plus, CareDENT cliniche dentali, Iperauto Bergamo, AUTOTORINO HYUNDAI, helvetia Agenzia di Bergamo Manuel Selvaggio, CAROBBIO OFFICINE TECNOLOGIA LAMIERE BERGAMO Tel. 035-237722 www.carobbio.it, CARROZZERIA BUSHAGHESE, Indian MOTORCYCLE BERGAMO, STARHOTELS Cristallo Palace, AUTOTAPPEZZERIA CASSINA E MILESI, GARA d'EPOCA.COM, JAGUAR CLUB ITALIA Posizione Jaguar dal 1982, GIMAI, LUZZAGO, EcoRetras, Spazzavento, emerenergy, La Marianna, LOZZA AUTOMOTIVE, RISTORANTE Lalimentari, GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS www.gilena.com, RISTORANTE il Ducale, CALBER

PlanetW, ZANETTI, 57 RES HOTEL ORIO, CPZ SPA, kefri stampe antiche www.kefri.com, Criocenter Shopping Center

Tu chiamale, se vuoi, *Emozioni*



ARIA DI CASA

Dopo oltre 50 anni passati fra gli Stati Uniti, la Spagna, la Gran Bretagna, il Giappone e di nuovo gli Stati Uniti, la # 0158ED è tornata a casa.

ROBERTO CHIARAMONTE BORDONARO È STATO CAMPIONE ITALIANO NEL 1971. LA SUA PASSIONE PER LE CORSE NACQUE SU QUESTA FERRARI: LO ZIO LO PORTÒ, BAMBINO, A FARE UN GIRO SULLA STRADA DELLA PALERMO-MONTE PELLEGRINO. LI ABBIAMO FATTI RITROVARE, LUI E L'AUTO, PER UNA PROVA A MODENA

DI ELVIO DEGANELLO - FOTO CRISTIAN TORRACCHI



Eccola in azione al nuovo autodromo di Modena: al volante c'è Roberto Chiaramonte Bordonaro, nipote del primo proprietario.



È un appuntamento che appassiona. L'auto è una Ferrari e tutte le auto del Cavallino emozionano, ma questa di più perchè è nata nel periodo eroico della Casa di Maranello. L'incontro con la 212 Export telaio # 0158 ED avviene in pista, dove le emozioni sono più forti, e non è una pista qualsiasi, ma l'Autodromo di Modena: l'ideale per incontrare una "Rossa". Ma c'è di più, insieme con la # 0158 ED c'è Roberto Chiaramonte Bordonaro, nipote del Barone Luigi Chiaramonte Bordonaro primo proprietario e primo pilota di questa splendida barchetta. Roberto oggi gareggia nelle corse storiche dopo un'intensa carriera agonistica che lo ha visto Campione Italiano Turismo nel 1971. La sua passione per le corse è nata proprio sulla # 0158 ED, dove è salito la prima volta da bambino accanto allo zio nella salita Palermo-Monte Pellegrino. Roberto ha un ricordo molto vivo del tuonare del "12 cilindri" che riverberava e incupiva mentre lo zio si avvicinava velocissimo ai muretti delle curve, poi diventava acuto quando la strada si apriva su un rettilineo.

Roberto gira la chiave, la pompa elettrica ticchettando riempie i carburatori. Quando il ticchettio rallenta, le vaschette sono piene e Roberto preme il bottone nero con la spia rossa al centro della plancia. Il motorino d'avviamento sferraglia un istante, poi esplose la melodia del 12 cilindri, che riverbera sul

muretto dei box con toni secchi e potenti come lo schiacciare di fruste o il crepitare di mitraglie: è la "voce" inconfondibile delle prime Ferrari, quelle con gli scarichi sottili privi dei silenziatori ad assorbimento. Roberto parte: prima, seconda e la # 0158 ED diventa piccola in fondo al rettilineo.

Un po' di storia

Attendendo che la rossa barchetta si fermi, c'è spazio per un accenno alla sua storia. Il motore è il quarto step dello sviluppo del V12 nato "1500" per la prima Ferrari, la 125 S, che prende il nome dalla cilindrata unitaria. Nel 1947 la cilindrata unitaria maggiorata a 159 cc origina la "159", che è una "1900". A questa seguono la "due litri" tipo 166, la 195 con la cilindrata portata a 2,3 litri e la 212 con la cilindrata totale di 2562,51 cc. La produzione delle 212 Export è di

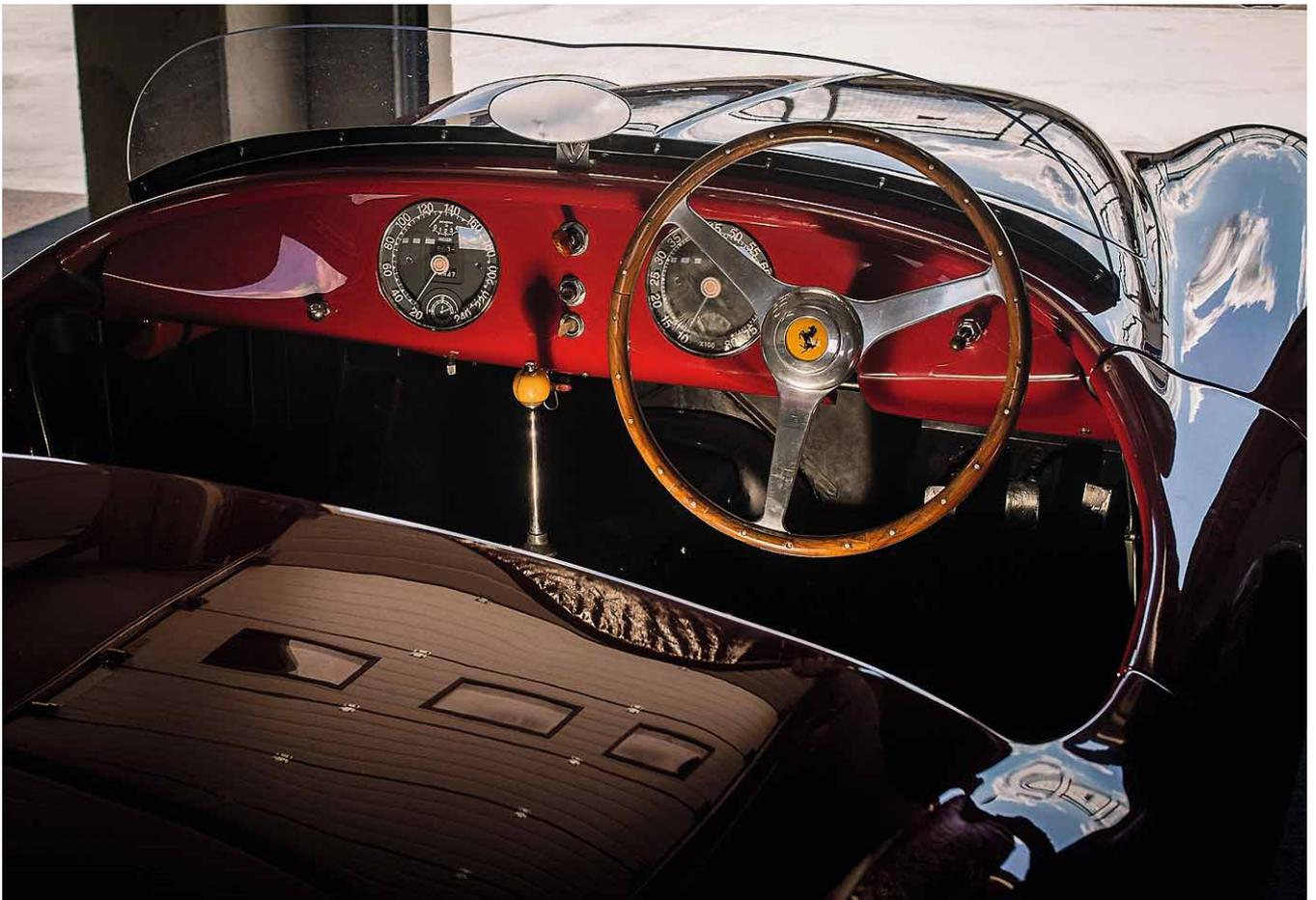
27 vetture, una carrozzata da Fontana, due da Motto, dodici da Vignale e dodici da Touring Superleggera: quattro di queste, carrozzate berlina, e otto Barchetta, un nome inventato da Touring proprio per le Ferrari. Le Ferrari Barchetta di Touring hanno in comune il bassorilievo che da sotto i fari risale fino alle porte e separa visivamente i volumi dei parafranghi da quello del cofano, che così annuncia con più vigore la potenza che racchiude, mentre i parafranghi, prendendo corpo e tensione, aumentano il dinami-





ESSENZIALE

Su richiesta del primo proprietario, l'esecuzione della # 0158ED (a sinistra) è asciutta ed essenziale, da vera auto da corsa: è quindi priva della finitura in pelle e lacciolo che vediamo sopra su un'altra 212 Export. Sotto, il "posto di lavoro" del pilota con il grande volante, necessario per azionare uno sterzo piuttosto duro, e il raffinato pomello del cambio color ambra. Il parabrezza basso in unico pezzo è un'altra richiesta speciale, che differenzia la # 0158ED dalle altre 212 Export. In basso a sinistra, la # 0158ED alla Targa Florio 1953 guidata da Luigi Chiamonte Bordonaro.





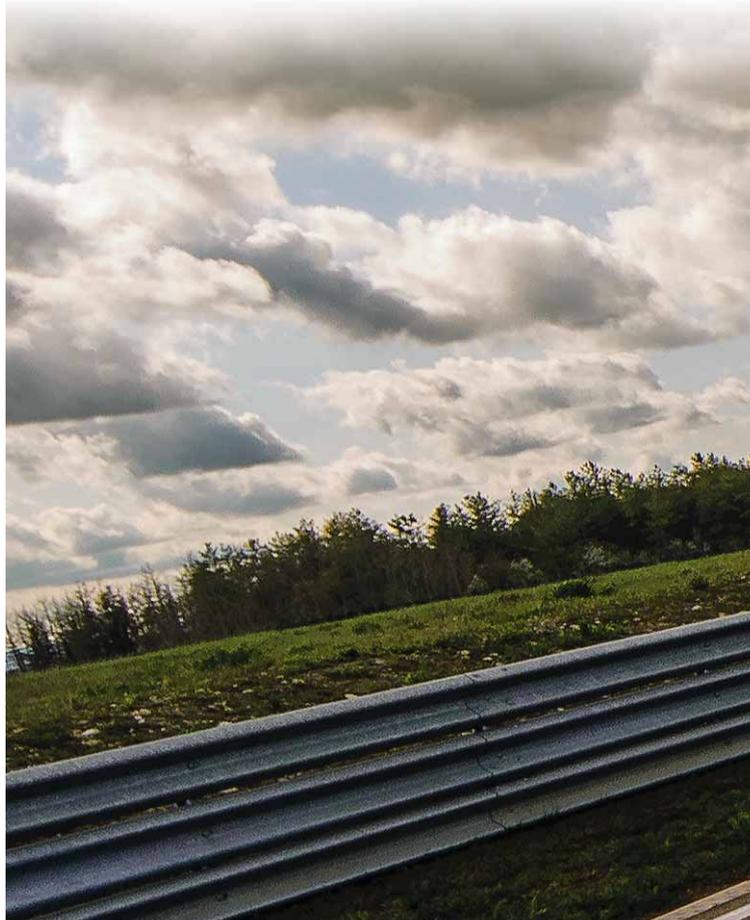
VIRTUOSISMI

Sopra a sinistra, il bassorilievo attorno ai fanali e la nervatura sulla lamiera della fiancata sono virtuosismi dei battilastri della Touring. Le ruote a raggi sono verniciate: nel restauro si è evitato l'errore, piuttosto comune, di cromarle. Il bagagliaio è quasi interamente occupato dal serbatoio e dalla ruota di scorta.

simo dell'insieme. Le fiancate sono percorse per tutta la lunghezza da nervature tangenti gli archi delle ruote, veri e propri virtuosismi dei battilastri della Touring, sbalzati a mano per dare l'idea dei fianchi stretti dei levrieri. Altri bassorilievi nascono sulle inselature dei parafanghi posteriori e fanno emergere progressivamente le linee di cresta dal volume della coda, che così visivamente ha una massa più snella. Particolari dell'esemplare allestito sul telaio # 0158 ED sono il basso parabrezza in unico pezzo e l'esecuzione "asciutta", da vera auto da corsa, perciò priva del rivestimento in pelle e lacciolo attorno all'abitacolo. La vettura è completata in fabbrica nel gennaio 1952 con il motore # 0158 ED, il ponte posteriore e altri particolari del tipo 225 e la Carrozzeria Touring Superleggera # 3704.

Le corse

Il Barone Luigi Chiaramonte Bordonaro di Palermo, già proprietario della Ferrari 166 telaio # 0061, ritira la nuova # 0158 ED il 5 febbraio 1952 e il 3 marzo è in corsa nel XII Giro di Sicilia, dove si classifica quarto di classe dietro Eugenio Castellotti della Scuderia Guastalla, Guido Mancini della Scuderia Marzotto e Piero Carini, non male come inizio per un pilota privato. La corsa successiva è un trionfo: primo assoluto nella salita al Monte Pellegrino. È la prima delle sei vittorie conseguite in 18 gare disputate con la 212 Export fra il 1952 e il 1954. Per il resto troviamo ottimi piazzamenti e



Architetto da corsa

Roberto Chiaramonte di Bordonaro è il nipote di Luigi, primo proprietario della Ferrari di queste pagine. Anche Roberto è un pilota, come lo era suo zio. *Gentleman driver*, s'intende; ma di quelli che spesso non hanno nulla da invidiare ai professionisti. Roberto ha preso la licenza di conduttore per la prima volta nel 1967, quando aveva 22 anni: «*Studiavo architettura, e per correre di nascosto dai genitori usai lo pseudonimo "Le Corbusier", come il famoso architetto. In breve il segreto divenne... di Pulcinella: mio padre ci mise poco ad abbinare la mia passione per le corse ai miei studi...*».



Nel 1971 ha vinto il Campionato italiano Velocità classe 1150 con la Fiat 128 preparata da Trivellato. È la macchina che le è rimasta nel cuore?

«*Si, ma posso dire lo stesso della Porsche 911 RS 2.7 e della Alpine Renault A 110, entrambe molto divertenti.*».

Quante gare ha disputato in carriera?

«*Non saprei con esattezza, ma molte decine, probabilmente centinaia.*».

Come si correva una volta?

«*In modo libero. Con le automobili che c'erano. Spesso in condizioni avventurose e anche goliardiche. Io per esempio ero uno dei piloti della scuderia Hertz.*».

In che senso? Quale scuderia Hertz?

«*Quella degli autonoleggi: quando non c'era la possibilità di provare il tracciato di gara, per esempio una salita, molti noleggiavano una 127 o altra macchina simile per provarlo. Poi la riportavamo con il pieno, ma con le gomme finite... Finché i noleggiatori non si accorsero della cosa.*».

È mai stato pilota ufficiale?

«*No, ma all'epoca c'era spazio per la cavalleria e a volte ci si avvicinava*

a capire cosa significasse essere un professionista, magari per lo spazio di una sola gara. A me capitò alla Targa Florio del 1972, correvo con una Lancia Fulvia Sport e Cesare Fiorio mi diede un cambio della scuderia HiFi per la mia macchina, su cui si era rotto.».

Dal 1967 ha mantenuto la licenza ininterrottamente fino a oggi?

«*No, nel 1982 in un Rally ho subito un grave incidente e ho smesso. Poi ho ripreso nel 2004 con le auto storiche. Ma già nel 1972, dopo essermi sposato, promisi di smettere con le corse. Però dopo sei mesi mi ero già rimangiato la promessa...*».

Qual è il suo circuito preferito?

«*Sono due, Mugello e Imola.*».

E quest'anno cosa farà?

«*Ho ritrovato una Alpine Renault 1600 come quella con cui arrivai 2° assoluto nel Campionato Italiano. L'ho preparata Gr. 4 per correre il campionato di quest'anno.*

(f.p.)

Il filmato dell'intervista e della prova su www.automobilismodepoca.it



due sole battute d'arresto, una nella Coppa della Toscana nell'aprile 1952 per un problema tecnico e un'altra nell'aprile 1954 al Giro di Sicilia per un incidente. Nel primo caso il rimedio sta scritto nei registri di fabbrica, che il 6 giugno 1952 trascrivono l'avvenuta sostituzione del ponte posteriore con quello punzonato 340-77-A, che è più robusto. Nel secondo caso la soluzione è la riparazione della parte posteriore, che tiene fuori dai giochi la # 0158 ED dal maggio 1954 al 29 agosto successivo, quando Luigi Chiaramonte Bordonaro con un bel secondo posto di classe al Gran Premio di Pergusa dimostra che la macchina è tornata in perfetta efficienza. Per il 1955 il Barone si regala la Ferrari 750 Monza telaio # 0530M e cede la # 0158 ED al gentleman-driver Edouard Margairaz di Ginevra, che continua a gareggiare e partecipa, fra l'altro, alla Mille Miglia del 28 aprile 1956. Cessato l'impiego agonistico, la # 0158 ED entra immediatamente nel giro degli appassionati con il californiano Chris Cord, di Beverly Hills, che qualche tempo dopo la rivende al collezionista Art Connell di Pebble Beach. A questo punto è inevitabile che la bella barchetta partecipi al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, il che avviene nel 1965 e nel 1966, quando riporta il secondo premio.

Il restauro

All'inizio degli anni Settanta la # 0158 ED è sottoposta a un restauro dal nuovo proprietario Stephen Griswold di Berkeley, che non è l'ultimo arrivato in questo genere di lavori. Il restauro è facile perché la vettura è sempre stata con qualcuno che le voleva bene e tutti i pezzi non solo sono i suoi originali, ma sono anche in buono stato. Nonostante tutto Griswold, o chi lavora dopo di lui, incorre in alcune piccole ingenuità, montando un retrovisore rettangolare anziché ovale e un parabrezza in due pezzi, ritenendo che sia più corretto perché è così in tutte le Ferrari barchetta di Touring che ha visto. Nel 1973 Griswold espone la # 0158 ED al San Francisco Import Show accanto alle allora nuovissime Dino 246 GTS e 365 GTC/4 per



SCINTILLA

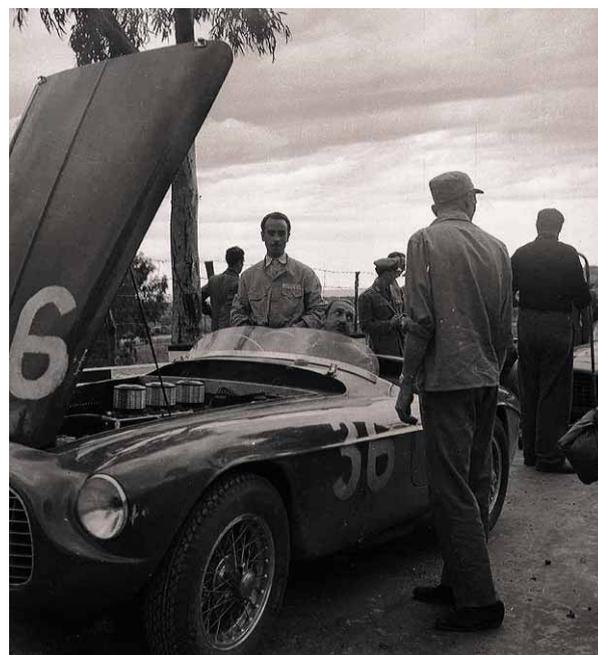
In alto, la # 0158 taglia vittoriosa il traguardo nella salita Palermo-Monte Pellegrino '52. Sotto, Roberto rivive le emozioni di quando era bambino: proprio nel 1952, su quelle strade, scoccò in lui la scintilla della passione. Nella pagina a destra, Luigi alla Targa Florio 1953.





Una carriera italo-svizzera

Data	Corsa	Pilota/Piloti	# gara	Risultato
1952.03.09	XII Giro di Sicilia	Bordonaro/La Barbera	451	4. Ass. - 1. Cl.
1952.04.14	Corsa al Monte Pellegrino	Luigi Bordonaro	98	1. Ass.
1952.04.14	IV Coppa della Toscana	Bordonaro/La Barbera	1247	Rit.
1952.06.29	XXXVI Targa Florio	Luigi Bordonaro	78	10. Ass. - 5. Cl.
1952.08.03	IV Giro delle Calabrie	Bordonaro/Squillace	717	7. Ass. - 5. Cl.
1952.08.31	GP di Pergusa	Luigi Bordonaro	40	1. Ass.
1952.09.21	Catania-Etna	Luigi Bordonaro	10	2. Ass.
1953.04.12	Giro di Sicilia	Bordonaro/Giorlando	439	7. Ass. - 2. Cl.
1953.05.10	Corsa al Monte Pellegrino	Luigi Bordonaro	122	2. Ass. - 1. Cl.
1953.05.14	XXXVII Targa Florio	Luigi Bordonaro	36	16. Ass. - 4. Cl.
1953.05.17	Coppa dei Templi	Luigi Bordonaro	-	1. Ass.
1953.07.15	Passo di Rigano-Bellolampo	Luigi Bordonaro	76	1. Ass.
1953.08.08	Circuito di Reggio Calabria	Luigi Bordonaro	40	3. Ass.
1953.08.30	GP di Pergusa	Luigi Bordonaro	-	2. Ass.
1953.09.27	VI Coppa Nissena	Luigi Bordonaro	118	1. Ass.
1953.10.18	Coppa d'Oro della Sicilia	Luigi Bordonaro	42	6. Ass.
1954.04.04	Giro di Sicilia	Luigi Bordonaro	357	Incidente
1954.08.29	GP di Pergusa	Luigi Bordonaro	28	5. Ass. - 2. Cl.
1955.07.17	Aosta-San Bernardo	Edouard Margairaz	-	10. Ass.
1955.09.03	Eau Morte Kilometre	Edouard Margairaz	49	6. Ass. - 1. Cl.
1955.09.10	Saint Ursanne - Les Rangiers	Edouard Margairaz	92	10. Ass. - 1. Cl.
1955.09.25	Mitholz-Kandersteg	Edouard Margairaz	106	4. Cl.
1955.10.23	Verbois	Edouard Margairaz	32	1. Cl.
1956.04.15	Verbois	Edouard Margairaz	48	1. Cl.
1956.04.28	XXIII Mille Miglia	Margairaz/Gremaud	543	Rit.
1956.05.06	Dubendorf - Zurich Slalom	Edouard Margairaz	93	2. Cl.
1956.05.13	GP Voitures Série Spa	Edouard Margairaz	9	5. Cl.
1956.05.20	GP des Frontières	Edouard Margairaz	14	13. Ass. - 7. Cl.
1956.06.02	Saint Ursanne - Les Rangiers	Edouard Margairaz	96	2. Cl.
1956.07.22	Aosta-San Bernardo	Edouard Margairaz	122	-
1956.08.26	Ollon-Villars	Edouard Margairaz	100	3. Cl.





mostrare che in 20 anni le Ferrari sono cambiate nelle forme, non nello spirito. Nello stesso anno Griswold espone la 212 Export restaurata al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach e ottiene il secondo premio. Torna al concorso nel 1974 e vince l'Hans Tanner Trophy. Nel 1975 salta Pebble Beach, ma gareggia a Laguna Seca nel Second Annual Monterey Historic Automobile Races. Nel 1976 la # 0158 ED cambia mano e nel corso del tempo ciò avviene più volte. Non è il caso di elencare qui tutti i proprietari, ma bisogna sot-

ORCHESTRALI
Il tuonare del motore della 212 Export è una melodia che tocca il cuore del vero sportivo. Il cofano aperto permette di sbirciare sugli "orchestrali" che suonano nel V12 di Maranello.



Soprano... sfrenato

Si fa presto a dire "prova una Ferrari del 1952". Per quanto uno possa essere abituato a guidare un'automobile d'epoca, qui la faccenda è molto diversa. In primo luogo, si sale su un pezzo di Storia che vale svariati milioni di euro: c'è una certa responsabilità. Poi, un'auto da corsa non è mai un'auto come tutte le altre. Infine, su queste automobili non c'è mai modo di fare una regolazione.

Così, dopo aver aperto lo sportello con la maniglia interna ci caliamo nell'abitacolo e la prima cosa che notiamo è che... non arriviamo ai pedali! O meglio, per arrivarci dobbiamo tirare le gambe. Cosa che sospettiamo non ci aiuterà in frenata.

Il bel volante con la corona in legno ha un diametro abbondante, che ci lascia intuire quali saranno le difficoltà di maneggiare questa 212, tanto più su un autodromo, quello di Modena, assai tortuoso. Il cambio è a portata di mano, ma Augustin, di RM, ci avvisa: «*Occhio che il cambio è a denti dritti, se non cambi al regime giusto... non cambi!*». La deglutizione si fa rumorosa, ma per fortuna lo stesso Augustin ci porta a fare un paio di giri di "ambientamento". Anche lui confessa di avere qualche difficoltà con la cambiata. Nonostante doppiette e debraiate, infatti, qualche piccola "grattata" in scalata c'è, ma poca roba: «*L'importante è essere decisi* - urla Augustin per vincere la voce del motore e del vento- e *soprattutto trovare il regime giusto a cui inserire la marcia*».

Già. Dunque, eccoci qui, seduti in un'automobile che, se fosse nostra, ci sistemerebbe la vita per almeno due generazioni a venire, forse tre. Ricapitolando: il cambio va usato con domestichezza da pilota. Per farlo si dovrebbe avere il pieno controllo della pedaliera, cosa che noi non abbiamo (il nostro accompagnatore era alto un buon 30 cm più di noi, perciò lui se mai aveva il problema opposto). Meno male la leva è a portata di mano, col suo bel pomello ambrato sormontato dal bottoncino per inserire la retro. Insomma, le premesse sono così così. Le perplessità in buona parte scompaiono quando premiamo il pulsante di avviamento e siamo avvolti dal suono inebriante del V12, che in precedenza non avevamo del tutto apprezzato, presi com'eravamo dal seguire il nostro ciccone.

Ci è stato detto di non superare i 4.500 giri, più o meno metà stru-

mento. Ma anche così, si intuisce che al di sopra di quella soglia il motore da tenore diventerebbe un bel soprano. Partiamo, con un occhio alla prima curva e uno al contagiri. Mettiamo quattro marce, facciamo per frenare e... niente! Per avere un minimo effetto, dobbiamo spingere forte sul pedale, con il risultato che scivoliamo quasi sotto il volante... Dopo la sorpresa, ci ricomponiamo e cerchiamo di riportare ai box la macchina sana e salva. La guida è muscolare e impegnativa. Nel toboga modenese ci rendiamo conto che la 212 richiederebbe di essere guidata di forza, puntando con i trasferimenti di carico ad allargare il posteriore, perché il muso non ne vuole sapere di chiudere la traiettoria e lo sterzo è pesante nonostante le gomme strette. Magari la prossima volta...

E il cambio, direte voi? Beh, il cambio è così: va usato con decisione, esperienza e orecchio, come tutti i cambi da corsa. Cose che noi non abbiamo; di certo, non al livello degli uomini, come Luigi Chiaromonte di Bordonaro, che avevano il talento e la grinta di pilotare queste auto con tanto motore e pochi freni e sterzo. Sempre sul filo del rasoio, con muretti e terrapieni come compagni di avventura.

(pelizzari)





PASSAGGIO DI CONSEGNE

Roberto Chiaramonte Bordonaro torna ai box con Augustin Sabatié-Garat, senior car specialist di RM Auctions-Sotheby's, che metterà all'incanto la vettura il 23 maggio a Villa Erba, nell'ambito del Concorso di Eleganza di Villa d'Este.

tolineare che tutti le vogliono bene e la iscrivono alle più importanti manifestazioni americane per auto storiche. Nel 1986 la 212 Export torna in Europa per l'edizione rievocativa della Mille Miglia. Tre anni dopo è in vendita per un milione e mezzo di dollari. Nel 1990 è in Spagna con un nuovo proprietario, poi va a Londra con Carlos Monteverde e nel 1996, dopo un breve soggiorno in Giappone, torna negli Stati Uniti, dove partecipa a tre Colorado 1000 (nel 1998, nel 1999 e nel 2007), al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach nel 2001 e al Concorso d'Eleganza di Amelia Island nel 2006.

Perfezionismo

All'inizio del 2015 la # 0158 ED è a Modena per mettere a posto tutte quelle cosine che nel primo restauro o nei lavori successivi sono state travisate. Questa volta l'inizio dei lavori è preceduto da un'imponente raccolta di documenti e di foto che permettono di cogliere fin nei minimi dettagli le peculiarità di questo specifico esemplare. Per riprodurle correttamente si mettono in atto le tecniche di rilievo fotografico più sofisticate, così per esempio le viti che fissano il parabrezza sono esattamente distanziate fra loro come in origine. La livrea scelta è quella della Mille Miglia 1956 e la pignoleria giunge al punto di riprodurre le righe del pennello nei numeri di gara, che qui sono adesivi, perché possano essere rimossi con facilità. Nell'immediato futuro della # 0158 ED c'è l'asta RM-Sotheby's del 23 maggio a Villa Erba nella quale senz'altro sarà una reginetta. Per ora la storia è finita, Roberto invece non finisce di inanellare giri in pista, si diverte un mondo e per fermarlo ci vuole un imperioso sventolare della bandiera nera. Quando scende dalla macchina è raggiante. In quei giri ha vissuto le emozioni del bambino con la consapevolezza dell'adulto ed è arrivata al massimo l'ammirazione per lo zio: «Questa Ferrari -osserva Roberto- ha la stessa potenza della mia Abarth 595 esseesse che uso tutti i giorni. La differenza è che la 212 Export ha ruote di sezione così sottile che oggi nemmeno le "mini-car" dei bambini le hanno, senza contare che il cambio richiede la "doppietta", per sterzo ci vuole forza e la definizione più appropriata per i freni è "rallentatori". Per guidarla, anzi domarla, ci vogliono prestanza fisica, orecchio e molta sensibilità... cose da piloti d'altri tempi».

4 carrozzieri, 27 esemplari

CARROZZIERE/TIPO	NUMERI DI TELAIO	QUANTITÀ
Touring Barchetta	0078E, 0084E, 0100E, 0102E, 0104ED, 0134E, 0136E, 0158ED	8
Touring Berlinetta	0088E, 0108E, 0112E, 0141ET	4
Vignale Spider	0076E, 0090E, 0182ED	3
Vignale Berlinetta	0070M, 0080E, 0092E, 0096E, 0098E, 0128E, 0146E	7
Vignale Convertibile	0106E, 0110E	2
Fontana Spider	0086E	1
Motto Berlinetta	0074E	1
Motto Spider	0094E	1
Totale		27



Scheda tecnica

FERRARI 212 EXPORT TOURING (1952)

Motore Tipo 212 E 12 cilindri a V Blocco cilindri e testa in alluminio Alesaggio 68 mm Corsa 58,8 mm Cilindrata unitaria 213,54 cc Cilindrata totale 2562,51 cc Rapporto di compressione 8:1 Distribuzione un albero a camme in testa per bancata Alimentazione tre carburatori Weber 36 DCF Accensione a magneti Potenza 160 CV a 6.500 giri raffreddamento ad acqua **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a denti dritti, cinque marce più retromarcia Pneumatici 5.90 x 15 **Corpo vettura** Telaio in tubi d'acciaio di sezione ellittica Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, con balestra trasversale, bracci a trapezio Sospensioni posteriori a ponte rigido con balestre semi ellittiche Freni a tamburo con comando idraulico **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiata anteriore 1.270 Carreggiata posteriore 1.250 Peso 800 kg

BUONA FORTUNA

Il V12 della 212 Export

è la terza evoluzione del motore progettato nel 1947 da Gioachino Colombo per la 125, il cui nome deriva dalla cilindrata unitaria. Nella 212 Export essa è di 213,54 cc, arrotondata a 212 perchè nelle corse il 13 porta sfortuna.

**NEGLI ANNI '30 DEL NOVECENTO COSTRUIVA UNA MACCHINA
CON SOLUZIONI A CUI ALTRI SAREBBERO ARRIVATI TRENT'ANNI DOPO
NON A CASO VINCE ANCORA, COME CI RACCONTA GIULIANO CANÉ
UN ACQUISTO DI GRAN PREGIO, A UN COSTO ANCORA RAGIONEVOLE**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO CRISTIAN TORRACCHI



**Questo era
il Marchio**

DETTAGLIO

Le auto del servizio sono una I serie del 1938 (in secondo piano) e una II serie del 1949. Le differenze tra le due sono di dettaglio.



La Lancia Aprilia è l'unica automobile nella storia, almeno a nostra conoscenza, cui un addetto al suo assemblaggio abbia dedicato un biglietto di commiato, lasciato nel bagagliaio dell'ultimo esemplare prodotto; un accadimento che avvenne il 22 ottobre 1949 presso lo stabilimento di Borgo San Paolo dopo che aveva sfornato 27.632 esemplari, di cui 20.082 berline così suddivise: 10.354 della prima serie e 9.728 della seconda.

Il contenuto della lettera è abbastanza noto agli appassionati ma, ci si scuserà, a noi piace ricordarlo poiché rappresenta una testimonianza tangibile di amore per l'automobile; di quell'amore che sopravvive anche oggi molto più intenso di quanto può apparire anche a certi "board" che fanno i conti senza di esso e si ritrovano poi con le vendite a terra. Il messaggio diceva: "Cara Aprilia, nel prendere commiato ti porgo un reverente saluto. Il tuo nome ha saputo imporsi nelle più grandi metropoli, merito di un grande Pioniere scomparso ma sempre vivo in noi. Gli artefici di questo grande complesso augurano e aspettano che la sorella che sta per sorgere dia altrettanta gloria e maggior comprensione per il bene di tutti".

Una prosa ingenua ma assai efficace e umana come tutta la storia della Lancia Aprilia; a partire da quel primo giro di prova che il suo progettista e padre, Vincenzo Lancia, effettuò in compagnia del capo dei collaudatori Luigi Gismondi detto "Vigin", del Responsabile del settore sperimentazioni e prove ingegnere Gaudenzio Verga e del suo braccio destro Alfredo Tacchini.

Il giro fu un Torino-Bologna e ritorno durante il quale il patron non fu molto loquace; si mise seduto prima dietro, dove poté mettersi comodo nonostante la robusta stazza; poi davanti, di fianco a "Vigin", e infine, a Voghera, sulla via del ritorno, volle prendere il volante fino a casa; non si dimentichi che Lancia era stato un ottimo pilota da corsa e i compagni di viaggio garantirono unanimemente che in

quell'occasione dimostrò di avere conservato la stoffa del campione.

Giunto a destinazione scese, raggiante in volto, commentando: "Che macchina magnifica! È esattamente quello che volevo". In seguito, dopo un altro collaudo fino a Genova, si sentì solamente in dovere di prescrivere all'Ufficio Tecnico di diminuire un poco la velocità massima, oltre 130 km/h, nel timore che fosse eccessiva per il cliente tipo che aveva in mente viste le strade dell'epoca (siamo nel giugno 1936).

Ardennes

E che la macchina finita entusiasmasse fin dai primi contatti il suo ideatore fu, oltre che una rarità assoluta, una vera fortuna poiché il grande "Monsù" Vincenzo, dopo quel viaggio, non guidò più la sua creatura e morì pochi giorni prima del via alla produzione in serie, cosa che avvenne il 24 febbraio 1937. Il debutto in pubblico c'era stato qualche mese prima al Salone di Parigi del 1936 con il nome di "Ardennes" che sempre distinguerà gli esemplari costruiti dalla Lancia Automobiles nello stabilimento di Bonneuil-sur-Marne, un sobborgo della capitale francese; si chiamava già Aprilia, invece, quando fu esposta ai saloni di Londra e Milano subito dopo. La stampa, dopo averla provata, ne fu entusiasta in quanto la macchina era avanti di un decennio rispetto alla concorrente più diretta: la Fiat 1500 a sei cilindri; viceversa, il pubblico ebbe qualche motivo di sconcerto dovuto alla linea estremamente innovativa. Perplesità che svanirono in fretta di fronte alle qualità di questa vettura che, sotto le futuristiche vesti, era altrettanto avanzata: la carrozzeria era a scocca portante, come da tradizione Lancia fin dal 1922, e tanto robusta da consentire l'apertura delle porte ad armadio (una soluzione così comoda per gli utenti da essere stata ripescata oggi nientemeno che dalla Rolls-Royce); le sospensioni erano indipendenti sui due assali, con barre di torsione al retrotreno e il caratteristico avantreno Lancia con ammortizzatori rinchiusi, insieme con le molle, in appositi foderi; freni posteriori all'uscita del differenziale imbullonato alla scocca; motore con blocco in alluminio con i quattro cilindri disposti a V stretto (18°6'40"), per la minimizzazione degli ingombri, e camere di scoppio emisferiche.



INCREDIBILE

La patina del tempo sul marchio Lancia
(nella pagina a fianco).

L'Aprilia è soltanto una delle
testimonianze della capacità tecnica
della Casa; il che rende semplicemente
incredibile il disarmo in cui si trova oggi.

Lusso e pedane

Accanto alla berlina di serie, tipo di telaio 238, la Lancia offriva anche il solo autotelaio, tipo 239, uguale in tutto a quello della berlina, tranne il passo aumentato di dieci cm, per chi voleva farsi allestire una fuoriserie secondo i propri gusti: fu così che nacque una lunga serie di magnifiche (quasi tutte) realizzazioni, che proseguì anche sulla successiva evoluzione tipo 439 del pianale, talmente polimorfa ed estesa da obbligarci a non prenderla in considerazione in questa sede per motivi di spazio. La prima modifica visibile ha luogo nella tarda primavera del 1938 (vettura n. 6181) quando viene modificato il cofano motore per fare posto ad uno sportellino di aerazione interno vettura posta alla base del parabrezza e comandabile dall'interno. Dopo l'estate del 1938, dalla n. 6601, il tipo 238L (Lusso) affianca la normale anticipando il montaggio generalizzato delle pedane laterali, che avviene a partire dalla standard n. 6949: una concessione al pubblico più tradizionalista che, riteniamo, Vincenzo non avrebbe approvato; impossibile

da criticare, invece, il miglior grado di finitura dell'allestimento "Lusso": guarnizioni di unione parti della scocca in alluminio anziché in gomma, cornici cromate sul cruscotto, posacenere sul coperchio vano portaguanti, interno in pelle a richiesta, poggia braccia centrale ripiegabile sul divano posteriore; belle, infine, le ruote Fergat "Littoria" con fori di ventilazione lungo la circonferenza e coppa più grande, bombata e con la scritta Lancia.

Sempre nel 1938, dalla n. 7201, viene spostata e ingrandita la luce rossa di posizione posteriore: dal parafango sinistro al centro della coda, sotto la targa, che è illuminata da una lucina bianca incorporata nello stesso "funghetto".

È sempre durante il biennio 1938/39, anche se non si conosce con precisione da quale esemplare, che la calandra diventa più bombata e la strumentazione della Lusso vede, al posto dei vecchi strumenti rotondi singoli di derivazione Lancia Augusta, tutti gli indicatori riuniti in un unico quadrante di forma rettangolare a fondo grigio; nel nuovo quadro, accanto a tachimetro/contakm, orologio e manometro olio, campeggia un curioso indicatore del carburante con spie che si accendono premendo un tasto.

Seconda serie

Modifica fondamentale nell'agosto 1939 per la seconda serie, altrimenti detta tipo 438 (n. 10355): la cilindrata passa da 1.35 a 1.5; l'angolo della V tra i cilindri diminuisce leggermente, la potenza rimane invariata, poco sotto i 50 CV, ma la fluidità di marcia diventa da riferimento. Resta l'offerta dell'autotelaio per i carrozzieri, denominato tipo 439, e i venti di guerra suggeriscono di offrirne anche altri due tipi: il 539 con sospensioni posteriori a ponte rigido più robuste e il tipo 639, con ponte rigido e passo accorciato, per il tipo "torpedo Coloniale" che sarà prodotto in circa 250 unità. La berlina seconda serie ha finiture che la parificano alla precedente Lusso mentre la versione standard non è più disponibile; il volante, sempre nero a tre razze, incorpora ora al centro il commutatore dei fari mentre il comando del clacson è trasferito in un bottone all'estrema destra della plancia. Una modifica importante arriva durante il 1940 (n. 11371) quando finalmente si sostituiscono gli arcaici ammortizzatori a frizione Siata (dai cui mai si era riusciti a ottenere un funzionamento consona a una Lancia) con unità a funzionamento idraulico tipo "Houdaille".

In questo allestimento l'Aprilia si presenta, ancora perfettamente a suo agio tra le concorrenti, dopo la guerra; nel 1947 (n. 14480) compaiono paraurti più spessi e protettivi, poi (n. 14728) un volante a razze elastiche con corona bianca, nocciola o grigia che fa "pendant" con la pomelleria, mentre il quadro della strumentazione diviene avorio con indicazioni argento e, fondamentale, il montaggio dell'impianto elettrico a 12 Volt (n. 14728) a dimostrazione dell'eterno desiderio della Lancia di fornire in anteprima il meglio ai propri clienti; un esempio? Volkswagen, DKW, Porsche, Ford e molti altri continuarono a proporre impianti a 6 Volt, con tutti gli inconvenienti che oggi ben conoscono i collezionisti, per molti anni a venire.

Nota: il numero vettura, altrimenti detto "numero di produzione" differisce dal numero di telaio, prefissato dal tipo, poiché era assegnato, in ordine, sulla catena di montaggio; il numero di telaio, invece, era assegnato nelle ultime fasi di allestimento dell'esemplare.

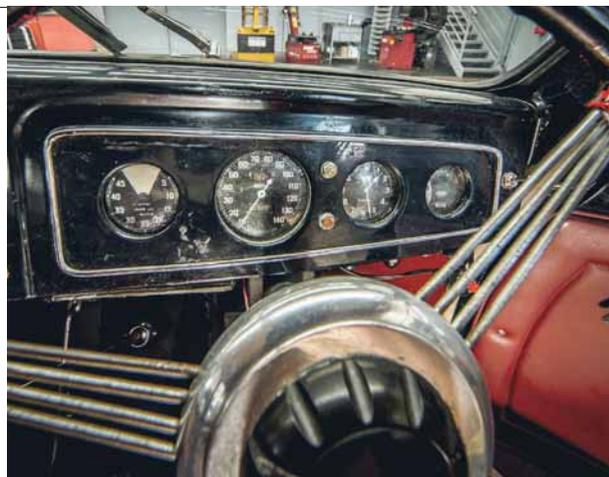
RECUPERO

Nella foto piccola a fianco, particolare di sovra tappeto costruito all'epoca partendo da pneumatici recuperati.



PERCHÉ COMPRARLA

Innanzitutto non è pensabile prescindere dal fatto che essa, se di costruzione prebellica, presenta una serie di prerogative che, ultimamente, l'hanno resa la scelta d'elezione degli specialisti della Regolarità, come testimoniato dal "nostro" esemplare blu: appartiene a Giuliano Canè, uno dei migliori specialisti al mondo. La combinazione di prestazioni brillanti, protettività e comodità dell'abitacolo, affidabilità generale e favore nei coefficienti di attribuzione dei punteggi ne fanno, insieme alla non secondaria soddisfazione di dare gloria al Marchio più ingiustamente negletto della storia recente dell'auto, il loro perfetto cavallo di battaglia. Astruendoci poi da questo importante aspetto, che per taluni sappiamo essere però del tutto secondario, è giusto richiamare l'attenzione sull'importanza storica di primissimo piano dell'Aprilia basata innanzitutto sull'essere l'ultimo progetto di Vincenzo Lancia, e sarebbe già sufficiente, sul quale, per di più, non mancano tutte le innumerevoli raffinatezze tipiche di questo Costruttore e che già abbiamo elencato; evidente quindi la capacità di ogni esemplare di Lancia Aprilia di innalzare il livello di qualsiasi collezione; e stiamo parlando, si badi bene, della "normale" berlina di serie. Capace, tuttavia, di una carriera agonistica di tutto rispetto; dal 1938 al 1952 si può dire abbia monopolizzato la categoria Turismo fino a 1.500 cc con vittorie in tutte le più impegnative gare su strada: Mille Miglia, Giro di Sicilia, Giro delle Calabrie, Coppa della Toscana, Coppa delle Dolomiti, Targa Florio, Tobruk-Tripoli, solo per citare le più famose. E non basta: è bella, ma ancor più elegante, come solo i colpi di genio sanno essere; rifinita da Lancia, piacevole da guidare, spaziosissima; ecco che può diventare la compagna ideale per partecipare a qualsiasi evento, anche il più esclusivo, con grande vantaggio, anche dell'immagine, propria e della propria famiglia che ci si è potuti comodamente portare dietro. Oggi l'ascesa delle sue quotazioni si è un po' fermata, ma siamo sicuri che sia soltanto una pausa fisiologica, vista la dinamica degli ultimi anni; rimaniamo convinti che l'Aprilia sia anche oggi un ottimo investimento.



RISCONTRI

In alto, strumentazione della I serie marca Metron, con quadranti simili a quelli della Lancia Augusta. Qui sopra, i riscontri delle porte: tra gli artefici della leggendaria chiusura di queste Lancia.



PULSANTE-SPIA

Sopra, lo sportellino di aerazione dell'interno vettura, sulla II serie. A destra, la strumentazione montata nel dopoguerra, con fondo bianco; il dito preme il pulsante che illumina la spia corrispondente al livello benzina: nella fattispecie, dieci litri. Più sotto, si nota un termometro acqua scelto con molto gusto ma non originale.





SPETTACOLO DI PELLE

Merita due immagini lo spettacolare interno in pelle rossa tipico delle "Lusso" I serie. La pelle era disponibile in alternativa anche in colore marrone. Inoltre si può mostrare anche l'apertura porte ad armadio (sopra), la cui chiusura è in buona parte responsabile della percezione di qualità di queste automobili. Il volante non è originale: quello di serie era in bachelite nera con razze rigide.



TROVARSI AL CLUB

Registro Aprilia
Via della Fornace, 28/8
40067 Rastignano (BO)
Tel: 051440765
registroaprilia@libero.it
www.registroaprilia.it



LITTORIA

Nella pagina a fianco, in alto: un particolare presente soltanto sui primi esemplari: la serratura sulle levette di chiusura del cofano motore.

Le ruote Fergat "Littoria" in primo piano; sullo sfondo le ruote dell'ultimo tipo: non se ne conosce il nome ma certamente non è più "Littoria".

Più a destra: la completissima dotazione attrezzi; da notare la raffinatezza dello schemino di posizionamento del sollevatore vettura.

PERCHÉ NON COMPRARLA

È un prodotto molto raffinato; ciò che la rende incredibilmente svelta e silenziosa nei confronti delle sue coetanee è frutto di una sofisticazione progettuale che presenta il proprio conto sia al momento del restauro, con costi superiori alla media, sia, ed è più importante in questa sede, nella necessità di messe a punto frequenti ed eseguite da mano d'opera specializzata: sono macchine, insomma, che devono essere ben conosciute da chi ci mette le mani e ben mantenute da chi vuole ricavarne pienamente il piacere che possono dare. Sapere a chi affidarla per la manutenzione è, quindi, una

necessità imprescindibile ancor prima dell'acquisto.

Premesso quanto sopra, l'Aprilia è pur sempre un progetto degli anni '30, con tutti i limiti e l'impegno in termini di manutenzione, precauzioni e stile di guida; un preventivo esame di coscienza sulla sincerità della propria passione per le "anteguerra" è d'obbligo. Precisiamo meglio il concetto sulla bontà dell'investimento: la reputiamo indubbia ma non di breve periodo: se siete alla prima auto d'epoca e pensate di divertirvi per qualche tempo e poi rifarvi con gli interessi, cambiate idea.



COSA GUARDARE

Essendo di progettazione molto raffinata e quindi complessa, c'è necessità di un'indagine molto approfondita prima dell'acquisto, per la quale è meglio essere accompagnati da uno degli esperti del modello.

A noi hanno raccomandato di sincerarsi che le componenti presenti sulla vettura siano conformi all'originale per serie e numero di telaio; le versioni della berlina sono state soltanto tre ma pare che oggi non sia inconsueto incontrare trapianti e commistioni difficili poi da sanare.

Appurato che la base sia corretta, anche come combinazione di colori, si può passare a un esame più approfondito: il consiglio è quello di cominciare dalle lamiere, molto sottili per limitarne il peso e non protette in origine da alcun trattamento; sollevando l'auto sul ponte si possono verificare un paio di punti critici: i brancardi delle versioni con le pedane, nascosti alla vista e molto esposti all'umidità, e i punti di ancoraggio del differenziale alla scocca; verificare anche il cofano del bagagliaio in quanto è costituito da lamiere scatolate. Fondamentale, altrimenti un'Aprilia non sarebbe più un'Aprilia, che le porte si chiudano senza sbatterle e con il leggendario, somnesso, "cloc"; perché ciò accada, occorre che le loro complesse cerniere (volute testardamente invisibili da Vincenzo Lancia in persona) siano in perfetto stato, tenendo anche conto, però, che eventuali minimi disallineamenti tra porta e scocca sono sistemabili intervenendo sulle serrature e sui riscontri.

Passando al motore si verifichi l'integrità dei lunghissimi isolatori in bachelite delle candele, che risultano piuttosto fragili.

Si parte per il giro di prova: se si avverte una strana vibrazione di limitata ampiezza, il più probabile colpevole è l'albero di trasmissione poiché presenta tre giunti flessibili e un supporto elastico intermedio collegato alla scocca che sono facilmente deteriorabili.

A una data velocità potrebbe anche succedere che il volante inizi a vibrare in modo pauroso per poi, tutto d'un tratto, superata la velocità critica, tranquillizzarsi improvvisamente: in questo caso i problemi sono più seri in quanto potrebbe essere la scatola guida a vite e settore, bisognosa di registrazione o di riparazione (e in questo caso si tratta di un'operazione molto difficile da eseguire correttamente, e dunque altrettanto costosa).

Altri responsabili di questo "shimmy" potrebbero essere i silent-block sulla barra di accoppiamento da sostituire, una ruota anche minimamente deformata o, più banalmente, tutto l'avantreno da revisionare con i costi inerenti.

Un occhio attento va usato anche nei confronti dell'impianto elettrico: quasi tutte le Aprilia lo hanno a 6 Volt e quindi molto più sensibile a ossidazioni, dispersioni, eccetera: controllare che sia in perfetta efficienza se non si vuole iniziare subito a faticare a metterla in moto e a litigare con le lampadine.

Durante la manutenzione ordinaria, sincerarsi sempre che i numerosi ingrassatori siano integri e ricevano correttamente il lubrificante immesso.

QUALE SCEGLIERE

Non c'è da rompersi la testa: prima o seconda serie, 1350 o 1500; il dilemma è tutto qui. Detto della necessità, per chi voglia dedicarsi seriamente alla Regolarità, di dotarsi di un'esemplare anteguerra, è chiaro che, a parità di condizioni, è preferibile una 1.5 per la migliore elasticità del suo motore; ma è anche vero che le 1.5 anteguerra sono poche e quindi ci si deve spesso accontentare di una 1.350 senza, peraltro, eccessivi rimpianti.

In questo caso ammettiamo che preferiamo le versioni senza le pedane: la loro silhouette ci pare ancor più personale e senza tempo.

Per chi non gareggia, il consiglio è di cercare una delle ultime con impianto elettrico a 12 Volt: su quelle gli ultimi componenti da auto anni '30, gli ammortizzatori posteriori a frizione e l'impianto elettrico a 6 Volt, hanno ricevuto il benserivito e così al volante della vostra Aprilia vi sembrerà di essere su un'auto anni '60.

QUANTO PAGARLA

Ultimamente le Aprilia sono andate a sbattere contro il muro dei cinquantamila Euro senza riuscire a superarlo: ci pare del tutto comprensibile. Si tratta pur sempre di cento milioni delle vecchie Lire e poche sono le berline che sono in grado di sfoggiare questo tipo di quotazione, anche se di alto lignaggio e altissima qualità come l'Aprilia. È una valutazione, peraltro, che deve riguardare esemplari in condizioni pressoché pari al nuovo; il prezzo da pagare per un esemplare "giusto", con qualche lavoretto da fare, è secondo noi tra i 30 e i 40mila Euro, ferma restando la verificata disponibilità di un tecnico adeguato per i lavori di meccanica.

CANÈ: "SULLA NEVE È MEGLIO DELLA 356"

Non siamo riusciti ad avere per le nostre foto uno dei primi esemplari standard, quelli senza pedane e con i cerchi ruota simili a quelli dell'Augusta, ma in compenso l'esemplare della prima serie (n. 5345) è quello, plurivittorioso, appartenente a Giuliano Canè (foto a lato) mentre la seconda serie, appartenente ai famosi "gommisti" F.lli Rossi di Bologna, è proprio una delle ultimissime (n. 18632) già equipaggiate dell'ultima versione dei cerchi ruota disponibili dal n. 17085 e quindi portatrice di tutta quella miriade di miglioramenti che l'Aprilia ha subito nei suoi tredici anni di vita. In ordine perfetto, tanto da presentare un interno in pelle rossa ancora in condizioni originali più che buone, appartiene a questi appassionati "Lancisti" fin dal 1972 ed è stata impiegata in molte gare storiche fin dagli anni '80, quando esse iniziarono a diventare popolari; risultato da incorniciare, come in effetti è stato fatto sulle pareti della loro im-

macolata officina, il 13° posto assoluto alla Mille Miglia del 1990; poi chissà: magari si potrà migliorare, visto che l'Aprilia è ancora in piena attività.

Approfittiamo della presenza di Canè, regolarista che non ha bisogno di presentazioni, per conversare col lui del suo esemplare nato nei primi mesi del 1938; tanto per cominciare apprendiamo dell'ultima impresa in ordine di tempo, e della quale è molto soddisfatto: nel novembre dell'anno scorso ha fatto il primo assoluto (al netto dei coefficienti che favoriscono le vetture anteguerra) al San Marino Revival, ultima prova di Campionato Italiano, davanti a una ventina di Autobianchi A112 Abarth, nuova reginetta della specialità. D'altronde è con particolare calore che ci comunica di ritenere l'Aprilia avanti di un ventennio rispetto alle coetanee; immediato viene il confronto con la BMW 328 che egli ha condotto a prestigiosissime vittorie: «Gran mo-

tore, quello della tedesca -conferma Canè-, ma il suo assale rigido scarta violentemente sugli stessi avvallamenti dove l'Aprilia prosegue diritta come un fuso; il retrotreno di questa Lancia è, infatti, un vero capolavoro: sulla neve viaggia anche meglio delle Porsche 356 nonostante queste possano avvalersi del peso del motore sulle ruote motrici. Fui io, accorgendomi di questo insieme di prerogative, a lanciare l'Aprilia nel mondo della Regolarità: una scelta oggi condivisa da molti. E questo pur in presenza dell'inevitabile guida a destra, che attualmente, quando la vittoria nelle prove cronometrate si gioca sui 3-4 centesimi di secondo, qualche problema lo dà: se, per esempio, il pressostato si viene a trovare subito dopo una curva e non ci si arriva in posizione perpendicolare, la guida a destra di solito ne compromette in parte la visibilità, ed ecco che diventa più difficile "spaccare" il centesimo».



Ci racconta, Canè, di avere seguito il restauro del suo esemplare verniciato nel blu originale ancora con vernice alla nitrocellulosa; si giustifica così la permanenza dell'adesivo dello sponsor: «Ogni volta che lo toglievo ero costretto a riverniciare il cofano, così ho deciso di lasciarlo lì». Il motore è stato revisionato e nel montaggio si è cercato di aumentarne il bassissimo rapporto di compressione di serie, unico modo valido, sempre secondo Canè, per aumentare appena le prestazioni: «Il motore dell'Aprilia ha sempre avuto le bielle piuttosto fragili, che mal digeriscono l'aumento del regime di rotazione. La sostituzione dell'originale carburatore Zenith con un Weber 36DR5 (modifica condivisa dall'esemplare dei Rossi, ndr) ha, invece, il solo scopo di migliorare la regolarità di funzionamento: con lo Zenith accadeva spesso che il motore, a caldo, non si avviasse». Fatta anche qualche altra piccola modifica in

funzione dell'uso "professionale" della vettura, come il poggiatesta per Lucia Galliani: moglie, navigatrice e compagna di trionfi, oppure la serie di riferimenti verniciati sulle portiere per tragaruardare i pressostati. Sono molti anni che Giuliano Canè può disporre di questo magnifico cavallo di battaglia con il



quale ha vinto Winter Marathon, Coppa delle Dolomiti, Winter Race, Trofeo Nuvolari, Campionati Italiano e chi più ne ha più ne metta. La Mille Miglia no, oltre a quelle vinte da pilota ufficiale ne vinse una, ci racconta, con la sua B20: «Grande macchina anche quella, ma con una criticità piuttosto importante a livello dei freni; ricordo che quella volta fummo costretti, io e Lucia, a spurgare i freni una ventina di volte poiché il liquido si surriscaldava e formava bolle d'aria. Una volta provata l'Aprilia, leggera, comodissima, ben frenata, capimmo che era lei la nostra compagna ideale e così, da allora, l'Aurelia riposa in garage».

Chiudiamo qui: pensiamo che niente meglio di queste parole, pronunciate da un intenditore, prima ancora che da uno specialista della Regolarità, siano testimonianza non migliorabile del valore progettuale e costruttivo della Lancia Aprilia.



COME PERSONALIZZARLA

Di primo acchito avevamo pensato di tralasciare questa sezione: ci sembrava velleitario personalizzare una vettura già così personale; invece, ripensandoci, alcuni interventi, con gusto e misura, ci pare possano essere fatti. Uno, tra l'altro, si incontra abbastanza spesso sulle Aprilia: ci riferiamo al volante fuori serie; si può anche tentare, trovandolo, di applicare l'autoradio dedicata che, sia chiaro, deve essere funzionante anche se non si sente nulla ed è lì solo per bellezza.

Ci piacciono molto un paio di fendinebbia Marchal, che possono essere anche di epoca subito successiva, e, all'interno, confessiamo che ci tenta l'idea di sostituire l'onnipresente panno Lancia con la pelle (solo sulle Lusso, per carità!) che era disponibile all'epoca; se non si commette l'errore, voi o il tappezziere, di mettere una nappa pieno fiore anni 2000, si può in questo modo ritrovarsi con un'Aprilia più "nostra" senza alcun tradimento della sua storicità.

Da non cassare senza appello una trasformazione blandamente agonistica, tollerabile su qualsiasi Aprilia usata oggi nelle gare storiche su strada, purché non irreversibile, e da consigliare se l'esemplare risultasse tra quelli, tanti, che gareggiarono ai propri tempi. In ogni caso smonteremmo le pedane per lasciarle in garage e circolare con un'Aprilia come l'aveva pensata Vincenzo Lancia che, da genio che era, aveva capito ben prima degli altri che i "predellini" avevano fatto il loro tempo già a metà degli anni '30 del Novecento.

ENTROBORDO

Sopra, in senso orario: il numero vettura I serie 1938 e il serie 1949; differenziale con freni entrobordo e balestra trasversale; carburatore Weber in sostituzione dell'originale Zenith; serbatoio carburante con astina in dotazione per misurarne il livello in caso di avaria dell'indicatore sul cruscotto: numero telaio punzonato e targhetta identificativa I serie; al centro quella della II serie.



SENZA PEDANE

Sopra, una I serie standard, senza pedane (con cerchi Fergat "Littoria" delle Lusso). A destra in alto: notare le differenze delle luci posteriori: sulla I serie la luce targa è sotto i fanalini arancio. I paraurti della vettura blu sono della II serie: gli originali, troppo delicati, sono conservati in garage. In basso, la compattezza del V4.



GAMMA COLORI

I SERIE

Esterno	Interno
grigio*	panno grigio
blu	panno grigio
nero	panno grigio o beige
granata	panno beige
verde**	panno grigio
beige***	panno beige

*Dal 1° luglio 1938 sostituito dal grigio metallizzato

**Da metà maggio 1938 sostituito dal blu chiaro

***Da metà marzo 1938 sostituito dal beige metallizzato

N.B.: sulla tipo Lusso era disponibile a richiesta la pelle ("di prima qualità", come teneva a sottolineare la Lancia nel suo materiale commerciale) in colore rosso o marrone.

II SERIE

Esterno	Interno
grigio met.	panno grigio/pelle marrone
blu	panno beige o grigio
nero	panno beige
beige	panno grigio o nocciola/pelle marrone
verde	panno grigio
bruno chiaro	panno beige
grigio met. scuro	panno grigio
grigio	panno grigio/pelle rossa o marrone
grigio scuro	panno grigio
bruno	panno nocciola
blu met.	panno grigio
grigio acciaio	panno grigio
grigio chiaro	panno grigio/pelle rossa
nocciola	panno nocciola
amaranto	panno nocciola/pelle rossa

Scheda tecnica

LANCIA APRILIA TIPO 238 (LUSSO)

Motore Tipo 97 quattro cilindri a V di 18°6'40" anteriore longitudinale Alesaggio 72 mm Corsa 83 mm Cilindrata 1351,74 cc Rapporto di compressione 5,75:1 Potenza 48 CV a 4.000 giri Distribuzione ad albero a camme in testa comandato da catena, bilancieri e puntalini Alimentazione a carburatore monocorpo invertito Zenith 32 VIM Lubrificazione forzata carter umido Capacità carter olio 4 kg Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Capacità circuito 7 litri Impianto elettrico 6 Volt Dinamo 90 Watt Batteria 60 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I 3,516:1; II 2,206:1; III 1,488:1; IV 1:1; RM 3,516:1 Rapporto al ponte 4,1:1 Ruote e pneumatici 140x40, dalla n. 6601 165x400 **Corpo vettura** Telaio autoportante Berlina quattro porte senza montante centrale Sospensioni anteriori indipendenti, bracci trasversali, foderi telescopici a cannocchiale con molle ad elica ed ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale, barre di torsione Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e settore Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.750 Carreggiata anteriore 1.260, dalla n. 6600: 1.262 Carreggiata posteriore 1.260, dalla n. 6601: 1.287 Lunghezza 3.955 Larghezza 1.470 (1.500), dalla n. 6601 1.500 Altezza 1.530 Peso a vuoto 880 (895) kg **Prestazioni** Velocità massima 130 km/h Consumo medio carburante 10 km/litro Accelerazione 0-100 km/h 25,8 sec Accelerazione 0-400 m 21,6 sec

LANCIA APRILIA 438

Come Lancia Aprilia 238 Lusso tranne:

Motore Tipo 99 Quattro cilindri a V di 17°3'40" Alesaggio 74,61 mm Corsa 85 mm Cilindrata 1486,5 cc Alimentazione a carburatore monocorpo invertito Zenith 32 VIML 3 Impianto elettrico a 12 Volt, dalla n. 14728 con Dinamo da 130 Watt e Batteria da 50 Ah **Trasmissione** Rapporti del cambio I 3,126:1; RM 3,126:1, dalla n. 12728 I 3,516:1; RM 3,516:1 **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 900 kg



BELLISSIME IERI E OGGI FIAT 1100 R



A passo di gambero

TORINO È RIVOLTA AL FUTURO, CON LA NUOVA 124

MA MOLTI CHIEDONO "LA CARA, VECCHIA BERLINA"

COSÌ SI TORNA ALLA CILINDRATA ORIGINARIA

E SI AGGIUNGONO I FRENI A DISCO

POI CI SONO LA LINEA RINNOVATA E MOLTE MODIFICHE

DI DARIO MELLA - FOTO ENRICO SCHIAVI

LIFTING

Il nuovo frontale rinfresca l'immagine della Fiat 1100 R, che appare anche più snella grazie alla nervatura che solca la fiancata e al profilo sottoporta.



Nella seconda metà degli anni Sessanta la Fiat rivede la propria gamma di berline da famiglia, aggiornandola alle nuove esigenze di un mercato in cambiamento. Questo avviene soprattutto nel settore dove le vendite sono più consistenti, cioè utilitarie e berline tra 1100 e 1500 cc.

In quel segmento il modello per il quale è più palese l'anzianità del progetto è la 1100 D, anche se i concetti espressi sono ancora d'attualità e apprezzati da una clientela affezionata.

La 1100 D mostra la corda soprattutto sul piano estetico: le "co-

dine con le pinne" non vanno più di moda e la leva del cambio al volante è stata soppiantata quasi ovunque da quella a cloche. Poi ci sono i freni a tamburo, che ancora molte concorrenti montano, ma l'orientamento delle nuove "medie" è verso i freni a disco. Soprattutto, però, la Fiat sta lanciando la nuova 124 che avrà il motore 1.2 tutto nuovo.

In questi casi di solito un restyling assicura il rilancio di un modello ancora "caldo" nel mercato, ed è proprio quello che la Fiat mette in atto quando presenta, nel gennaio del 1966, la 1100 R, cioè

BELLISSIME IERI E OGGI FIAT 1100 R





PRATICO
I cofani spianati, l'ampliamento del parabrezza e la riduzione del diametro delle ruote, donano uno spirito nuovo e moderno alla classica linea della 1100. L'abitacolo della 1100 R, nelle foto in basso, non si scosta molto dalla precedente 1100 D, pur con qualche particolare migliorato. Pratica la soluzione del sedile posteriore ribaltabile che, abbinata allo schienale abbattibile, aumenta notevolmente le possibilità di carico. Comodi i sedili, anche se la loro conformazione piatta non trattiene a dovere il corpo in curva. Lo schienale dei sedili anteriori è reclinabile.

GAMMA COLORI

Grigio 634 - Grigio Medio 695 - Azzurro Cielo 461 - Blu Scuro 456 - Bianco 207 - Beige 583 - Amaranto (rosso scuro) 156 - Nero 601 (colori disponibili al momento della presentazione)

“rinnovata”. Per evitare sovrapposizioni con la nascente 124 la cilindrata della 1100 R torna al valore di 1089 cc, apprezzato dalla clientela e vicino al litro, dove è avvertibile la concorrenza specialmente della Opel Kadett e della Peugeot 204.

La mossa della Fiat, in fin dei conti, è analoga a quella compiuta dalla Ford con il modello Anglia Torino, che è una rivisitazione della conosciuta ma ormai superata Anglia, in attesa della nuova Escort.

L'accoglienza che il mercato riserva alla “Rinnovata” è calorosa. Malgrado i concessionari sussurrino a bassa voce, ai clienti in procinto di acquistare la 1100, che forse sarebbe meglio attendere la futura 124, la maggior parte di loro non si lascia sedurre e punta sul prodotto collaudato e dall'immagine consolidata.

Frontale basso

L'opera di rinnovamento della 1100 non è limitata a un semplice ritocco del frontale o a qualche altra modifica secondaria, ma coinvolge l'intera vettura, come non avveniva dalla seconda metà degli anni '50 quando fu accantonata la serie cosiddetta “bauletto” a favore di quella con le pinne.

Chiaramente, trattandosi di un restyling, gli investimenti sono giocoforza ridotti, tanto più quando all'interno dell'azienda le ri-

(segue a pag. 60)



BELLISSIME IERI E OGGI FIAT 1100 R





RIFATTA

Le foto della pagina a lato mostrano le novità: il cruscotto con spie raggruppate all'interno, la console con le nuove leve della climatizzazione, lo starter spostato a destra, la plancia più squadrata e la leva del cambio sul tunnel. Invariati il rivestimento del pavimento e la posizione del freno a mano. Il posacenere occupa il posto che prima aveva il blocchetto di avviamento. Il termometro acqua nel cruscotto è un optional.

ROTONDI

Il bagagliaio, con coperchio piatto e battuta di chiusura alta, è in linea con le nuove tendenze di stile del periodo. Nelle foto piccole: il vano bagagli ampliato in basso, il bocchettone di rifornimento (il tappo con serratura è un optional dell'epoca) e le prese d'aria per l'abitacolo alla base del parabrezza. I gruppi ottici rotondi (gli stessi della 850) donano un aspetto del tutto diverso allo specchio di coda.



ACCESSORI A RICHIESTA

Pneumatici a fascia bianca; schienali regolabili ai sedili anteriori; antifurto bloccasterzo; schienale e sedile posteriore ribaltabili (accessori disponibili al momento della presentazione; in seguito: autoradio; interno in panno)

(segue da pag. 57)

sorse sono state dedicate allo sviluppo di modelli del tutto nuovi. Però lo sforzo fatto è apprezzabile e l'efficacia degli interventi è visibile, soprattutto nel volume di coda che è stato ridisegnato. Via, dunque, le codine, sostituite da semplici e appena avvertibili rialzi laterali. Il cofano bagagli è piano, è stata eliminata la nervatura centrale e la battuta di chiusura è in alto, non più a filo del piano di carico. La luce della targa è stata spostata sul paraurti e i gruppi ottici posteriori, circolari, sono derivati dalla 850. Peccato che manchi la pratica luce di retromarcia che la Fiat, per una scelta misteriosa, monta soltanto sulle vetture di alta gamma. Nuova anche la targhetta identificativa che porta scritto semplicemente "Fiat 1100", senza il suffisso "R" con il quale questa versione è conosciuta. Con la 1100 R cambia di nuovo anche il frontale, ora più basso grazie alla diversa collocazione del filtro dell'aria. Si nota la nuova calandra a profili orizzontali, divisa in due piani da un fregio cromato. Rispetto alla "D" quest'ultima è più larga e comprende una parte dei proiettori, con i gruppi secondari dalla forma circolare posti subito sotto.

Come per il coperchio bagagli dietro, anche il cofano motore ora non presenta più la tipica nervatura centrale e termina davanti con un bordo orizzontale più sottile. Ma c'è un'altra modifica al frontale che sfugge a una prima occhiata: è stato semplificato l'assemblaggio degli elementi in lamiera che lo compongono, unificando la saldatura della parte centrale sotto la griglia del radiatore con gli elementi che formano la parte laterale.

Nuovo anche l'ingresso d'aria dell'abitacolo, ora affidato a due aperture coperte da griglie poste alla base del parabrezza. Invariato, invece, il padiglione con il giro porte.

Nella vista di lato si notano modifiche di dettaglio, come la nervatura che movimentata la fiancata a un'altezza di poco superiore ai paraurti, la diversa forma degli archi dei parafanghi e l'aggiunta di un listello cromato sotto la battuta delle porte, tra parafango anteriore e posteriore. Nuove anche le ruote da tredici pollici con borchie coprimozzo cromate di diverso disegno. Per effetto del montaggio di cerchi di diametro inferiore, l'altezza della vettura diminuisce di 28 mm rispetto alla 1100 D.

Nella 1100 R il bocchettone di rifornimento si trova collocato sul lato destro della vettura, anziché a sinistra: è la conseguenza dello spostamento del serbatoio benzina da sotto il pianale all'interno della bagagliaia. È inoltre aumentata l'altezza del vano bagagli, resa visibile dallo "scalino" posto sul fondo, ricoperto a sua volta da un tappeto di gomma.

Cambio al pavimento

Nell'abitacolo l'ammmodernamento coinvolge soprattutto la nuova plancia. Rimane il metallo verniciato a vista nella parte supe-

riore e centrale, ma la forma squadrata e le due bocchette di plastica nera, circolari e orientabili, che sostituiscono le due feritoie di uscita dell'aria alla base del parabrezza, donano un aspetto in linea con le nuove tendenze. La parte inferiore della plancia resta la stessa della 1100 D: cambiano, però, la posizione e la forma dei comandi della climatizzazione e del pomello dello starter, mentre è eliminato il comando manuale dell'acceleratore. Diverso è anche l'alloggiamento del posacenere, sempre al centro della plancia ma più in basso.

Al posto di guida, le modifiche più evidenti sono lo spostamento della leva del cambio dal volante al pavimento e il nuovo cruscotto simile, per forma e grafica, a quello inaugurato con la 850 e proseguito con la 124. Diverso anche il volante, ripreso dalla 850. La strumentazione vede le spie di servizio all'interno del cruscotto, il cui tachimetro mantiene il fondo scala a 150 orari. La chiave di avviamento, prima al centro della plancia, si trova ora a destra, accanto al piantone dello sterzo.

L'arredo resta nella sostanza quello della 1100 D, con modifiche al disegno dei pannelli porta, ora a motivi orizzontali, e l'aggiunta di un gancio appendiabiti alle maniglie di appiglio dei posti dietro. La selleria è in finta pelle: l'opzione del tessuto in panno arriverà





FAMILIARE
 La 1100 su un percorso misto. La dolcezza di guida raggiunge nella "R" un livello mai espresso con le precedenti 1100. Sopra, la versione familiare.

LE CONCORRENTI NELL'INVERNO 1969

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV-DIN)	Velocità (km/h)	Prezzo di listino in £
Fiat 1100 R	4 in linea ant/post	1089	48	130	885.000
Fiat 124	4 in linea ant/post	1197	60	140	1.035.000
Autobianchi Primula 65 C 5p	4 in linea ant/ant	1197	60	145	1.055.000
DAF 55 Luxe	4 in linea ant/post	1108	50 (SAE)	136	997.000
Ford Anglia Torino	4 in linea ant/post	997	41 (SAE)	125	895.000
Ford Escort de Luxe	4 in linea ant/post	1098	53 (SAE)	130	942.000
Innocenti I 4	4 in linea ant/ant	1098	58 (SAE)	135	995.000
Lancia Fulvia 2C	V4 ant/ant	1091	78 (SAE)	145	1.315.000
NSU Prinz 1000 C	4 in linea post/post	996	40	130	898.000
Opel Kadett 4 p.	4 in linea ant/post	1078	55 (SAE)	125	972.000
Peugeot 204 GL	4 in linea ant/ant	1130	58 (SAE)	138	1.101.000
Renault 10	4 in linea post/post	1108	46	135	978.000
Simca 1100 GL 4 p.	4 in linea ant/post	1118	56	140	1.050.000
Volkswagen 119 - 1200	4 boxer post/post	1192	41,5 (SAE)	115	795.000

Nota: per ogni modello è stato considerato l'allestimento base e la carrozzeria a quattro/cinque porte, cioè quelli concorrenziali per prezzo alla 1100 R. Altri modelli (per esempio la Lancia Fulvia 2C) sono stati presi in considerazione per la cilindrata simile.

più tardi, sollecitata dall'ottimo andamento delle vendite nei primi due anni, dovuto in parte al prezzo di acquisto. Il pavimento è ricoperto dai caratteristici tappeti in gomma, soluzione all'epoca assai diffusa specialmente nelle vetture di bassa e media gamma.

Se la 1100 R fosse nata come modello di punta, forse avrebbe beneficiato di alcuni accessori che si stavano diffondendo anche nella fascia medio-bassa del listino. Essendo invece un modello transitorio rimasero il ventilatore a una velocità, il tergicristallo senza intermittenza, l'assenza di kontakm parziale e del rivestimento antiriflesso della plancia. La strumentazione, semplice anche se chiara e facilmente leggibile, manca del termometro acqua, che era invece disponibile come accessorio after-market (prodotto da ditte specializzate), previsto per essere inserito all'interno del cruscotto nello spazio dedicato alla spia della temperatura acqua.

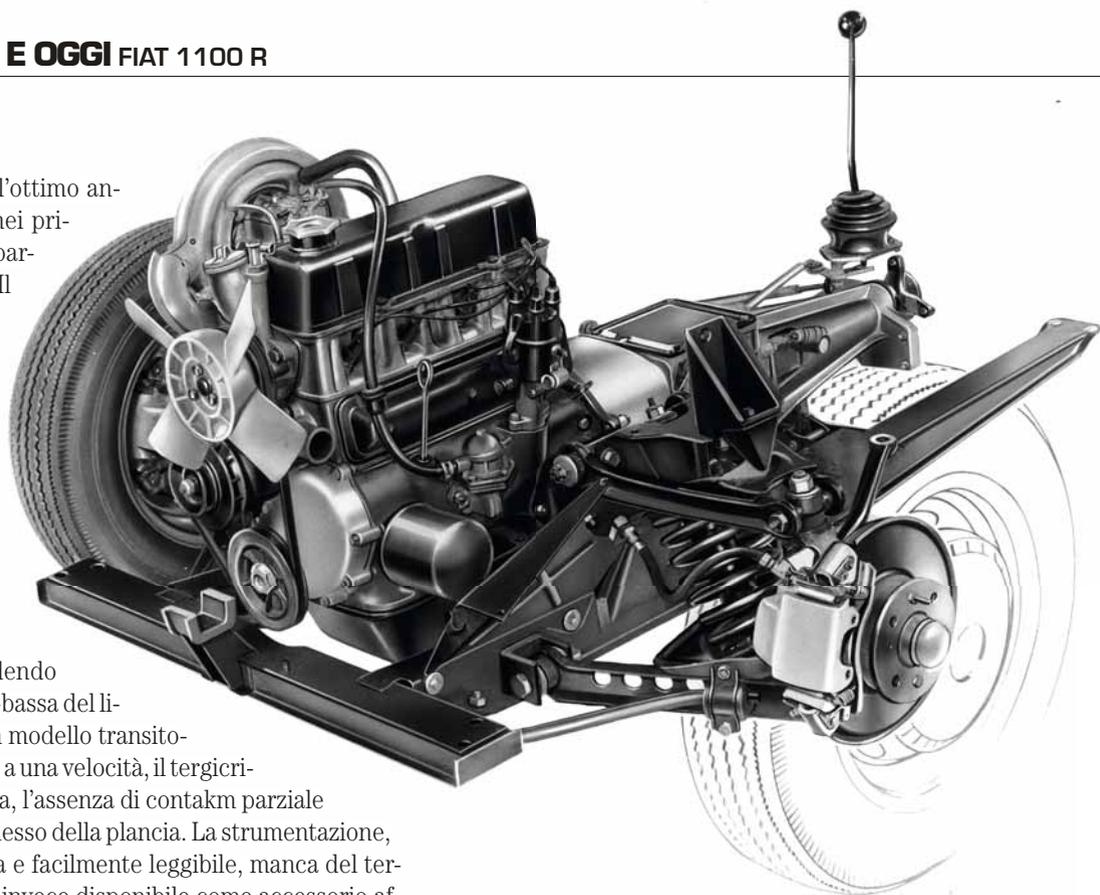
Sul piano meccanico il ritorno alla cilindrata storica ha comportato l'adozione di nuovi collettori di aspirazione, di un carburatore a doppio corpo e di un diverso filtro dell'aria. Invariato l'impianto di raffreddamento, con ventilatore sempre in presa e circuito aperto.

Novità invece nei freni, con dischi davanti e tamburi dietro sui quali agisce il freno a mano. Interessante anche lo sdoppiamento del piantone dello sterzo, ora articolato per mezzo di un giunto cardanico al fine di abbassare la posizione del volante e rendere la guida più confortevole. Nessuna novità, invece, per quanto concerne i rapporti al cambio e quello finale.

Aste, bilancieri e sviluppo

Anni di affinamento del quattro cilindri ad aste e bilancieri hanno prodotto un motore dal funzionamento silenzioso, rotondo e dolce come mai si era riscontrato in precedenza. La riduzione della cilindrata ha sì fatto perdere 2 CV rispetto al motore della 1100 D, tuttavia le prestazioni in accelerazione e ripresa non sono diminuite, anzi, l'accelerazione da fermo è addirittura migliorata, mentre la velocità massima effettiva misurata nei collaudi fa registrare un valore inferiore di un paio di km/h rispetto alla versione di 1221 cc. La dichiarazione di 130 km/h della Casa, tuttavia, resta invariata.

L'eliminazione della barra anti rollo al ponte posteriore non ha compromesso la tenuta di strada, ma



A DISCO

Sopra, l'avantreno con telaio ausiliario che sopporta motore e sospensioni. Sono evidenti i due aspetti salienti della "Rinnovata", la leva del cambio a cloche e i freni a disco anteriori. A lato, il disegno in trasparenza e le viste del vano motore con il nuovo filtro aria verticale.

ha reso più evidente il coricamento del corpo vettura. Leggermente diminuiti, complice il valore del diametro delle ruote minore, i valori massimi della velocità raggiungibili in seconda e terza marcia, che passano da 60 a 55 km/h e da 90 a 85 km/h.

Come le versioni che l'hanno preceduta, anche la 1100 R è affiancata da una pratica "familiare" che nella parte dietro riprende l'aspetto della 1100 D, con porta che si apre di lato e gruppi ottici a pinna. Diversamente dalla berlina, il paraurti posteriore della familiare, come nella "D", non presenta i rostri gommati, che sarebbero stati d'impaccio nelle operazioni di carico e scarico.

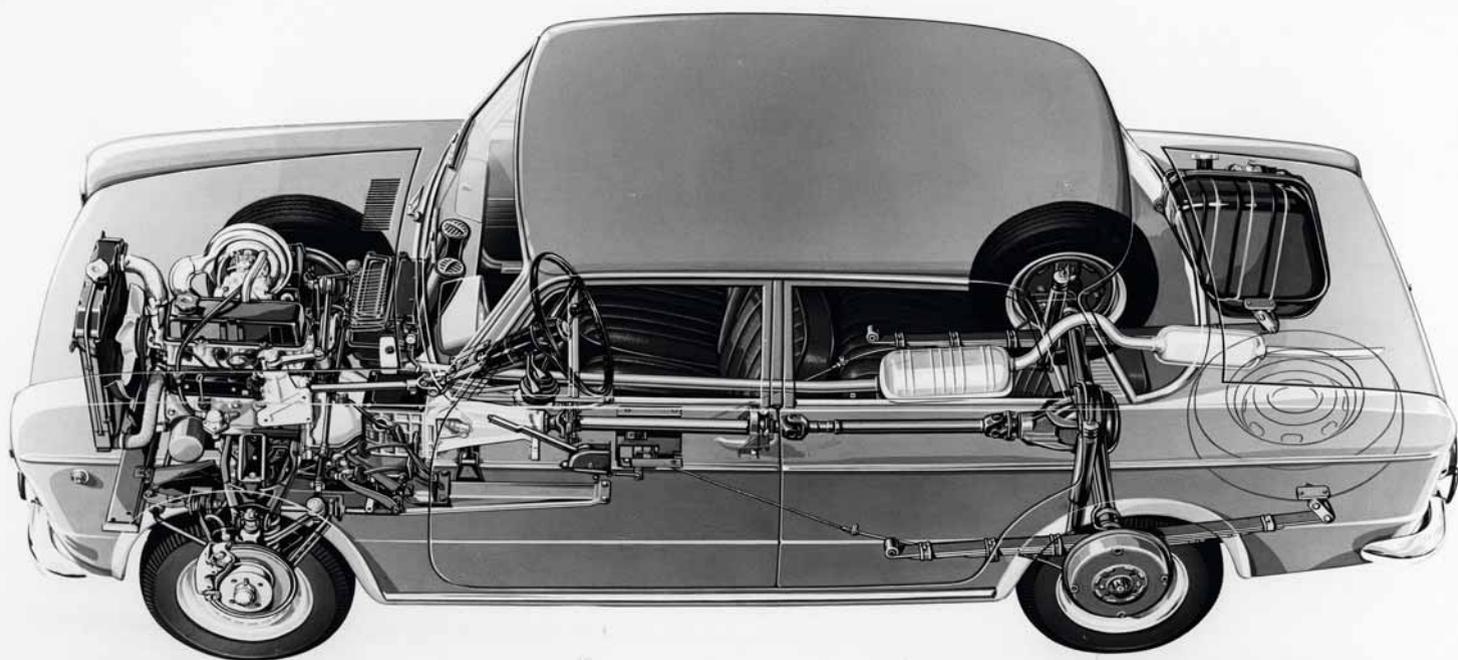
La 1100 R conserva la proverbiale affidabilità, robustezza e semplicità nella manutenzione che hanno contraddistinto le varie serie della fortunata berlina torinese susseguitesisi nel corso degli anni. Il rinnovamento del 1966 prolungò la vita del modello Fiat 1100/103, nato nel 1953, fino al 1969, quando si arrese non alla "quasi rivale" 124, ma all'incalzare dei tempi e al progresso tecnico che in quel segmento del listino Fiat avrebbe detto... 128.

NE HANNO FATTE OLTRE 340.000 IN 4 ANNI

1966: telaio da 1426001 a 1553035 (127.035 esemplari) - **1967:** telaio da 1553036 a 1665242 (112.207 esemplari)

1968: telaio da 1665243 a 1763783 (98.541 esemplari) - **1969:** telaio da 1763784 a 1767509 (3.725 esemplari)

Produzione totale: 341.508 esemplari



Scheda tecnica

FIAT 1100 R

Motore Fiat 103 P.000, quattro cilindri in linea, anteriore longitudinale, blocco in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su tre supporti di banco Alesaggio e corsa 68 x 75 mm, cilindrata 1089 cc Rapporto di compressione 8,1:1 Potenza 48 CV a 5200 giri, coppia 7,8 kgm a 2800 giri Distribuzione albero a camme laterale (catena), aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione un carburatore a doppio corpo orizzontale Solex C 32 PHH/9, oppure Weber (o Holley Europea licenza Weber) 32 DCOF 5 Accensione bobina e spinterogeno Candele Marelli CW 225 N oppure Bosch W 175 T 1 oppure Champion L 7 Lubrificazione forzata, capacità circuito litri 3,5 litri Raffreddamento acqua forzata mediante pompa centrifuga, ventilatore sempre in presa, capacità circuito 5,3 litri Impianto elettrico 12 V Dinamo 230 W Batteria 36 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione mono disco a secco a comando meccanico Cambio a quattro marce + RM, 2^a, 3^a e 4^a sincronizzate Rapporti al cambio: 1^a 3,86:1; 2^a 2,38:1; 3^a 1,57:1; 4^a 1:1; R.M.: 3,86:1 Differenziale e rapporto al ponte: coppia conica ipoidale, 10/43 Ruote: 4,5J x 13" Pneumatici 155-13 oppure radiali 150-13 ZX **Corpo vettura** Carrozzeria berlina, 4/5 posti, quattro porte Telaio scocca portante con telaio ausiliario per motore e sospensioni anteriori Sospensione ant ruote indipendenti, bracci triangolati sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice Sospensione post assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto Freni ant a disco, post a tamburo Sterzo a vite globoidale e rullo, piantone sdoppiato con giunto cardanico Capacità serbatoio carburante 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.342 Carreggiate ant/post 1.232/1.214 Lunghezza 3.965 Larghezza 1.465 Altezza 1.440 Peso 850 kg in ordine di marcia, 1.250 a pieno carico **Prestazioni** Velocità massima 130 km/h Pendenze massime superabili a pieno carico (in %): 1^a 32, 2^a 18, 3^a 10,5, 4^a 6



L'età del "ferro"

DA AUTO POPOLARI SOPRATTUTTO SOLIDE,
A PEZZI DA COLLEZIONE COL FASCINO
"D'OLTRE CORTINA": LE AUTO DELL'EST
VIVONO UNA NUOVA GIOVINEZZA
QUESTA, OLTRE A ESSERE
ACCESSIBILE E MOLTO FRUIBILE,
HA ANCHE UN PIZZICO DI SPORTIVITÀ
BRILLANTE GRAZIE AL PESO RIDOTTO,
È COMODA E FRENA BENE

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO





AGILE

Una 110R coi paraspruzzi, un po' di sterrato... ed è subito rally! Buona parte del fascino della coupé Škoda deriva dalla carriera sportiva del modello, durata quasi 15 anni. La guida è agile e divertente.

Come tanti ragazzi della sua età, grazie ai modellini giocattolo con cui riempiva i pomeriggi, Marco Cirilli, classe 1982, alle scuole elementari era già un appassionato di auto. Una cosa lo distingueva però dagli altri compagni: lui a scuola non ci andava con la Panda o la Uno. Accolto dagli sguardi interdetti degli amichetti che ne ignoravano l'esistenza, ci arrivava in Škoda.

Grazie alla rarità della vettura di casa, Marco sviluppa una vera e propria passione per il marchio cecoslovacco, che lo porta addirittura a scovare, a soli 11 anni, una rara Škoda Coupé su una rivista di

settore: una 110R del 1976 in vendita a Firenze. Un piccolo ma irrealizzabile sogno per un appassionato così giovane, a cui mancano almeno sette anni per conseguire la patente.

Il tempo si è fermato

Facciamo un salto in avanti di 12 anni e ritroviamo Marco, ventitreenne, alle prese con un'esperienza lavorativa di alcuni mesi in una concessionaria, neanche a dirlo, del marchio Škoda. Un giorno, guardando le vetture esposte in salone, gli torna in mente la rivista di tanti anni prima, che ancora conserva da qualche parte. Qui



VENTILAZIONE

Nelle viste grandi, la 110R vista di prospetto. Le proporzioni sono sportive ma non estreme, a vantaggio soprattutto dell'abitabilità. Caratteristici di questa serie i fari anteriori con abbaglianti separati. Il motore, posteriore a sbalzo, è raffreddato dalla griglia in coda e dalle prese laterali sdoppiate (sotto al centro). In basso a sinistra, i cristalli posteriori apribili a compasso, a destra l'insolita collocazione anteriore dello sportellino del carburante.



il destino ci mette lo zampino: il nostro appassionato recupera l'inserzione, prende coraggio e compone il numero telefonico, aspettandosi di essere preso per matto. Gli risponde invece una signora che inizia a descrivergli la vettura come se avesse fatto pubblicare l'annuncio il giorno prima. Sono passati 12 anni. L'auto, mai venduta, era stata ricoverata in un campo appena fuori Firenze ed è ancora di sua proprietà. Rimasto senza parole per lo stupore, Marco ingaggia due amici e in poche ore organizza una trasferta lampo alla scoperta dell'esotica coupé verde.

Le condizioni dell'auto, ovviamente, non sono le stesse di dodici anni prima: lasciata in balia di gelo, sole, pioggia e neve, la macchina ha il motore che non gira e la carrozzeria da riverniciare completamente. Di buono c'è che la ruggine ha fatto danni solo in superficie,

i fondi sono integri e ci sono ancora le targhe originali. Decidendo col cuore più che con la testa, e nonostante le opposizioni paterne, in pochi minuti Marco trova un trasportatore che trasporta la vettura a Roma. Dove, supportato dai consigli dei tecnici della Scuderia Campidoglio e dall'incontro fortuito con un vecchio meccanico Škoda, nel giro di alcuni mesi di duro lavoro finalmente arriva l'emozione della prima messa in moto.

Pinne

Sono passati dieci anni da allora, e la 110R verde di Marco Cirilli è ancora allegramente in circolazione, in condizioni di uso "spensierato". La livrea "Modena Green" le dona, e accresce quel senso di insolito che già suscita la 110R. Le forme sono semplici ma aggraziate,



DALLE BICI AI RALLYE

La storia della Škoda affonda le radici nel lontano 1895 quando a Mladá Boleslav, oggi Repubblica Ceca, nasce la L&K, dal nome dei fondatori Václav Laurin e Václav Klement che, al pari di altri colleghi, iniziano la loro carriera producendo biciclette. Nel 1925 la storia dei due si lega a quella di Škoda, grossa impresa metallurgica fondata nel 1859 che, dopo aver prodotto di tutto, dalle armi per l'esercito Austro-Ungarico ai carri armati, dal 1923 si è data alla costruzione di automobili, producendo su licenza (peraltro con scarso successo) nientemeno che le lussuose Hispano-Suiza, per far concorrenza alla connazionale Praga, impegnata nell'assemblaggio delle ancor più prestigiose Isotta Fraschini.

L'acquisizione della Laurin & Klement da parte di Škoda porta alla creazione di una nuova gamma di automobili (*in foto, la "110" del 1925*), motocicli e biciclette, compresi una decina di modelli di L&K, con motori a 4 e 6 cilindri e di cilindrata compresa tra 1.500 e 5.000 cc.

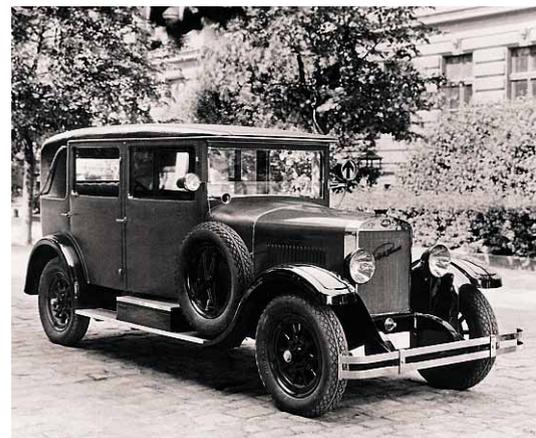
Nel 1930 l'azienda sfiora il tracollo perciò si decide per una radicale trasformazione della gamma, a favore di vetture più accessibili. Il nuovo e "ringiovanito" reparto tecnico inaugura così un periodo di intenso lavoro progettuale e sperimentale, che rappresenta ancor oggi il periodo più ispirato e fecon-

do nella storia della Škoda.

Dopo la seconda guerra mondiale, gli opifici Škoda di Mladá Boleslav versano però in condizioni disastrose, ma tra mille difficoltà si riesce a riattivare parte dello stabilimento e a produrre ancora automobili: la "nuova" 1101 è in realtà una versione riutilizzata della vecchia Popular anteguerra.

Nel febbraio 1948 la Cecoslovacchia entra nel Patto di Varsavia e la Škoda viene nazionalizzata, senza tuttavia risolvere la situazione di precarietà produttiva dell'azienda che, per altri 15 anni, tirerà avanti con i vecchi modelli. Nel 1964 si completa la ricostruzione del complesso industriale di Mladá Boleslav, ora capace di sfornare 600 auto al giorno. Debutta così la Škoda 1000 MB a motore e trazione posteriori, modello finalmente capace di competere con la concorrenza occidentale, all'epoca composta da Simca 1000, Renault 8 e Fiat 1100, anche sui loro mercati di origine. La 1000 MB e i modelli derivati resteranno sul mercato a lungo, con continui affinamenti estetici e meccanici, fin quando il confronto con la concorrenza europea non tornerà insostenibile.

È in questo frangente che nasce la Škoda 110 R, presentata nel 1968 e prodotta, dal 1970 al 1980, in 56.902 esemplari. La 110 R ha fornito la base per la vettura da Rally più vincente della storia cecoslovacca: con le sigle S e RS e motori evoluti dagli iniziali



1200 cc (120 S) fino alla soglia dei due litri (200 RS da 250 CV), la coupé da corsa è stata realizzata in circa 200 esemplari.

Tra queste, la più diffusa e vincente è la 130 RS, con la cilindrata portata a 1,3 litri per soddisfare i nuovi regolamenti FIA, capace di 140 CV a 8500 giri per soli 720 kg, e di una velocità massima di 220 km/h. Realizzata con specifiche sia da pista sia da salita e da rally, sarà una vettura talmente efficace da resistere in gara fino al 1984, ben quattro anni dopo l'uscita di produzione del modello di serie.

A partire dal 28 marzo 1991, inizia la joint-venture tecnico-economica con il gruppo Volkswagen, che rileverà l'intero pacchetto azionario Škoda nel 2000.

con la coda “lunga” tipica delle quattro posti a motore posteriore. Se il frontale è comune alla berlina, nella versione evoluta con gli abbaglianti separati, proprio il volume di coda offre i maggiori spunti di originalità, con le prese d'aria laterali su due livelli, una superiore più sottile in colore vettura, una inferiore più ampia in plastica nera, e con il garbato accenno di pinne sui parafanghi. La forma pronunciata del posteriore consente un'ottima accessibilità agli organi meccanici: all'interno troviamo il motore più grande della gamma Škoda dell'epoca, un 1107 cc da 63 CV (DIN), lo stesso della berlina 110 LS ma con qualche CV in più; in alternativa c'era il 988 cc della “100”, abbinato soltanto alla carrozzeria quattro porte.

Forti all'epoca del prezzo competitivo e di una efficiente rete di vendita e assistenza, le Škoda erano però penalizzate dai ridotti volumi di importazione (poche migliaia l'anno) dovuti al contingentamento; a un assemblaggio talvolta grossolano e a finiture non

IL PALMARES DELLE ŠKODA SERIE RS

Campionato Europeo Vetture Turismo: 1981 Praha, Škoda Ltd., Barum e Bohemian Crystal
Coppa della Pace e dell'Amicizia: 1977, 1978, 1979, 1980, 1981 e 1983

Campionato Rally di Repubblica Ceca: 1985

► MONDIALE RALLYE

Rallye di Monte-Carlo:
vittoria nel Gr. 2 nel 1977, 12° assoluto
Acropolis Rally:

vittoria di Gr. 1 nel 1978, nel 1979 e 1981
Wales Rally GB: 1a e 2a di classe nel 1978

► RALLYE NAZIONALI

Rally Cecoslovacchia:
1976, 1977, 1978, 1979, 1980 e 1982
Rally di Jugoslavia: 1976, 1977, 1978 e 1979
Rally del Danubio: 1979

Mecsek Rallye: 1982 e 1983
Škoda Rally: 1976, 1977, 1978, 1979 e 1980
Rally Košice: 1976, 1977, 1978 e 1979

Rally Šumava: 1977

Rallye Sigma: 1980

Rallye Krumlov 1981

Rally Zima: 1982

Barum Rally: 1983





SCOMPARTO SEGRETO

L'abitacolo della 110R è sufficientemente accogliente per una coupé, sotto. I materiali di pannelli e rivestimenti sono economici ma solidi. Lo schienale posteriore cela un ampio vano di carico nascosto. Nella pagina precedente, plancia e strumenti sono un trionfo di plastica nera, tanto grezza quanto robusta. L'aspetto generale dell'insieme, senza alcun azzardo stilistico e cromatico, è rappresentativo della produzione est-europea degli anni 70. Nella pagina a lato, la 130 RS di Krecek/Motlal si avvia a vincere il Barum Rally del 1983.



esattamente pregiate facevano da contraltare organi meccanici sovradimensionati e materiali resistenti, a conferma delle proverbiali doti di robustezza e durata. Nell'Est europeo, le scarse disponibilità economiche portavano ad acquistare vetture "a lungo termine", che dovevano cioè ripagarsi con un ciclo di vita molto lungo, da svolgersi per lo più su strade in cattivo stato e flagellate da climi rigidi. Ragion per cui, per una Škoda, 200.000 km senza interventi di manutenzione straordinaria erano -e sono- la norma, grazie anche alla longevità di progetto; la stessa 110R, al momento del lancio, poteva contare su una meccanica e su criteri costruttivi già ampiamente collaudati.

Divertente e ben frenata

Alla prova su strada, la 110R è pastosa e piacevole. Il motore posteriore rende lo sterzo leggero soprattutto in velocità, i consumi sono contenuti (12-13 km/litro) se non si sfrutta a fondo la meccanica, che invoglia a spingere per le prestazioni relativamente brillanti concesse dal peso ridotto, mentre la buona spaziatura del cambio a quattro rapporti sincronizzati accentua l'elasticità dell'erogazione. La tenuta è buona nonostante l'assetto turistico, utile invece sullo sconnesso e sullo sterrato, dove ci siamo fatti prendere un po' la mano, per esibirsi in qualche evoluzione "rallistica". Su asfalto conta molto invece l'uso del gas, essendo la 110R una "tutto dietro". Nonostante il posizionamento sfavorevole del motore, la vettura sopporta bene le strapazzate senza accusare fenomeni di surriscaldamento, aiutata dalla presenza del radiatore dell'olio, che può contare anche sulla coppa alettata. I freni sono sovradimensionati, l'impianto è misto dischi anteriori / tamburi posteriori, e tra i tornanti del nostro test non hanno mai accusato stanchezza.

Il nostro esemplare monta rarissimi cerchi in lega opzionali, di fabbricazione italiana e montati all'epoca dalla Motorest, importatrice delle vetture Škoda per il mercato italiano. All'interno l'abitabilità è buona per quattro grazie al passo identico a quello della berlina 4 porte; comodi i sedili, quelli anteriori con appoggiatesta, i posteriori ribaltabili per accedere al vano bagagli interno, dal quale si apre uno sportellino per la regolazione della frizione e il controllo dell'olio di cambio e trasmissione.

Il posto guida è comodo e abbastanza "seduto"; la strumentazione è semplice ma completa, e materiali e finiture seguono la filosofia delle produzioni dell'est degli anni settanta: austere e grezze nello stile e nell'esecuzione ma robuste e pensate per durare.



IL FORUM... CECO

Tra le tante pagine web dedicate alla coupé cecoslovacca, quasi tutte in lingua ceca, segnaliamo in inglese il Forum Škoda 110R all'indirizzo <http://z13.invisionfree.com/S110R/index.php>



SFIDA IL GELO

In alto, il vano bagagli anteriore con la spessa moquette originale; a destra il vano motore, non molto accessibile. A lato, il proprietario dell'auto Marco Cirilli e un treno di 110R nuove sfida il gelo dell'Est per raggiungere gli autosaloni.



Scheda tecnica

ŠKODA 110R (1976)

Motore: posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri in linea, valvole in testa, cilindrata 1.107 cc, alesaggio e corsa 72x68 mm, rapporto di compressione 9,5:1, potenza 63 CV (DIN) a 4650 giri, coppia 8,9 kgm a 3500 giri, alimentazione a carburatore Jikov DDSR 3159

Trasmissione: trazione posteriore; frizione monodisco a secco, cambio manuale a 4 marce sincronizzate + RM ; pneumatici 165/70 R14

Corpo vettura: carrozzeria coupé, due porte, quattro posti; scocca portante; sospensioni: anteriori a bracci trasversali, barra antirollio, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali; posteriori a bracci longitudinali singoli, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali; freni anteriori a disco, posteriori a tamburo

Dimensioni (in mm)
e peso: passo 2.400, lunghezza 4.155, larghezza 1.620, altezza 1.340, peso 880 kg **Prestazioni:** velocità massima 145 km/h



Turista per caso

**PER I 25 ANNI DELLA SUA ICONA,
STOCCARDA REALIZZÒ UN'EDIZIONE LIMITATA:
LA "SILVER ANNIVERSARY SPECIAL EDITION"
IL SUO PROPRIETARIO GIRAVA IL MONDO,
LA 911 CON LUI, MA DI KM NE HA FATTI... POCHISSIMI!**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Sappiamo di non essere originali dicendo che ci sono amori che non conoscono tempo e confini. E se aggiungiamo che l'oggetto dell'amore non dev'essere necessariamente una persona, non diciamo nulla di nuovo per chi è appassionato d'automobili...

Forse è meglio passare subito a raccontare di Alessandro Di Giovanni, ex-dirigente di banca oggi in pensione a Roma, che grazie alla sua professione nella vita ha girato parecchio il mondo: Europa, Asia, Stati Uniti. Appassionato di auto, ha posseduto negli anni un paio di Porsche, una 912 e una 911 "pre-bumper" 2.7 Targa che, come spesso accade, hanno "lasciato il segno".

Nel 1989 Alessandro, che all'epoca si trova in U.S.A. tra Miami e Atlanta, è improvvisamente vittima di un violento attacco di nostalgia dell'inconfondibile gorgoglio del boxer tedesco. Non è che abbia molto da lamentarsi, guidando regolarmente una Corvette C3 convertibile, ma le sportive europee, si sa, sono un'altra cosa. Il colpo di grazia arriva quando il concessionario Porsche di Birmingham, Alabama, gli offre una delle 120 "Silver Anniversary Spe-

TINTE SOBRIE

La 911 in azione. La versione "Silver Anniversary Special Edition" è una serie limitata realizzata per il 25° del modello. Era disponibile soltanto in livrea "Silver metallic" (come questa) o "Satin Black metallic", con cerchi in lega in colore coordinato.





cial Edition” arrivate in U.S.A, realizzate per il venticinquesimo anniversario del modello, in livrea “Silver metallic” (unica alternativa al “Satin Black metallic”). Con queste premesse c'è poco da opporre resistenza, e Di Giovanni senza pensarci troppo si aggiudica la vettura.

Tanti viaggi, pochi km

La professione di Alessandro lo porta in breve tempo a nuovi spostamenti: dall'Alabama alla Georgia prima di attraversare l'Atlantico in direzione Madrid, per poi riattraversarlo con rotta New York City, e concludere infine con Roma, nel 2003. Trasferimenti in cui la 911 ha seguito senza eccezioni il proprietario, guadagnando di volta in volta nuovi documenti e nuove targhe, tutte conservate ancor oggi. Ironia della sorte, tanti viaggi hanno portato la “Silver” a percorrere pochissimi km (lo strumento indica meno di 7.000 miglia, poco più di 11mila km), a causa del poco tempo libero e della disponibilità dell'auto aziendale per il quotidiano casa-ufficio: sono più i km percorsi da trasportata che quelli fatti su strada. Un aneddoto significativo: Alessandro ricorda sorridendo che ogni tanto, durante la permanenza a New York, usava scendere in garage a “trovare” la sua Porsche anche solo per sentirne l'odore dell'abitacolo e ascoltarne girare il motore da fermo... Se non è amore questo!

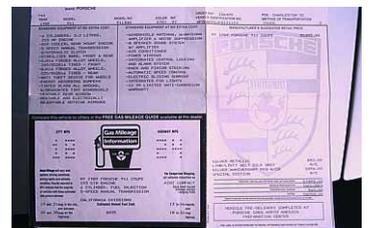
Fully equipped

La “Silver Edition” abbina alla meccanica di serie della Porsche 911 Carrera 3.2 da 215 CV (depotenziato rispetto alla versione europea da 231 CV, a causa delle normative USA anti inquinamento) un allestimento specifico identificato sulla fattura di acquisto come “Silver Anniversary Package Special Edition” (optional da 5.396 dollari) che include radio CD, interni in pelle e cinture in “Silk gray”, e la carrozzeria verniciata in “Silver metallic” (altri 892 dollari). In realtà la lista degli accessori montati sulle “Silver” è piuttosto lunga e include plancia bicolore, console centrale in pelle con portacd e indicatore temperatura esterna, sedili regolabili elettricamente con “piping” a contrasto, cerchi Fuchs in colore vettura, cambio ravvicinato, tetto apribile e spoiler anteriore e posteriore. Presenti invece anche sulle versioni standard per il 1989 l'aria condizionata, l'impianto audio con altoparlanti, amplificatore e antenna, i vetri elettrici, la chiusura centralizzata con allarme, il cruise-control, gli specchi elettrici riscaldabili, i cerchi in alluminio forgiato con antifurto, i cristalli fumé, gli antinebbia e la garanzia di 10 anni contro la corrosione. Di Giovanni ci racconta che la dotazione di prim'ordine, unita al cambio rigorosamente manuale e al comportamento stradale non particolarmente docile, non permise comunque alla 911 di scrollarsi di dosso l'immagine (sul mercato nordamericano) di auto sportiva “per donne”, ovviamente immeritata e giustifi-



TURBO LOOK

Da destra, in senso orario: le targhe che la vettura ha montato nei suoi trascorsi in giro per il mondo; le ricevute di acquisto con i dati sui consumi; il vano anteriore, immacolato, con la spessa moquette a celare il ruotino; l'alettone simile a quello della "Turbo" ma più esile dato che qui ha funzione solo aerodinamica, mentre sulle sovralimentate ospita l'intercooler.





FULL OPTIONAL
L'allestimento è assai ricco: radio CD, interni in pelle e cinture in "Silk gray", plancia bicolore, console centrale in pelle con porta cd e indicatore temperatura, sedili elettrici, aria condizionata, vetri elettrici, chiusura centralizzata con allarme, cruise-control e specchi elettrici riscaldabili. Nella pagina precedente i piccoli sedili posteriori, ribaltabili per creare un piano per i bagagli.



SOSTEGNO

Qui sopra, il terzo stop tipico delle versioni "USA". A destra, un particolare dei bei cerchi Fuchs con canale lucido. Il piccolo sostegno sotto la valvola evita che questa si deformi alle alte velocità. Nell'altra pagina, il boxer 3.2 e la "batteria" di targhette adesive originali.

tenzione e garanzia e anche le brochure pubblicitarie del 1989 per il mercato americano. Una vettura immacolata che rappresenta senza dubbio un ottimo riferimento per qualsiasi restauro o semplice approfondimento sul modello; non a caso, questo esemplare è stato selezionato da Porsche per i festeggiamenti del cinquantesimo anniversario. Sono ancora presenti tutte le targhette, inclusa la preziosa scheda di identificazione in carta applicata sotto il cofano anteriore: riporta i codici identificativi di vettura, motore, verniciatura e addirittura di tutti gli optional montati sull'esemplare. Un documento importante, che però ha di solito vita breve a causa della qualità scarsa sia della carta sia della colla con la quale è applicato. Un'altra chicca è il kit di sostituzione pneumatici: include ruotino (conservato sgonfio), compressore, istruzioni e addirittura una sacca in plastica trasparente per riporre la ruota forata, che si prevede non sia molto pulita. Un'attenzione comprensibile: il tappeto di rivestimento del vano bagagli, in moquette grigio chiaro spessa e soffice, non sfiorerebbe nel salotto di un attico di lusso.

Passando al posto di guida e girando la chiave, troviamo esattamente quello che ci aspettavamo: il motore, di serie, è presente ma non invadente, e gira fluido e pieno; la spinta è decisa e senza esitazioni e invoglia a calcare la mano (e il piede), mentre il rombo proveniente da dietro ci ricorda che siamo su una sportiva con motore posteriore a sbalzo, e le reazioni del retrotreno non sono cosa per tutti. Alessandro, che ha conservato la sua amata "Silver" in condizioni eccezionali per ben 25 anni, evidentemente lo sa bene.



BUMPER

La "Silver Edition" sfreccia sui viali della Capitale: si notino i cerchi posteriori più larghi e i respingenti maggiorati, tipici delle auto di provenienza USA. Sopra, il proprietario Alessandro Di Giovanni.

Scheda tecnica

PORSCHE 911 CARRERA 3.0 (1989)

Motore: posteriore, 6 cilindri boxer in alluminio, alesaggio e corsa 95 x 74,4 mm, cilindrata 3.164 cc, distribuzione monoalbero in testa (catena), 2 valvole per cilindro, potenza 215 CV a 5.900 giri, coppia 28,6 kgm a 4.800 giri, raffreddamento ad aria forzata **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco con comando idraulico, cambio in blocco con il differenziale, manuale a 5 marce + RM; pneumatici: anteriori 205/55 ZR 16, posteriori 225/50 ZR 16 **Corpo vettura:** carrozzeria autoportante in acciaio, coupé 2 porte, 2+2 posti; sospensioni a ruote indipendenti, molle a barra di torsione, ammortizzatori telescopici, barra antirollio, anteriori schema McPherson e molle longitudinali, posteriori bracci obliqui e molla trasversale; sterzo corona e pignone, freni a disco sulle quattro ruote, capacità serbatoio carburante 85 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.272, carreggiate ant/post 1.398/1.405, lunghezza 4.291, larghezza 1.652, altezza 1.320, peso a vuoto 1.160 kg **Prestazioni:** velocità massima 240 km/h, accelerazione 0-100 km/h 6,3 secondi, consumo medio 10,5 km/l





Tradizione viva

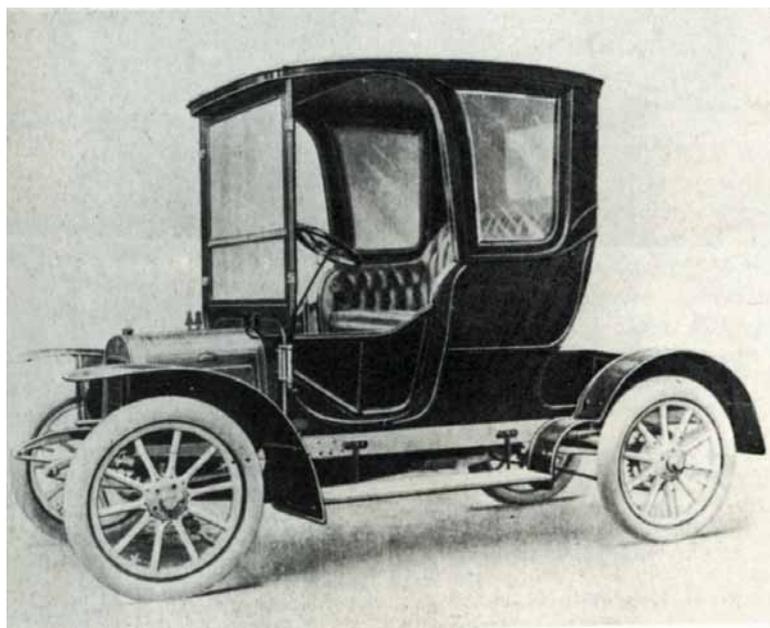
**LA CASA FRANCESE HA CONTRIBUITO NON POCO
A QUESTA TIPOLOGIA DI AUTOMOBILI,
FIN DAI PRIMI DEL '900. LE COUPÉ-CABRIO,
IDEATE ALLA FINE DEGLI ANNI '30, CI SONO ANCORA OGGI**

DI FRANCESCO GUGLIELMI



Peugeot ha vari primati nella storia dell'automobilismo. Anche quando non è stata la prima in assoluto, è comunque sempre stata al passo con i tempi. Non stupisce perciò che, anche parlando di coupé, la Casa del Leone sia sempre stata all'avanguardia e che nella sua storia questa tipologia di auto sportiva sia sempre stata presente, spesso da protagonista assoluta. Come nel caso dei modelli disegnati da Pininfarina, con cui negli anni '60 Peugeot avviò una collaborazione dai frutti ottimi abbondanti. È il 1963 quando Peugeot presenta la 404 Coupé. La serie "04" procede con l'originale 204 Coupé, che presenta la novità delle tre porte (primi esempi di vetture con portellone e sedile posteriore ribaltabile). Il 12 settembre 1968 arriva poi una delle più belle in assoluto, la 504 coupé, che rimpiazza la 404. Nel 1970, infine, la serie "04" è completata dalla 304 Coupé presentata al Salone di Ginevra, in apparenza simile alla 204 ma con fari trapezoidali al frontale quadrati al posteriore che creano un family-feeling con la più grande 504.

È una tradizione che parte da lontano: la storia indica il 1909 come data di uscita in Francia del primo modello coupé Peugeot. Lo stesso termine è invenzione francese (coupé = tagliato) e la prima vettura "tagliata" è la Coupé Type VC2, con motore monocilindrico. Il "taglio" cui ci si riferisce è quello al posteriore rispetto ai modelli Phaéton, Laundalet e Limousine del-



IL TETTO SI ECLISSA
A destra, la Lion VC2 del 1909. Sotto, la 201 Coupé, due posti del 1931: alcuni carrozzieri ricavavano due posti di fortuna dal baule posteriore... A sinistra, la specialità della Casa: le coupé-cabrio; sopra la 401 Eclipse del 1935, sotto la 206 CC di fine 2000.



la stessa serie e inaugura un nuovo canone estetico, che dopo la prima guerra mondiale diventerà "coupé de ville": auto da città con il posto dell'autista scoperto, come la Peugeot 10 CV Type 163 B, una versione allungata del modello base. Con gli anni '30 il termine inizia a identificare varianti chiuse a due porte del modello cabrio. La politica Peugeot è sempre stata quella di declinare i propri modelli con versioni coupé e cabriolet e già dalla 12 Six, chiamata "cabriolet à toit fixe", la gamma include la tipologia di carrozzeria coupé modernamente intesa: carrozzeria chiusa con tetto in lamiera e 2 porte. Ad essa segue la 201 nella versione "nouveau coupé" del 1931. La 201 era a 2 posti, ma alcune carrozzerie speciali ne ricavano altri due, d'emergenza, dal baule.

La 301 coupé, invece, ricalca lo schema della spider, pur presentando un tetto in lamiera molto avvolgente ed elegante che va ad inaugurare il binomio coupé e cabriolet Peugeot, l'una la versione chiusa dell'altra. Restano memorabili le versioni confort della 201 e della 301, dotate di ruote anteriori indipendenti montate per la prima volta al mondo su vetture di serie nel 1932.

Negli anni '30 l'imperativo tecnico è l'aerodinamica e Peugeot esce con una nuova 6 cilindri che conserva lo stile della 301, ma con cofano più allungato: la 601 Coupé. Presentata nel 1934, esce in 7 versioni, 3 su telaio normale e 4 su telaio lungo, anche in versione "coach" (coupé con 4 vetri), "sport" e "profilé" secondo il taglio del posteriore, nel secondo caso detto anche "a coda di castoro".

Il 1935 è l'anno della 401 che esce con un 11 carrozzerie, due delle quali fuori dell'ordinario e prodotte

negli stabilimenti di Meulemeester. Nasce infatti il concetto di "coupé-cabriolet" che diventerà una specie di marchio di fabbrica di Sochaux: un cabriolet metallico, con innovativo sistema elettrico che riposiziona il



AFFUSOLATA
A sinistra, la bellissima Peugeot 601 Coach Profilé, anno 1934. Sotto, la 402 coupé in un'immagine dell'epoca: siamo nel 1936, la linea è battezzata "Fuseau Sochaux".





PININFARINA
Gli anni '60 e '70 sono caratterizzati dalla collaborazione di Sochoux con Pininfarina, che detta gli stilemi di coupé e cabrio delle Peugeot.

NON CI DÀ UN TAGLIO
Sopra, la 404 del 1961 si distingue per la modernità del padiglione. A destra, la sua erede, la 504 del 1969. Ancora una volta, la linea è specifica, non una semplice berlina "tagliata".



PORTELLONE
Tra i coupé più originali in assoluto vi è la piccola Peugeot 204 (a fianco): padiglione tagliato ma con portellone. Sportività e praticità: è del 1966.

tetto nel baule. Eloquente il nome di questa versione: Eclipse. L'invenzione si deve allo stilista Paulin, prodotta da Pourtout e si presenta con una tale finezza aerodinamica da essere riproposto sulle famose 302-402. La linea della 402 Coupé del 1936 è battezzata "Fuseau Sochoux" e presenta una calandra arrotondata per proteggere i fari e la batteria, un doppio parabrezza aerodinamico e gli "spat" aerodinamici sulle ruote posteriori, mentre scompaiono i predellini laterali.

Dopo la guerra, la formula coupé-cabrio è ripresa, nel 1949, con la 203 Coupé, originale per la forma del montante. Più avanti sarà la volta dei coupé disegnati da Pininfarina, la cui eleganza comunicherà all'esterno le caratteristiche di comodità, silenziosità e affidabilità, oltre a un vero bagagliaio, elementi spesso sacrificati sull'altare della sportività da parte delle altre Case. Come nel caso della 406 del 1997, per la quale il carrozziere torinese si occuperà anche dell'industrializzazione e della produzione. Un successo dimostrato dai numeri: se ne produrranno 107.631 esemplari, con un incremento del 53% sulle previsioni iniziali. La 206 CC del 2001 riprenderà il concetto coupé-cabrio della Eclipse di fine anni '30, le "due vetture in una": tetto chiuso come una coupé o aperto come una cabrio insieme, potendo passare da una configurazione all'altra in una ventina di secondi, anche con l'auto in marcia. La gamma Peugeot di "CC" si arricchirà poi delle 307 (2004) 308 (2008) che beneficia, tra le altre novità, dei poggiatesta riscaldati. Il successo delle coupé sportive porterà poi alla decisione di confrontarsi anche con il tema della sportiva con pochi compromessi: la coupé "cattiva" di Peugeot nasce nel 2010, si chiama RCZ e dispone di motori fino a 270 CV.

BELLISSIME DA CORSA FORD CAPRI RS



Turismo da F1

**LA COUPÉ ANGLO-TEDESCA
FU GRANDE PROTAGONISTA
DELL'EUROPEO TURISMO
NEI PRIMI ANNI '70,
GUIDATA ANCHE DA CAMPIONI COME
STEWART, MASS E LAUDA
QUESTO ESEMPLARE È IL PRIMO
ARRIVATO IN ITALIA ALL'EPOCA,
OGGI PREPARATO GR. 2**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ENRICO SCHIAVI

La Ford Capri debutta al Salone dell'auto di Bruxelles del 1969 con un compito piuttosto impegnativo: prendere il testimone dalla Escort e ripercorrerne il successo internazionale. Per questo la progettazione della nuova vettura tiene impegnati per una decina d'anni i tecnici delle due filiali europee dell'Ovale blu, quella tedesca e quella britannica, con il centro stile di quest'ultima che si aggiudica la "competizione". Sotto la stessa carrozzeria, costruita nelle fabbriche situate in Germania, Belgio e Inghilterra, vengono montate diverse motorizzazioni: da 1.3 a 1.7 per quelle costruite in Germania, da 1.3 a 1.6 quelle costruite oltremarina. A queste si affianca anche una versione più sportiva, spinta da un motore V6 2.0, ma già nello stesso anno vengono introdotte due nuove motorizzazioni ancora più spinte: un V6 3.0 da 138 CV per il mercato britannico e un V6 2.3 a doppio carburatore da 125 CV su quello tedesco. Il modello top di gamma viene ulteriormente potenziato tramite due importanti evoluzioni: la cilindrata sale a 2,6 litri e il doppio carburatore lascia il posto all'iniezione meccanica. Nasce così la Capri RS 2600, che fa da base alle vetture per le competizioni Turismo.

MUSICALE

La Ford Capri RS sul rettilineo di Monza è tornata a far risuonare la musicalità del suo sei cilindri. Come accadeva con le Capri RS ufficiali nelle mitiche "4 Ore" dell'autodromo brianzolo (sotto, 19 marzo 1972, Dieter Glemser/Alex Soler Roig).





prova



FORD CAPRI RS 2600 *un test in anteprima*



FILIALE
A lato: l'esemplare delle foto, in versione stradale, durante la prova su strada per una rivista dell'epoca. Sopra: il libretto di circolazione, con immatricolazione del 1971, che attesta come primo proprietario la filiale Ford italiana.



PRIMA VARIANTE
La vista laterale evidenzia la bella linea della coupé anglo-tedesca, qui impegnata sui cordoli della Prima Variante dell'Autodromo Nazionale Monza, dove abbiamo realizzato il servizio fotografico.

Nasce un mito

Le cronache dell'epoca raccontano che, in Germania, la RS 2600 sia un oggetto di culto da parte degli appassionati ancor prima di essere in vendita. E quando arriva sul mercato, in numero limitato per l'omologazione in Gr. 2, tutto lo stock va a ruba in brevissimo tempo, con i concessionari che non riescono a soddisfare la richiesta dei clienti. D'altronde, come dargli torto. La coupé dell'Ovale blu si presenta come una vera sportiva sia nella sostanza, con il V6 2,6 litri a iniezione da 150 CV, senza paraurti né copriruote, con doppio terminale di scarico, sia nell'immagine, con verniciatura standard nelle combinazioni grigio-blu, arancio-nero, rosso-nero e, più avanti, anche bianco-blu, i colori delle auto ufficiali da corsa. Ma ha anche un grande baule e quattro posti abbastanza comodi. Il tutto a un prezzo competitivo: 15.799 marchi tedeschi. E aggiungendone altri duemila, si possono avere anche optional come radio, tetto apribile e cinture di sicurezza a bretella.

Scontro fra titani

Constatando quanto i successi nelle competizioni abbiano giovato alle vendite della Escort, i dirigenti Ford sono tra i più accesi sostenitori dell'impegno nelle corse, tanto che ancora con la Escort in piena attività il reparto corse di Colonia è già al lavoro sulla Capri 2.3 GT. Il debutto avviene nei rally, nel 1969, con piloti di un certo calibro come Dieter Glemser e Tim Schenken. L'anno dopo la Ford schie-

ra tre Capri nell'Europeo Turismo con un nutrito gruppo di piloti di cui fanno parte anche Rolf Stommelen e un equipaggio "rosa" composto da Annelore Werner e Yvette Fontaine, ma nonostante l'arrivo nella seconda parte della stagione di una versione 2.4 GT, i risultati non sono eclatanti. La musica è ben diversa nell'allora blasonato Campionato Europeo Montagna, dove Jochen Mass porta al debutto la RS 2.6 andando a podio in tutte le sei gare disputate e conquistando la piazza d'onore finale con due vittorie all'attivo.

Il 1971 e 1972 sono i due anni record per la Capri RS, portata a 2,9 litri. Nel '71 Glemser vince il titolo Europeo e anche la prestigiosa 24 Ore di Spa, in coppia con Alex Soler-Roig, mentre Mass conquista il titolo tedesco con un "cappotto": 8 vittorie su 8 gare! L'anno dopo, in ambito continentale, Mass non tradisce le aspettative dominando il campionato davanti a Glemser, con 8 vittorie su 9 gare, e vincendo pure la prestigiosa 24 Ore di Spa in coppia con il giovane Hans-Joachim Stuck che, invece, vince il campionato germanico con 9 vittorie su 10 gare. Ma a fine anno arriva il fulmine a ciel sereno: Jochen Neerpasch, che dal nulla ha creato e sviluppato il reparto corse di Colonia dando vita all'invincibile armata Ford nelle corse Turismo, passa armi e bagagli alla BMW, seguito anche da Stuck. La Casa bavarese ha già pronta la 3.0 CSL, abbondantemente alleggerita (da qui la "L" nella sigla) e con motore maggiorato per rientrare nella categoria oltre 3000, che fa il vuoto nell'Europeo 1973 con Toine Hezemans. Mi-

(segue a pag. 90)

BELLISSIME DA CORSA FORD CAPRI RS



A TUTTA GRINTA

Sopra: Maurizio Giovannini con la Capri RS 3000 nella discesa verso il "Serraglio" di Monza. Sotto: il frontale grintosissimo della Capri RS, con i doppi fari, le ampie aperture per garantire aria al radiatore, il pronunciato labbro inferiore con le due bocche per raffreddare i freni. Il nastro adesivo a "x" sui fari è una costante nelle foto dell'epoca: serviva a evitare spargimento di vetro sull'asfalto in caso (non raro...) di "toccate".





RS, SIGLA DA APPASSIONATI

In termini di grinta, il posteriore non è da meno: “gommoni” e spoiler voluminoso. Sopra, da sinistra in senso orario: dettaglio dello spoiler, da cui spunta la valvola di rifornimento del serbatoio; maniacalità nell’alleggerimento; l’ampio parafrangente posteriore, in vetroresina, per contenere le ruote da 12x15”; la sigla che ogni appassionato avrebbe voluto sulla sua Capri; il terminale unico ovale, con uscita laterale a destra, dove confluiscono i due tubi di scarico; il radiatore dell’olio del differenziale, dietro il quale spunta la parte inferiore dell’alloggiamento del serbatoio.



**(segue da pag. 87)**

chael Kranefuss, subentrato a Neerpasch, cerca di correre ai ripari facendo spremere dal preparatore Weslake 325 CV dal V6 Ford portato a 3 litri, ma ormai al limite dello sviluppo, schierando piloti del calibro di Jackie Stewart, Jody Scheckter, Emerson Fittipaldi, John Fitzpatrick, Hans Heyer, Gerard Larrousse e l'immancabile Jochen Mass. La mancanza di omologazione non consente a Ford di montare la versione 3.4 del V6 che, preparata da Cosworth, è accreditata di circa 400 CV. Con l'incremento della potenza, peraltro, un limite della Capri deriva dalla mancanza di appendici aerodinamiche, a cui si sopperisce nel 1974 quando, oltre al motore 3.4 a 24V da 415 CV, si monta una vistosa ala posteriore per migliorare stabilità e trazione. Modifiche che consentono di rivincere il titolo continentale, con Hans Heyer, giovandosi anche della mancanza di BMW, ritiratasi nel frattempo. Dopo di che, anche la Ford interrompe l'impegno ufficiale nelle corse Turismo.

Piace ai campioni

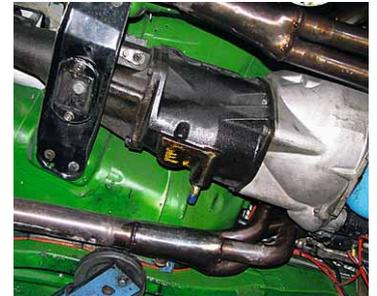
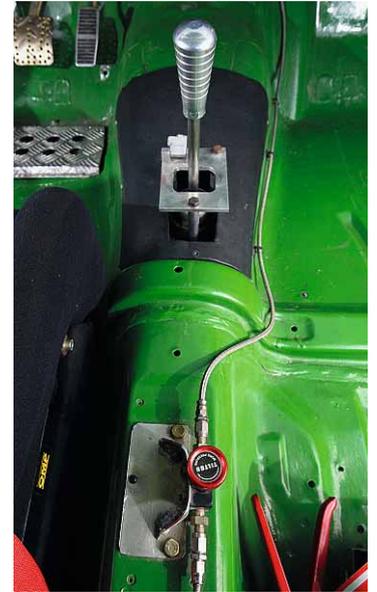
In un'intervista, Jochen Mass definì la Capri RS «Un'auto da corsa eccezionale per gli standard dell'epoca. D'altronde anche la vettura stradale era fantastica, in ogni viaggio che facevo la macchina che avevo in uso mi dava grandi soddisfazioni. Quella da corsa andava guidata di forza, tanto che spesso ti venivano le bolle sulle mani. Ma in generale gli anni '70 furono eccezionali per la categoria Turismo,



ROLLIO E SOVRASTERZO

Il rollio non manca (in alto) e non mancava (qui sopra, ancora la 4 Ore del '72, Mass/Larrousse in Parabolica). Sotto: la "nostra" Capri RS nella precedente vita sportiva in due versioni differenti, a sinistra con i codolini applicati, a destra con i parafanghi allargati.





SICUREZZA

Sopra: la gabbia di sicurezza, imbullonata, con sei punti di fissaggio. Il sedile moderno, con le "orecchie" per una maggiore protezione della testa in caso di urto laterale, è una giusta concessione alla modernità, per motivi di maggiore sicurezza. A destra, sopra il pomello di ripartizione della frenata, in primo piano, e la leva del cambio; più in basso, l'attuale cambio ZF originale: è disponibile anche un cambio Colotti a innesti frontali. In basso, lo scenografico quadro strumenti, al centro del quale spicca il contagiri Jaeger; a sinistra di quest'ultimo c'è il termometro acqua, alla destra il manometro della pressione olio e i termometri del lubrificante per motore, cambio e differenziale.





eravamo in tanti della F1 e ci divertivamo molto con la Capri. Questo la dice lunga sulla sua validità». Tra tutti, il campionissimo Jackie Stewart, che chiese ai vertici Ford di tenere sempre una Capri disponibile per quando avesse avuto tempo. Oltre a Mass e Stewart, vi gareggiarono anche Niki Lauda e Helmut Marko, e gli aneddoti curiosi non mancano. L'austriaco e Francois Mazet composero uno degli equipaggi più amati dal pubblico per la spettacolarità della guida e il temperamento in gara, dove non esitavano a rifilare "amichevoli" sportellate al malcapitato di turno. Poi il francese si ritirò dalle corse ma evidentemente l'indole "estrosa" gli rimase, visto che le cronache raccontano che circa una ventina di anni dopo il buon Francois, nel frattempo diventato un pezzo grosso dell'AC Monaco e amico personale del principe Ranieri, fu fermato per le strade del Principato mentre scorrazzava tranquillo al volante di una Capri RS 2.6 ancora targata tedesca e con revisione ampiamente scaduta.

La prima in Italia

Anche l'esemplare del nostro servizio vanta una storia particolare. Innanzitutto perché fu la prima a essere importata in Italia, immatricolata nel 1971 dalla filiale italiana (come mostra il documento a parte) e usata per le prove delle riviste dell'epoca, come documentiamo a parte, e per l'attività promozionale. In seguito la vettura è stata venduta da Ford Italia e preparata per le corse in versione Gr. 2. Pilotata da Giacomo Baroni, conosciuto con lo pseudonimo "Il Ragno", ha corso dal 1974 al 1981 sia in pista sia in salita, gestita da Enoe Cantarelli, che negli anni ha effettuato diverse evoluzioni. Quindi, dopo anni di inattività, è stata acquistata da Maurizio Giovannini che, insieme ai figli Gilles e Thomas della GTM Motorsport di Volta Mantovana (MN), l'ha completamente smontata e restaurata apportando anche alcune importanti evoluzioni.

Tre litri

Prima fra tutte la realizzazione di una nuova ghigliottina, che ha richiesto anche il rifacimento dello spinterogeno, più piccolo, per ragioni di ingombro. Quindi il motore, già portato a 3 litri di cilindrata, come avveniva all'epoca, e dotato di alimentazione a iniezione tra-



PARALLELOGRAMMA

Da sinistra: il serbatoio maggiorato da 100 litri; la piastra di fissaggio superiore dell'ammortizzatore da cui si possono variare angolo di camber e incidenza (si nota l'attacco della barra duomi regolabile); la sospensione anteriore, in primo piano puntone longitudinale e braccio oscillante fissati con uni-ball, disco freno autoventilato, ammortizzatore Koni regolabile; la sospensione posteriore con parallelogramma di Watt collegato alla scatola differenziale, a sinistra si nota la balestra di plastica. Sotto: i bellissimi cerchi in lega scomponibili Ruote Nori.



**GHIGLIOTTINA**

Sopra e a lato: la Capri RS in azione all'uscita della Prima Variante a Monza. Nella pagina a fianco: sopra il V6 spiccano la ghigliottina realizzata dalla GTM Motorsport e i cornetti di aspirazione. In primo piano, il voluminoso radiatore.

mite pompa meccanica Kugelfischer derivata dall'originale, è stato sottoposto alla classica preparazione ammessa per il Gr. 2, con alberi a camme di profilo più spinto, valvole maggiorate in funzione dello spazio disponibile nella camera di scoppio, bielle in acciaio irrobustite (uno dei punti critici del motore), pistoni stampati e albero motore alleggerito e bilanciato insieme a volano e pulegge. Il radiatore del liquido motore è maggiorato ed è stato aggiunto quello del lubrificante, per garantire temperature di esercizio adeguate. Il motore, arretrato di 30 mm per migliorare la distribuzione del peso, in questa configurazione eroga una potenza di 300 CV a 7.000 giri e una coppia di 45 kgm a 6.000 giri, spinta già disponibile oltre i 3.500 giri. Il regolamento consente anche la modifica all'impianto di lubrificazione con l'adozione del carter secco, modifica in programma dopo il nostro servizio, nel corso del quale è stato provato il motore appena montato. Il cambio rimane lo ZF originale, ma c'è disponibile anche un Colotti a 5 rapporti con innesti frontali, così come rimane originale l'albero di trasmissione, mentre il differenziale incorpora un autobloccante Colotti a molle.

Balestre... di plastica

La scocca è stata rinforzata risaldando l'accoppiamento dei lamierati e ripassando con cordoni di saldatura le parti più sollecitate, come i punti di attacco delle sospensioni, in parte modificati. Aggiornata anche la gabbia di sicurezza, dell'epoca, con sei punti di attacco imbullonati. I bracci della sospensione anteriore, a schema McPherson, rimangono invariati, ma sono rinforzati, così come i montanti, mentre l'ancoraggio avviene tramite uni-ball. Nella parte superiore l'ammortizzatore, Koni regolabile, è fissato con una piastra che consente di modificare angolo di camber e incidenza. Ampiamente modificata da GTM Motorsport, invece, la funzionalità delle sospensioni posteriori. Rimane il ponte rigido, rinforzato e con punti di attac-



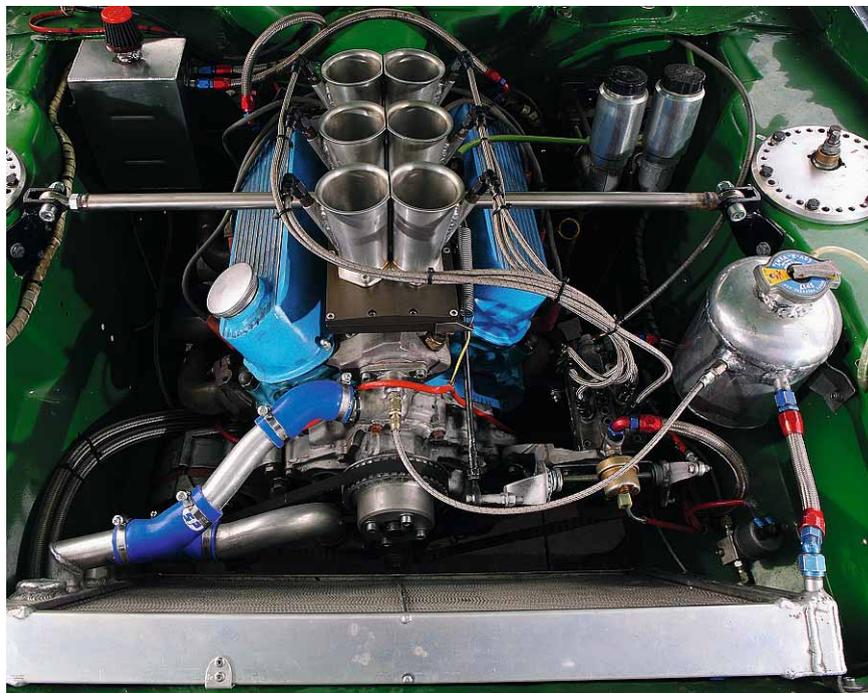
co differenti per migliorare la trazione: infatti, in luogo delle balestre, che formalmente rimangono ma sono ininfluenti perché composte di un foglio di plastica, sono stati applicati due doppi puntoni longitudinali e per limitare lo scuotimento laterale aggiunto il parallelogramma di Watt. La funzione elastica delle balestre è ora affidata a molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori. L'impianto frenante, con tubi a treccia metallica, conta su doppie pompe racing, con ripartitore di frenata sui due assi, dischi anteriori ventilati da 304 mm accoppiati a pinze Girling a quattro pistoncini, mentre al posteriore vi sono dischi da 267 mm con pinze a due pistoncini. Nel restauro è stata mantenuta l'ultima configurazione con parafanghi maggiorati in vetroresina, così come lo "splitter" anteriore e lo spoiler posteriore dell'epoca aggiornati, e per limitare il peso porte e cofani, in lamiera, sono stati alleggeriti al massimo, arrivando al minimo imposto dal regolamento di 900 kg. Peso peraltro distribuito in maniera ottimale, con una percentuale del 51% all'anteriore e 49% posteriore, grazie anche al serbatoio maggiorato da 100 litri montato nel baule posteriore sfruttando l'abbassamento del vano ruota di scorta. La vettura del nostro servizio parteciperà in questa stagione ad alcune gare di durata con l'equipaggio "famigliare" composto da Maurizio Giovannini e dai figli Gilles e Thomas.



Scheda tecnica

FORD CAPRI RS 3.000

Motore Anteriore longitudinale V6, monoblocco in ghisa, albero motore in acciaio alleggerito e bilanciato Alesaggio e corsa 69 x 96 mm, cilindrata 2995 cc Distribuzione aste e bilancieri, due valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione meccanica, pompa Kugelfischer Lubrificazione a carter umido Potenza 300 CV a 7.000 giri, coppia 45 kgm a 6.000 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, Frizione bidisco in materiale sinterizzato cambio ZF a 5 marce + RM (oppure Colotti 5 marce a innesti frontali) Differenziale autobloccante Colotti **Corpo vettura** Scocca in lamiera di acciaio, rinforzata con aggiunta di gabbia di sicurezza a 6 punti imbullonata Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson, ammortizzatori Koni racing regolabili in estensione e compressione (regolazione unica), molle elicoidali coassiali, barra antirollio; posteriori con puntoni longitudinali, ammortizzatori Koni racing regolabili, molle elicoidali coassiali, barra antirollio Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori ventilati da 304 mm con pinza Girling a 4 pistoncini, posteriori da 267 mm con pinza a 2 pistoncini, circuito sdoppiato, ripartitore di frenata Cerchi in lega leggera 10J x 15" ant e 12J x 15" post Pneumatici Avon, ant 10/21,5-15, post 11/25-15 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.560 Carreggiate ant/post 1.374/1.349 Peso in ordine di marcia 900 kg



Modello del Mese



Maserati A6G 2000 Zagato

La Maserati A6, prodotta in serie dal 1947, fu la prima sviluppata espressamente per uso stradale dalla Casa del Tridente.

Prima di questa c'erano già stati modelli Maserati costruiti con specifiche stradali, ma si trattava di auto da corsa adattate all'uso stradale. Nel 1951 fu poi la volta di una versione aggiornata della A6G, dove la "G" indicava che il basamento di motore era di ghisa.

La vettura era realizzata tutta all'interno di Maserati, telaio a parte. Delle forme dell'auto si occuparono le più importanti carrozzerie

Grazie a BoSModels, questo prestigioso modello è ora disponibile nella popolare scala 1:18, al fantastico prezzo di € 99,95, da modelcarworld.it



dell'epoca, come Frua, Allemano, Vignale e Zagato.

I modellisti di BoS hanno prodotto una miniatura di metallo della Maserati A6G 2000 Zagato, in scala 1:18, venduta in esclusiva da www.modelcarworld.it. Il modello riproduce fedelmente le forme di quest'auto simbolo dell'azienda italiana, con una linea di estrema

eleganza, dotata di finezze come le prese d'aria esterne e le ruote a raggi.

Completa il modello l'allestimento interno, riprodotto fedelmente come l'originale.



1:18

No.-Art.193569
www.modelcarworld.it





www.ModelCarWorld.it

Più di 18.000 modelli diversi su internet!

WHITEBOX scala 1:43 -circa 10-11 cm lungo-



Berliet 11CV Dauphine, 1939
No-Art. K71-197856 21.95



BMW 2002, giallo
No-Art. K71-195070 21.95



Brasica 4200 GT, 1965
No-Art. K71-197858 21.95



Chevrolet 3100 Pick Up, 1958
No-Art. K71-197396 21.95



DKW GT Malzoni, 1964
No-Art. K71-197398 21.95



Ford Escort MKI RS 2000
No-Art. K71-195071 21.95



Ford Escort MKIV XR3i 1990
No-Art. K71-197399 21.95



Ford Sierra Cosworth RS500
No-Art. K71-195068 21.95



Isotta Fraschini Tipo 8, 1930
No-Art. K71-197857 25.95



Lamborghini Bravo, 1974
No-Art. K71-198328 21.95



Lamborghini LM 002, 1986
No-Art. K71-198327 21.95



Maserati gran turismo, 2013
No-Art. K71-194755 21.95



Maserati Indy, 1971
No-Art. K71-196490 21.95



Maserati quattroporte GTS
No-Art. K71-194752 21.95



Panhard Dynamic, 1936
No-Art. K71-197318 21.95



Plymouth Savoy, 1959
No-Art. K71-197393 21.95



Rosengart super 5 LR4N
No-Art. K71-197158 21.95



Volvo 145, 1973
No-Art. K71-197394 21.95



1:18

No.-Art.184324

www.modelcarworld.it



Maserati 5000 GT Allemano

La 5000 GT è stata una delle automobili più veloci e lussuose del suo tempo.

È considerata la più affascinante di tutte le Maserati.

Neo Scale Models ha da poco realizzato una riproduzione di questo modello, in scala 1:18.

La cura nella realizzazione degli interni, proprio come gli originali, danno a questo modello una percezione di assoluta qualità.

SUNBEAM Talbot 90 MKII

La MKII, guidata da Stirling Moss, arrivato secondo al Rally di Monte-Carlo, fu costruita dalla Sunbeam Talbot tra il 1950 e il 1952.

Rispetto alla Sunbeam Talbot 2 litri precedente, la 90 MKII aveva un telaio rinnovato,

con sospensioni anteriori indipendenti, e un motore con cilindrata maggiorata a 2.267 cc.

Il motore diventava a valvole in testa e la potenza aumentava a 70HP.

Le modifiche estetiche più significative erano nella parte anteriore: luci montate più in alto e convogliatori d'aria ai lati del radiatore.



OXFORD  **1:43**

No.-Art. 172229

www.modelcarworld.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
OTR 1000	106	apr-15
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 SPRINT-SECIALE	106	apr-15
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*
BOL (1972)	34	feb-08



FERMA LA FOLLA

La bellissima Cisitalia 202 SC fece fermare la folla quando la fotografammo nel centro storico di Sirmione (BS). Il servizio sul fascicolo numero 92 del novembre 2013.



**NON PER TUTTI
MA PER ALCUNI**
La Lamborghini
Diablo è una supercar
acquistabile con una
cifra ragionevole.
La guida all'acquisto
sul fascicolo 97
di maggio 2014.

QUARTZ PININFARINA	86	apr-13	E3 2800/3000	73	gen-12	2CV UMAP	65	mar-11
QUATTRO	34	feb-08	M1	42	nov-08	AX GTi	47	mag-09
QUATTRO	104	feb-15	M1 PROCAR	42	nov-08	BX 14 RE	49	lug-09
RS 2 AVANT	79	lug-12*	M3	92	nov-13	C4 G ROADSTER	56	apr-10
AUSTIN HEALEY			SERIE 3 E21	12	ott-05	CX 40 ANNI	95	mar-14
100 E 3000	62	nov-10	SERIE 3 E21	101	ott-14	CX ATHENA	64	feb-11
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago-14	Z1	82	nov-12	DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13
SPRITE MKI	56	apr-10	BORGWARD			DS 19-20-21-23	13	dic-05
SPRITE MKI	91	ott-13	P100	45	mar-09	DS 21 PALLAS	38	giu-08
AUTOBIANCHI			BRADLEY			DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11
A112 ABARTH	5	ago-04	GT 1974	17	mag-06	DYANE	29	lug-07
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13	BRISTOL			GS	64	feb-11
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06	409	63	gen-11	M35	69	lug-11
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12	BUGATTI			MEHARI	5	ago-04
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12	23	74	feb-12	SM	3	apr-04
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07	EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago-10	SM MASERATI	102	nov-14
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15	STORY	48	giu-09	COBRA		
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10	TYPE 35A	48	giu-09	289	82	nov-12
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	gen-04	BUICK			CONDOR		
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago-09	SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	AGUZZOLI	27	mag-07
PRIMULA	58	giu-10	CADILLAC			DAF		
STELLINA	67	mag-11	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	dic-04	SILURO	73	gen-12
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10	COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07	DAGRADA		
Y10 MISSONI	97	mag-14	COUPÉ DE VILLE 1958	3	apr-04	LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
AUTOBLEU			ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	mag-14	DAIMLER		
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10	CATERHAM			2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
B.S.A.			7	77	mag-12	SP 250 C-SPEC	83	gen-13
SCOUT (1935)	78	giu-12	CEMSA			DATSUN		
BENTLEY			F 11	41	ott-08	240Z	46	apr-09
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago-09	CHEVROLET			DB		
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago-09	BEL AIR 1953	30	ago-07	RACER 500	91	ott-13
T MKI	14	feb-06	BEL AIR 1957	19	lug-06	DE LUCA		
T PRIMA SERIE	14	feb-06	CAMARO	33	gen-08	FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
BERTONE			CORVETTE C1 283 C.I.	1	ago-03	DE TOMASO		
RACER TEAM (1969)	96	apr-14	CORVETTE C3	8	feb-05	DEALVILLE	38	giu-08
BIZZARRINI			CORVETTE STING RAY	13	dic-05	OSCA	95	mar-14
5300	31	ott-07	FLEETLINE AEROSSEDAN (1947)	64	feb-11	PANTERA L	14	feb-06
BMW			CHEVRON			DEVIN		
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*	B42 - FERRARI F2	84	feb-13	MG SPECIAL	70	ago-11
1602 TOURING, 2002 TARGA			CHRYSLER			DUNE BUGGY		
E 2002 TURBO	99	lug-14	GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	ott-04	DUNE BUGGY	80	ago-12
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10	CISITALIA			ELDORADO		
2002 GRUPPO 2	30	ago-07	ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	MASERATI 420M	40	ago-08
2002 tii	30	ago-07	202 COUPÉ	14	feb-06	ELVA		
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	MK I B (1954)	86	apr-13
3.0 CSL	44	feb-09	360	94	feb-14	FACEL		
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09	D46	44	feb-09	VEGA	103	dic-14
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09	MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	FERRARI		
3200 S	75	mar-12	CITROËN			166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
507 ROADSTER	96	apr-14	2CV	41	ott-08			
700	78	giu-12						

208 GTS	1	ago-03	DINO 246 F.1	43	gen-09	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11
208/308 GT4	20	ago-06	DINO 246 GT	94	feb-14	131	30	ago-07
208 TURBO GTS	98	giu-14*	DINO 246 GTS	35	mar-08	131 2500 D	59	lug-10
225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09	F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12
250 GT # 1739	95	mar-14	PININ	70	ago-11	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10
250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10	250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09
250 GT SWB	12	ott-05	FIAT			132 1.6	14	feb-06
250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13	GIANNINI 128 NP GR. 2	83	gen-13	4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13
250 GTL	36	apr-08	"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13
250 GTO	5	ago-04	"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	500 GT GHIA	71	ott-11
275 GTB	89	lug-13*	124	54	feb-10	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago-13
275 GTB, GTS E GTB/4	6	ott-04	124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 L (1964)	96	apr-14
288 GTO	5	ago-04	124 SPIDER	84	feb-13	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12	124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	giu-05	124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 "TOPOLINO" B	23	gen-07
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08	125	26	apr-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08
312 P	54	feb-10	125	88	giu-13	500 D (1960)	86	apr-13
312B	57	mag-10	127 GRUPPO 2	70	ago-11	500 SPERANDEO	69	lug-11
330 GT 2+2	34	feb-08	127 SCIONERI	60	ago-10	500 TV L (1972) -		
333 SP	85	mar-13	127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14
340/375#0320AM	87	mag-13	128	27	mag-07	500L	48	giu-09
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	128	101	ott-14	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	gen-14
365 GTB/4	28	giu-07	128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15
365 GTC/4	99	lug-14	128 COUPÉ 1.3 S	30	ago-07	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	ago-03
400	49	lug-09	128 GR.2	83	gen-13	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	128 RALLY	45	mar-09	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
500 MONDIAL	65	mar-11	130 "MAREMMA"	76	apr-12	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 BERLINA	80	ago-12
BB 512-BB 512I	11	ago-05	130 BERLINA 1971	11	ago-05	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
DINO 206-246 GT-GTS	7	dic-04	130 COUPÉ 3.2	1	ago-03	850 SPECIAL	75	mar-12

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07	850 BERLINA	85	mar-13
ALFASUD SPRINT	4	giu-04	850 COUPÉ	77	mag-12
ALFETTA	75	mar-12	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago-06
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	BALILLA	43	dic-08
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	apr-05	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	X1/9	46	apr-09
GTV/SPIDER	79	lug-12	INNOCENTI		
NUOVA SUPER	44	feb-09	MINI COOPER	35	mar-08
AUTOBIANCHI			JAGUAR		
A111	32	nov-07	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
A112 ABARTH	40	set-08	XJ-S	68	giu-11
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	LAMBORGHINI		
BENTLEY			DIABLO	97	mag-14
MULSANNE TURBO	76	apr-12	LANCIA		
BMW			APPIA	70	set-11
320 iS	49	lug-09	BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag-05
SERIE 6 E24	26	apr-07	BETA HPE	100	ago-14
Z3	88	giu-13	FULVIA	53	gen-10
CITROËN			FULVIA COUPÉ 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	gen-12
AMI 6	24	feb-07	FULVIA II SERIE	105	mar-15
CX	8	feb-05	LAND ROVER		
FERRARI			RANGE	56	apr-10
208-308-328	52	nov-09	LOTUS		
348	80	set-12	ELAN M100	101	ott-14
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10	MASERATI		
FIAT			BITURBO	6	ott-04
1100 /103	64	feb-11	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
1100 B/E	93	dic-13	MERCEDES-BENZ		
1100 R E 124	7	dic-04	CLASSE S W126	18	giu-06
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	feb-06	G KLASSE	96	apr-14
124 SPECIAL	33	dic-07	SEC W 126	106	apr-15
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 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06	SL SERIE 129	3	apr-04
1300 E 1500	11	ago-05	W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET	78	giu-12
132 I, II E III SERIE	12	ott-04	W123 BERLINA	23	dic-06
600	50	ago-09	W124 CABRIO	22	nov-06
			MG		

850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	BARCETTA	55	mar-10
850 SPORT SPIDER	1	ago-03	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
8V GHIA SUPERSONIC	63	gen-11	COUPÉ	66	apr-11
900 A BERLINA 1954	22	nov-06	DINO COUPÉ	101	ott-14
1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
1100	78	giu-12*	DINO SPIDER 2000-2400	6	ott-04
1100 D	104	feb-15	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
1100/103	4	giu-04	MORETTI 850 COUPÉ	43	gen-09
1100/103 A	94	feb-14	NUOVA 500 1957	8	feb-05
1100/103 D	94	feb-14	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
1100/103 TV	47	mag-09	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15	PANDA 30	36	apr-08
1500L	96	apr-14	RITMO	69	lug-11
1200 GRANLUCE	100	ago-14	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
1400	102	nov-14	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14	UNO TURBO	81	ott-12*
2300	35	mar-08	UNO TURBO I.E.	53	gen-10
2300 S COUPÉ	1	ago-03	VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
2300 S COUPÉ	43	dic-08*	VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
ABARTH 124 RALLY	4	giu-04	X 1/9	81	ott-12
ABARTH 131 RALLY	14	feb-06	FITIPALDI		
ABARTH FORMULA	55	mar-10	F001 E F004	62	nov-10
ABARTH SE035	91	ott-13	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
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
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

FRAZER NASH		
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15

FRONTLINE		
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago-12

GIAUR		
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



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

PICCOLE GRANDI FUORISERIE
 La Lancia Appia fu la base anche per alcune fuoriserie vestite dai carrozzieri italiani. Come Pininfarina e Vignale, autori delle Coupé e Convertibile di cui abbiamo parlato sul numero 91 di ottobre 2013.

LE AUTO DELLA STORIA

XJ6 MKI	1	ago-03	FLAMINIA	80	ago-12	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
XJ-C 4.2	20	ago-06	FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago-08
XJ-C 4.2	17	mag-06	FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
XJ-C 4.2	99	lug-14	FLAMINIA GT TOURING	11	ago-05	A6GCS/53	81	ott-12
XK 120	55	mar-10	FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago-07	BITURBO SPYDER	98	giu-14*
JEEP			FLAVIA 1,8 CONVERTIBILE	81	ott-12	BORA	80	ago-12
WILLYS MB	72	nov-11	FLAVIA 1.8 COUPE' HF	33	gen-08	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
JENSEN			FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	INDY	4	giu-04
541	65	mar-11	FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	KYALAMI	82	nov-12
KARMANN GHIA			FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	MERAK	9	apr-05
CABRIOLET	77	mag-12	FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	giu-04	MEXICO	8	feb-05
KELLISON			FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
J-4	85	mar-13	FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04
LAMBORGHINI			FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08	SHAMAL	78	giu-12
COUNTACH	72	nov-11	FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13
ESPADÀ	24	feb-07	FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06	MATRA - SIMCA		
ESPADÀ + NOTIN VILLULA	60	ago-10	FULVIA COUPÉ	91	ott-13*	BAGHEERA	62	nov-10
JSLERO	5	ago-04	GAMMA COUPÉ	58	giu-10	MAZDA		
MIURA E COUNTACH	2	gen-04	LC2	104	feb-15	MX-5	48	giu-09
MIURA P400, S, SV	21	ott-06	STRATOS	2	gen-04	MCLAREN		
MIURA P400SV	85	mar-13	THEMA	65	mar-11	M1C	64	feb-11
MIURA ROADSTER	43	gen-09	SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14	MECCANICA MANIERO		
MIURA SV JOTA	26	apr-07	LAND ROVER			4700 GT	86	apr-13
URRACO	19	lug-06	LAND ROVER	94	feb-14	MERCEDES - BENZ		
URRACO	25	mar-07	LOTUS			C111	79	lug-12
LANCIA			7	38	giu-08	190 SL	10	giu-05
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	gen-10	21	93	gen-14	190E 2.3-16	56	apr-10
O37 RALLY	9	apr-05	49	101	ott-14	220 D/8	31	ott-07
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	56	52	nov-09	220A	48	giu-09
APPIA COUPÉ	49	lug-09	72-FORD	106	apr-15	250 CE COUPÉ	16	apr-06
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	ELAN +2 S 130	66	apr-11	250 SL PAGODA	2	gen-04
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	300 ADENAUER	7	dic-04
APPIA ZAGATO	6	ott-04	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	300 SE CABRIOLET	3	apr-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11	MARCH			300 SL GULLWING	4	giu-04
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11	701 F1	66	apr-11	300 SL ROADSTER	6	ott-04
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13	707 INTERSERIE	82	nov-12	300 SL ROADSTER	105	mar-15
AURELIA B12 1955	16	apr-06	MARCIANO			300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
AURELIA B20 GT	68	giu-11	268A	67	mag-11	450 SEL 1974	24	feb-07
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	MARCOS			500 SL W 107	2	gen-04
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15	3 LITRI	28	giu-07	500 E - E500	79	lug-12*
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago-08	MARTINI			600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05
BETA BERLINA	44	feb-09	MK18 (1976)	100	ago-14	600 W100	77	mag-12
BETA MONTECARLO	27	mag-07	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago-10	C107 SLC	36	apr-08
BETA MONTECARLO	38	giu-08	MASERATI			SE 280 W 108	41	ott-08
DELTA	46	apr-09	250F	33	gen-08	SL	90	ago-13
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	3.500 GT TOURING "CORSÀ" 1961	58	giu-10	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
DELTA HF TURBO	54	feb-10	3500 GT TOURING	94	feb-14	MERCURY		
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	COMET CONVERTIBILE (1963)	22	nov-06
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09				MG		
ECV (1986)	63	gen-11				MG A 1500	7	dic-04
						MG B GT 1.8	7	dic-04
						MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
						MG B SPIDER MKI	1	ago-03
						MG MIDGET	4	giu-04
						MG MIDGET	69	lug-11
						MG SERIE T	39	lug-08
						MG TF (1954)	75	mar-12
						MINI		
						CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
						COOPER MADE IN ENGLAND	3	apr-04
						COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
						MARCOS	104	feb-15*
						WOOD&PICKETT	94	feb-14
						MORETTI		
						750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
						750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
						750 TDM	15	mar-06
						MORGAN		
						3-WHEELER E 4/4	88	giu-13

CONTENUTI

La Simca 1000, un'utilitaria a lungo sottovalutata e che invece ha grandi contenuti tecnici e stilistici. Come si può leggere su *Automobilismo d'Epoca* numero 86-aprile 2013.



4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09	911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	SUNBEAM		
AERO 1927	64	feb-11	911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	ago-03	TIGER	46	apr-09
F-2 (1938)	102	nov-14	911 CARRERA RS 2.7	93	gen-14	VENEZIA	104	feb-15
MORONI			911 T 2.2	8	feb-05	SUZUKI		
F. JUNIOR	88	giu-13	911 T 2.2	100	ago-14	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
MORRIS			911 T US-COUPÉ	98	giu-14	TALBOT		
MINOR	97	mag-14	911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago-10	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
MORRIS MINOR	78	giu-12*	911 TURBO 3.3	12	ott-05	LAGO	74	feb-12
1000	66	apr-11	911	89	lug-13*	TATRA		
MTM			912	5	ago-04	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10	912 (1965)	98	giu-14*	TOJEIRO		
NASH			917	46	apr-09	BRISTOL	34	feb-08
METROPOLITAN	32	nov-07	924	75	mar-12	TOYOTA		
NISSAN			924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	giu-04	CELICA GT 1600	35	mar-08
SUNNY GTI-R	63	gen-11	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	RAV 4 (1994)	105	mar-15
NSU			928 S	23	gen-07	TRABANT		
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08	935	71	ott-11	P60	54	feb-10
PRINZ 30E	44	feb-09	PUMA					
PRINZ 42	39	lug-08	GTV	58	giu-10	TRIUMPH		
RO 80	13	dic-05	RENAULT			DOLOMITE SPRINT	11	ago-05
OGLE			10 MAJOR	78	giu-12	GT6R REPLICA	21	ott-06
SX 1000	104	feb-15*	4 CV	22	nov-06	ITALIA	41	ott-08
O.S.C.A.			5 ALPINE	65	mar-11	SPITFIRE 1.5	9	apr-05
MT4 1500	80	ago-12	5 TURBO	17	mag-06	SPITFIRE (1962-1980)	9	apr-05
OM			8 GORDINI	54	feb-10	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
665 TT (1928)	77	mag-12	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	TR3 A	2	gen-04
OPEL			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	TR3 A	18	giu-06
1900 GT	23	gen-07	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	TR5 P.I.	81	ott-12
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	R 16	68	giu-11	TR6	29	lug-07
KADETT B	52	nov-09	R4	31	ott-07	TR7	102	nov-14
MANTA 1.2 S	57	mag-10	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	TURBOT		
OMEGA LOTUS	89	lug-13	RILEY RMC			SUPERTRACTION 2	29	lug-07
REKORD C COUPÉ	102	nov-14	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	VANDEN PLAS		
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	SPRITE 1.5	105	mar-15	PRINCESS 1300	54	feb-10
PANHARD			ROVER			VOLKSWAGEN		
PL 17 E 24 CT	53	gen-10	2000 TC	36	apr-08	1500	62	nov-10
PEUGEOT			SAAB			G40/60	85	mar-13
106 RALLYE	100	ago-14	96 V4	85	mar-13*	GOLF GTI	82	nov-12
163 BR	27	mag-07	SONETT & FACETT	75	mar-12	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
203 SPIDER	39	lug-08	SONETT III	20	ago-06	GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
204	77	mag-12	SAFAF			GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	giu-05	6CV (1933)	73	gen-12	KARMANN GHIA	29	lug-07
205 1.9 GTI	81	ott-12*	SANTANDREA			MAGGIOLINO	59	lug-10
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	gen-14
205 TURBO 16	103	dic-14	SERENISSIMA			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
309	87	mag-13	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
402	88	giu-13	SIATA			SAMBA BUS	6	ott-04
402 DARL'MAT	79	lug-12	SPRING 850	21	ott-06	TL 1.6	28	giu-07
402 DARL'MAT DSE	12	ott-05	SIMCA			VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	apr-04
403	10	giu-05	80 ANNI	104	feb-15	VOLVO		
403 JAEGER	98	giu-14	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago-14	122S "AMAZON"	85	mar-13*
404 DA RECORD	102	nov-14	1000	86	apr-13	1800/1800 ES	21	ott-06
504 CABRIO	70	ago-11	1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06	244 GLE D6	34	feb-08
504 COUPÉ 1972	22	nov-06	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	244 TURBO	66	apr-11
905	49	lug-09	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	giu-05	P 1800	74	feb-12
TIPO 3	30	ago-07	SINGER			PV 544	31	ott-07
PONTIAC			9 LE MANS	59	lug-10	ZAZ		
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	gen-04	SPADA			968 A/M	39	lug-08
GT0 (1966)	16	apr-06	ZANZARA (1967)	73	gen-12	VARIE		
PORSCHE			STANGUPELLINI			AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
356 C	6	ott-04	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago-10	GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	STEYR PÜCH			MICROCAR	86	apr-13
356 SC COUPÉ	2	gen-04	650	37	mag-08	SPECIALE LANCIA		
356 SC (1953)	98	giu-14*	STUDEBAKER			VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
356/2 #004	34	feb-08	SKYHAWK	37	mag-08			
597	8	feb-05						
906 CARRERA 6	24	feb-07						

Nota: * confronto tra più modelli

ITALIANO VELOCITÀ: BELLA APERTURA A IMOLA CON 41 AUTO

Il Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2015 si è aperto sul circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola nei giorni 10, 11 e 12 aprile, con 41 auto appartenenti a tre Raggruppamenti verificate e 40 qualificate per la gara. Quindi un buon inizio per un campionato che in Italia ha molto sofferto negli ultimi anni e che non riesce a raggiungere i successi che si riscontrano in altri paesi europei. Una ventata di ottimismo per l'organizzatore, con l'augurio che si continui così.

A questo proposito si segnala la presenza di nuove auto, come la Opel Commodore di Sergio Peroni (foto 1), o la BMW 3.0 CSI dei Tomatis (2). Sempre scarsa la presenza di vetture del 1° gruppo, soltanto sei. Nei box da segnalare l'assenza di Casoni e Zardo, tra gli *aficionados*, mentre alla tenera età di 72 anni si è ripresentato Giuliano Giuliani (3), competitivo più che mai con una BMW in categoria Silhouette, e come sempre velocissimo insieme ad Andrea Castronovo.

Le qualificazioni sono state appannaggio di Massimo Ronconi (Porsche 930) nel 3° gruppo; Jelmini (Porsche) per il 2° gruppo e dai Raimondi (Jaguar E) nel 1° gruppo.

La gara parte con una bellissima temperatura primaverile e l'iniziale sfuriata del grintosissimo Massimo Guerra, vanificata al secondo giro

dall'ingresso della safety-car per la rottura della sospensione anteriore della Opel Commodore di Sergio Peroni, che si ferma di fianco al muretto box a metà rettilineo. Bello spavento per il pilota ma nessun danno. Alla ripartenza dopo tre giri Guerra riprende la testa con un ritmo forsennato, fino a metà gara quando un manicotto della valvola wastegate si stacca costringendo al ritiro il forte pilota friulano. La testa passa alla Porsche 930 di Ronconi-Gulinelli (4) che taglia il traguardo davanti ad Andrea Nori.

Nel 2° gruppo vittoria di Mundi-Rosticci (Porsche 911, 5) davanti a Massimiliano Lodi su analoga vettura.

Infine, nel 1° gruppo vittoria tutta di cuore di Marco Malaguti (TVR Griffith, 6) che regola i pur veloci Raimondi su Jaguar E.

Da segnalare le premiazioni con quasi due ore di ritardo, a causa di una totale rielaborazione delle classifiche per sorpassi avvenuti in regime di safety-car. Al briefing il direttore era stato molto chiaro e anche nelle storiche non si scherza.

Mentre siamo in stampa, il 25-26 aprile si disputa la seconda prova a Varano de' Melegari (PR).

www.gruppoperonirace.it



SANREMO: MUSTI 1° AL FOTOFINISH SU UN GRANDE COMAS

Con un finale da infarto, Matteo Musti e Francesco Granata (Porsche 911 RS, *in foto*) hanno vinto la 30ª edizione del Rally di Sanremo Storico. Musti è andato in testa alla quinta prova speciale (neutralizzata con tempi imposti a causa di un incidente) e vi è rimasto fino al traguardo finale. Prima, il leader era stato l'equipaggio Lucio Da Zanche-Giuseppe Mancuso, su Porsche 911 Carrera, che avevano vinto le PS 1 e 3 (la 2 era andata al francese Valliccioni su Renault 5 Turbo, finito poi fuori strada nella 5).

Da Zanche-Mancuso sono poi stati messi fuori gara da una foratura. Tre prove speciali sono state vinte dal bresciano "Pedro" con la Lancia Delta Integrale, il francese Erik Comas su Lancia Stratos ne ha vinte altre tre e Musti se ne è aggiudicate due.

I VINCITORI DI CATEGORIA

- Rag. 1 - John Sheldon-Lesley Sheldon (Lotus Elan) in 1h58'16"
- Rag. 2 - Matteo Musti-Francesco Granata (Porsche 911 RS) in 1h45'45"
- Rag. 3 - Erik Comas-Jano Vesperini (Lancia Stratos) in 1h45'48"
- Rag. 4 - "Pedro"-Emanuele Baldaccini (Lancia Delta Integrale) in 1h48'22"

Il momento clou è stata l'undicesima e ultima "speciale", affrontata con Musti leader con 12,5 secondi di vantaggio su Comas in grande rimonta. La prova è stata vinta appunto dal francese, ma con un margine insufficiente a portarlo in testa, così Musti ha vinto per soli 2,9" di vantaggio!

I protagonisti del campionato italiano rally storici si sono poi dati appuntamento al Rally Campagnolo in programma il 3 maggio.

www.acisportitalia.it



SULL'APPENNINO VINCONO ANCONA-DARDERI SU OPEL ASCONA B

L'equipaggio bolognese Alessandro Ancona e Daiana Darderi, su Opel Ascona B (in foto), ha vinto la prima edizione del Rally Storico dell'Appennino, disputatosi il 10 e 11 aprile sulle strade delle colline di Bologna. La gara è stata molto "tirata" ma ha avuto il suo momento chiave in un banale errore da parte dell'equipaggio Bonafé-Vaccari su Porsche 911 RS, che stava battagliando con Ancona-Darderi per la testa della classifica. Bonafé-Vaccari hanno sbagliato nel presentarsi in anticipo a un controllo orario e la penalità subita li ha in sostanza messi fuori dai giochi per la classifica assoluta, nonostante abbiano vinto quattro prove speciali (sulle nove disputate).

Il week end ha visto anche lo svolgimento della gara di regolarità. A vincere la prova sono stati Simoncello-Ganassini, su Ford Escort RS GR4, davanti a Uderzo-Corti, su Opel Manta S, e Volpi-Ricci, su Lancia Fulvia HF.

www.trofeomaremma.it



CLASSIFICA DEL 1° RALLY DELL'APPENNINO

1. ANCONA-DARDERI (Opel Ascona) in 48'20"1; 2. PEDRETTI-ROSSI (Fiat 131 Abarth) a 42"8; 3. MANFRINATO-BUONANNO (Audi VR-Quattro) a 2'50"2; 4. BERTUZZI-RIZZO (Renault 5 GT Turbo) a 2'59"7; 5. MELOTTI-GELMINI (Opel Ascona) a 3'15"5; 6. LUCCARINI-MINGARELLI (Fiat 127) a 4'33"0; 7. "MICKY"-SGORBATI (Opel Kadett Gsi) a 4'46"3; 8. SALOMONI-PONTINI (Autobianchi A112) a 6'41"5; 9. BONAFÉ-VACCARI (Porsche Carrera RS) a 10'24"4; 10. LORALLINI-SABADONI (Fiat Ritmo) a 15'34"8

CLASSIFICA REGOLARITÀ

1. Franco SIMONCELLO-Stefano GANASSINI (Ford Escort RS) p.tà 225; 2. Emanuele UDERZO-Saverio CORTI (Opel Manta S) p.tà 377; 3. Roberto VOLPI-Roberto RICCI (Lancia Fulvia HF) p.tà 447; 4. Alberto ZANCHI-Firenza SOAVE (VW Golf GTI) p.tà 495; 5. "FEBIS"-Osvaldo FINOTTI (Lancia Stratos) p.tà 560; 6. Marco ROCCABIANCA-Filippo FORNI VENTURA (Porsche 911) p.tà 737; 7. Giancarlo PIANA-Armando CHIODINI (Porsche 912) p.tà 977; 8. Ermanno COSTANZI-Ermanno CESCHI (Fiat 127) p.tà 1.101; 9. Luca BRUSORI-Marco BRUSORI (Porsche 911) p.tà 1.263; 10. Maurizio GALEOTTI-Matteo LORENZI (Porsche 911) p.tà 1.345.



"RUST AND DUST"
MONFERRATO CLASSIC CAR
Comune di Bistagno



"RUST AND DUST"
MONFERRATO CLASSIC CAR

"INSIEME PER LUCIANA"



"INSIEME PER LUCIANA"

**RITROVO PRESSO
PIAZZA MONTEVERDE
BISTAGNO
ORE 9.00**

www.rustanddust.net

**RADUNO IN BISTAGNO
10/05/2015
PRESSO NUOVA SEDE DEL CLUB
VIA MAZZINI N°38**







BAR PASTICCERIA
VOGLINO





CANTINA
ALICE BEL COLLE







COPPA DEI 3 LAGHI: 70 PROVE NEI PARCHI E MATCH RACE IN CENTRO A VARESE

A Varese si lavora ai dettagli della Coppa dei Tre Laghi, di scena il 27-28 giugno. Numerose novità nell'edizione n.24 a cura del club Vams-Asi, Comune di Varese e Laveno Mombello e staff Gleo: l'evento valido per il Criterium delle Alpi 2015 (dopo Verona ed Aosta), valorizza la Match Race stavolta aperto a tutti in centro a Varese (in foto) nella serata di sabato, il tracciato esalta divertenti passi prealpini (Sacro Monte, Alpe Tedesco, Marzio, Sette Termini) e le vetture anteguerra, la migliore ha iscrizione gratuita alla prestigiosa Ticino Classic del 4-6 settembre.

Domenica 28 giugno prove crono nei parchi di Ville Ponti Varese e del seminario arcivescovile di Milano, a Venegono, prima del pit stop all'Iper Belforte e premiazioni. In tutto 70 prove crono oltre allo spettacolare match race nel centro storico della Città giardino.

www.varesecampodeifiori.com



CRITERIUM DELL'OROLOGIO, LA "PRIMA" A FONTANA-PIGA

I parmensi Fontana-Piga su Lancia Fulvia HF (foto) hanno vinto la 20ª edizione del Trofeo Primavera-Coppa Rotari, organizzato dalla Scuderia Trentina Storica. Una cinquantina le auto che sabato 11 aprile hanno preso il "Vial" della gara, prova d'apertura del Criterium dell'Orologio, organizzato insieme all'Amams di Mantova.

Il percorso, lungo un centinaio di km -sulle strade della Val di Non, in Trentino-, prevedeva 40 tratti di precisione. Al termine, dietro i vincitori si sono piazzati Scapinello-Marinoni (Mini De Tomaso del 1978), seguiti da lotti-Aimi su Autobianchi A112 Abarth. Dopo le posizioni "da podio" si sono classificati: 4. Colombo-Moretti (Fiat 1100/103 Tv); 5. Pasinato-Prati (Lancia Fulvia Montecarlo); 6. Fattorelli-Beghini (Alfa Romeo Spider Veloce); 7. Picco-Petrani (Porsche 911); 8. Belloli-Belloli (Autobianchi A112 Elegant); 9. Salvetti-Agosti (Autobianchi A112 Junior); 10. Scapin-Morandi (Audi 100 Coupè). www.scuderiatrentinastorica.it



BERGAMO: A 80 ANNI DAL GP "VERO", LA 10ª VOLTA DELLA RIEVOCAZIONE

Si scaldano i motori in vista della 10ª edizione del Bergamo Historic Gran Prix in programma domenica 31 maggio. E si susseguono le novità di piloti e auto che animeranno questa edizione che festeggia l'80° anniversario della vittoria di Tazio Nuvolari nel 1935 al volante dell'Alfa Romeo P3.

Per onorare al meglio questa importante ricorrenza saranno presenti molti dei marchi che parteciparono a quella edizione.

Tra le vetture di maggiore spicco l'Alfa Romeo Monza 8C e una nutrita pattuglia di Bugatti GP con i modelli 35 B, 37 e 51, ma anche una Delahye GP del 1935, due Amilcar degli anni '20 e una rarissima Diatto GP del 1922. Restando alle ruote scoperte, da segnalare altre monoposto di F1, F2, F3 e Junior, mentre tra le GTS spiccano le Ferrari Testa Rossa del 1959 e 250 GTL del 1964, le Porsche 935 Vaillant ex Rabl e 934, oltre a un numeroso gruppo di Jaguar.

Non saranno da meno le due ruote da gran premio, con i modelli prestigiosi dei più importanti marchi che daranno spettacolo lungo i 2.920 metri del Circuito delle Mura. Tra questi. Rumi, MV Agusta, Moto Guzzi, Gilera, Norton, Ducati, Honda. Tra gli ospiti d'onore il pluricampione iridato moto Carlo Ubbiali, che partecipò ad alcune edizioni del GP di Bergamo motociclistico, e l'ex pilota di F. 1 Bruno Giacomelli, che nell'occasione tornerà al volante di un'Alfa Romeo, una GTAm. Confermato il format della manifestazione, con sei manche di mezz'ora ciascuna suddivise tra automobili e motociclette.

Per entrare nell'atmosfera della manifestazione per tutto il mese di maggio presso la galleria d'arte Kefri, via S. Orsola 19/F a Bergamo, sarà allestita una mostra dedicata al mantovano volante.

www.bergamohistoricgranprix.com



UNA FIAT SIATA 508 S PRIMA IN FRANCIACORTA

Andrea Belometti e Federico Passi su Fiat Siata 508S hanno vinto l'ottava edizione del Franciacorta Historic. Al secondo posto i plurivincitori della Mille Miglia e di tante altre gare importanti Giuliano Canè e Lucia Galliani su Lancia Aprilia del 1938.

Al terzo posto Ezio Salviato e Maria Caterina Moglia su Fiat 128 Rally del 1971. Al 4° posto è finito l'equipaggio Spagnoli-Sabbadini su Fiat 508 S del 1932, davanti ai vincitori della scorsa edizione Barcella-Ghidotti su Porsche 356 C Coupé del 1963. Le prime dieci posizioni sono state completate da Cibaldi-Costa su Fiat Gilco 1100 Sport (1948); Bertoli-Gamba su Lancia Fulvia Coupé 1.2 (1966); Turelli-Turelli su Lancia Aprilia (1937); Battagliola-Battagliola su Fiat 508 S Balilla Sport (1936); Cavagna-Seneci su Fiat 514 MM (1931).

La Franciacorta Historic si è disputata su un percorso tutto ricavato nella zona che dà il nome alla manifestazione, con 52 prove cronometrate in linea. 97 le vetture verificate, fra cui 23 dell'anteguerra. L'equipaggio Salviato-Moglia alla sera della vigilia si è aggiudicato il 1° Trofeo Centro Porsche Brescia Saottini Auto disputatosi in notturna al Franciacorta International Circuit. 34 le vetture che hanno preso parte alla prova riservata alle Porsche e sorta di "prologo" del Franciacorta Historic.

www.franciacortahistoric.it

RONDELLE



BIS A GENOVA - Dopo il Trofeo Albaro di marzo, Gianni e Silvano Chiesa su Alfa Romeo Giulia hanno vinto anche il 7° Circuito Marina Genova Aeroporto, prova di regolarità organizzata dal Veteran Car Club Ligure di Genova. La gara si è svolta sul tracciato ricavato nella zona della marina adiacente l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Un percorso che i concorrenti hanno ripetuto sei volte. Maurizio Gandolfo su Mini Cooper e Arturo Bottaro su Mini Cooper 1300 sono finiti rispettivamente secondo e terzo. www.vccl.it

LE "MITICHE" DI BASSANO - Si svolgerà il 18 e 21 giugno la 21ª edizione de "Le Mitiche Sport a Bassano", che quest'anno avranno come teatro le strade alpine di Veneto, Trentino, Alto Adige e Lombardia (con transito sul passo dello Stelvio). Sede di partenza come sempre sarà Bassano del Grappa, e protagonisti della manifestazione saranno le vetture scoperte sportive. L'organizzazione è del Circolo Veneto Automoto d'Epoca "Giannino Marzotto". www.cvae1961.it



CRONOMETRI IN ALTA QUOTA - È per il fine settimana del 13 e 14 giugno l'appuntamento con la 32ª Aosta-Gran San Bernardo, prova di regolarità Asi organizzata dal Club Auto Moto d'Epoca Valle d'Aosta. La gara è valida per il Criterium delle Alpi. Due le tappe previste, per un percorso totale di 180 km, con 63 prove di precisione al centesimo di secondo, 7 controlli orari al minuto, e un controllo timbro. L'itinerario della gara prevede che il secondo giorno le auto arrivino al passo del Gran San Bernardo, a 2.470 metri di quota. www.cameva.it



LA STELLA ALPINA COMPIE 30 ANNI Il 10, 11 e 12 luglio sarà il week-end del 30° compleanno della rievocazione storica della Stella Alpina, la prova di regolarità rievocativa della gara disputata dal 1947 al 1955. Alla prova di quest'anno saranno ammesse le vetture costruite prima del 1956. A organizzare l'evento è la Scuderia Trentina Storica di Trento. Il percorso in programma prevede il superamento di ben dieci passi alpini. 99 le prove di precisione. www.scuderiatrentinastorica.it



RICORDANDO IL "LANA" - Per il 9 e 10 maggio, è stato organizzato il 1° Trofeo Tollegno 1900 - Revival Lana Gatto, gara di regolarità aperta alle auto costruite entro il 1990. Una kermesse ricca di emozioni che consegnerà al vincitore il primo Trofeo Tollegno 1900. La manifestazione vuole essere un omaggio al famoso RallyLana, la gara che per otto edizioni animò il mondo dei rally italiani negli Anni 70. Teatro del Trofeo Tollegno 1900 sono le strade del biellese, cioè le stesse in cui si disputarono i RallyLana del passato. www.tollegno1900.it

SAVE THE DATE

1° TROFEO TOLLEGGNO 1900

9 - 10 MAGGIO '15

Tollegno 1900

GARA DI REGOLARITÀ
TURISTICA PER AUTO STORICHE
TOLLEGGNO - BI

Revival
LANA GATTO

PER MAGGIORI INFORMAZIONI POFI CONTATTARE:
NO EVENTS - MODA SALINI T +39 338 17 89 739
E-MAIL: info@noevents.com / info@tollegno1900.it

DAL 4 APRILE POTRAI SCARICARE I MODULI DI ISCRIZIONE SU
www.tollegno1900.it - www.noevents.com

SPORTELLO SPORT FRIK Nevents RAGNO JALPET

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)

Ritorno al passato

**DOPO GLI IRIDI 1950-'51, IL BISCIONE TORNA IN F1
NEL 1976 CON LA SCUDERIA BRITANNICA
MA ARESE È MALATA DI POLITICA E I RISULTATI SONO POCHI**

DI LUIGI GIULIANI - FOTO ALFA ROMEO AUTOMOBILISMO STORICO, CENTRO DOCUMENTAZIONE (ARESE, MILANO)





PRESIDENTE

In apertura, Hans-Joachim Stuck su Brabham BT45B-Alfa Romeo al Gran Premio d'Inghilterra del 16 luglio 1977. Sopra, Carlo Chiti (a sinistra), Bruno Giacomelli (al centro) e l'ingegnere Marelli a Zolder nel 1979 (con l'Alfa-Alfa). Sotto, il presidente Alfa Ettore Massacesi.



Dopo il secondo titolo mondiale F1 conquistato nel 1951, l'Alfa Romeo si ritira e si dedica alla produzione delle vetture di serie. Quasi vent'anni dopo, a parte qualche sporadica presenza con i suoi quattro cilindri bialbero, l'Alfa Romeo rientra timidamente in F1. Lo fa con il motore 8 cilindri derivato da quello delle "33" prototipo dell'Autodelta, il reparto corse della Casa del Biscione: comincia nel 1970 con la McLaren e prosegue poi l'anno seguente con la March, ma i risultati in entrambi i casi non incoraggiano a proseguire: 13 partecipazioni a GP, in tutto, senza punti iridati.

Già impegnata sul fronte "prototipi", l'Alfa mette da parte la F1 per qualche anno. Poi, alla fine del 1975, forte del titolo conquistato nel Campionato Mondiale Marche, si accorda con la Brabham di Bernie Ecclestone per la fornitura dei suoi motori 12 cilindri "boxer" alla scuderia del "padrino".

Inizia così un nuovo capitolo della storia sportiva dell'Alfa Romeo, durante il quale, per oltre dieci anni, si intrecceranno vicende umane, tecniche e politiche, con progettisti, piloti e manager a far da primi attori.

Addio ai Prototipi

Il 1976 vede così tornare ufficialmente l'Alfa Romeo in F1, come fornitore della Brabham: l'ingegnere Carlo Chiti, direttore generale Autodelta, avrebbe desiderato una partecipazione tutta fatta in casa, ma era anche consapevole che la dirigenza di Arese non avrebbe mai dato il consenso. Purtroppo, dal 1974 era cambiato tutto: dopo le dimissioni di Luraghi, il presidente che rilanciò l'Alfa Romeo



MATRIMONIO IN BIANCO
Sopra, un meccanico al lavoro sul 12 cilindri boxer di Arese (McKlein). A sinistra, la prima Brabham con il motore italiano, la BT45 del 1976, alla presentazione a Balocco a fine 1975 (non corse mai in bianco) e con Carlos Pace alla guida. Sotto, il primo test di Niki Lauda, il 15 novembre 1977 a Vallelunga. Si era appena consumato il divorzio tra l'austriaco e la Ferrari. (Archivio Martini)

e caldeggiò la nascita dell'Autodelta, gli amministrativi della Casa milanese tentarono più volte di convincere i nuovi vertici aziendali che le corse erano soltanto uno spreco di denaro. Non ci riuscirono con il nuovo presidente Ermanno Guani, che invece sostenne l'attività dell'Autodelta, e neanche con il suo successore Gaetano Cortesi che, oltre alla partecipazione nel Mondiale Marche, consentì il ritorno del Biscione nella massima categoria automobilistica. Grazie a lui, oltre all'iride 1975, l'Alfa Romeo vinse anche il Mondiale Sport 1977. E avrebbe continuato ancora a competere in questa categoria, se non fosse arrivato nel 1978 il nuovo presidente Ettore Massacesi che, nonostante l'appoggio di importanti sponsor, bloccò la partecipazione delle 33 al campionato dei Prototipi: da quell'anno, l'attività sportiva avrebbe riguardato soltanto la F.1. C'è da dire che Massacesi, più che manager competente e appassionato di automobili, era un esperto di organizzazione aziendale: si insediò ai vertici dell'Alfa Romeo annunciando che avrebbero portato il bilancio in pareggio nel giro di quattro anni. Invece, alla fine del 1986, portò un'Alfa Romeo in rovina nelle mani della Fiat.

Reutemann

Nel 1976, la Brabham ha tutto quello che serve per emergere: uno sponsor prestigioso, Martini, e l'appoggio di una grande Casa come l'Alfa Romeo che, con il suo 12 cilindri, potrebbe farla combattere ad armi pari con la favorita Ferrari. Ma i prevedibili guai di gioventù delle Brabham BT45 si fanno sentire: è una stagione sofferta anche per i piloti, il brasiliano Carlos Pace e l'argentino Carlos Reutemann, con quest'ultimo che lascia improvvisamente il team - sostituito da Rolf Stommelen e da Larry Perkins - per andare alla Ferrari a sostituire Niki Lauda dopo il rogo del Nürburgring. «Il primo periodo della collaborazione Alfa-Brabham fu abbastanza difficile -ricorda in una vecchia intervista Roberto Fanin, braccio destro di Chiti e responsabile Officina e Carrozzeria dell'Autodelta-. I rapporti tra Chiti e Gordon Murray, il capo progettista del team inglese, erano tesi: il tecnico della Brabham si lamentava sempre per la



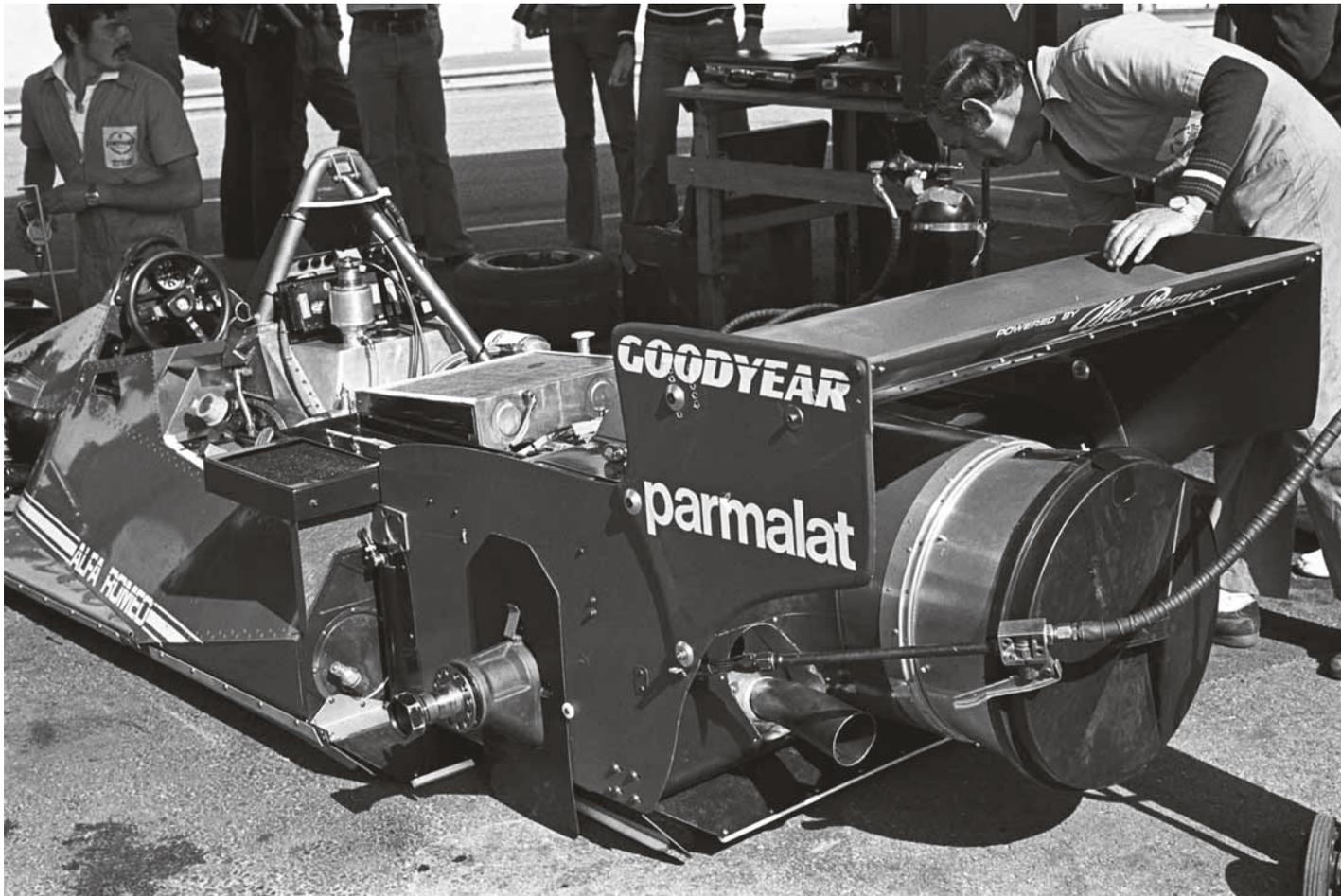
scarsa potenza dei motori Alfa. Ma le cause, come Chiti faceva rilevare, erano invece gli aircscope, le prese d'aria, troppo piccole per garantire il corretto funzionamento del motore, oltre alle scarse dimensioni dei radiatori dell'olio. Risolti questi problemi, la vettura iniziò ad andare come doveva».

Lauda

Il 1977 vede le Brabham-Alfa Romeo completamente riviste: le BT45B ora sono più leggere, con scocca e sospensioni riprogettate, e hanno le prese d'aria adeguate al potente motore Alfa Romeo, che ora può finalmente erogare tutti i 510 CV di cui è capace. Chiti e Murray hanno lavorato bene e la vettura è molto competitiva. Ma, tra pole position e buoni piazzamenti, la vittoria è ancora lontana, complice anche la perdita di Carlos Pace, vittima di un incidente aereo nel corso della stagione. A fianco di John Watson, già nel team al posto di Reutemann, arriva Hans-Joachim Stuck, un buon pilota ma senza il talento di Pace. Sul finire della stagione però, avviene un episodio che coinvolge il team anglo-italiano: la "rottura" tra Ferrari e Niki Lauda, fresco campione del mondo. L'austriaco firma proprio per la Brabham, che per la stagione 1978 avrà un munifico sponsor, la Parmalat. «Nel team -spiega Chiti in una delle sue ultime interviste- eravamo tutti convinti che la presenza di Lauda avrebbe por-

SOLUZIONE BANDITA

Il matrimonio tra Brabham e Alfa Romeo produsse due sole vittorie, entrambe nel 1978. La prima al GP di Svezia, grazie alla soluzione del ventilatore, subito bandita dalla Federazione (sotto, *McKlein*). La seconda al GP d'Italia, funestato dall'incidente a Ronnie Peterson.



tato un salto di qualità. Anche perché i rapporti tra noi dell'Autodelta e quelli della Brabham nel frattempo erano diventati ottimi».

Ventilatore

Il 1978 vede un iniziale confronto tra Ferrari e Lotus. Poi, a Montecarlo, Watson, poco oltre metà gara, si ritira con la sua BT46 per un'avaria ai freni quando è ancora in testa. Ma nel GP successivo, quello del Belgio, debutta la Lotus 79, la vettura a "effetto suolo" che sorprende la concorrenza. Murray non può realizzare una wing-car come la Lotus: gli ingombri del boxer Alfa glielo impediscono. Si inventa allora lo stratagemma del ventilatore posteriore, che garantisce gli stessi vantaggi della Lotus con minigonne: applicato dietro il motore, aspira aria da sotto la vettura schiacciandola al suolo, ottenendo così una maggiore tenuta di strada. «Effettuiamo vari test sia sulla nostra pista di Balocco sia a Brands Hatch -ricorda Chiti-. Poi in Svezia facemmo debuttare la vettura con il "ventilatore", già autorizzato dalle autorità sportive: la nuova Brabham era nettamente la vettura più competitiva, per questo Ecclestone raccomandò ai piloti di non vincere, per evitare delle grane con gli altri team". Invece Lauda arriva primo e cominciano i problemi: gli altri concorrenti insorgono e in nome della sicurezza si vieta la soluzione tecnica della Brabham-Alfa Romeo, con il voto decisivo di Fer-

rari. A quel punto, all'Autodelta non rimane altro che progettare in gran fretta un nuovo motore a "V", più stretto del "boxer", necessario per realizzare una monoposto a effetto suolo.

Intanto, i rapporti tra Alfa Romeo e Brabham iniziano a incrinarsi, a causa del progetto che la Casa del Biscione sta portando avanti: una monoposto tutta sua, da schierare nel Mondiale 1979. Lauda, in particolare, critica la decisione dell'Alfa: «Questo è il momento di concentrare i nostri sforzi e non disperderli in altre iniziative: fornire motori competitivi alla Brabham e realizzare una nuova monoposto sono due programmi incompatibili fra loro».

Comunque, alla fine del campionato, il team anglo-italiano è terzo tra i Costruttori, dietro a Lotus e Ferrari: con due vittorie e due pole position, la stagione non è proprio da buttare. Ma la stampa infierisce ugualmente contro l'Alfa Romeo, complice l'atteggiamento negativo di Lauda: «Certe dichiarazioni di Lauda -ricordò Chiti- erano giustificate dalla politica dell'Alfa: il presidente Massaccesi accusava l'Autodelta di spendere troppo, dimenticando che senza adeguati investimenti era impossibile ottenere risultati degni della grande tradizione sportiva dell'Alfa Romeo».

Nel frattempo, all'Autodelta fervono i lavori per il nuovo motore: «Realizzammo in soli quattro mesi il 12 cilindri a V di 60° -afferma Fanin-. Durante una riunione stabilimmo i vari parametri: per il



nuovo motore fu deciso di utilizzare le stesse teste del motore boxer. Quindi fu realizzato ex-novo soltanto il basamento».

Massaccesi vs Ecclestone

A fine stagione il contratto tra Brabham e Alfa Romeo è rinnovato per l'anno seguente, anche se nel team inglese regna l'incertezza per l'imminente debutto della monoposto del Biscione. Così, nel 1979 la Brabham-Alfa è al via della stagione con la BT48, equipaggiata con il nuovo motore a 12 cilindri a V di 60° da oltre 520 CV. Con Lauda ora c'è un giovane brasiliano, Nelson Piquet, che si è messo in luce nella F3 inglese.

Come previsto, in quella stagione l'Alfa Romeo porta all'esordio la sua F.1, la "177": «La cosiddetta "Alfa-Alfa" debuttò in Belgio, a



V12 PER L'AERODINAMICA

Sopra, l'Alfa Romeo 179: la monoposto tutta italiana creò malumori nel team Brabham. A sinistra, Lauda con la BT48 dotata del motore V12 a 60° (sotto; sulla sinistra il meccanico Ermanno Cuoghi; foto McKlein).



BRABHAM-ALFA ROMEO: TUTTI I RISULTATI

1976

- GP Brasile, 25 gennaio, Interlagos, Pace 10°, Reutemann rit. perdita carburante
- GP Sud Africa, 6 marzo, Kyalami, Pace rit. pressione olio, Reutemann rit. pressione olio
- GP USA West, 28 marzo, Long Beach, Pace 9°, Reutemann rit. incidente
- GP Spagna, 2 maggio, Jarama, Pace 6°, Reutemann 4°
- GP Belgio, 16 maggio, Zolder, Pace rit. batteria, Reutemann rit. motore
- GP Monaco, 30 maggio, Pace 9°, Reutemann rit. incidente
- GP Svezia, 13 giugno, Anderstorp, Pace 8°, Reutemann rit. motore
- GP Francia, 4 luglio, Le Castellet, Pace 4°, Reutemann 11°
- GP Inghilterra, 16 luglio, Silverstone, Pace 4°, Reutemann rit. pressione olio
- GP Germania, 1 agosto, Nürburgring, Pace 4°, Stommelen 6°, Reutemann rit. motore
- GP Austria, 15 agosto, Osterreichring, Pace rit. incidente, Reutemann rit. frizione

- GP Olanda, 29 agosto, Zandvoort, Pace rit. pompa olio, Reutemann rit. frizione
 - GP Italia, 12 settembre, Monza, Pace rit. motore, Stommelen rit. iniezione
 - GP Canada, 3 ottobre, Mosport, Pace 7°, Perkins 17°
 - GP USA East, 10 ottobre, Watkins Glen, Pace rit. incidente, Perkins rit. sospensione
 - GP Giappone, 24 ottobre, Fuji, Pace rit. cond. meteo, Perkins rit. cond. meteo
- Classifica finale: 1. J. Hunt (McLaren), pt. 69; 14. C. Pace pt. 7; 16. C. Reutemann pt. 3; 20. R. Stommelen pt. 1**

1977

- GP Argentina, 9 gennaio, Buenos Aires, Pace 2°, Watson rit. frizione
- GP Brasile, 23 gennaio, Interlagos, Pace rit. incidente, Watson rit. incidente
- GP Sud Africa, 5 marzo, Kyalami, Pace 13°, Watson 6°
- GP USA West, 3 aprile, Long Beach, Stuck rit. freni, Watson squalificato
- GP Spagna, 8 maggio, Jarama, Stuck 6°, Watson rit. perdita carburante

- GP Monaco, 22 maggio, Stuck rit. incendio, Watson rit. trasmissione
- GP Belgio, 5 giugno, Zolder, Stuck 6°, Watson rit. incidente
- GP Svezia, 19 giugno, Anderstorp, Stuck 10°, Watson 5°
- GP Francia, 3 luglio, Digione, Stuck rit. incidente, Watson 2°
- GP Inghilterra, 16 luglio, Silverstone, Stuck 5°, Watson rit. iniezione
- GP Germania, 31 luglio, Hockenheim, Stuck 3°, Watson rit. motore
- GP Austria, 14 agosto, Osterreichring, Stuck 3°, Watson 8°
- GP Olanda, 28 agosto, Zandvoort, Stuck 7°, Watson rit. motore
- GP Italia, 11 settembre, Monza, Stuck rit. motore, Watson rit. incidente
- GP USA East, 2 ottobre, Watkins Glen, Stuck rit. incidente, Watson 12°
- GP Canada, 9 ottobre, Mosport, Stuck rit. motore, Watson rit. incidente
- GP Giappone, 23 ottobre, Fuji, Stuck 7°, Watson rit. cambio

Zolder -raccontava Chiti-. La griglia di partenza fu significativa: al quattordicesimo posto c'era Lauda con la Brabham-Alfa, al quindicesimo Giacomelli con l'Alfa-Alfa. Mica male. Lauda era livido: appena era uscita la nostra macchina aveva detto che sembrava un carro armato e ora si trovava lì quasi alla pari, lui due volte campione del mondo...».

Il debutto in Belgio è incoraggiante, anche se la vettura è poi costretta al ritiro per il tamponamento da parte della Shadow di Elio De Angelis. Quella, è una specie di prova generale in vista del rientro in grande stile a Monza con la 179: una monoposto a effetto suolo, con telaio monoscocca e motore V12, lo stesso montato sulla Brabham BT48.

Intanto, la stagione della Brabham-Alfa non è affatto positiva: Lauda è spesso nelle posizioni di testa ma i numerosi problemi tecnici che affliggono la BT48 lo costringeranno spesso al ritiro. Per il pilota austriaco ci sarà soltanto la vittoria al GP "Dino Ferrari" a Imola, senza validità iridata. I risultati della stagione non sono soddisfacenti e il rapporto tra Brabham e Alfa Romeo s'interrompe: al GP del Canada, penultima prova del Campionato del Mondo, la scuderia inglese torna ai Ford Cosworth DFV; nello stesso fine settimana Niki Lauda, dopo aver disputato le prove libere del venerdì, si ritira dalle corse. «La rottura con la Brabham -ricordava Chiti- fu tutta colpa di Massaccesi. Nell'agosto 1979 avevamo un appuntamento con Ecclestone, per discutere degli accordi futuri. Nell'attesa, il presidente mi disse che l'Alfa Romeo non poteva compromettere la sua immagine continuando la collaborazione con un tipo come lui. Massaccesi -continua l'ingegnere toscano- era chiaramente influenzato dalle campagne stampa contro il patron della Brabham (Ecclestone rappresentava l'associazione dei costruttori di F.1 in

un'estenuante guerra contro la Federazione per il controllo dei diritti televisivi, ndr). Bernie avrebbe voluto ancora i nostri V12 ma Massaccesi fu categorico nel rifiutarli».

In Autodelta, invece le cose vanno meglio: dopo il debutto della 179 a Monza, l'Alfa Romeo trova uno sponsor prestigioso e ricco, la Marlboro. In vista del 1980 c'è tutto per primeggiare: soldi, motori, un validissimo progettista per la monoposto (Gerard Ducarouge) e altrettanto validi piloti, Patrick Depailler e Bruno Giacomelli. Purtroppo mancherà fortuna (la morte di Depailler a Hockenheim) e soprattutto la gestione del team, che subirà negativamente la "politica" aziendale.

A BALOCCO

Sotto, Roberto Fanin (terzo da sinistra) a Balocco nel 1970 durante una sessione di prove della 33-3 con Rolf Stommelen (in tuta).



Classifica finale: 1. N. Lauda (Ferrari) pt. 72; 11. H. Stuck pt. 12; 13. J. Watson pt. 9; 15. C. Pace pt. 6

1978

- GP Argentina, 15 gennaio, Buenos Aires, Lauda 2°, Watson rit. motore
- GP Brasile, 29 gennaio, Jacarepagua, Lauda 3°, Watson 8°
- GP Sud Africa, 4 marzo, Kyalami, Lauda rit. motore, Watson 3°
- GP USA West, 2 aprile, Long Beach, Lauda rit. accensione, Watson rit. cambio
- GP Monaco, 7 maggio, Lauda 2°, Watson 4°
- GP Belgio, 21 maggio, Zolder, Lauda rit. incidente, Watson rit. motore
- GP Spagna, 4 giugno, Jarama, Lauda rit. motore, Watson 5°
- GP Svezia, 17 giugno, Anderstorp, Lauda 1°, Watson rit. motore
- GP Francia, 2 luglio, Le Castellet, Lauda rit. motore, Watson 4°
- GP Inghilterra, 16 luglio, Brands Hatch, Lauda 2°, Watson 3°
- GP Germania, 30 luglio, Hockenheim, Lau-

da rit. motore, Watson 7°

- GP Austria, 13 agosto, Osterreichring, Lauda rit. incidente, Watson 7°
 - GP Olanda, 27 agosto, Zandvoort, Lauda 3°, Watson 4°
 - GP Italia, 10 settembre, Monza, Lauda 1°, Watson 2°
 - GP USA East, 1 ottobre, Watkins Glen, Lauda rit. motore, Watson rit. motore
 - GP Canada, 8 ottobre, Montreal, Lauda rit. freni, Watson rit. Incidente
- Classifica finale: 1. M. Andretti (Lotus) pt. 64; 4. N. Lauda pt. 44; 6. J. Watson pt. 25**

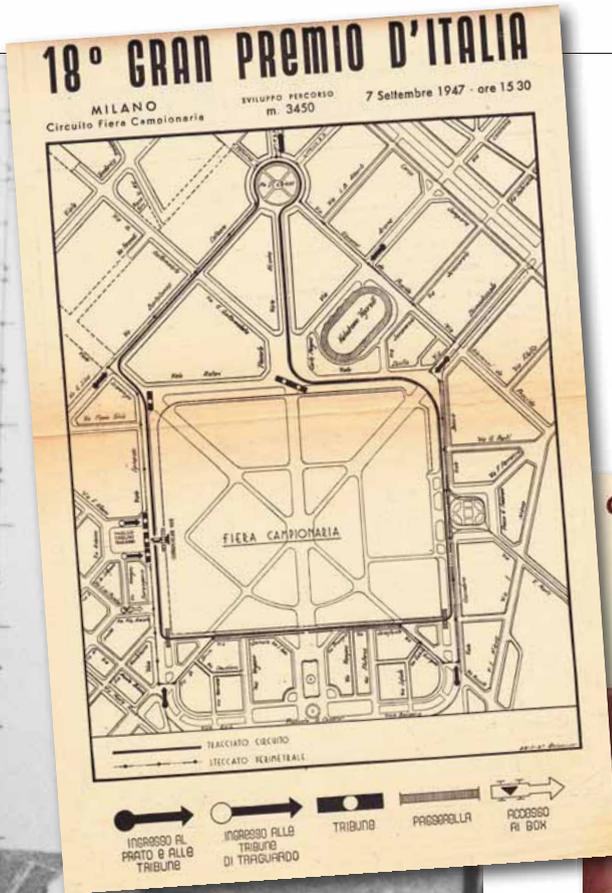
1979

- GP Argentina, 21 gennaio, Buenos Aires, Lauda rit. press. carburante, Piquet rit. incidente
- GP Brasile, 4 febbraio, Interlagos, Lauda rit. cambio, Piquet rit. incidente
- GP Sud Africa, 3 marzo, Kyalami, Lauda 6°, Piquet 7°
- GP USA West, 8 aprile, Long Beach, Lauda rit. incidente, Piquet 8°
- GP Spagna, 29 aprile, Jarama, Lauda rit.

imp. raffreddamento, Piquet rit. imp. iniezione

- GP Belgio, 13 maggio, Zolder, Lauda rit. motore, Piquet rit. motore
 - GP Monaco, 27 maggio, Lauda rit. incidente, Piquet 7°
 - GP Francia, 1 luglio, Digione, Lauda rit. testacoda, Piquet rit. incidente
 - GP Inghilterra, 14 luglio, Silverstone, Lauda rit. freni, Piquet rit. testacoda
 - GP Germania, 29 luglio, Hockenheim, Lauda rit. motore, Piquet 12°
 - GP Austria, 12 agosto, Osterreichring, Lauda rit. perdita olio, Piquet rit. motore
 - GP Olanda, 26 agosto, Zandvoort, Lauda rit. "problemi al polso", Piquet 4°
 - GP Italia, 9 settembre, Monza, Lauda 4°, Piquet rit. incidente
 - GP Canada, 30 settembre, Montreal, Lauda rit., Piquet rit. cambio, Zunino 7°
 - GP USA East, 7 ottobre, Watkins Glen, Zunino rit. incidente, Piquet 8°
- Classifica finale: 1. J. Scheckter (Ferrari) pt. 51; 14. N. Lauda pt. 4; 16. N. Piquet pt. 3**





RICOSTRUZIONE

In apertura: le Alfa Romeo 158 di Achille Varzi (16) e Carlo Felice Trossi (30) in azione nel GP d'Italia del 1947 nella Milano della ricostruzione. A sinistra, la locandina con il tracciato del "Circuito Fiera Campionaria". Sotto, l'elenco iscritti con i ritratti dello stesso Trossi (con la pipa) e di Luigi Villorosi.

Chi vincerà ?

Fra i piloti iscritti figurano in prima linea i nomi di Varzi, vincitore del G. P. di Torino 1946 e del G. P. di Bari 1947; di Trossi, trionfatore nel circuito di Milano dello scorso anno, di Villorosi, che si è imposto recentemente in America e in Europa, ma alla ribalta si affacciano i noti giovani Sanesi e Ascari, il sempre valido Sommer, e Bira, e Platé, e De Graffenried, e via e via e via. Chi teglierà per primo il traguardo? Alle macchine e al pilota la risposta.

GLI ISCRITTI
COL NUMERO ASSEGNATO IN CORSA



CARLO FELICE TROSSI (Alfa Romeo)



LUIGI VILLORESI (Maserati)

2.	XX	Alfa Romeo	Italia
4.	MOSTERS	Cisitalia	Italia
6.	VILLORESI	Maserati	Italia
8.	SOMMER	Maserati	Francia
10.	GROLLA	Cisitalia	Italia
12.	CHABOUD	Delohaye	Francia
14.	LEVEGH	Maserati	Francia
16.	VARZI	Alfa-Romeo	Italia
18.	PLATÉ E.	Maserati	Italia
20.	XX	Cisitalia	Italia
22.	POZZI	Delohaye	Francia
24.	SANESI	Alfa Romeo	Italia
26.	BIRA	Maserati	Siam
28.	BRACCO	Deloge	Italia
30.	TROSSI	Alfa Romeo	Italia
32.	DE GRAFFENRIED	Maserati	Svizzera
34.	ASCARI	Maserati	Italia
36.	RAPH	Maserati	Francia
38.	RUGGERI	Maserati	Italia
40.	PAGANI	Maserati	Italia
42.	DELL'ACQUA F.	Maserati	Italia
44.	XX	Maserati	Italia
46.	XX	Cisitalia	Italia
48.	MINOZZI	Maserati	Italia
50.	BALESTRERO	XX	Italia
52.	ARRIGONI	Maserati	Italia
54.	LOUVEAU	Deloge	Francia
56.	PORRINO	Cisitalia	Italia
58.	MARCHETTI	Maserati	Italia
60.	SCAGLIARINI G.	Alfa Romeo	Italia

Parco aperto

**NEL CAPOLUOGO LOMBARDO A CAVALLO DELLA GUERRA
SI DISPUTARONO TRE CIRCUITI AL PARCO SEMPIONE
E UN GP D'ITALIA INTORNO ALLA FIERA CAMPIONARIA**

Di FEDERICO LANFRANCHI E FRANCESCO PELIZZARI

FOTO ARCHIVIO CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO ARESE



Milano è come Montecarlo: non è una frase tratta da una pellicola anni '80, di quelle che hanno come sfondo la Milano da bere, ma una verità. Forse non tutti sanno che nel periodo a cavallo fra i due conflitti mondiali, le strade della metropoli lombarda furono invase da rombanti auto da corsa, pronte a sfidarsi per la vittoria nel Gran Premio d'Italia, che in quel periodo non poteva essere disputato sull'Autodromo di Monza.

Il circuito Brianzolo infatti era stato usato come base militare durante la Guerra e di conseguenza bombardato: i danni erano troppo ingenti per poter disputare una gara in breve periodo. Questo per quanto riguarda il 1947, quando a Milano si disputò addirittura il XVII Gp d'Italia (non ancora iridato).

Nel 1936, 1937 e 1946 si gareggiò invece nel Parco Sempione, intorno all'Arena Civica e in mezzo ad alberi secolari, in un ambiente del tutto simile a quello monzese. Là dove giocano i bambini, settant'anni fa si prendevano a ruotate Tazio Nuvolari e Achille Varzi, e dove oggi si costruiscono grattacieli e palazzoni di dubbio gusto, laddove invece c'erano le palazzine liberty della Fiera Campionaria, si sfidarono lo stesso Varzi, Carlo Felice Trossi, Conasalvo Sanesi e Alberto Ascari.

Nivola, con leggerezza

Il 28 giugno 1936, in Piazza del Cannone dirimpetto il Castello Sforzesco, la maggior parte delle auto schierate al via del "I Circuito di Milano" hanno il Biscione sul cofano, ma ci sono anche Bugatti, Maserati e l'Auto Union di Varzi.

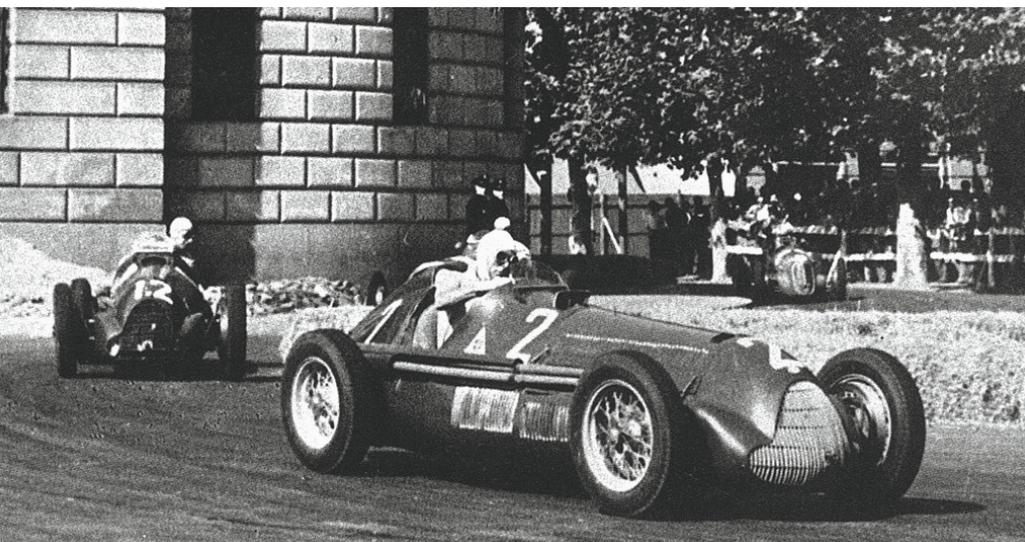
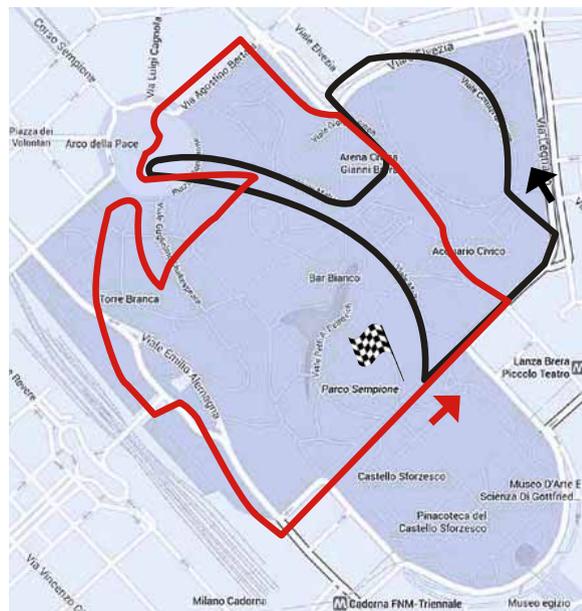
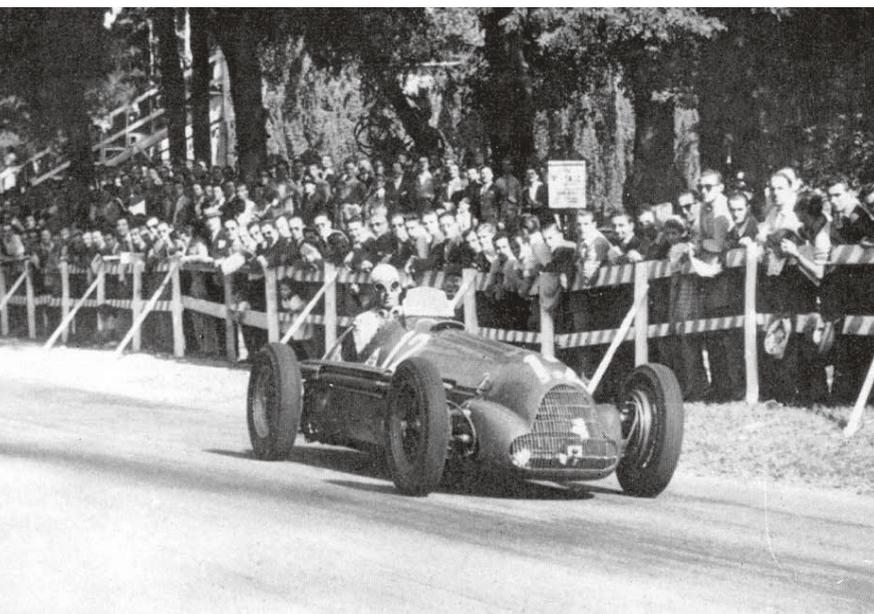
Narra la leggenda che quest'ultimo sudò sette camicie per convincere i tedeschi a partecipare al Circuito, sicuro della superiorità della Tipo C progettata da Ferdinand Porsche, con motore V16 di 6 litri, anche nel piccolo circuito milanese (2,6 km da ripetere 60 volte). Ma l'Alfa Romeo gestita da Ferrari può contare su Tazio Nuvolari e su una macchina, la 12C-36 di 4,1 litri, più leggera e maneggevole, dunque più adatta al piccolo tracciato cittadino. Il Portello dista non più di 2 km dal Sempione. Nuvolari fa segnare la pole position, ma Varzi parte meglio e sembra fare la parte della lepre; per 25 giri domina in solitaria, rifilando un bel distacco agli inseguitori, ma Nivola non ci sta e attua una gran rimonta e al 34° giro passa Varzi, che però non demorde. Finché arriva il momento del doppiaggio di Farina, anch'egli su Alfa, che agevola il compagno di Scuderia. Varzi è battuto; terzo Farina, quarto Antonio Brivio, quinto Mario Tadini, tutti su Alfa 8C 1935. Alla gara partecipano anche Clemente Biondetti (6° su Alfa Tipo B) e



BAGARRE IN CITTÀ

A sinistra, il box Alfa Romeo al GP d'Italia '47. In questa pagina, in alto Consalvo Sanesi (24) precede Alberto Ascari (34, Maserati). Qui sopra, a sinistra Alessandro Gaboardi con la quarta 158; a destra, la Cisitalia di Mario Porrino precede una Delage (foto archivio Sanesi). Sotto, Trossi insegue Varzi: i due rimasero in bagarre per tutta la gara.





TAZIO TRA LE ALFA

Sopra, i due circuiti del Parco Sempione (in nero quello del 1936-37; in rosso quello del 1946). A sinistra, sopra Trossi in azione nell'edizione del dopoguerra; sotto, Varzi (2) davanti a Trossi (12) sullo sfondo di un torrione del Castello Sforzesco. A destra, la partenza del '46: si riconoscono Sanesi (32), Trossi (12), Nuvolari (8), Maserati in mezzo alle Alfa Romeo e Farina (24).

Piero Dusio (7° su Maserati 6C-34). Nel 1937 la Scuderia Ferrari iscrive tre Alfa Romeo 12C-36 affidate a Nuvolari, Farina e Trossi; l'Auto Union torna con la sua Tipo C V16, questa volta affidata al tedesco Rudolf Hasse. Ma il copione si ripete, benché la gara sia più lunga: dopo 70 giri Nuvolari vince davanti a Giuseppe Farina e Hans Ruesch (il noto pilota "privato" sulla sua 8C-35 riconoscibile dal muso dipinto di bianco).

Due manche e finale

Nel dopoguerra c'è voglia di corse. In Europa già nel 1945 si sono disputate alcune gare, soprattutto in Francia, in mezzo alle macerie. Milano è ancora in ricostruzione, ma il Parco Sempione tutto sommato è a posto. Si organizza il III Circuito meneghino, con un tracciato diverso, leggermente più lungo e che non gira più intorno all'Arena, le passa di fianco lasciandosela sulla destra, transita davanti all'Arco della Pace e torna al Castello per viale Alemagna; totale: 2.794 metri. Gara su due manche da 20 giri più finale

da 30 giri. Questa volta Varzi è su Alfa Romeo 158, al pari di Trossi, Sanesi e Farina; Nuvolari guida una Maserati 4CL, come Luigi Villorosi, Raymond Sommer, Louis Chiron, Reg Parnell, Emanuel de Graffenried e Franco Cortese. C'è anche Piero Taruffi, su Cisitalia D46. Varzi vince la prima manche, Sanesi la seconda. Ma in finale primeggia Trossi, in una tripletta Alfa con Varzi e Sanesi.

Il GP sotto casa

Sono le prove generali del Gran Premio d'Italia che si disputa il 7 settembre 1947, perché l'Autodromo di Monza è ancora inagibile. Il circuito questa volta si snoda sulle strade intorno alla Fiera Campionaria, tra viale Berengario, piazza Damiano Chiesa, viale Boezio e via Senofonte: 3.447 metri la cui "traccia" è ben identificabile ancora oggi da *Google Maps*. I giri sono 100, il Portello è a poche centinaia di metri dalla linea di partenza. L'attesa è enorme per questo evento che sa ancora di Liberazione: 100.000 spettatori sono in piedi lungo la pista, sulle tribune appositamente costru-



NUVOLARI E TROSSI "CITTADINI" ONORARI

► **I Circuito di Milano (Parco Sempione, 28 GIUGNO 1936), 60 giri di 2,6 km pari a 156 km**

1. T. Nuvolari (Alfa Romeo) in 1h35'56"4, media 97,6 km/h ; 2. A. Varzi (Auto Union) a 8"8; 3. G. Farina (Alfa Romeo) a 1 giro; 4. A. Brivio (Alfa Romeo) a 1 giro; 5. M. Tadini (Alfa Romeo) a 3 giri; seguono altri 4 piloti; 3 ritirati

Giro veloce A. Varzi in 1'33"4 media 100,2 km/h

► **Il Circuito di Milano (Parco Sempione, 20 giugno 1937), 70 giri di 2,4 km pari a 168 km**

1. T. Nuvolari (Alfa Romeo) in 1h37'15"2, media 103,6 km/h ; 2. G. Farina (Alfa Romeo) a 2'4"2; 3. H. Ruesch (Alfa Romeo) a 1 giro; 4. R. Hasse (Auto Union) a 1 giro; 5. C.F. Trossi (Alfa Romeo) a 3 giri; seguono altri 3 piloti; 3 ritirati

Giro veloce T. Nuvolari in 1'20"6 media 107,2 km/h

► **III Circuito di Milano (Parco Sempione, 30 Settembre 1946), due manche di 20 giri ciascuna (totale 55,881 km) e finale 30 giri**

(totale 83,829 km), lunghezza circuito 2,8 km

1. manche: 1. A. Varzi (Alfa Romeo 158) in 38'14"8, media 84,46 km/h; 2. C.F. Trossi (Alfa Romeo 158); 3. T. Nuvolari (Maserati 4CL)

2. manche: 1. C. Sanesi (Alfa Romeo 158) in 38'38"8, media 86,77 km/h; 2. R. Sommer (Maserati 4CL); 3. G. Farina (Alfa Romeo 158)

Finale: 1. C.F. Trossi (Alfa Romeo 158) in 56'6", media 89,46 km/h; 2. A. Varzi (Alfa Romeo 158) a 18"; 3. C. Sanesi (Alfa Romeo 158) a 36", 4. L. Villoresi (Maserati 4CL) a 1'16"; 5. R. Sommer (Maserati 4CL) a 1'16"; 6. E. de Graffenried (Maserati 4CL) a 2'17"; ritirati T. Nuvolari, G. Pelassa (Maserati 4CL); R. Parnell (ERA C-Type); G. Farina
Giro veloce A. Varzi e G. Farina 1'50"4 media 91,25 km/h

► **XVII Gran Premio d'Italia (Fiera Campionaria, 7 Settembre 1947) 100 giri di 3,5 km pari a 344,728 km**

1. C. F. Trossi (Alfa Romeo 158) in 3h2'25" media 113,2 km/h; 2. A. Varzi (Alfa Romeo 158) a 0"1; 3. C. Sanesi (Alfa Romeo 158) a 1 giro; 4. A. Gaboardi (Alfa Romeo 158) a 5 giri; 5. A. Ascari (Maserati 4CL) a 6 giri; seguono altri 4 piloti; 11 ritirati; 2 non partiti;

Giro veloce C.F. Trossi 1'44" media 119,35 km/h

ite, ai balconi delle case. Il Biscione schiera ben quattro "Alfetta": lo squadrone è composto da Consalvo Sanesi, Carlo Felice Trossi, Achille Varzi e Alessandro Gaboardi; su Maserati 4CLT/48 ci sono Luigi Villoresi e Alberto Ascari; iscritti anche Louis Chiron, Raymond Sommer, "Toulo" de Graffenried, "Levegh" (triste protagonista della tragedia di Le Mans '55), Charles Pozzi (divente-

rà famoso importatore per la Francia di Ferrari) e il principe "Bira". Dopo oltre tre ore di gara e un duello ravvicinatissimo fra i primi due, è un trionfo Alfa Romeo, ai primi quattro posti con Trossi vincitore davanti a Varzi (in volata, soltanto 1 centesimo li divide sul traguardo!) e Sanesi. Quinto è Ascari, che abita al civico 60 di Corso Sempione, a pochi passi dal circuito.





PRIORITARIO
Luigi Battistolli, in arte
"Lucky", in un ritratto recente.
Nella pagina a fianco, in azione
al Rally del Friuli 1975,
su Opel Ascona, insieme a
Braitto: era il primo anno
da "prioritario", dopo aver
vinto nel '74 il Triveneto.

40 anni di passione



**AL SECOLO LUIGI BATTISTOLLI,
È STATO TRA I GRANDI PROTAGONISTI DELL'EPOCA D'ORO
DEI RALLYE ITALIANI ED EUROPEI
E LO È ANCORA, NELLE GARE "STORICHE",
DI NUOVO CON LA FERRARI 308 (E NON SOLO)**

TESTO E FOTO DI ANTONIO BIASIOLI

Non capita tutti i giorni di poter raccontare le avventure di un pilota da rally che la prima corsa l'ha disputata nel 1974 e l'ultima... (per ora) ad aprile 2015.

Siamo sotto il tendone del team Isola Vicentina al Rally di Sanremo storico e, tra una prova di gomme e un controllo del percorso con Fabrizia Pons, avviciniamo Luigi Battistolli, più noto come "Lucky", per una breve intervista.

► Quando nasce il suo amore per i Rally?

È una passione che nasce da un giro di prova a fianco di mio cugino Corrado Patella, allora capo-officina da Pino Ceccato, il famoso preparatore di Schio (Vicenza, ndr), che aveva corso come pilota ufficiale Fiat negli anni '60. Era il 1973, la macchina una Fiat 124 Spider 1600: sono stato pervaso dalla gioia di correre e ho iniziato una vera "battaglia" per coronare il mio sogno.

► In che senso?

Servivano quasi due milioni di lire per acquistare la mia prima auto da corsa, e non navigavo nell'oro. Comunque riuscii a metterli insieme e mi presentai a Moncalieri, nell'officina del mitico Conrero, con una busta di soldi; De Leonibus, il factotum dell'azienda, mi portò nella toilette per contare le banconote e poi finalmente mi diede le chiavi di un'Opel Ascona SR 1.9 Gr. 1 fiammante.

► Dove fu il debutto?

San Marino 1974, in coppia con Totò Comerio: un'avventura lunga ed esaltante, oltre 2000 km di corsa, due giorni e due notti senza respiro: 14esimi assoluti per un banale errore di percorso, altrimenti avremmo finito all'8° posto.

► Era già "Lucky"?

Sì, lo pseudonimo (pronunciato alla veneta, con la "u", ndr) era il mio soprannome, in pratica.

► Perché?

All'epoca era in voga il personaggio dei fumetti "Lucky Luke", che era alto e magro come me. Ed era un cow-boy, girava con le pistole, come me che lavoravo come porta-valori nell'azienda di famiglia, perciò giravo armato.

► Ma era anche fortunato in gara?



TRE MARCHE

A sinistra, ancora con Braitto come navigatore su Opel Commodore al Rally di Sicilia del 1976. Qui sotto, su Opel Kadett GTE al Rally Colline di Romagna 1978. Al centro "Lucky" con la Fiat 131 della Scuderia 4 Rombi al Rally Quattro Regioni del 1979: il navigatore è Fabrizia Pons. La carriera del pilota veneto si è divisa tra Opel, Fiat e Ferrari.



DI NUOVO INSIEME

Sopra, la ricostituita coppia "Lucky"-Fabrizia Pons vincitori al Rally del Friuli Storico dello scorso anno. I due non hanno perso lo smalto: a sinistra, in bella azione nella stessa gara, con la Lancia 037. Nella pagina a fianco, in alto al Rally del Portogallo 2015 con la Lancia Delta Integrale; sotto, al Rally Due Valli 2013 su Ferrari 308 GTB.

Beh, forte andavo forte. Il primo anno vinsi il Campionato Triveneto di Gr. 1 (combattutissimo allora, ndr) e conquistai la priorità Csaì, così nel 1975 alla guida di un'altra Opel Ascona rossa partecipai al Campionato italiano, con Braitto come navigatore. La mia guida era irruente, ma redditizia. Nel 1976 entrai nel team Conrero, correndo anche con una gigantesca Opel Commodore, e vinsi l'Italiano, sempre nel Gr. 1. Arrivò una chiamata del Jolly Club che avrebbe potuto aprirmi le

porte del professionismo al 100%, ma c'era l'impegno in azienda...
 ▶ Perciò rimase legato a Opel?
 Sì, nel 1977 e 1978 gareggiai con la Kadett GT/E.
 ▶ E nacque anche un'amicizia, se ben ricordiamo?
 Esatto, con "Rudy" Dal Pozzo nacque un'intesa eccezionale. Era un navigatore validissimo e geniale. Così come oggi è validissimo direttore sportivo... del mio team!
 ▶ Perché passò alla Fiat?



Nel 1979 nacque la scuderia "4 Rombi", da un'idea dell'ingegnere Pio Cantoni (allora Direttore FIAT per le Tre Venezie, ndr) e dall'accordo delle concessionarie Fiat del Triveneto, per far correre Aldo Pasetti, Franco Ceccato e Massimo Bonzo, il giovane "Lucky" e Fabrizia Pons, campionessa italiana femminile '78. Ai primi tre, tutti concessionari di Torino, fu destinata una 131 Abarth a testa; a me e Fabrizia due Ritmo. Dopo la prima gara, delle due Ritmo bisognava farne una e così nacque la coppia "Lucky"-Pons, che al successivo Rally di Sicilia diede filo da torcere alle più potenti Alfa Romeo Gr. 2. Così, alla gara dopo la 131 Abarth c'era anche per noi, con la livrea rosso-nero-giallo. Abbiamo fatto sognare al Costa Smeralda (secondi dopo essere stati anche primi, ndr) e vinto la Mitropa Cup, guadagnandoci il premio del "R.A.C" di Gran Bretagna, dove soltan-

GLI ANNI SEMBRANO NON ESSERE PASSATI

Andammo a trovare "Lucky" qualche anno fa per preparare un libro sui Rally italiani. Volevamo sentire la sua storia con la Opel Kadett GT/E. Alla fine gli chiedemmo: "Perché non fa i rally storici, con una Opel Kadett, tanto per fare un po' di traversi?". Lui rispose, sornione: "Vedremo, vedremo.. ora ho troppi impegni".

Nel marzo 2012, all'improvviso ci telefona "Rudy": "Vuoi fare qualche foto alla presentazione della nuova Ferrari 308 GTB da rally? Ci troviamo a Schio...".

E così eccoci da Lino Cazzola (carroziere che aveva lavorato per Michelotto e che ha gli stampi di molte parti di quella vettura) a festeggiare il ritorno alle corse della macchina e del pilota, con Corrado Patella alla preparazione (una in livrea bianca "Valentino", l'altra coi colori Olio Fiat) e Luigi Cazzaro alle note; "Rudy" direttore sportivo e navigatore nelle gare non titolate.

L'abbinata "Lucky"-Ferrari ha subito preso le misure alle tante Porsche 911.

Noi che l'abbiamo fotografato nel 1975 al Rally Alpi Orientali col n. 33 sulle fiancate e l'abbiamo rivisto vincere con le Ferrari e la 037, possiamo dire che l'unica differenza rispetto ad allora sta negli occhiali: per il resto, stessa concentrazione, stessa facilità di affrontare sforzi fisici, stessa voglia di lottare e di vincere, sempre con leggerezza!

to la rottura di un differenziale ci impedì di entrare nella top-ten.

► Perché poi tornò con Opel?

Nel 1980 la 131 era inaffidabile. Perciò nell'81 preferii tornare sui miei passi, con Fabio Penariol come navigatore e Amilcare Ballestrieri direttore sportivo: tre secondi posti e una vittoria, ma il Campionato Italiano andò a Tony Fassina.

► "Tony" è stato la sua "bestia nera"?

Beh, certo era molto veloce, infatti nel 1982 vinse anche l'Europeo. Io conquistai qualche successo parziale, con l'Opel Ascona 400.

► In quegli anni l'ambiente era molto spensierato, quasi goliardico. Ricorda qualche episodio?

Si, ma è meglio non scendere troppo nei dettagli... ci sono ancora alberghi in cui risultiamo "schedati"... per gli scherzi che facevamo tra di noi.

► Cosa accadde con l'arrivo del Gr. B ?

Finisce l'era Opel e sono sempre diviso tra il correre con continuità e il seguire l'azienda che va a gonfie vele... Ma nel 1984 il mio navigatore Penariol mi propone di correre con la Ferrari 308 di Michelotto. Impossibile dire di no... Quell'auto mi è entrata nel sangue (infatti, 28 anni dopo ci corre ancora, ndr), benché non abbia avuto molta fortuna. Comunque arrivai secondo alla Targa Florio, all'Elba e al Rally della Lana. Ma contro le Lancia 037 e gente come Biasion e Cinotto c'era poco da fare. Anche i costi erano aumentati parecchio. A metà anni '80 mi dedicai completamente all'azienda, se fatta salva qualche gara sporadica.

► Ma la passione non si assopisce. Come è avvenuto il ritorno con le "storiche"?

Ho visto che le auto storiche fanno spettacolo, se ne parlava sempre di più e le gare sono vere, un po' brevi forse ma molto competitive. Poi è rispuntata la 308 per il Campionato Italiano e... non potevo restare fermo! Nel 2014 ho corso con il team K-Sport, arrivando secondo dietro a Nicholas Montini ma a pari punti, e abbiamo vinto il Campionato Europeo, sempre con Fabrizia Pons, sulla Lancia 037.

► E quest'anno prosegue.. ?

Certo: ho chiesto a Luca Malatesta di prepararmi una Lancia Delta Integrale 16V per correre alcune prove dell'Europeo, mentre nelle gare italiane proseguo con la fedele Ferrari 308. La "prima" è andata molto bene: ho vinto al Costa Brava davanti al mio compagno di team "Pedro"!!



LUXURY EXPO

AUTO E MOTO D'EPOCA



MODELLI
50/60/70/80

SPAZIO DEDICATO SPECIAL CARS

FORTE DEI MARMI

PIAZZA MARCONI

19 - 20 GIUGNO 2015

**LA VETRINA PIÙ ESCLUSIVA D'ITALIA
PER VENDERE LE VOSTRE AUTO/MOTO**

ORG. DA S & N DI ANGIOLI LUCA
angioli.luca@gmail.com - 334 5270361



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 della 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.ricambilancifulvia.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

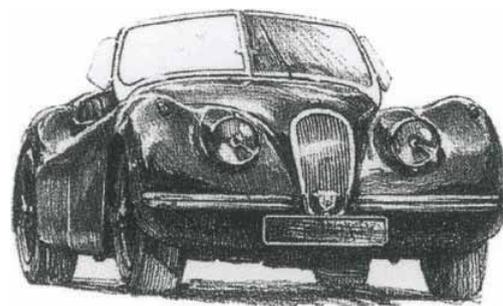
Telefono: 011 - 92 44 383

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.centrolarianodelfuoristrada.it
 clfspinardi@libero.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31
 www.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 Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498
 www.carrozzeriagratorino.com
Riparazioni e restauri completi

Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76
 dalupato@tin.it
Restauri conservativi e integrali

Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25
 www.casadel freno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Mesrl - MB

Telefono: 039 - 20 11 904
 Fax: 039 - 20 11 846
 www.comesrl.com - info@comesrl.com
Frizioni di qualità

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
 www.cromaturaelia.it
 cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
 www.cromaturapetranzan.it
 info@cromaturapetranzan.it

Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - LC

Telefono: 039-9204612
www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com
Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione

Franco Rodighiero - VI

Telefono: 0445 - 52 64 60
elettrautofranco@virgilio.it
Revisione componenti elettrici auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15
www.garestaurimodena.yolasite.com
garestauriauto@gmail.com
Restauri

Galvanica Cromatura - CR

www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
gambettimario@libero.it
Cuscinetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca e sportive

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 6023
Cellulare 339 - 34 70 923
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ivano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086
restauroautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

Telefono: 035 - 52 52 15
claudio.barcella@alice.it
Cromature di tutti i particolari interni ed esterni

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 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

ORAM 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.ingranaggiprina.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

RT Autotappezzeria - FE

Cell. 340-08 90 580

www.rtautotappezzeria.com
Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.

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.



Smontaggio e lavaggio

RESTAURATE CON NOI UNA FIAT 600: COMPIE 60 ANNI, HA UNA BELLA TECNICA, È REPERIBILE E SIMPATICA. COMINCIAMO UN PERCORSO CHE IN POCHI MESI CI PORTERÀ A COMPLETARE L'OPERA ALLA FINE AVRETE UNA MACCHINA BENE ACCETTA ALLE MANIFESTAZIONI E DI VALORE. PRIMA PUNTATA: I PRELIMINARI

SEGUITELO ANCHE SU WWW.AUTOMOBILISMODEPOCA.IT

DI JONNY PORCU

Nonostante fosse ferma da molti anni, la "nostra" 600 era rimasta ricoverata al coperto, con la lamiera integra. È una sorta di "barn-find", era nel suo garage, seppure sepolta da cartoni da imballo. Abbiamo gonfiato le gomme con un compressore portatile e l'abbiamo caricata sul "Nonno" (carro attrezzi OM, rigorosamente d'epoca, pagina a fianco in alto) che l'ha scaricata nel nostro "covo di restauro". Il motore si è avviato in pochi minuti.

Se incontrerete Paolo Chiarenza (*in basso a sinistra, con l'autore dell'articolo*) in giro con la sua Fiat 600D del 1968, le prime parole che sentirete dopo avergli chiesto che storia ha la sua auto saranno queste: *“Io sono figlio unico, ma ho sempre avuto una sorella! Questa 600 l'ha comprata nuova il mio babbo e l'ha sempre accudita come una figlia. Sempre ricoverata in garage, sempre asciugata quando prendeva pioggia, tagliandata con meticolosa precisione, lucidata se necessario. Ormai la 600 fa parte della mia vita, l'ho ereditata da mio padre e l'ho usata per fare l'esame della patente. Vi ho poi portato in giro mia moglie, quando eravamo fidanzati.”*

Prima di intraprendere un percorso di restauro, va fatta un'analisi della vettura per capire quali sono le operazioni necessarie. Essenziale è avere ben chiaro quanto si può spendere. È poi fondamentale fare operazioni a blocchi, complete e ben eseguite. In questo, caso dato lo stato di conservazione eccellente che ha permesso di escludere tutto il lavoro di risanamento e verniciatura della scocca, ci si è concentrati sulla revisione di tutto quanto vi è sotto di essa.



Stabilito che tutto il lavoro è “sotto” la vettura, si alleggerisce la scocca smontando motore e cambio (foto 1). Bisogna liberare prima il motore da tutti i cavi (acceleratore, starter, frizione, spia dinamo, positivo dinamo), il filtro aria e il riparo di lamiera sotto il motore tenuto con viti e bulloni autofilettanti tra traversa e lamiere interne al vano motore.

Per togliere il motorino di avviamento si deve smontare il coperchio ricurvo che si trova nel pozzetto bagagli tra schienale posteriore e paratia motore/abitacolo (foto 2). È fissato con viti autofilettanti con testa da 7 mm. Scollegato anche il motorino (un dado da 8 per il cavo positivo che arriva dalla batteria e un capocorda a spina per il comando di avviamento) e smontato il piccolo riparo di amianto intorno al tubo di scarico, si toglie la marmitta (tre dadi da 8 mm sul collettore e due bulloni da 8 mm sulla coppa, 3).

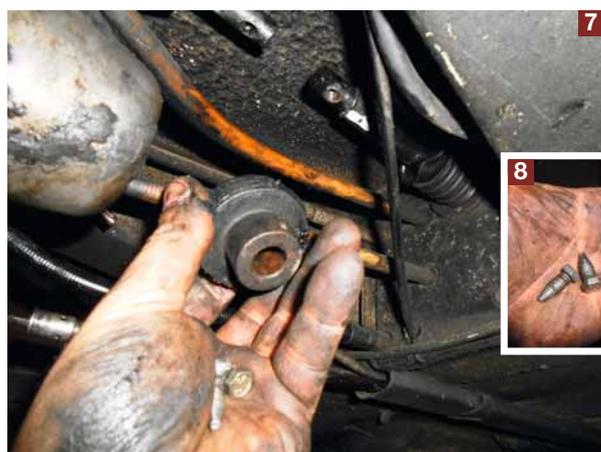


Si procede a togliere l'acqua di raffreddamento svitando il tappo a “galletto” sotto la pompa acqua. Si separano poi i manicotti tra motore/pompa e radiatore (foto 4).



Si solleva la vettura e si rimuove il riparo tra motore e cambio (foto 5) svitando i bulloni da 6 mm che lo tengono in sede. Poi si svitano i bulloni da 8 mm che tengono fissati i manicotti scorrevoli dei semiassi ai giunti elastici delle ruote. Si fanno arretrare i manicotti spostandoli verso il cambio e si sfila la molla di contrasto tra mozzo

ruota e semiasse (foto 6). Questa molla a spirale è molto importante perché impedisce che il semiasse possa andare a sbattere contro il mozzo ruota durante la marcia.



7

È il turno del giunto elastico della leva marce. Questo componente spesso trascurato è molto importante perché è quello che permette l'innesto delle marce e rende morbido l'accoppiamento cambio/leva marce. Spesso l'olio trasudato o perduto da motore e cambio si deposita su questo componente deteriorandolo fino a diventare appiccicoso e morbido. Se non è in ottime condizioni (come invece è questo, foto 7) non permette l'innesto preciso delle marce e se si separa la gomma dalle due flange che lo compongono... si rimane con la marcia innestata (o in folle) senza poter usare il cambio. Lo smontaggio è semplice: ha due bulloni da 8 mm con la punta (8), che si innestano in due cavità. Una nell'asta di comando marce (orizzontale) e l'altro nel selettore del cambio (che entra nella parte posteriore del cambio). Si svitano i bulloni, si spinge l'asta cambio verso l'abitacolo e si innesta una qualsiasi marcia spingendo il selettore verso l'interno del cambio. Lo spazio che si forma è sufficiente a sfilare il giunto elastico (che andrà sostituito).



8



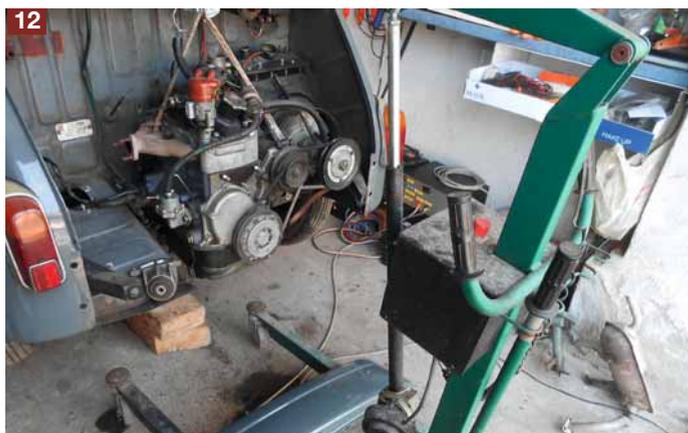
Alziamo la macchina di circa 40/50cm da terra e mettiamo sotto il supporto a culla del cambio un treppiede per mantenere il cambio contro la scocca (foto 9).



Smontiamo il supporto posteriore del motore che si nota non appena si apre il cofano posteriore (foto 10). Serve a fissare il motore alla traversa posteriore. Si svitano il dado da 10 mm e tre da 8 mm. Svitiamo i dadi che tengono il paraurti per liberare i rinforzi laterali. Leghiamo con corde o fasce il complessivo motore e cambio a una gru da officina (11), mettiamo il blocco motore-cambio in tiro.



11



12

Smontiamo la traversa dalla scocca, svitando i 4 dadi da 8 mm che la fissano ai parafranghi posteriori. Il peso del gruppo è ormai sospeso alla gru (foto 12): da sotto la vettura rimuoviamo i due bulloni che tengono fissato il supporto a culla del cambio.



Con un po' di attenzione e coordinando fasi di sollevamento della scocca col ponte sollevatore e movimenti con la gru, si può sfilare l'intero blocco motore-cambio da dentro la macchina. Si ripone il tutto da parte. (foto 13)



Proseguiamo liberando il vano motore dagli accessori, tra cui regolatore di tensione della dinamo e bobina. Annotiamo le connessioni elettriche (foto 14) e fotografiamo tutto per ricordarci come vanno ricollegati.



Con idropulitrice si procede a un lavaggio totale. Non prima però di aver rimontato il coperchio ricurvo del motorino di avviamento. Altrimenti il getto d'acqua finisce direttamente dentro l'abitacolo! (Nelle foto 15-16-17-18: prima e dopo il lavaggio.)



La scocca è ormai abbastanza leggera da essere spostata a mano: con l'aiuto di un amico, la mettiamo su due ruote (foto 19). La manteniamo in equilibrio con un cavalletto da una parte e un tubo infilato nel bullone dell'ammortizzatore posteriore dall'altro. Togliamo le ruote per agevolare la pulizia.

Si lascia la vettura a scolare e ci si dedica a motore e cambio (foto 20), che vanno separati. Si rimuovono i tre dadi da 8 mm dal motorino di avviamento e lo si asporta. Poi si svitano i quattro bulloni da 12 mm che fissano il cambio al motore. Si prepara il cambio eliminando il cuscinetto reggi spinta dalla forcella di comando rimuovendo le due molle elastiche a coppiglia che lo tengono solidale alla forcella.



Prima del lavaggio bisogna "sigillare" il motore. Una busta di nylon sarà un coperchio per il carburatore in triplo/quadruplo strato da posizionare in cima dove si fissa il filtro aria. Uno straccio compresso a forza nel foro del collettore dove si fissa la marmitta. Un tappo di sughero nello sfianto dei vapori d'olio in cima al coperchio punterie. A questo punto si smantella il complessivo frizione togliendo i sei dadi da 6 mm (foto 21). Si tolgono spingidisco e disco frizione e se ne analizza lo stato (in caso si sostituisce il blocco); con uno scalpellino si aprono i fermi di lamiera che tengono i bulloni da 8 mm del volano, che poi si svitano. Si toglie anche il volano: quest'ultimo nella superficie di contatto con il disco frizione deve essere regolare, non rigato e soprattutto senza zone violacee. In caso contrario è bene farlo rettificare.



Con calma e pazienza si lavano cambio (foto 22) e motore (23), dopo aver tolto l'olio dal primo. L'olio motore invece sarà scaricato dopo il lavaggio, così si porterà via anche eventuale umidità.





Al suo servizio

**INOSSIDABILE AL MUTARE DELLE MODE, RESTA ROBUSTA
E AFFIDABILE ANCHE NELLA VERSIONE "MAXI"
E LA MANUTENZIONE CONTINUA A ESSERE SEMPLICE
D'ALTRA PARTE, FU PROGETTATA (ANCHE) PER QUESTO**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Il VW Maggiolino (Type 1 il nome in codice, ufficiale), o la versione "maxi" detta Maggiolone, non è auto che passi inosservata. In genere suscita simpatia e familiarità. Per alcuni è l'emblema degli anni '60 e '70, ricorda la gioventù, la trasgressione di sentirsi un po' hippy. Per altri è la Volkswagen per eccellenza, un prodotto di buona fattura e proverbiale solidità tedesca. Per altri semplicemente è una vettura simpatica. Piace, in modo trasversale. Per questo è diventata una *world car*: con oltre 21 milioni di esemplari prodotti è fra le auto più vendute di tutti i tempi. Il Maggiolino è rimasto sulla breccia così tanti anni, dal 1938 al 2003, e fabbricato in varie parti del mondo che ci si chiede quale sia il segreto di tanta longevità. Non è difficile rispondere: anzitutto la sua li-

nea, inossidabile al passare del tempo. E poi i continui aggiornamenti a cui è stato sottoposto, però senza mai tradire le caratteristiche iniziali di semplicità costruttiva, affidabilità e praticità. Un aggiornamento di rilievo è stata la versione 1302, detta "Maggiolone". Arriva sul mercato nell'agosto '70 affiancando il Maggiolino per arricchire l'offerta. Invariata la linea ma crescono carreggiata anteriore e passo (allungato di 20 mm). Cambia un poco anche il frontale: il cofano è rialzato nella parte anteriore per migliorare la capacità del vano bagagli. Anche il motore è maggiorato: 1600 cc con 50 CV-Din e coppia di 10,8 kgm; il sul "piccolo" sono invece disponibili l'1.2 (34,8 CV-Din e 8,4 kgm) e 1.3 (44 CV-Din e 8,8 kgm). Proverbiale caratteristica del Maggiolino è l'affidabilità, ot-

tenuta su tre basi: semplicità e qualità costruttiva, meccanica robusta e "tranquilla", pur se agile e piacevole da guidare grazie alla buona coppia a basso regime e al peso contenuto. Infatti la velocità massima coincide con quella di crociera (per la 1.3, circa 125 km/h). Negli anni '40 e '50 del secolo scorso la tecnica del Maggiolino non mancava di soluzioni all'avanguardia: Ferdinand Porsche, progettista anche delle Auto Union da GP, aveva adottato sospensioni a barra di torsione. Anche l'aerodinamica era ottima. In ogni caso la qualità non si discute: si pensi ai carter e alle teste in lega leggera, oppure alla presenza del radiatore dell'olio. Doti che mantennero il Maggiolino sulla breccia fino al 1974, quando fu sostituito dalla Golf; ma la sua vita continuò, come abbiamo visto, qua-





Il cruscotto è semplicissimo: tachimetro, contakm e indicatore livello benzina. Per il robusto motore, che gira "basso", non serve altro. Il rivestimento della plancia è piacevole, il volante a quattro razze. In apertura, una pubblicità che recita: "Nessuno è perfetto"; nemmeno il pneumatico...



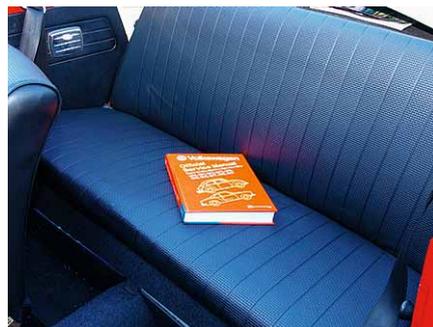
Questo "Maggiolone" è Cabriolet: l'apertura della capote è facile e immediata (a lato). I cristalli dei finestrini posteriori si chiudono a compasso fino a scomparire (sopra).



La levetta interna dal lato del passeggero (sopra) comanda l'apertura dello sportellino che cela il tappo del serbatoio della benzina (sotto).



L'abitabilità è limitata, specie in senso laterale (sopra). È una delle voci che fa capire la vetustà del progetto della VW, per altri versi ancora attuale.



Il sedile posteriore (sopra) non è particolarmente ampio in larghezza. Sotto di esso è alloggiata la batteria.



Sullo sportellino del tappo benzina c'è l'indicazione di usare carburante con un minimo di 91 ottano (sopra). Il motore non soffre la benzina verde.

si per altri 30 anni. La vettura che abbiamo fotografato è una 1302 in versione Cabriolet, cilindrata 1.3, del marzo 1972. Dal 2007 è di proprietà di Giovanni Ciocca di Vercelli, 48 anni, dirigente di banca. Lo strumento segna 66mila km, ma il proprietario non sa se il contakm abbia già "fatto il giro" né se il motore sia stato rifatto. Comunque funziona bene. Al momento dell'acquisto l'auto era complessivamente sana, ma Ciocca l'ha riverniciata e ha sostituito la capote, le pedane sotto porta, le fodere dei sedili anteriori e le guarnizioni (set completo). Per il resto, tutto a posto: è bastato lucidare le parti cromate o in metallo per riportare il Maggiolino al suo antico splendore. Dal lato meccanico, ha revisionato il carburatore (circa 150 euro), sostituiti i cilindretti dei freni, le tubazioni dei gas di sfiamo e dell'aria e ha fatto un tagliando completo. Con un'automobile prodotta in oltre 21 milioni di esemplari, poi, i ricambi non sono un problema: si trova tutto e comunque ci sono gli specializzati anche in questo settore. I prezzi a detta di Ciocca sono accettabili. Su internet proliferano club e siti da cui attingere tutte le notizie: citiamo ad esempio Maggiolino Club Italia, Maggiolino Kafer Club Italia, Gruppo amici del Maggiolino, Tuttomaggiolino, Tecnica del Maggiolino e così via. Numerosi gli appuntamenti in programma, nazionali ed internazionali, c'è solo l'imbarazzo della scelta.



Sopra, l'ultimo esemplare di "Maggiolino" prodotto: è uscito dalla fabbrica di Puebla, in Messico, il 30 luglio 2003. Sulla targa, il fantasmagorico numero di esemplari costruiti.



Il bagagliaio è anteriore. Il volume di carico è adeguato. Per altri bagagli c'è anche un vano dietro lo schienale dei sedili posteriori.



La ruota di scorta si trova sotto il piano di carico, al pari del serbatoio carburante. Gli avvisatori acustici a tromba sono un accessorio after-market.



Nel vano anteriore sono presenti anche la vaschetta del liquido freni (a sinistra) e il serbatoio del lavacrystalli. Quest'ultimo è tenuto in pressione dall'aria della ruota di scorta (a destra). Motivo in più per verificare periodicamente la pressione del pneumatico.



La pedana laterale (retaggio degli anni '30!) è in un punto intaccabile dalla ruggine e su questo esemplare ha richiesto un intervento di ripristino. In foto si vede anche il punto di sollevamento per il crick.



L'antenna per l'autoradio va sollevata a mano usando un'apposita chiave.



Il carburatore (a sinistra) è mono corpo Solex 31 PICT-4 con starter automatico. Con temperature fredde, prima di procedere all'avviamento, bisogna premere a fondo il pedale dell'acceleratore per attivare lo starter. Il filtro dell'aria (a destra) è a bagno d'olio: sul fondo del corpo inferiore va introdotta una quantità di 0,4 litri d'olio motore.



Le candele sono un po' nascoste, comunque raggiungibili dal vano motore ma con un po' di fatica.



Per sostituire olio motore e filtro bisogna smontare il tappo a sei bulloni sopra: in tale occasione vanno sostituiti gli anelli di tenuta e le guarnizioni; il filtro dell'olio è a reticella. Il rabbocco d'olio non è agevole, per la vicinanza dei tubi flessibili provenienti dalla scatola filtro aria.



Le sospensioni sono a ruote indipendenti. L'innovazione più importante del "Maggiolone" è la sospensione anteriore tipo McPherson (molla e ammortizzatore in unico gruppo, a sinistra) al posto del sistema a barra di torsione, che resta al retrotreno (sopra). I freni sono a tamburo, senza servofreno.



Lo spazio nel vano motore è limitato. Agevole il controllo dello spinterogeno, del carburatore e della cinghia che comanda la dinamo. Il raffreddamento ad aria e l'assenza di punti di ingrassaggio semplificano la manutenzione.

Scheda tecnica

VOLKSWAGEN 1302 "MAGGIOLONE" (1970)

Motore 4 cilindri orizzontali contrapposti, raffreddamento ad aria con regolazione termostatica, alesaggio 77 mm, corsa 69 mm, cilindrata 1285 cc, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 44 CV-Din a 4.100 giri, coppia 8,8 kgm-Din a 3.000 giri, valvole in testa, albero a camme centrale, aste e bilancieri, carburatore invertito Solex 31 PICT-4, starter automatico; filtro dell'aria a bagno d'olio con preriscaldamento aria a regolazione termostatica; lubrificazione forzata, radiatore dell'olio; impianto elettrico 12V, dinamo, batteria 36Ah **Trasmissione** Motore post, trazione post, cambio manuale a 4 rapporti sincronizzati + RM; cambio e differenziale in blocco, frizione monodisco a secco; rapporti: I 3,80; II 2,06; III 1,26; IV 0,89; RM 3,80; coppia conica elicoidale, rapporto al ponte 4,375:1; a richiesta cambio automatico a tre velocità; pneumatici 155 SR15 **Corpo vettura** Telaio a piattaforma a tunnel centrale; berlina o cabriolet 2 porte, 4-5 posti; sospensioni a ruote indipendenti; ant: tipo McPherson, ammortizzatori telescopici con molle elicoidali, montanti, bracci oscillanti trasversali; post: semiassi oscillanti, bracci longitudinali, barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici; barra stabilizzatrice ant; sterzo a vite e rullo e ammortizzatore idraulico; freni a tamburo (a richiesta freni a disco ant), impianto idraulico a doppio circuito; capacità serbatoio 42 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420, carreggiate ant/post 1.387 (con freni a disco 1.391)/1.362 Lunghezza 4.080, larghezza 1.585, altezza 1.500; peso a vuoto 870 kg (Cabriolet: 920 kg) **Prestazioni** Velocità massima 125 km/h (automatica 120 km/h); pendenza massima superabile I marcia: 40% (automatica 28,5%)

Fratelli Rossi Pneumatici



CAVALIERE

Sopra, Gianmarco Rossi (a sinistra) e suo zio Lucio.

Quest'ultimo è il primo da sinistra nella foto a destra, insieme allo scomparso fratello Angelo: in mezzo, Trentino, fondatore della ditta.

Nella pagina a fianco, il cavalierato conferito a Trentino e i pneumatici Pirelli: da sinistra Stella Bianca, Stelvio, CN 36 e CA 67.



Nero senza fumo

**PASSIONE E COMPETENZA SONO LA CIFRA,
DA 70 ANNI, DI QUESTA DITTA FAMILIARE
CHE DA CIRCA UN DECENNIO
HA LASCIATO IL MERCATO "MODERNO":
È ULTRA SPECIALIZZATA IN "CLASSICHE"**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GILBERTO CERVELLATI



Un'amplessima collezione di modelli; una ricca libreria; immagini di corse alle pareti; un kart Tecno, pezzo raro, in una teca; ambiente pulitissimo. Se non fosse per le rastrelliere di pneumatici e l'odore di gomma, si direbbe di stare nella sede di un club. Invece siamo nella sede della ditta "F.lli Rossi pneumatici", che dal 1944 accontenta ogni tipo di richiesta in merito. Con una specializzazione, acquisita negli anni, sui pneumatici per le auto d'epoca. Tanto da trattare ormai, unici in Italia, soltanto questi ultimi.

I fratelli erano il padre e lo zio di Gianmarco Rossi, che rappresenta la terza generazione della "casa" fondata, in un piccolo negozio nel centro di Bologna, da Trentino Rossi, padre di Angelo e Lucio (Angelo, pa-

dre di Gianmarco, è mancato nel 2002). «A inizio anni '80 -racconta Gianmarco- nacque l'idea di riprodurre alcuni tipi di pneumatici per auto d'epoca, ormai introvabili sul mercato. All'epoca le auto da collezione non erano ancora diffuse come oggi, ma iniziavano a essere considerate tali anche le auto degli anni '50 e '60, non soltanto le veterane d'anteguerra o inizio secolo.

Fu una felice intuizione raccolta da alcune Case, in particolare la Pirelli con cui s'instaurò un proficuo e lungo rapporto di collaborazione».

► Quali erano i pneumatici più richiesti a quel tempo?

«Quelli per le Fiat "Balilla", "Topolino" e l'Alfa Romeo Giulietta, oltre a quelli per le anteguerra -spiega Lucio Rossi con com-



petenza pari alla passione-. Da qui nacque l'idea con Pirelli di riprodurre i gloriosi pneumatici "Stella Banca" - "Stelvio" e i diffusissimi, sulle auto di allora, CA67 e CN36».

► Appesa a una parete spicca un'immagine di una Giulietta TI impegnatissima in una gara in salita. Un'altra foto ritrae la stessa Giulietta sotto una tenda Pirelli nel paddock di una gara in circuito. Chiediamo a Gianmarco se fosse lui alla guida?

«Sì è la nostra auto, oggi ci corro io nelle gare in salita. Fu trovata e sistemata negli anni '90 da mio padre e mio zio, per permettere a Pirelli di sviluppare i suoi prodotti sia in pista sia in salita».

► Quindi la Casa milanese metteva dei soldi per le gomme "storiche"?

«Altroché! C'era un bel "giro", di affari e di immagine, allora. Il campionato italiano di Velocità in circuito era importante, aveva tante gare e moltissimi iscritti, 50-60 auto a gara. E c'erano l'Alfa Romeo, con la Scuderia del Portello, il Club Italia, il Circolo



SALITA
Sopra, Gianmarco con una delle vetture della collezione di casa Rossi: un'Alfa Romeo 1900 pressoché nuova. A fianco, è al volante sulla Giulietta alla Bologna-Raticosa del 2008.

della Biella e altri team piccoli ma competitivi, insomma erano gare vere e i gommisti ci vedevano un business».

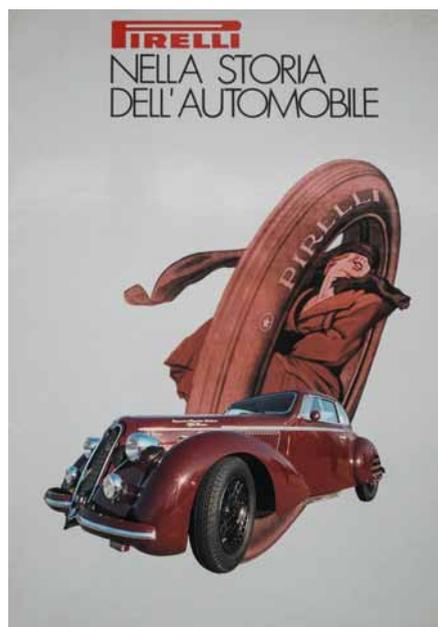
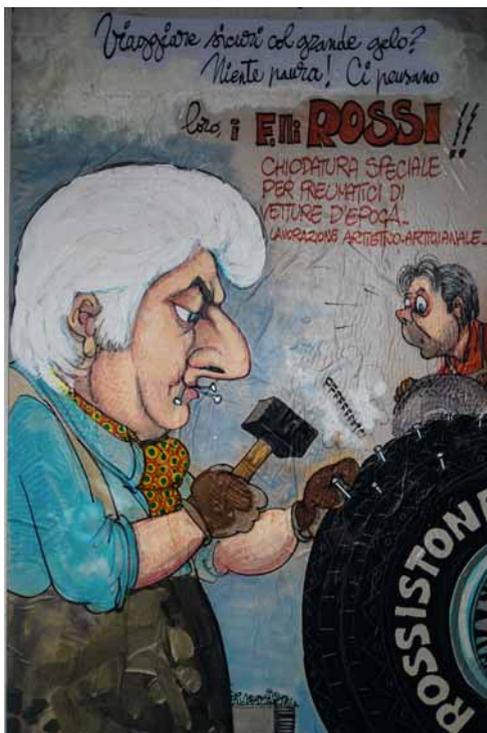
► In cosa consisteva il lavoro di sviluppo per gomme d'epoca?

«Era una collaborazione molto stretta nostra con i tecnici dello sviluppo prodotto Pirelli: si cercava il massimo rendimento dei pneumatici "storici" nell'uso in pista e su strada. Per esempio con i CN 36 abbia-

mo fornito i trofei dedicati alle Alfa Romeo Giulietta e Porsche 356 appositamente sviluppati e modificati con il nostro contributo; facevamo anche l'assistenza in pista per questi due trofei».

► E poi?

«E poi nel 2003 la nuova dirigenza di Pirelli decise di trasferire in Inghilterra la commercializzazione dei pneumatici per auto d'epoca, abbandonando di colpo tutto il la-



RADIALI E NO

Sopra, una vignetta che il celebre "Matitaccia" ha dedicato a Lucio Rossi, nell'atto di chiodare i pneumatici. In alto, Gianmarco spiega la differenza tra gomme convenzionali e radiali di uguale misura. Sotto, a sinistra la sede degli anni '60 e, a destra, quella degli anni '70.

CONTATTI

Fratelli Rossi Pneumatici
Via dell'Elettricista 6/a; 40138
Bologna
Tel./fax 051-359909
E-mail: posta@fllirossi-tyre.com



voro tecnico di ricerca fatto in precedenza in Italia».

► Quando avete deciso di dedicarvi soltanto alle gomme d'epoca?

«Nel 2006 Michelin ci ha proposto la distribuzione esclusiva dei pneumatici per auto d'epoca. In seguito abbiamo fatto lo stesso con Dunlop, Firestone, BF Goodrich e altri».

► Quali epoche riuscite a coprire?

«Praticamente tutte, dal 1900 al 1980».

► E quando un prodotto non esiste?

«Lo facciamo noi! -dice con trasporto il nostro intelcutore-. Per esempio, per le gare invernali servono pneumatici nuovi chiodati: se non sono reperibili, cerchiamo le carcasse di vecchi pneumatici, le ricopriamo con disegni invernali e poi le chiodiamo. Nel caso di misure obsolete, per esempio quelle d'anteguerra, le ricopriamo li-

sce, poi creiamo il battistrada con apposite attrezzature, facciamo l'alloggio per il chiodo e le chiodiamo».

Insomma, dalla F.lli Rossi è difficile non riuscire a trovare la gomma che serve per la propria auto d'epoca, fosse anche la più rara. I primi appassionati del tema sono loro, e dunque la competenza tecnica va oltre quella che riguarda specificamente gomme, camere d'aria, valvole eccetera. Proprio ai clienti è rivolta la biblioteca citata nelle prime righe: non soltanto libri, ma anche pubblicazioni e letterature tecniche, oltre alle riviste specializzate e un ampio archivio iconografico («Ne andiamo molto fieri», sorride compiaciuto Gianmarco Rossi). Loro stessi, Gianmarco e lo zio Lucio, hanno una piccola, ma soltanto numericamente, collezione di automobili. E quando si entra nella loro officina, anche per via telefonica o telematica, si è certi di avere una risposta ai propri quesiti.

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

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

Alfetta GT 1600-1980, Rosso, cerchi in lega Alfa Romeo in magnesio oppure originali in ferro, ASI, CRS, ADS, tutta restaurata esternamente e internamente, solo interessati, valuto permuta d'epoca-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

Alfetta GTV-1981, meccanica, interno, gomme, carrozzeria tutto in ordine, ASI, revisione 06/2015, visibile in provincia di Varese-tel 334-8688916 ore pasti

Duetto 1750 Spider Veloce-1970, Rosso interni e capote neri, targa nera, I immatricolazione, conservata ottimamente, nessun lavoro da fare, usata normalmente, motore esuberante e divertente, Euro 28.500 o permuta-tel 377-2275377 / paolo.ordinelli@gmail.com

Duetto 2000-1991, Nero, ottime condizioni, revisionato, Euro 12.000 trattabili-tel 336-259241

Giulia Spider 1.600-1963, Bianco, freni a disco, volante Nardi, ruote lega Campagnolo, cambio 5 marce, capotte nuova, visibile a Genova, Euro 45.000 o permuta di mio interesse-tel 335-5604632

Giulia Sprint GT-1965, Rosso, targa nera, conservata, ferma da 10 anni, Euro 20.000 trattabili-tel 336-259241

Giulietta Ti-1961, Il serie, Bianco interni grigi, originale, restauro conservativo, targhe nere, cambio al volante, perfetta, euro 22.000-tel 338-5248615

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, I serie, conservata, targhe nere, ASI Targa Oro, tutta originale, freni e 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, Euro 7.500-tel 346-7296850

BENTLEY

Eight-immatricolata 1986, veicolo non completamente originale, modificato esteticamente in Bentley Turbo R, colore esterno non originale Bentley (verdone opaco, verniciatura integrale) originariamente bianco, interni beige, 40.000 km (tagliandati fino a 25 mila per il primo anno di vita), libretti di manutenzione mancanti, Euro 17.000 trattabili-tel 339-3035338 / vittoria.a@gmail.com



BUICK

Skylark Limited-1982, automatic, 2.8 litre, servosterzo, aria condizionata, vetri elettrici, chiusura centralizzata, ASI, Euro 7.500-tel 328-3362458 / r.russi58@libero.it



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

WWT
 water works technology

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

INTERVENTI IDRODINAMICI



FIAT

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

128/ berlina 5 porte-1975, Bronzo metallizzato interni Beige scuro, 49.000 km originali, unico proprietario, conservata, ASI targa oro-tel 347-9674755

131 TC 1600-1982, Bianco interni più che belli, ottime condizioni, da vero amatore, gomme buonissime, pochi chilometri-tel 366-1991552

600 D Trasformabile-1963, versione rara da restaurare anche fondi, completa di tutti i pezzi, documenti in regola pronti per il passaggio, Euro 3.500-tel 330-885090 / ales.jen@gmail.com

1100 103 D-1966, Bianco interni rossi, GPL, targhe nere, marciante, unico proprietario-tel 333-2348087

Campagnola 1107 A Torpedo-1976, ASI Targa Oro, registro Fiat oro, bellissima torpedo 7 posti, Euro 13.500-tel 328-3362458 / r.russi58@libero.it



Ritmo Cabrio Bertone-1985, 1300, omologata RFI, GPL, poco bollo, revisionata, in ordine, pronta all'uso, regalo molti ricambi utilissimi, Euro 2.600 trattabili-tel 049-626778

Topolino Giardiniera Legno-1952, Verde Medio metallizzato, restauro totale e professionale sia di meccanica sia di carroz-

zeria, impianto elettrico, targhe e documenti originali, collaudo ok, visibile in Sardegna, Euro 18.500 trattabili o permuta eventuale conguaglio-tel 329-9692662 / antonio-der@tiscali.it

INNOCENTI

Mini 850-1971, Giallo-Nero estetica Cooper, marciante, targhe nere, Euro 4.500-tel 333-2348087

Mini De Tomaso 1300-1982, ASI targa oro, revisionata 2015, gomme nuove, 80.000 km, doppie chiavi, libretto istruzioni-tel 335-5315434 no sms

JAGUAR

E Type Coupè-1971, automatica, molto bella guida a destra, Euro 29.000 o permuta-tel 348-4796030

LANCIA

Appia I serie-1955, da riverniciare in colore Blu Medio, interni originali panno Zegna perfetti, targhe originali, fondi nuovi,

carrozzeria tutta risanata, meccanica ottima, ASI, visibile a Siena-tel 338-8067395

Aurelia B50 cabrio-1958, auto completa, da restauro-tel 392-0175719 / alas-sioclassicar@libero.it

MARCOS

3.0 GT Ford V6-1969, guida a sinistra, completamente restaurata, pari al nuovo, scarico inox, condizioni da concorso, ASI, Euro 35.000 trattabili-tel 331-4962634 / angeletti_mario@libero.it



MERCEDES-BENZ

280 SL "Pagoda"-auto perfetta di motore, carrozzeria e interni, Euro 45.000 o permuta con auto d'epoca di mio interesse-tel 0172-649150 ore ufficio / info@clegor.it



Delta integrale 16v turbo-1990, bianca con livrea Martini 5, tetto apribile, ABS, ASI, restauro totale documentato, Euro 24.000 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia 2 berlina 5 marce-1972, beige interni neri pelle, 87.000 km, freni nuovi, motore ok, carrozzeria ok, maniacalmente tenuta per raduni-tel 348-5113854

MERCEDES-BENZ

220 B serie W 111-1960, ex-ispettore Mercedes, molto bella, visibile a Perugia, Euro 11.000-tel 349-4199950

320 SL-1994, ASI, libretto tagliandi Mercedes con fatture lavori eseguiti, ottimi interni, motore e carrozzeria, permuta anche con auto d'epoca di valore superiore-tel 349-2861182

420 SE-1988, Antracite metallizzato, con gas GPL, full-optional, ASI, tagliandata e ben conservata, gomme 90%, Euro 5.000 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

R129 320 SL-1999, Blu metallizzato interni pelle Beige, full optional, taglianda-



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

ta, 74.000 km, perfetta, Euro 18.000-tel 336-472746 / gianandrea.guarnieri@gmail.com

MG

A-1957, Nero interno Rosso, "book" di restauro con foto, ASI, ottimo motore, carrozzeria e interni, permuta anche con auto d'epoca di valore superiore-tel 349-2861182

TF replica-1966, replica d'epoca, bella e funzionante, documenti e targhe originali inglesi, motore 2.000 cc 6 cilindri esaltante, cromature ok, prezzo da affare Euro 10.000-tel 333-6934881

PORSCHE

911 Targa 2.7-1977, rosso-bordeaux interni beige, 129.000 km originali, 165 CV, mai incidentata né restaurata, alettone

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 TORNIO

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

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@oramospensioni.it

info@oramitalia.com

turbo, Euro 24.000-tel 0041-79-2602252 / andrea@ticino.com

SIMCA

Rally 1-1974, introvabile, restaurata totalmente dimostrabile, targhe e documenti originali, Euro 16.500-tel 335-6838996 / info@corbellinigi.it

TECNO

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

VOLVO

460 Je-metallizzata, cavalli fiscali 18, 1721 cc, benzina, immatricolata 08/93, ben tenuta, funzionante, unico intestatario, prezzo da concordare - tel 333-2676232

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

75 Turbo Quadrifoglio Verde-1990, motore, tappezzeria, cofano posteriore rosso, cerchi in lega, turbine e altri pezzi, al miglior offerente, visibile Castelli Romani,

solo interessati-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

Alfasud 1.2 berlina 5m-1982, portiere anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori cuscinetti anteriori, pastiglie nuove, carburatore doppio Weber, fanale anteriore destro, fanalerie posteriori complete, varie-tel 324-9855385

Giulia I serie-coppia fari posteriori completi, buonissime condizioni, Euro 40 compresa spedizione-tel 338-3391744

Giulia, Giulietta, Giulia GT-1950/70, motori, testate complete, ponti, cambi, motorini di avviamento, dinamo, alternatori, parti elettriche e di carrozzeria-tel 338-2340826

Montreal-ricambi nuovi: scarico completo, spoiler, filtro aria, filtro benzina, filtro olio, calotta spinterogeno e fanali posteriori incompleti usati-tel 339-6086969

per FIAT

126-vendo ricambi o scambio con modellini auto scala 1:43 o con libretti uso e manutenzione originali-tel 329-1332341

600 D-cambio 5 marce, V 25 km/h più lunga della IV, montaggio senza modifiche, ottimo su motori Abarth, a richiesta anche rapporti ravvicinati, prezzo accessibile-tel 340-2830841



1100 / 1500 6c-1935/50 portiere, cofani, sospensioni anteriori, fanali, scatole guide vetri completi ed altro-tel 338-2340826



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

PRIMAVERA: TEMPO DI RIACCENDERE LE PASSIONI



RESTORE

Per la cura ed il restauro estetico dei veicoli da collezione. Deterge, sblocca, penetra. Per plastiche, materiali gommosi e metalli. Contrasta l'invecchiamento dei materiali.





Tel. 0438 470354

www.sintoflon.com - info@sintoflon.com

1500 6c-1935/50, parte anteriore completa di parafranghi, portiere, cofani, vetri completi, legni e altro-tel 338-2340826

per RENAULT

R5 I serie-motore e cambio funzionante, Euro 500-tel 339-4070270 / flavio.chie-sa@alice.it

VARIE

Auto a pedali-1920/30, rara auto a pedali, di fabbricazione italiana si presume Giordani, in legno, stupende condizioni di conservazione, Euro 1.500-tel 333-8430222 / tonivico@tonivico.com



Bolli d'epoca-dal 1923 al 1985, da fedeli originali, con portabollo, spedizione veloce-tel 342-3277825 / wolfen62@tiscali.it

Libretti uso e manutenzione-originali, molte marche e modelli, in blocco o singolarmente, prezzi stracciati-tel 329-

1323241

Modellini-Spoton Marklin AMR, prestigiosa collezione ante 1995, circa 2500 pezzi 1/43 serie complete-tel 090-361924 / paolaromano51@yahoo.it

Portapacchi anni 50-cm 88x88, per auto tipo Aredea o Fiat 1100, con cassone, visibile a Bologna, Euro 40-tel 333-6467893

Riviste-Quattroruote, Autocapital, Autosprint, Rally, condizioni da collezione-tel 342-3277825 / wolfen62@tiscali.it

Riviste-Ruoteclassiche dal 1987 al 2013 (anche annate singole) Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1954/1969, Quattroruote 1956/2013, Auto d'Epoca, La Manovella 1975/2013 e altre-tel 333-2493694*

CERCO VARIE

OPEL

Manta-fregio laterale in buone condizioni-tel 328-0330707

VARIE

Automodelli-Dinky Toys, Corgi Toys,

Mercury, Schuco e altri, vecchi treninini 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

WWW

MOTOCICLISMO FUORI ARMATIRO
di automobilismo **Automobilismo** *Gli speciali di* **Epoca** *MOTOCICLISMO*

RUNNERS' TENNIS CICLISMO
per tutti **BARCA** **Vela-MOTORE**

Men's Health

www.edisport.it

La tua passione, ogni mese è in edicola, tutti i giorni è sul web

25

mostra scambio bastia umbra

tematica: 1945 nasce un mito, MV Agusta

23-24 Maggio 2015 Bastia Umbra(Pg) centro fieristico Umbriafiere

orario sabato 8.00-19.00 domenica 8.00-18.00

Auto e moto d'epoca, ricambi, accessori, automobilia

Italservice tel 0742.320642 - 337.645125 - fax 0742.318464

www.mostrascambiobastiaumbra.com

il primo, il vero e l'unico prodotto originale

CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

WWW.TANKERITE.COM

Visita il sito "OLDTIMER-PHARMACY" con oltre 100 prodotti a catalogo per la manutenzione, cura e restauro

@FRAMA

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
 Telefono e Fax +39 0437 941203
 mail@tankerite.com

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

... 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

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 Nürburgring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürburgring 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 ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	**	**	=
ALFASUD 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 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 186	12.000	***	***	=
Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 1.6 rst	1988/92	1570 / 110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.6 IE rst	1989/93	1570 / 107	3.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 IE rst	1988/92	1779 / 122	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo rst	1988/90	1779 / 155	7.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo Q. V. rst	1990/92	1779 / 165	8.000	**	**	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	12.000	***	***	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	12.500	***	***	+
Alfa 75 2.0 TD	1988/92	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393 / 112	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD Super	1989/94	2959 / 192	36.000	***	***	=
SZ	1991/94	2959 / 192	40.000	***	***	=
RZ						
ALFA 90						
Alfa 90 1.8	1984/86	1779 / 120	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	1.800	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393 / 110	1.500	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779 / 120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962 / 128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393 / 110	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	2.500	*	*	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.000.000	***	***	=
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 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	**	**	=

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 200 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 200	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						
Spritte AN5 MkII Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Spritte AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Spritte AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Spritte AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Spritte AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Spritte 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/					

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	•	•	=
318	1980/82	1766 / 90	3.500	•	•	=
318i	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 Possa	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	***	***	=
400i	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 giardino	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 berlinetta 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 Marathea 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 / 96	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 2 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				

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	***	***	+
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Jslero 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]	✂	🏆	€
ESPADÀ						
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	22.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	***	***	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 /				

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. 2a serie	1986/94	1585 / 108	1.500	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1992/94	1585 / 90	1.200	•	•	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1986/94	1585 / 140	2.000	••	•	=
Delta HF i.e. cat 2a serie	1992/94	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 / 85	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	1995 / 115	3.000	••	•	=
Prisma integrale 2a serie	1988/90	1995 / 115	3.500	••	•	=
Prisma ds 2a serie	1986/90	1929 / 85	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	1995 / 180	4.000	••	••	=
Biturbo S	1984/86	1995 / 205	5.000	•••	••	=
Biturbo i	1986/88	1995 / 185	4.500	••	••	=
Biturbo Si	1986/88	1995 / 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	1996 / 330				

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	1998/155	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	2299/185	8.000	•••	••	+
190 E 2.5 - 16	1988/91	2498/195	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	2996/190	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	••	•	=

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

K 70	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	1965 / 145	3.000	•	•	=
900 turbo	1978/83	1965 / 145	1.500	•	•	=
900 cabriolet	1980/86	1965 / 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	•	•	=
SIMCATA/LBOT (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 MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	•	•	=
GT6 coupé MkII	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 Hebmueller	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	1978/92	1192 / 34	2.500	•	•	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	•	•	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	•	•	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	•	•	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	•	•	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	•	•	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	•	•	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	•	•	=
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 1.8 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 /				

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"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 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'informazione 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

ARTCURIAL

MOTORCARS



1991 Ferrari F40

AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS VII
BY ARTCURIAL MOTORCARS

LUNEDÌ 22 GIUGNO 2015

C O N T A T T A T E C I
per inserire la vostra automobile

+39 02 49763649 • MILANO@ARTCURIAL.COM
+33 1 4299 20 73 • MOTORCARS@ARTCURIAL.COM

Settimane del motorismo storico piacentino

20^a Vernasca Silver Flag

Historic Hillclimb

Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per vetture da competizione
Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars

19-20-21 giugno 2015

39^a Castell'Arquato-Vernasca

Manifestazione di regolarità "Formula A.S.I."

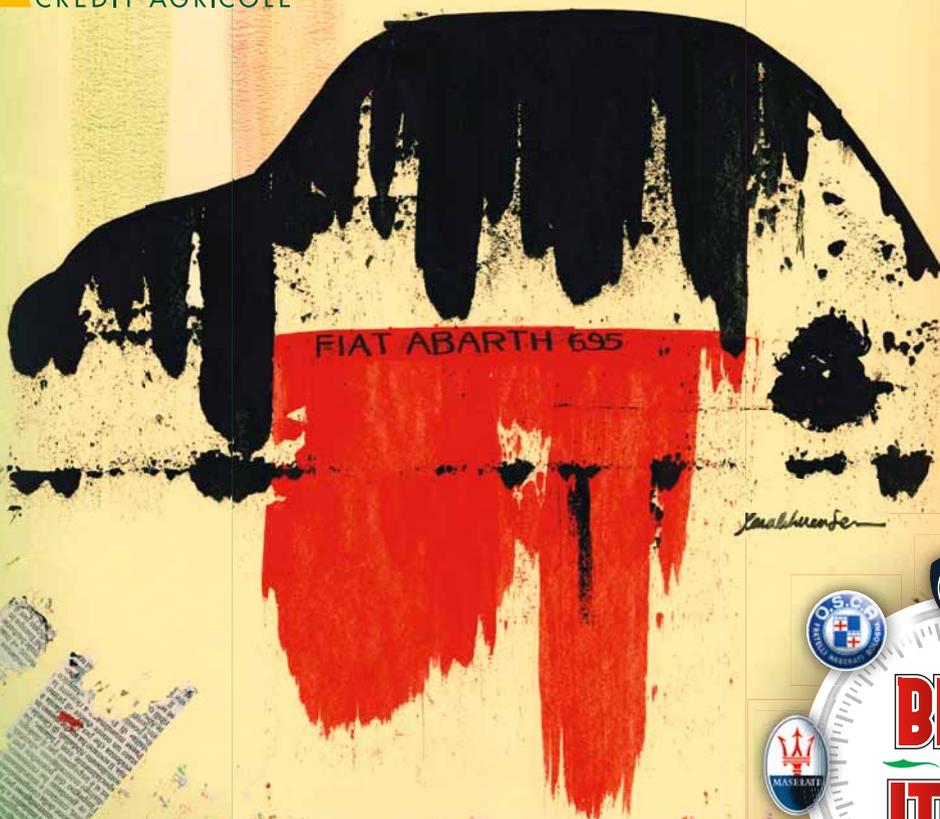
7 giugno 2015



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

CARIPARMA
CRÉDIT AGRICOLE

EXPO



Comune di Piacenza

Provincia di Piacenza

Comune di Castell'Arquato

Comune di Lugagnano

Comune di Vernasca



COYS
Founded 1919
europe



MOTUL



Camera di Commercio
Piacenza



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO

