

# Automobilismo D'EPOCA

3D  
ENDSPORT

## STILE ITALIANO

- FIAT 124 SPIDER "RONDINE"
- MASERATI BOOMERANG
- LA BENTLEY R-TYPE DELL'AVVOCATO

## GARE ED EVENTI

- VERNASCA SILVER FLAG
- MONZA HISTORIC
- STELLA ALPINA
- CONCORSO D'ELEGANZA ASI A TORINO

## TECNICA

- MANUALE D'USO FORD TAUNUS TC2
- IL RESTAURO DELLA 600 (4ª PUNTATA)

[www.automobilismodepoca.it](http://www.automobilismodepoca.it)

**FALCON** BARCHETTA A SCATOLA CHIUSA

## LUOGHI DI PASSIONE

- KESSEL RACING
- AVENTURE PEUGEOT A SOCHAUX

**PILOTI** DUILIO TRUFFO

## SOGNO REALIZZABILE

# GIULIETTA SPIDER

ALFA ROMEO





1964 FERRARI 250 GT/L BERLINETTA 'LUSSO' BY SCAGLIETTI Chassis no. 5885

2005 FERRARI 612 SCAGLIETTI Chassis no. 143296

1950 ASTON MARTIN DB2 VANTAGE Chassis no. LML/50/19

**REGISTRATI OGGI STESSO: LONDRA, 7 SETTEMBRE**



**Sotheby's**

[www.rmsothebys.com/london](http://www.rmsothebys.com/london)

ITALIA +39 02 9475 3812 REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070 CANADA +1 519 352 4575

di Francesco Pelizzari



# Nuovo Rinascimento



Come auto di copertina del numero estivo abbiamo scelto la Giulietta Spider. La più amata dagli italiani? Probabilmente sì. Di certo, un'automobile che ha moltissimi pregi. Per prima cosa, è bella. Poi è universalmente riconosciuta come un'automobile di valore storico, perciò è accettata a qualsiasi evento, anche quello più esclusivo. Per fare un paragone con gli orologi, è come avere al polso un Rolex: foss'anche il modello base della gamma, è a suo agio in qualsiasi occasione, dalla sagra di paese al ballo della regina. Ancora, la Giulietta (e la Giulia) Spider è una vera Alfa Romeo dal punto di vista della guida e delle prestazioni, il che significa divertimento e poche auto che le possono stare davanti dove servono qualità dinamiche. È anche sicura, rispetto a molte coetanee: tenuta di strada, sterzo e frenata sono di livello superiore. Infine, come spieghiamo nel servizio, può anche rivelarsi un buon affare.

Dopo la nuova Giulia ci sarà anche una nuova Giulia Spider che rinnovi i fasti della "miss" di fine anni '50? Al momento tutto tace sul fronte sportive "aperte". Si parla soltanto della Spider Fiat che verrà, pare, su progetto in comune con Mazda. Tempo fa circolò la notizia che Fiat aveva brevettato il nome "124 Spider" in America. Si chiamerà così la nuova? Sarebbe bello. Noi su questo numero parliamo anche del sogno (realizzato) di un appassionato torinese e di Tom Tjaarda. Si sono messi insieme e hanno fatto una 124 "Rondine", come avrebbe dovuto essere la Spider del Lingotto secondo il designer americano. Bellissima.

Come sarebbe bellissimo che ci si potesse di nuovo dividere, uniti dalla passione, tra "giuliettisti" e "centoventiquattristi" in discussioni da bar sul tema della sportiva aperta all'italiana.

Nuova Giulia Spider contro nuova 124 Spider. Che bello sarebbe! Un nuovo Rinascimento italiano. Dà, Marchionne, facci questo regalo!

# Porsche Classics At The Castle

SUNDAY 6 SEPTEMBER 2015

AN EXCLUSIVE AUCTION OF  
PRE-1974 PORSCHE SPORTS  
AND SPORTS RACING CARS  
AND OTHER TYPES



**ENTRIES ARE INVITED**



# COYS

AN IMPORTANT COYS AUCTION  
OF FINE HISTORIC AUTOMOBILES

AT THE  
FRANKFURT  
MOTOR SHOW

SATURDAY  
SEPTEMBER 26TH  
2015

**ENQUIRIES AND ENTRIES INVITED**

**COYS LONDON**

Manor Court, Lower  
Mortlake Road, Richmond,  
TW9 2LL, United Kingdom  
Tel. +44 (0) 208 614 7888  
Fax +44 (0) 208 614 7889  
auctions@coys.co.uk  
www.coys.co.uk

**COYS EUROPE**

Michael Haag  
Elisabethstr. 4,  
D-68165 Mannheim,  
Germany  
Tel: +49 (0) 621 412004  
Fax: +49 (0) 621 415551  
coyseurope@web.de

**COYS EASTERN  
EUROPE AND GREECE**

Dimitrios Spyropoulos  
Tel: +44 758 296 2289  
dimitrios@coys.co.uk  
www.coys.co.uk

**COYS ITALIA**

Giuliano Fazi  
+39 335 148 8303  
giuliano.fazi@coys.co.uk

**COYS**  
FOUNDED 1919  
europe

**Direttore responsabile**  
 PIERO BACCHETTI

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

**Hanno collaborato**  
 DANILO CASTELLARIN - MICHELE  
 DI MAURO - FRANCO FIORUCCI - VITTORIO  
 FALZONI GALLERANI - LUCA GASTALDI  
 UMBERTO LACCHETTI - FEDERICO  
 LANFRANCHI - DARIO MELLA  
 EUGENIO MOSCA - JONNY PORCU

**Segreteria di redazione**  
 CHIARA MONTICELLI

**Fotografie**  
 ACTUALFOTO - MATTEO BOEM  
 MASSIMO CAMPI - RICCARDO CARBONE  
 SIMONA CAVALLARI  
 CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO  
 MICHELE DI MAURO  
 LUCA GASTALDI - FEDERICO LANFRANCHI  
 THOMAS MACCABELLI - EUGENIO MOSCA  
 ORAZIO TRUGLIO - CESARE VICENTINI



**Direttore di produzione**  
 PAOLO CIONTI

**Coordinamento tecnico**  
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

**Direttore dei sistemi informativi**  
 FRANCESCO FORTE

**Stampa:** Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

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

**Amministratore unico**  
 PIERO BACCHETTI

**Segretario generale**  
 CESARE CRISTINA

# SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 13 - N.08/09-AGOSTO/SETTEMBRE 2015



In copertina: la Giulietta/Giulia Spider è da sempre una delle auto più amate in assoluto, un'auto d'epoca quasi senza difetti; e può essere anche un affare (Foto Maccabelli)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	6
LE CLASSICHE DA LEGGERE	8
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	28
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	88
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	94
AGENDA D'EPOCA	129
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	146
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149
<b>ATTUALITÀ</b>	
CONCORSI / ELEGANZA ASI 2015	
<i>L'Aurelia del parco</i>	14
AVENTURE PEUGEOT <i>Il était un bon voyage</i>	18
KESSEL CLASSIC <i>Restauri di alta scuola</i>	22
<b>GUIDA ALL'ACQUISTO</b>	
ALFA ROMEO GIULIETTA / GIULIA SPIDER	
<i>Sogno d'estate</i>	32
<b>RINASCITE</b>	
FIAT 124 SPIDER <i>Una Rondine fa ... amicizia</i>	46
<b>BELLISSIME VIP</b>	
BENTLEY CONTINENTAL FASTBACK	
<i>Il tappeto volante dell'Avvocato</i>	52
<b>BELLISSIME IERI E OGGI</b>	
LANCIA 2000 / I.E. <i>L'importanza di una sigla</i>	60
<b>DREAM CAR</b>	
MASERATI BOOMERANG <i>Esercizio al trapezio</i>	68
<b>BELLISSIME DA CORSA</b>	
FALCON MK II <i>L'auto in scatola (chiusa)</i>	76
<b>IO E LA MIA AUTO</b>	
FIAT 850 "MOSTRO" <i>Pazza idea</i>	84
<b>EVENTI</b>	
SILVER FLAG <i>Il sabato del villaggio</i>	98
VIVERE CON LA STORICA <i>Auzzini alla Vernasca</i>	108
STELLA ALPINA <i>Top driver</i>	112
GARE / MONZA HISTORIC <i>Hot laps</i>	116
PILOTI / DUILIO TRUFFO <i>L'avventura delle corse</i>	124
<b>TECNICA</b>	
RESTAURO FIAT 600 <i>Avantreno, freni e sterzo</i>	136
<b>MANUALE D'USO</b>	
FORD TAUNUS TC2 <i>Faceva l'europea</i>	140



# Modello del Mese



## BMW 2002 Gr.2, No.69, GS Tuning, DRM 1975

La necessità di una nuova Ford Escort GR-2 per il gruppo 2 del campionato tedesco aveva generato molta aspettativa. Nonostante questo il pluriqualficato Klaus Ludwig aveva portato l'unica Escort Zak-speed fino al 3° posto, dietro Hans Heyer con la vecchia Escort e Jörg Obermoser con la BMW 2002.

Alla partenza della Grundig, Klaus Ludwig era arrivato in testa al primo tornante, ma i suoi avversari riuscirono a vincere la gara, in quanto Heyer si era



20 secondi di distacco su Klaus Ludwig. Edizione limitata per la Germania in 500 esemplari. Eccellente fattura artigianale di alto livello, con decalcomanie. Scala 1:18

dovuto ritirare con la sua Ford Escort al 13° giro, per rottura del motore e Jörg Obermoser aveva colto l'opportunità, vincendo con



# 1:43



No.-Art. 193576  
[www.modelcarworld.it](http://www.modelcarworld.it)

# www.modelcarworld.it



Piú di 18.000 modelli diversi su internet!

**WELLY**



**Alfa Romeo 4C**, rosso, 2014  
Welly, 1:24  
Nr. K75-200587

15.95



**Alfa Romeo 1600 ragno duetto**,  
rosso, 1966  
SpecialC.-19, 1:24  
Nr. K75-188856

~~19.95~~ 10.00



**Alfa Romeo 6C 2500 SS**,  
blu/grigio chiaro, 1949  
WhiteBox, 1:24  
Nr. K75-187420

25.95



**Alfa Romeo Giulietta scatto**,  
azzurro, 1954

SpecialC.-19, 1:24  
Nr. K75-188859

~~19.95~~ 10.00



**Aston Martin V12 Vantage**, 2010  
Welly, 1:24  
Nr. K75-173118

15.95



**Audi Quattro**, argento, 1986  
WhiteBox, 1:24  
Nr. K75-187405

25.95



**Chevrolet Corvette**, 1957  
Welly, 1:24  
Nr. K75-129163

14.95



**Citroen 2CV 6 Charlestone**  
Welly, 1:24  
Nr. K75-169381

14.95



**Dodge Challenger SRT**  
Welly, 1:24  
Nr. K75-200589

17.95



**Ferrari LaFerrari**, rosso/nero  
Bburago, 1:24  
Nr. K75-201979

17.95



**Ford Mustang Coupé**, rosso, 1964  
Welly, 1:24  
Nr. K75-129146

14.95



**GAZ M20 Pobeda**, beige  
Lucky Die Cast, 1:24  
Nr. K75-202896

14.95



**Land Rover Defender**  
Welly, 1:24  
Nr. K75-172201

17.95



**Lotus Brio**, azzurro, 1965  
Welly, 1:24  
Nr. K75-201226

17.95

PayPal

Maestro

VISA

Master Card

AMERICAN EXPRESS

Discover Club INTERNATIONAL

ordine per telefono:

0049 6145 54 56-0

Costi di spedizione:  
**7 €**



No.-Art. 189698  
www.modelcarworld.it

## Citroen DS19 Prestige 1958 Papa Giovanni XXIII

1:43



Quando il Papa esce... un "must per tutti gli amici italiani della DS 19 Prestige. Solo cinque esemplari disponibili al fantastico prezzo di solo € 56.95, nel sito modelcarworld.it.

## VW Golf I GTI

Vi ricordate questo capolavoro?

In principio era stata programmata solamente un'edizione limitata di 5.000 esemplari, ma la domanda aveva superato ogni aspettativa. Premiatevi con un classico e sognate i vecchi buoni tempi. Procuratevela su  
modelcarworld.it.



1:43

**NEO**  
SCALE MODELS

No.-Art. 181548  
www.modelcarworld.it

## TRACCE DEL PASSATO E CERTIFICAZIONI

Nella produzione delle auto dei tempi passati essere assolutistici nelle enunciazioni è sempre discutibile, perché qualcuno o qualcosa potrebbe smentire quello che si è dichiarato. Fatta questa premessa, che dovrebbe essere tenuta presente da tutti gli addetti alla certificazione dei veicoli storici, è bene tenere in considerazione che essi erano prodotti "artigianali" e le Aziende, pur fornendo dei modelli di "serie", erano disponibili ad allestire l'auto in relazione alle esigenze e alle richieste del Cliente.

La passione per le auto e la storia della Lancia, mi consentono di dare un contributo sulla Lancia Aprilia, di cui avete parlato nel numero di maggio scorso. Ho affiancato un amico nel restauro di una "Lusso" del 1938, per la quale ci siamo trovati costretti a intervenire anche sugli interni in panno: credo che si debba mantenere, quando possibile, gli originali anche se lisi; dal bracciolo centrale del sedile posteriore dell'Aprilia (in foto), emerge un tessuto stupendamente bello, con un disegno



geometrico, come è riscontrabile dalle foto allegate. Tessuto, cordoncino e filo di un'epoca passata. L'attento proprietario o restauratore dell'epoca avevano avuto l'accortezza di lasciare sul bracciolo il tessuto originale, forse con il preciso obiettivo di trasmetterlo ai posteri.

Il classico panno grigio Lancia, molto apprezzato dalle tarme, e le pelli di prima qualità, rosse o marroni, come ribadito sul vostro articolo, erano gli interni di serie, ma in alcune foto di Aprilia dell'epoca, oltre a quello riscontrato, è possibile vedere degli interni con un vellutino. Erano finiture extra che la casa costruttrice su specifica richie-



sta allestiva. Ritengo quindi importante che tutti coloro che vivono questo mondo con la vera passione, siano fornitori di testimonianze atte a costruire pillole di storia e tutto ciò sia da monito a Certificatori ed Enti Certificanti, i quali dovrebbero uscire dalle "verità assolute", ma fare bagaglio di questi riscontri.

Arrivata via e-mail

Abbiamo dovuto accorciare un poco la lettera per ragioni di spazio. Ma il tema è di non poco interesse. Sovente incontriamo collezionisti che ci raccontano di aver dovuto sottostare a un'indicazione di un certificatore, che sapevano per certo errata, per ottenere la "patente" di storicità della loro macchina. Non che i certificatori siano in malafede, ma è naturale che non si possa sapere tutto di tutto. Mentre il proprietario di un'automobile spesso dedica anni allo studio di quello specifico modello.

In questo noi della stampa, come gli autori di libri, abbiamo una certa responsabilità perché spesso i certificatori si affidano ai nostri scritti per valutare l'originalità di automobili di cui hanno poca esperienza. E capita che i "peccati originali" (gli errori scritti una prima volta) si tramandino negli anni, diventando... certificati!

Non bisogna mai smettere di studiare e, quando necessario, smentire anche le storie più accreditate. Per molte auto la tradizione orale diretta non c'è più. Purtroppo crediamo che non siano stati molti così visionari da aver lasciato tracce delle origini quando lavorarono sulle loro automobili come è accaduto alla vostra Aprilia.

## VERNASCA O INTEREUROPA? IL DILEMMA DELL'APPASSIONATO

Lunedì 15 giugno 2015. Mancano cinque giorni al fine settimana e ancora non si è deciso: andiamo alla Vernasca o alla Coppa Intereuropa? Da una parte una manifestazione in forte ascesa -la Vernasca- con auto da corsa di primo livello e che fa base nello splendido borgo di Castell'Arquato. Dall'altra, l'immenso fascino dell'autodromo di Monza e la possibilità di vedere una decina di prototipi gruppo C. In quanto a spettacolarità, a

Monza ci sono la seconda variante e l'ingresso dell'Ascari; alla Vernasca vedi sfrecciare le auto a pochi passi da te, seduto sul guard-rail dopo la prima curva. In quanto a logistica, l'autodromo di Monza è molto più attrezzato della strada statale che collega Castell'Arquato a Vernasca ma, tutto sommato, sui Colli Piacentini c'è la possibilità di ritrovarsi a mangiare gnocco fritto in un'osteria vecchio stile. Decidere è quasi impossibile.

Forse, però, la domanda da porsi dovrebbe essere: perché due belle manifestazioni si svolgono nella stessa data? E vale per gli spettatori come per i piloti.

Arrivata via e-mail



Una lettera che era rimasta in un cassetto, avremmo potuto pubblicarla come editoriale del numero scorso, nel quale abbiamo parlato proprio di questo tema. Ci dà però la possibilità di essere più chiari. Quel fine settimana era ricchissimo di eventi di alto livello. La concomitanza più stridente era senza dubbio quella tra Intereuropa e Vernasca. Gli organizzatori dell'evento piacentino da sempre occupano il fine settimana precedente il Festival della Velocità di Goodwood. Perciò la Coppa Intereuropa andava inserita in un'altra data. D'altronde, in passato si era sempre effettuata l'ultimo fine settimana di maggio o il primo di giugno. Speriamo che se ne tenga conto per il 2016.

## FIAT 1100 R: LA GAMMA COLORI CORRETTA

Buongiorno, nell'articolo sulla Fiat 1100 R apparso nel mese di giugno scorso, la gamma colori da voi riportata risulta inesatta, salvo un paio di tinte. Vi fornisco perciò di seguito quella esatta, con relative numeri di codice.

AMARANTO FIAT 181; BIANCO FIAT 233; BLU FIAT 456; AZZURRO CENERE FIAT 466; BLU PAVONE FIAT 483; BEIGE SABBIA FIAT 583; GRIGIO ACCIAIO FIAT 675; (SU RICHIESTA) NERO FIAT 601.

Mauro Torchio - Socio fondatore e responsabile tecnico del "Nuova Millecento Club Italia"

Caro Torchio, la ringraziamo per la segnalazione. Peraltro proprio il Vs. Club ci aveva fornito informazioni sui colori della 1100 R per la stesura dell'articolo. Evidentemente c'è stato un errore nella trasmissione o nella ricezione dei dati.





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](mailto:automobilismodepoca@edisport.it) specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.



**ASSICURAZIONE R/C:  
NIENTE BONUS/MALUS**

Buongiorno, visto che è sempre di attualità, vorrei sapere come è regolamentato per legge il tema dell'assicurazione R/C per le auto storiche e d'epoca, anche alla luce delle recenti modifiche alla normativa sulle auto "ventennali".  
Enea Barbano - Alessandria

Gentile lettore, è preliminarmente opportuno evidenziare la distinzione tra auto d'epoca e auto storiche, tenendo in considerazione che entrambe devono aver superato il ventesimo anno di età e che fa fede la data di costruzione e non quella di immatricolazione. Le prime sono vetture che sono state cancellate dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e, quindi, non più idonee alla circolazione. Generalmente, si tratta di cimeli da collezione, ammirati in musei o in autorimesse private che possono circolare soltanto occasionalmente, per raduni o manifestazioni pubbliche, previa autorizzazione speciale ed esclusivamente sul percorso prestabilito. Le auto storiche, invece, sono quelle vetture che, pur avendo più di 20 anni, sono ancora regolarmente iscritte al PRA e possono circolare liberamente.

Con la Legge di Stabilità del 2015, ed in particolare all'art. 44, comma 28 (con il quale vengono abrogati i commi 2 e 3 dell'art. 63, L. 342/2000) viene modificato il criterio di anzianità per le auto storiche, aumentan-



dolo a 30 anni. L'età del mezzo non è sufficiente a definire "storica" un'automobile; la cosa, infatti, non avviene in automatico. La normativa prevede che per essere riconosciuta come auto storica, la vettura risulti registrata all'ASI o ad altro Registro di marca.

Per chi possiede un'auto d'epoca e non la usa, l'unica assicurazione dovrebbe essere quella contro il furto, ma la maggior parte dei collezionisti partecipa a raduni o incontri internazionali dedicati al settore, pertanto è bene che il veicolo sia protetto contro i danni, gli incidenti e tutte le altre avversità. Questo tipo di polizze sono svincolate dal sistema bonus/malus e hanno una classe di merito fissa che comporta un notevole risparmio economico. Includono, inoltre, la guida libera senza spese aggiuntive: in pratica possono guidare il veicolo più persone (normalmente fino a quattro), dando la possibilità, ad esempio, di usare indistintamente l'auto a tutti i membri della famiglia.

Si precisa che per accedere a questa polizza l'intestatario deve avere almeno 23 anni e il veicolo deve essere iscritto all'ASI. Infine, i possessori di più auto d'epoca possono chiedere la "formula garage" che estende la protezione a tutti i veicoli posseduti, senza stipulare una polizza per ognuno.



**MOSTRA/MERCATO  
AUTO E MOTO D'EPOCA  
ITALIANE E STRANIERE  
Novità 2015!**

- GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI
- LA STRADA DEGLI ARTIGIANI

**ModenaFiere**

**Le mostre del 2015:**  
 "Lo Storico Aerodromo 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"  
 "Le bellissime Giordani a pedali"



**La Piazza dei Privati**  
 Vendi la tua auto o moto d'epoca!  
 Posto auto 50,00 € - Posto moto 20,00 €  
 (oltre iva, comprensivo di 1 pass ingresso per 2 giorni)  
 Prenotazione obbligatoria.



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

**www.motorgallery.it**  
 Tel. +39 059.4924794  
[commerciale@motorgallery.it](mailto:commerciale@motorgallery.it)  
 Organizzazione e promozione:  
 Vision Up srl  
 ModenaFiere srl

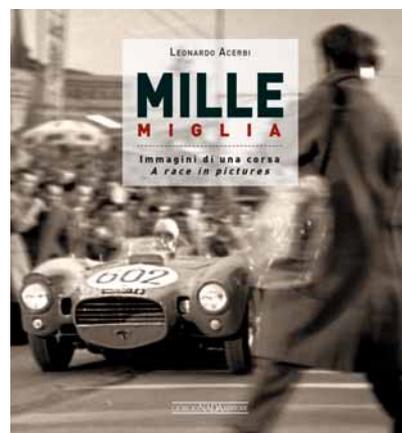


IL LIBRO DEL MESE

## MILLE MIGLIA, IL GP DELL'ITALIA RACCONTATO PER IMMAGINI

Della e sulla Mille Miglia si sono scritti fiumi di parole. Molto, quasi tutto, è stato detto. Adesso parlano le immagini, che sono poi quelle che più colpiscono l'immaginario del pubblico. Ci ha pensato Leonardo Acerbi, direttore editoriale di Giorgio Nada Editore, a mettere insieme questo librone attingendo in particolare dall'archivio Novafoto-Sorlini (fotografo ufficiale della corsa dal 1947 al 1957). Con un sintetico racconto di quanto accaduto, diviso in capitoli anno per anno, che precede l'esposizione fotografica, nella quale le immagini sono corredate da didascalie esaurienti. Ne esce un racconto che, come ha scritto Mario Donnini nella prefazione, con la sagacia che gli è propria, "racconta non del Gran Premio d'Italia ma del Gran Premio dell'Italia. In effetti, la Mille Miglia continua a 58 anni dalla comparsa a esercitare su di noi lo stesso fascino che colpiva gli spettatori dell'epoca.

Allora si assieparono ai bordi strada per osservare i bolidi sfreccianti e urlanti di cui potevano soltanto leggere o al limite sentire alla radio; oggi riguardiamo con le immagini a un'Italia tutta diversa da com'è oggi e, chissà, sotto sotto vorremmo poter fare un salto nel tempo alla velocità di una Ferrari per poter vedere da dentro com'era.



**Leonardo Acerbi**  
**Mille Miglia - Immagini di una corsa**  
 Giorgio Nada Editore, 340 pagg  
 557 foto b/n, 60 a colori  
 Formato 28x30 cm, euro 60  
 (51 euro se acquistato  
 sul sito [www.libreriadellautomobile.it](http://www.libreriadellautomobile.it))

## TUTTO SULLA KUBELWAGEN (E LA SCHWIMMWAGEN)

La Kubelwagen è stata la prima Volkswagen prodotta in serie: portò le truppe tedesche nella II guerra mondiale, mentre la produzione del Maggiolino fu sospesa. L'analisi di quest'automobile e dell'efficacissima "sorella" anfibia Schwimmwagen (Typ 166) è oggetto di questa bella pubblicazione. C'è la genesi del progetto e la metamorfosi in veicolo militare, l'impiego e l'evoluzione tecnica, gli aspetti drammatici della produzione, per la quale migliaia di prigionieri trovarono la morte nella fabbrica di Fallersleben. Completa il libro la disamina operativa, con la trattazione sull'utilizzo sui vari fronti, dove questi veicoli si distinsero grazie al motore in lega leggera con radiatore dell'olio, la trasmissione 4x4 della Typ 166 e il leggero ma robusto telaio a piattaforma con ruote indipendenti, che garantivano motricità su ogni fondo anche in condizioni ambientali estreme. Non mancano infine interessanti note sulla manutenzione e riparazione; eccellente la parte iconografica, con accurati disegni e schemi tecnici, foto d'epoca molto nitide e foto a colori di esemplari restaurati.

**Chris McNab**

**VW Kübelwagen/Schwimmwagen  
 Enthusiasts' Manual**

Haynes Publishing, 160 pagine,  
 21 x 27 cm, foto colori e B/N, disegni tecnici  
 Prezzo 22,99 sterline (circa 32,50 euro) [www.haynes.co.uk](http://www.haynes.co.uk)



## OTTANTACINQUE ANNI DI STORIA PININFARINA

**The Pininfarina Book** è un volume di grande formato (29x37 cm) da 304 pagine (98 euro, editore teNeues), che ripercorre attraverso 250 immagini l'evoluzione del design Pininfarina, automobilistico e no, e di un'azienda che ha diffuso il Made in Italy in tutto il mondo.

Protagonisti del libro, che è stato presentato da Paolo Pininfarina in occasione del recente "GP Valentino" sono i progetti sviluppati nell'arco di tre generazioni, raccontati attraverso spettacolari disegni concettuali e fotografie mozzafiato; 85 anni di storia e tutte le declinazioni dello stile Pininfarina in un libro per amanti del design, fotografi, appassionati di auto e per tutti coloro che apprezzano la vera eleganza.



**GILENA** INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

[www.gilena.com](http://www.gilena.com)

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



# THE ZOUTE SALE®

Venerdì, 9 Ottobre 2015  
Knokke-Le Zoute, Belgio

**Le iscrizioni sono aperte**

*Venduta nuova in Belgio,  
Ex Ado Blaton*

**1961 JAGUAR E-TYPE SERIE 1  
3.8 LITRE ROADSTER**  
190.000 - 260.000€

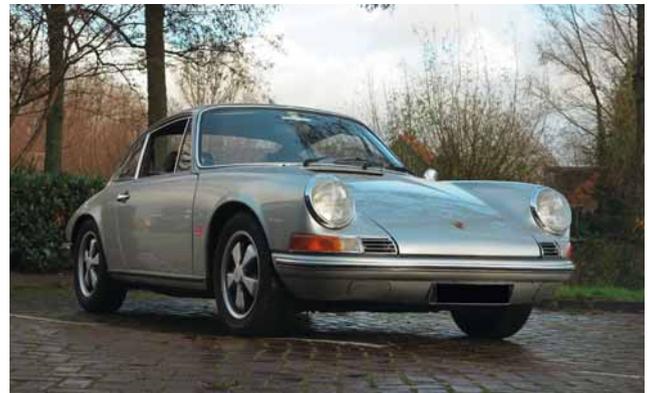
Una delle ultime con la chiusura  
esterna del cofano motore.

## INFORMAZIONI

Italia  
+39 333 564 3610  
gregor.wenner@bonhams.com



*Esemplare molto originale*  
**1957 LANCIA APPIA COUPÉ**  
Carrozzeria Pininfarina  
40.000 - 60.000€



*Una delle prime Porsche 911 con passo lungo, motore originale*  
**1968 PORSCHE 911 T 2.0 COUPÉ**  
Carrozzeria Karmann  
65.000 - 95.000€

# Bonhams

## AERAUTODROMO, TECNO E FANGIO: GRANDI RASSEGNE A MODENA MOTOR GALLERY

È in programma il 26 e 27 settembre il terzo appuntamento con Modena Motor Gallery che al quartiere fieristico della città emiliana da qualche anno celebra il "made in Italy" motoristico, e in particolare il savoir-faire modenese nell'ambito delle vetture sportive. Ma quest'anno la manifestazione si propone con un nuovo profilo: apre infatti anche alle auto e moto storiche di altri paesi.

In programma ci sono sette mostre e cinque raduni di auto e moto, con l'esposizione di circa 380 vetture e la presenza di una quindicina di stand di club. Quanto agli espositori, gli organizzatori ne annunciano 327. Numerosi e di livello gli eventi collaterali, a partire dalla mostra sull'Aerautodromo di Modena (foto sotto), organizzata in collaborazione con il Circolo della Biella, uno dei

più blasonati Club italiani. L'autodromo modenese per oltre 20 anni fu un po' la piccola Indianapolis europea. Negli anni '50 e '60 Maserati, Ferrari, De Tomaso, Stanguellini e tante altre officine artigiane svilupparono lì le loro auto. Tra gli altri saranno esposti alcuni pezzi unici come: Ferrari F2 monoposto, 1950 Stanguellini Delfino, Maserati 250F, Barchetta Maserati, Fiat 1100, e tra le moto: MV4 cilindri, H-D 250 Villa.

Una seconda mostra sarà sulla Tecno di Bologna, dei fratelli Pederzani (in foto sul kart, Luciano) e mostrerà come sia possibile che una piccola azienda sfidi il mondo della F1 portando due fratelli bolognesi a confrontarsi con le più importanti realtà mondiali nel campo delle competizioni automobilistiche. La Mostra, intitolata "La Tecno di Bologna: quando una piccola azienda sfida il mondo delle competizioni".

Ci sarà poi un'esposizione in ricordo di Juan Manuel Fangio e una dedicata alle bellissime macchinine a pedali Giordani.

Nei programmi per gli stand si segnala l'idea della "Strada" dedicata agli artigiani che lavorano nell'ambito dell'auto storica: ospiterà oltre 50 aziende tra le più affermate in Italia e punterà l'attenzione sulla tutela e formazione di questo settore che rischia di essere ridimensionato dalla mancanza di personale giovane qualificato. Ci sarà poi la "Piazza dei Privati", dove si potrà scambiare o vendere la propria auto o moto storica.  
[www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it)



### LA TARGA FLORIO DIVENTA "CLASSICA" DAL 16 AL 18 OTTOBRE

Targa Florio Classica sarà organizzata da ACI Palermo in collaborazione con Automobile Club d'Italia e ACI Storico: una competizione di Regolarità pura riservata ad auto di particolare rilevanza storica, costruite fino al 1977. Saranno accettati 100 equipaggi, con precedenza per le auto costruite dal 1906 al 1977 che hanno partecipato alla Targa Florio.

La Targa Florio è la corsa automobilistica più antica del Mondo, nata da uno spirito d'avanguardia come quello del suo ideatore. Proprio Vincenzo Florio, parlando con un amico, sottolineò agli inizi del '900 come la diffusione di automobili da viaggio doveva essere parallela alla costruzione di strade rotabili.

Partenza dal Teatro Massimo, nel cuore di Palermo, per la "via del sale" verso la provincia di Trapani e le saline di Marsala, con gli inconfondibili mulini a vento. Si toccherà l'estrema punta della Trinacria, Castelvetro, attingo all'antica Selinunte, oggi parco archeologico più vasto d'Europa.

Per tornare verso Palermo è stata scelta la "via di Garibaldi, o via dei Mille", percorso che diede inizio all'unificazione d'Italia. Si passerà dal Sacrario di "Pianto Romano" per raggiungere Calatafimi, quindi, attraverso le alture della Conca D'Oro, si tornerà nel capoluogo con il clou del programma: il tracciato madonita che ricalca il percorso della Targa Florio di Velocità.

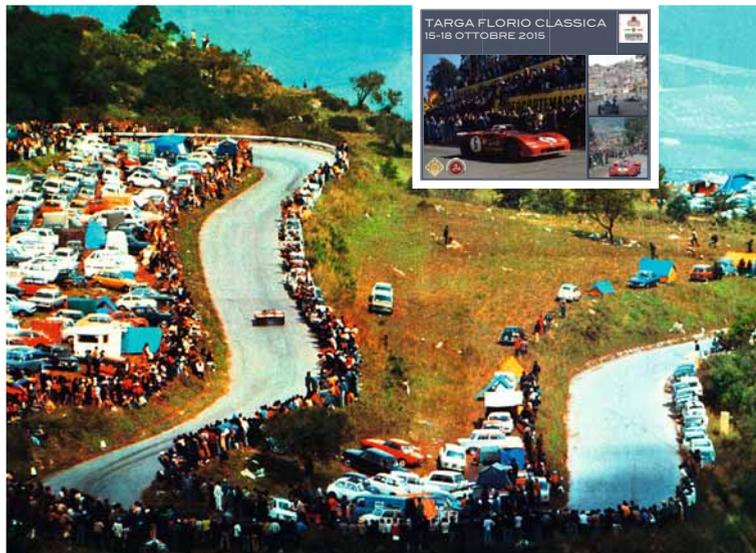
Un paesaggio mozzafiato incastonato tra le alte Madonie e l'azzurro del Mar Tirreno, con i centri abitati di Castelbuono, Campofelice, Cefalù, Geraci, le Petralie e Piano Battaglia, per citarne qualcuno, che

sono autentici scrigni d'arte, architettura e storia.

L'iscrizione costa 3.000 euro se formalizzata entro il 7 agosto 2015, oppure 4.000 euro se dopo tale data ed entro il 14 settembre, giorno di chiusura delle iscrizioni; quote riferite a equipaggio, con alloggio in hotel quattro stelle.

Per altre informazioni: e-mail [classic@targa-florio.it](mailto:classic@targa-florio.it); tel: 091-300468 int.3 - cell. 338-8590498.

[www.targa-florio.it](http://www.targa-florio.it)



## DA VICENZA A RIGA: SFIDA A COLPI DI "CLIC"

Si è svolta da 21 al 30 giugno l'Amber Trophy, manifestazione definita Historicar photochallenge che ha visto 17 vetture costruite prima del 1985 protagoniste di un viaggio lungo 2.200 km attraverso svariati Paesi dell'Europa centro-orientale, dall'Italia alla Lettonia.

La definizione dell'evento contiene lo spirito dell'insolita prova: anziché sfidarsi con i cronometri i partecipanti si misurano nella capacità di raccontare il viaggio con le immagini.

La partenza è avvenuta da Vicenza, mentre l'arrivo è stato a Riga (in foto). Le tappe del raid sono state Villach e Vienna in Austria,



quindi Cracovia e Varsavia in Polonia, Vilnius in Lituania e quindi l'arrivo a Riga, il 29 giugno.

Al termine è stato premiato chi ha totalizzato il maggior numero di punti ottenuti per le proprie foto: 100 punti per gli scatti testimonianti il passaggio in un dato punto previsto dal road book, e 500, 250 e 100 punti per le tre foto ritenute le migliori per ogni tappa. Il giudizio è della giuria prevista dall'organizzazione. A vincere sono stati Pierangelo Scaffidi e Albachia Gasparella che hanno partecipato su Mercedes 560.

[www.ambertrophy.eu](http://www.ambertrophy.eu)

## BMW AL CENTRO DI MERCANTEINAUTO

L'edizione 2015 di Mercantiefiera, l'importante manifestazione internazionale dedicata all'antiquariato, si svolgerà al quartiere espositivo di Parma dal 3 all'11 ottobre. Nel suo ambito, nei tre giorni finali ospiterà anche la quarta edizione di Mercanteinauto la rassegna dedicata all'automobile d'epoca. Tra i temi al centro della rassegna ci sarà un'importante esposizione di Bmw, con una trentina di modelli della casa bavarese, proposta dal collezionista Claudio Baroni.

Si va dalla 315 Dixi del 1929, la prima vettura in assoluto a marchio Bmw, alla 319 Cabriolet del 1936: motore a benzina a 6 cilindri in linea. E poi la Bmw 401 Bristol (in foto), prodotta tra il 1948 ed il 1953 in soli 611 esemplari, la Neue Klasse 2000, del 1969 e disegnata da Giovanni Michelotti, già autore per il marchio bavarese della "piccola" 700. Ci saranno poi anche le Bmw 1600 Touring, la Bmw M3, la Bmw 850, la nuova Coupè serie 8 e altre rarità ancora.

[www.mercantiefiera.it](http://www.mercantiefiera.it)



AXIM TICINO CLASSIC è una divertente cavalcata con le autostoriche, tra prove di crono abilità, gastronomia del territorio, piacevoli momenti di intrattenimento e con numerosi spunti per apprezzare il meraviglioso paesaggio del Canton Ticino e dintorni.  
**Diventa protagonista, iscriviti e scendi in pista con noi!**

Tutte le info sul sito web [www.ticinoclassic.ch](http://www.ticinoclassic.ch)



# LA PASSIONE VUOLE TE!

04 | 05 | 06 SETTEMBRE 2015

UN WEEKEND DI GARE  
SAPORI ED EMOZIONI  
NEL CANTON TICINO E DINTORNI

## ARTCURIAL: VENDUTE A MONTECARLO DUE MERCEDES DELLA CALLAS

Si è tenuta il 20 luglio all'Hotel Hermitage di Monte-Carlo la vendita all'asta di Artcurial di una serie di vetture provenienti da undici collezioni private. L'intero catalogo della vendita è stato venduto, realizzando un totale di 697.439 euro, comprendendo i diritti d'asta. La vendita ha registrato una notevole partecipazione da parte del mondo del collezionismo internazionale: l'80% dei partecipanti all'asta era rappresentato da collezionisti noti. Molte auto sono passate di mano per importi superiori a quelli stimati. Tra questi, l'Aston Martin Lagonda del 1989, aggiudicata per 157.300 euro (stima tra 40-60mila euro). Una Lamborghini Diablo del 1992 ha raggiunto i 137.100 euro. Nella graduatoria dei valori più alti raggiunti, al terzo e quarto posto vi sono due Mercedes 600 Limousine che oltre a essere accomunate dalla marca e dal modello (una del 1971 l'altra del 1966, sotto), hanno in comune anche la proprietaria originale: la cantante Maria Callas. La Mercedes 600 del 1971 è stata aggiudicata per 119.200 euro, e quella del 1966 è arrivata a 106.100 euro.

[www.artcurial.com](http://www.artcurial.com)



## TICINO CLASSIC: PASSERELLA DI STILE SULLE STRADE DEL CANTON TICINO

Dal 4 al 6 settembre prossimi si disputerà la 1ª edizione di Ticino Classic, nuova proposta di evento un po' gara, un po' raduno e un po' concorso di eleganza aperto ad automobili fino al 1975. Patrocinato dall'Automobile Club Svizzero - sezione Ticino - la manifestazione è organizzata dal Club SCRT-Swiss Classic Racing Team di Lugano che opera da anni nel settore.

Percorso, accoglienza e passione sono le tre peculiarità su cui si basa la proposta elvetica nell'intento di essere un successo fin da subito, senza dimenticare la ricca proposta gastronomica e il paesaggio da favola che possono vantare la Svizzera e in particolare il Canton Ticino, come il lungo lago di Lugano (in foto).

Il percorso sarà un piacevole saliscendi per esaltare la tecnica di guida lungo borghi antichi, valli e boschi, fiancheggiando i numerosi laghi. La parte agonistica prevede prove al centesimo di secondo. Per rendere indimenticabile il soggiorno gli ospiti pernoveranno nel prestigioso Hotel Villa Castagnola di Lugano (5 stelle). Chi avesse residenze nella zona, potrà scegliere l'opzione che prevede una forte riduzione del costo di partecipazione, rinunciando ai pernottamenti a Lugano.

[www.ticinoclassic.ch](http://www.ticinoclassic.ch)



## MONTEREY: NEL RICCHISSIMO CATALOGO RM ANCHE UNA "SWB" E UNA JAGUAR UFFICIALE

Come ogni anno, a metà agosto sono state programmate importanti vendite all'asta nell'ambito della favolosa settimana californiana di Pebble Beach.

La casa d'aste RM Sotheby's è una delle protagoniste di quei giorni e quest'anno porta una importante collezione di supercar d'epoca e no, definita "Pinnacle Portfolio", di cui fa parte una notevole Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione, numero di telaio 1773GT, del 1960 (sopra), di cui non è disponibile la stima. Tra gli altri pezzi si segnalano, in ordine sparso, le Ferrari 288 GTO (2,4-2,8 milioni di dollari), 250 California (9-11 milioni), F40 LM (2-2,5 milioni), 250 LM (senza stima), Enzo (4-6 milioni) e poi ancora McLaren F1, due Bugatti Veyron, Jaguar XJ220, Porsche 959, Toyota 2000 GT (1-1,3 milioni), Mercedes 300SL Alloy Gullwing (5,5-6,5 milioni), Lamborghini Reventon (1,4-1,8 milioni) e molte altre.

Nel "resto" del catalogo segnaliamo come il top della stima questa volta non appartenga a una Ferrari bensì a una Jaguar, C-Type ufficiale (9-12 milioni, sotto), che terminò al quarto posto assoluto la 24 Ore di Le Mans del 1953.

[www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)



ASSOCIAZIONE **SPORT SHOW** [www.sport-show.it](http://www.sport-show.it)

**8ª MOSTRASCAMBIO**  
CITTA' DI TREVISO

**10 - 11 OTTOBRE 2015**

**AUTO  
MOTO  
CICLI**

**E RICAMBI D'EPOCA**

LO SPAZIO ESPOSITIVO VERRÀ RISERVATO SOLO SU PRENOTAZIONE  
PRESSO: ★★★★★

**BHR** VIA CASTELLANA, 2  
PAESE - QUINTO di TREVISO (TV)  
USCITA TANGENZIALE SUD direz. CASTELFRANCO  
Treviso Hotel ORARIO PUBBLICO DALLE 9.00 ALLE 18.00

**motorasta**  
l'attimo vincente  
dr. Andrea Vendramin t. (+39) 0422 910134  
m. (+39) 39 39 123456 motorasta@email.it

**MOSTRE  
TEMATICHE**

**sabato 10 OTT. SPECIALE RADUNI domenica 11 OTT.**

Info Tel. 335.6610134 - 0422.911698  
Fax 0422.913140 [mostrascambio.tv@gmail.com](mailto:mostrascambio.tv@gmail.com)

## COYS AL 'RING: LA LOTUS DI MANSELL E... LA 126 DI HILL!

Coys torna all'Oldtimer Grand Prix del Nuerburgring con un'asta che si terrà il prossimo 8 Agosto. Sarà l'incanto più grande mai tenuto in occasione della manifestazione tedesca, con 72 lotti disponibili tra auto da Gran Premio, Sport, Turismo. La visione dei lotti in catalogo è in programma venerdì 7 Agosto dalle 10 alle 19 e sabato 8 dalle 10 alle 16.

Numerose le auto importanti e anche le curiosità, che faranno di quest'asta un evento nell'evento. Citiamo, a titolo di esempio, la Lotus 81-02 usata nelle stagioni di F1 80/81 da Mario Andretti, Elio de Angelis e Nigel Mansell (stima 325-375.000 euro, *sopra*), una Porsche 911 RS 2.7 delle prime 500 costruite per l'omologazione FIA (650-850.000 euro), una BMW 328 Roadster unico proprietario dal 1973 (490-600.000 euro). Come curiosità, citiamo alcuni trattori Lamborghini e la Fiat 126 nei colori del team Embassy-Hill F1, usata come auto di servizio dalla scuderia del mitico "baffo" campione del mondo (*sotto*).

[www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)



## IN COSTA SMERALDA LOPRESTO SELEZIONA, NICOLIS VINCE

Al concorso d'eleganza "Poltu Quatu Classic" il Museo Nicolis di Villafranca ha conseguito un lusinghiero successo aggiudicandosi il premio per la vettura "Best in show" con una Bugatti Tipo 49 del 1931 (*in foto*). Alla manifestazione hanno preso parte una trentina di vetture provenienti da Italia, Argentina, Inghilterra, Germania, Perù, Principato di Monaco. Altre vetture premiate sono state la Bugatti Tipo 37 di Daniele Turrisi per le auto fino al 1950; la Lancia Aurelia B24 di Edoardo Schon (Classe fino al 1970) e la Lancia Stratos di Michele Lucente (Classe post 1970). Premiate anche la Scat del 1920 di Gianni Morandi (miglior stato di conservazione) e la Fiat 525 SS della famiglia Bricchetti (miglior restauro).

Infine il premio speciale messo in palio dal Registro Italiano Veicoli Storici per la vettura dal passato storico più rappresentativo è stato assegnato alla Ferrari 512 BB appartenuta all'Avv. Gianni Agnelli. La giuria internazionale era presieduta da Dominik Fischlin (membro del Comitato di selezione



del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este e rappresentante FIVA) affiancato da Max Girardo (Presidente di RM Europe), Filippo Perini (Direttore del Centro Stile Lamborghini) e Luciano Bertolero (fondatore di Auto Classic e stimato esperto di storia Ferrari). Il noto collezionista Corrado Lopresto, di solito concorrente "spietato" (perché vince quasi sempre...) dei concorsi di eleganza internazionali, in questo caso si è prestato a fare da selezionatore delle auto ammesse al concorso, a garanzia di un elevatissimo livello qualitativo del concorso sardo.

[www.museonicolis.com](http://www.museonicolis.com)

INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

ANTEPRIMA

**22-23-24-25**  
**Ottobre 2015**

**Qui puoi trovare i tuoi sogni.**

Con più di 4000 auto in vendita e oltre 600 ricambi, Auto e Moto d'Epoca è il più grande mercato in Europa.



Più di **4.000** auto in vendita.



I **club storici**: punti d'incontro.



La più ampia offerta di vetture di commercianti e di collezionisti privati.



Il più grande mercato europeo per i pezzi di ricambio.



Acquista on-line il biglietto d'ingresso su [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)



PadovaFiereSpa

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl  
Tel. 0039.049.7386856  
Fax 0039.049.9819826

**AUTO** MOTO  
**D'EPOCA**  
**FIERA DI PADOVA**

[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)





**VALENTINO**  
In apertura, le vetture in esposizione nel cortile del Castello del Valentino. In primo piano la Abarth 750 Record. A fianco, l'Aurelia Spider "best of show" del concorso e, in basso, era andata sulla copertina di *Automobilismo d'Epoca* del febbraio scorso.

**LA LANCIA B24 S (VISTA SU UNA NOSTRA COPERTINA)  
HA VINTO IL PREMIO DELLA GIURIA ALL'EVENTO ORGANIZZATO  
DALLA FEDERAZIONE TORINESE. IL PUBBLICO HA PREMIATO  
UN'ALFA ROMEO. PRESENTATA LA BIOGRAFIA DI BROVARONE**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

# L'Aurelia del Parco

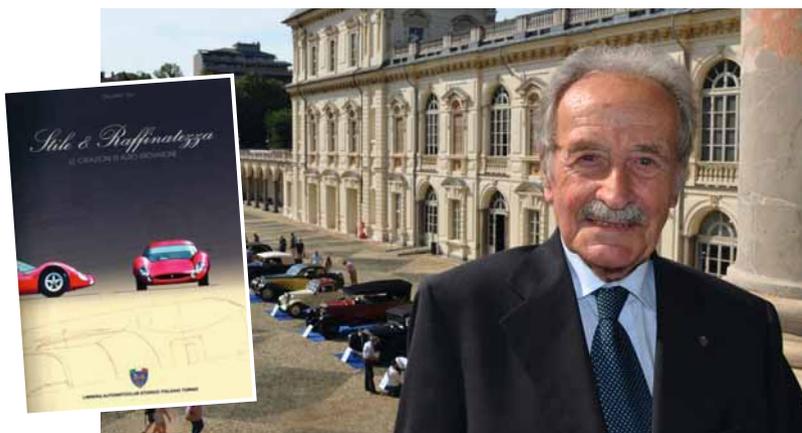


**D**al 26 al 28 giugno si è svolta la terza edizione del Concorso d'Eleganza ASI Parco del Valentino. L'Automotoclub Storico Italiano si è nuovamente cimentato nell'organizzazione del concorso d'eleganza per automobili più antico d'Italia, organizzato per la prima volta nel 1923 proprio a Torino. È stata una buona occasione per ammirare una trentina di vetture accolte in cornici suggestive del capoluogo piemontese, come il Castello del Valentino, il Palazzo Reale e la Reggia di Venaria. Tre giornate e tre location differenti per un concorso dal carattere dinamico, con le auto partecipanti suddivise in quattro categorie in base all'anno di produzione e secondo i criteri stabiliti dal regolamento ASI messo a punto per

questo genere di manifestazioni. Torino, ancora oggi capitale mondiale del design automobilistico, ha offerto l'opportunità di formare una giuria di specialisti doc, a partire dai designer Aldo Brovarone, Tom Tjaarda, Fabio Filippini (responsabile stile Pininfarina), Filippo Perini (responsabile design Lamborghini), Roberto Piatti (amministratore delegato di Torino Design) per concludere con Francesca D'Onofrio, funzionario del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

## "Best" da film

Un po' come era accaduto nella celebre pellicola cinematografica "Il sorpasso" (Dino Risi, 1966), dove una Lancia Aurelia B24 Spider era protagonista in-



**ASSI DEL DESIGN**  
**In alto, l'imponente frontale della Bugatti 57 Ventoux (1934) ha conquistato l'interesse di una donna.**  
**Sopra, il designer Aldo Brovarone e la copertina del libro a lui dedicato; a destra, alcuni giurati esaminano una vettura: si riconoscono Tom Tjaarda (a sinistra), Fabio Filippini di Pininfarina (con la giacca scura) e Filippo Perini della Lamborghini (con la cravatta).**

sieme agli attori Vittorio Gassman e Jean Louis Trintignant, anche l'esemplare che si è aggiudicato il "Best of Show" al concorso dell'ASI (premio della giuria) ha avuto un passato da diva. Come già pubblicato sulle pagine di Automobilismo d'Epoca (numero 104, febbraio 2015), la B24 Spider Pinin Farina del collezionista Fabrizio Rossi premiata a Torino -sia come migliore auto in assoluto, sia nella categoria "L'affermazione dello stile, periodo 1950-1959"- fu utilizzata per le riprese di "Porta un bacione a Firenze", un film del 1955 con la regia di Camillo Mastrocinque. L'attuale proprietario l'ha utilizzata in tre edizioni della Mille Miglia (2009, 2010 e 2011) e l'ha esposta ai concorsi d'eleganza di Ferrara e Firenze.

**Pubblico**

Il pubblico -durante il défilé del sabato sera allestito nella centrale piazzetta Reale a Torino- ha invece preferito l'Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1938 carrozzata Aprile, esemplare unico e ormai pluridecorato del noto collezionista Corrado Lopresto che in questa occasione si è portato a casa il Trofeo Città di Torino. Altri premi speciali sono stati attribuiti alla Cisitalia 202 SMM Nuvolari Stabilimenti Farina del 1947 ("Sogno di una notte d'estate") e alla Lamborghini 400 GT Touring del 1966 ("L'eleganza delle linee").

**Mr. Ward**

Ha ottenuto il secondo posto nella categoria "L'affermazione dello stile", ma la Alvis TD 21 Prototipo ci è

parso molto interessante per la sua storia. La vettura dello svizzero Giacomo Olivieri è del 1958, quando la Alvis mandò il telaio del modello TC108/G # 25938 al carrozziere svizzero Graber per lo studio di un nuovo coupé. Il prototipo fu disegnato e lamierato da Graber e poi inviato al costruttore. Questo, a sua volta, incaricò il carrozziere inglese Park Ward di completare l'opera in vista del Salone di Londra dell'ottobre 1958. Dopo la presentazione ufficiale, questo prototipo fu immatricolato e intestato alla carrozzeria inglese e quindi utilizzato come auto personale di Mister Ward. Per tre anni fu di proprietà della Rolls-Royce Motors e successivamente dell'impresario teatrale londinese William Dickie.

### Libro sul "maestro"

Come sempre più spesso accade nei concorsi d'ele-ganza per auto storiche, ad imporsi sono le vetture degli anni '50 e '60, un periodo rinascimentale per le quattro ruote. Questo va a discapito delle cosiddette "veteran", le auto ante guerra che anno dopo anno stanno perdendo il loro fascino, sia tra gli specialisti, sia tra il grande pubblico.

In molti, ormai, lo chiamano "maestro". Lui si sente

un po' a disagio, sorride timido sotto i suoi baffoni e cerca quasi di scusarsi: «*Io ho fatto solo il mio la-voro. Un lavoro che mi è sempre piaciuto e che ho avuto la fortuna di fare per tutta la mia vita*». Sono le parole di Aldo Brovarone, designer che ha messo la sua firma sulle vetture più belle degli ultimi sessant'anni. Brovarone iniziò nel 1949 in Argen-tina con la Autoar di Piero Dusio. Conclusa l'avven-tura con l'imprenditore torinese (già fondatore della Cisitalia), il designer tornò sotto la Mole Antonel-liana per accasarsi da Battista Pinin Farina. Un rap-porto durato fino al 1988 e grazie al quale sono na-te vetture come le Ferrari 375 America, Superfast II, 400 Superamerica, Dino 246, 365 GT 2+2, F40. E poi modelli di grande diffusione come la Peugeot 504 e la Lancia Gamma Coupé.

Brovarone è stato membro della giuria nel concorso torinese ma è stato anche soggetto di una biografia appena pubblicata dall'ASI, intitolata "Stile & Raffi-natezza" e curata dall'autore Giuliano Silli. Il volume è stato presentato in occasione dell'evento ed è un interessante compendio sulla storia di un designer che ha lasciato un'impronta indelebile nella tradi-zione automobilistica mondiale.

**ALVIS**  
Il Concorso Parco del Valentino ha avuto il suo epilogo presso la Reggia di Venaria Reale. Le premiazioni finali hanno attirato molto pubblico, che ha visto sfilare le vetture vincitrici, come la Alvis TD 21 Prototipo del 1958 (in basso, a sinistra) e la Alfa Romeo 6C 1750 GS Aprile del 1938 (a destra) preferita dal pubblico.



### LE PIÙ BELLE PER CATEGORIA

► L'affermazione delle forme, 1938-1939

Bugatti 57 Ventoux

(1934, Giuseppe Battison)

► Luci e ombre, 1940-1949 Lancia Aprilia Pinin Farina (1949, Emilio Lacchio)

► L'affermazione dello stile, 1950-1959

Lancia Aurelia B24 Spider Pinin Farina

(1955, Fabrizio Rossi)

► L'apogeo del design, 1960-1969

Lancia Flavia Coupé Super Sport Zagato

(1968, Corrado Lopresto)



**PREMIATE**  
Sopra: a sinistra la Bugatti 57 Ventoux; a destra la Lancia Aprilia Cabriolet Pinin Farina. Qui a fianco, la Lancia Flavia Coupé Super Sport Zagato.

*"Je suis persuadé que la locomotion automobile est appelée à prendre un développement énorme. Si nous sommes assez hardis et habiles, nous ferons de Peugeot l'une des plus grandes affaires industrielles de France."*

*Armand Peugeot, 5 janvier 1892*



## Il était un bon voyage



Una grande avventura, quella della Casa del Leone, cominciata producendo, tra le altre cose, macinini da caffè. Poi il motore Daimler su licenza, le prime auto-mobili e, in breve, le prime vittorie sportive e commerciali. Un lungo viaggio che continua, grazie a una famiglia che è riuscita a mantenere nei decenni il timone della propria azienda. Ha resistito ai momenti bui in virtù di una miscela di componenti: qualità alla tedesca, stile all'italiana e raffinatezza alla francese. Il Museo di Sochaux ben riassume queste caratteristiche e richiama visitatori da tutta Europa.

DI FEDERICO LANFRANCHI



### LE ORIGINI

In apertura le parole che usò Armand Peugeot per “giustificare” la sua scelta industriale, quando ancora faceva macinacaffè (nel dettaglio). A fianco, il motore che Peugeot comperò da Gottlieb Daimler per montarlo sulle sue prime automobili.



### CARROZZA A MOTORE

All'interno del Museo di Sochaux (sopra) è stata ricostruita anche un'officina degli anni '20. Sotto, la Type 3 del 1890: si può considerare il primo veicolo in grado di muoversi in autonomia, dunque la prima automobile, firmata Peugeot. In pratica è una carrozza, con 4 posti cosiddetti “vis-à-vis”. Il motore V2 da 565 cc eroga 2 CV di potenza. La velocità massima? 18 km/h.



**TYPE 3 Vis à Vis**  
 1891  
 La Type 3 Peugeot è la prima automobile a motore, costruita in Francia. È un veicolo a tre ruote, con un motore V2 da 565 cc e una potenza di 2 CV. La velocità massima è di 18 km/h. Il veicolo è stato costruito nel 1890 e ha una lunghezza di 2,50 metri e una larghezza di 1,20 metri. Il peso a vuoto è di 1.200 kg. Il veicolo è stato costruito in Sochaux, Francia.



**ALTERNATIVA**  
Negli anni '40, in tempo di guerra, anche Peugeot come altri Costruttori europei sperimentò la propulsione a gasogeno: a sinistra, una 402 con il voluminoso apparato montato al posteriore. Peraltro la Casa francese è sempre stata sensibile alla sperimentazione di carburanti alternativi, primo fra tutti il gasolio sul quale vanta una grande esperienza.



**LICENZA**  
All'ingresso della sezione sportiva fa bella mostra di sé un mosaico che raffigura la 302 Darl'mat (sopra a sinistra), che prese parte alla 24 Ore di Le Mans del 1938. Al suo fianco, una... Mercedes!? Non è un errore: la Casa tedesca concesse in licenza a Peugeot la produzione (soprattutto per scopi militari) della scocca della sua "G": tutta la meccanica, però, è francese; si chiamava "P4". All'Aventure Peugeot potete ammirare da vicino la 205 Turbo 16 Grand Raid che si aggiudicò la Parigi-Dakar del 1987 (a sinistra).



#### CONSERVATO OK

Sopra, la 403 Cabrio utilizzata dal tenente Colombo del famoso telefilm: per qualche mese è stata in mostra a Sochaux. Il proprietario non l'ha restaurata, cosa che pare trovare d'accordo l'attore Peter Falk. Sotto, a sinistra la Eclipse anni '30: è stata la prima vettura cabrio con tetto rigido a scomparsa, in grado di riporsi nel baule grazie a un meccanismo elettrico all'avanguardia. Più a destra, il rotolino di metallo qui fotografato rappresenta l'inizio di tutto per i Peugeot: la storia cominciò proprio col commercio di barrette di acciaio come questa. In basso, la 905 affiancata dal suo motore V10 3.5 da 620 CV derivato da quello usato in Formula 1: con questo prototipo la Casa del Leone ha trionfato a Le Mans nel 1992 e 1993.

#### IN PRATICA

Il Museo de l'Aventure Peugeot si trova a Sochaux, in Carrefour de l'Europe; telefono 0033-(0)3-81994203; è aperto tutti i giorni dell'anno tranne il 1° Gennaio e il 25 Dicembre, dalle 10 alle 18 (fino alle 16 il 24 e il 31 Dicembre).  
Prezzi: adulti 8,50 euro; 7-18 anni, studenti, disoccupati e disabili 4,50 euro (fino a 6 anni gratuito); famiglie (2



adulti e 2 bambini fino a 18 anni) 21,50 euro; tour guidato e audio guida + 2,50 euro. C'è anche la possibilità, su prenotazione, di unire alla visita al museo quella allo stabilimento, guidati da ex-personale della fabbrica stessa. Il costo in questo caso è di 18 euro per adulto, 16 euro se in gruppo, 12 euro per ragazzi da 12 a 18 anni (sotto i 12 anni l'ingresso è vietato).  
Altre informazioni:  
[www.museepeugeot.com](http://www.museepeugeot.com)



# Restauri di alta scuola

**APPENA FUORI LUGANO L'ORGANIZZAZIONE FONDATA DALL'EX-PILOTA DI F1 SI OCCUPA ANCHE DI RESTAURI DI AUTO D'EPOCA. A UNA SQUADRA DI PROFESSIONISTI ALTAMENTE SPECIALIZZATI SI AGGIUNGONO I RAGAZZI DEGLI ISTITUTI DI APPRENDISTATO**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ORAZIO TRUGLIO

**M**onza, 10 settembre 1977. Sono appena concluse le prove di qualificazione del GP d'Italia F1. La pole position è andata alla McLaren di James Hunt, il campione del mondo uscente. Dieci piloti non sono riusciti a qualificarsi, tra cui Emerson Fittipaldi con la Copersucar. Tra di loro c'è anche un pilota svizzero, Loris Kessel, che da quel giorno deciderà di lasciar perdere la F1. Per iniziare una nuova avventura ricca di successi, fuori dalle piste.

Grancia, appena fuori Lugano, Canton Ticino, oggi. A pochi km dal confine Svizzera-Italia c'è un atelier di restauro di auto storiche e d'epoca, soprattutto Ferrari ma non solo. È all'interno della Loris Kessel Auto, a capo della quale oggi c'è il figlio Ronnie, dopo la

scomparsa di Loris nel 2010. Qui lavorano otto persone, ciascuna con un compito preciso: il motorista, il telaista, il battilastra, l'elettronico, il tappezziere. Insomma, una squadra completa al servizio dei collezionisti e appassionati, Ticinesi ma non soltanto. Anzi, buona parte della clientela arriva dall'estero, tanto che un quarto del fatturato dell'azienda proviene ormai da questa attività. E non è poco perché nel corso degli anni la Kessel Auto, nata come concessionaria, si è sviluppata diventando anche una delle più importanti squadre corsa Ferrari internazionali nelle categorie GT, ha aggiunto Bentley ai marchi rappresentati e fornisce esclusivi servizi che soddisfano le più diverse esigenze della clientela, dal post-vendita al rimessaggio, dal noleggio all'attività di eventi e incen-



#### DIPARTIMENTO

Una Porsche 356 Cabrio, una Lancia Aurelia B 24 Convertibile, due Ferrari: nell'officina di restauro di Kessel trovano cura tutte le marche più rappresentative e prestigiose. Il dipartimento dedicato alle auto d'epoca è stato aperto dall'organizzazione elvetica esattamente dieci anni fa.

tive, oltre ovviamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria.

Entrare nel settore "storiche" è emozionante. La prima auto che vediamo è... un'Alfa Romeo: una stupenda Giulietta SS colore canna di fucile che qui alla Kessel considerano una sorta di show-car perché è stata restaurata da cima a fondo senza alcun risparmio, per capire quale risultato si ottiene mettendoci tutto il lavoro e la tecnica possibile. Luca Molina, responsabile di Kessel Classic: «È un lavoro che non ha senso da un punto di vista economico, perché è superiore al valore della vettura. Ma volevamo capire qual è il risultato che riusciamo a ottenere a regola d'arte. Per esempio la scocca: dopo averla portata a nudo, l'abbiamo portata a Torino dall'unica azienda che a nostra conoscenza fa vari cicli di immersione in soluzione di acido. E così si ha la possibilità di riportarla veramente all'origine in modo totale e di capire in che condizioni si trova. Poi abbiamo iniziato la fase di verniciatura che comprende moltissimi passaggi per ottenere lo stesso effetto delle vernici a nitro che si usavano una volta e che oggi non ci sono più. Insomma, abbiamo usato la tecnologia dell'epoca, e come per la vernice per tutta la macchina: motore, sospensioni e impianto elettrico».

## A lamiera

C'è una stupenda 512 BB su un ponte, e su un altro una Ferrari 275 GTS delle prime costruite, con tre posti. Su quest'ultima sta lavorando l'uomo delle lamiere, Elia Comendulli: «Mio padre aveva una carrozzeria qui fuori Lugano, ho imparato lì il mestiere». In quel momento sta per partire con il lamierato della parte anteriore della vettura «Che era completamente corrosa -e ci mostra il pezzo smontato, ndr- anche se la macchina appariva in buone condizioni, ma era piena di stucco. D'altra parte, uno finché ce l'ha cerca anche di usarla così com'è, senza interventi pesanti, finché è possibile». La 275 è "a lamiera", come si dice, cosa che permette di vedere la tecnica costruttiva di quegli anni: un traliccio di tubi di grosso diametro intorno al quale sono fissati i pannelli di acciaio. Molto interessante. Così com'è interessante la spiegazione del suo lavoro: «Quelli come me spesso, quasi sempre, sono definiti battilastra. In realtà siamo lattonieri. Noi usiamo un macchinario che piega i fogli di metallo secondo la necessità». Ma il martello lo usate ancora? «Certo, ma per spaccare il metallo -e ci mostra i fogli, che sono già sottili, ma lo diventeranno ancora di più-. Prendiamo il foglio di acciaio, lo battiamo per allungarlo e farlo a misura di

spessore che serve, dopodiché lo modelliamo con la macchina».

## Capo-classe

Maurizio Pozzi sta lavorando invece sotto la 512 BB, su trasmissione e motore. Faceva parte di Kessel Racing «Poi ho preferito fermarmi perché ero sempre in giro per il mondo. E le storiche mi piacciono molto, c'è solo meccanica e poco o niente elettronica». C'è anche una presenza (anzi, due) molto particolare: due ragazzini di 15 anni. Tuta da meccanico e mani sporche di grasso, occhi spiritati: «Sono





### GTB/4

Nelle foto sopra e nella pagina a fianco, uno dei restauri più prestigiosi effettuati in questi anni alla Kessel Classic: una Ferrari 275 GTB/4. Si tratta di un restauro completo, con la vettura riportata a nuovo. Ogni dettaglio della macchina è stato ripreso e ricondizionato senza risparmio, dall'abitacolo e i sedili (a sinistra), al motore e relativi accessori (al centro). Impressionante (anche per la bellezza della meccanica) la vista da sotto (a destra).



### PROFESSIONISTI

Nella foto a sinistra, gli uomini che lavorano nel dipartimento classiche di Kessel. **1** Valentino Ciminelli, trasmissione e motori. **2** Paolo Ruga, meccanico. **3** Maurizio Pozzi, responsabile officina. **4** Walter Cantoni, meccanico. **5** Ronnie Kessel. **6** Aldo Marmotta, responsabile progetto. **7** Giuseppe Demasi, verniciatore. **8** Elia Comendulli, lattoniere **9** Tiziano Scorti, carrozziere.

due apprendisti -ci spiega Pozzi-. Sono iscritti alla scuola di meccanica e il loro programma didattico prevede che facciano due-tre giorni alla settimana qui da noi». Cioè quando sono qui è un giorno di scuola? «Esattamente, i ragazzi sono mandati da noi, e in altre aziende, a imparare. E hanno già un piccolo stipendio». Ci rivolgiamo a uno di loro, maglietta con il Cavallino rampante, orecchini, occhiali da studente modello: ti piace lavorare sui motori? «Altroché!». Preferisci Alfa Romeo o Ferrari? «Ferrari!». È emozionato per la nostra presenza, le sue risposte sono telegrafiche, ma si vede che è entusiasta. D'altra parte, se a 15 anni ti piacciono le auto, quale esperienza più bella di questa potresti fare?

## Dipartimento

A capo dell'organizzazione Kessel Group c'è il figlio del fondatore, Ronnie (come Peterson, ndr), che ha assunto le redini dell'azienda dopo la morte di Loris, a soli 23 anni (è nato nel 1987). Un'azienda che, oltre ai rami vendita e racing, ne ha anche uno immobiliare e uno metalmeccanico. E, da qualche anno, anche quello dedicato alle auto storiche. Da quanti anni? «La cosa è partita dalla pista perché c'era un trofeo dedicato alle storiche nell'ambito del Chal-



lenge Ferrari, nel 2000. Poi nel 2005 abbiamo creato il dipartimento dedicato».

E ora quanta parte del vostro fatturato viene dall'attività con le auto storiche? «Direi circa un 25%».

Quante persone sono dedicate a questa attività? «Sono otto specialisti, a cui si aggiungono i ragazzi della scuola apprendisti meccanici».

Da dove viene la vostra clientela? «È più o meno la stessa delle altre attività del nostro gruppo: internazionale, di livello alto e altissimo. In genere quando vogliono un restauro, lo vogliono totale». Soltanto Ferrari? «No, direi che possiamo lavorare su qualsiasi tipo di auto, a parte direi le francesi che spesso hanno peculiarità che richiedono di essere specializzati in quella marca. Altrimenti Alfa Romeo, Lotus, Mercedes; in genere sono queste le auto che ci portano».

## FORMULA 1

Sopra, un'altra vista dell'officina di restauro. Nella foto in basso, Loris Kessel in azione nel 1976 su Brabham BT44-Ford in uno dei Gran Premi di F1 da lui disputati.

# CHI ERA LORIS KESSEL

Loris Kessel (nel tondo con il figlio Ronnie) arriva alla F1 nel 1976. Ha corso nel Turismo e in F2 con ottimi risultati ed è la nuova speranza dell'automobilismo elvetico, per prendere il testimone da Clay Regazzoni, in quel momento punta di diamante di una tradizione di piloti che viene da Joseph Siffert e Silvio Moser. Capelli lunghi, faccia da attore e sponsor importante, si inserisce immediatamente e alla perfe-

zione nell'iconografia della F1 anni Settanta, dove c'è il cow-boy

Merzario, il computer-umano Lauda, la donna veloce come gli uomini Lombardi, il "danseur" Regazzoni, il divo Hunt. Subito iniziano a circolare negli autodromi i "santini" con il volto di Kessel marchiato Tissot, azienda di orologi svizzera che diventa un *must* tra gli sponsor del momento, come Parmalat sul cappellino di Niki Lauda.

Insomma c'è grande attesa per questo ventiseienne pilota ticinese, che però non riesce a confermare quanto di buono fatto vedere nelle formule minori, a causa di mezzi tecnici poco competitivi. Kessel tenta anche la strada della monoposto costruita in proprio, la Apollon, sulla base di una Williams;

ma, capendo che la faccenda avrebbe costi proibitivi, decide di smettere con la F1. Continua però a correre, con le ruote coperte, ottenendo ottimi risultati nei Prototipi, tra cui un settimo posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans nel 1993. E correrà praticamente fino a quando una leucemia se lo porterà via, nel 2010. Non prima però di aver avviato un'attività di vendita di Ferrari, che in breve tempo diventa la più importante in Svizzera e una delle più importanti d'Europa.

A cui ha aggiunto, dal 2000, la parte "Racing", prima nel Ferrari Challenge, poi anche nei più importanti campionati GT internazionali, risultando vincente fin da subito.



*Stelle sul Liston* 

UN EVENTO  
ORGANIZZATO DA  
**REGISTRO ITALIANO  
VEICOLI STORICI**

**CONCORSO  
D'ELEGANZA**

# AUTO— MOBILISTICA & FEMMINILE

**ACCETTI LA SFIDA?**

**10&11 OTTOBRE 2015**  
CAFFÈ PEDROCCHI  
PADOVA

**STELLESULLISTON.IT**

## GARLEND: SON TANTE LE 500, CHE MICHELIN RIFARÀ LE LORO GOMME



Sono state ben 851 le Fiat 500 che hanno preso parte al 32° Meeting Internazionale Fiat 500, svoltosi il 3, 4 e 5 luglio a Garlanda, la località in provincia di Savona che da 31 anni è sede del Fiat 500 Club Italia. Tanti i momenti di spicco del maxi-raduno. Per esempio c'è stato l'arrivo delle vetture partecipanti alla "500 miglia in 500", per chi ha il gusto dell'avventura. Il territorio ligure della zona è stato anche occasione per diverse escursioni, sia sulla costa sia nell'entroterra. C'è poi stata anche una gara di pittura con il tema "La 500 d'Oro", e l'aspetto artistico è vissuto anche con la mostra delle opere dell'artista Stefano Bressani presso il museo multimediale della 500 "Dante Giacosa". Tra gli ospiti stranieri intervenuti va segnalato Manuel Silva Faria del Club Fiat Classics Clube del Portogallo (al centro). Presenti anche alcuni "cinquecentisti" giapponesi, immancabili partecipanti. E in proposito, durante il raduno il direttore del Meeting Alessandro Scarpa ha annunciato che il Paese del Sol Levante l'anno prossimo sarà l'ospite d'onore del 33° meeting internazionale della Fiat 500. Infine, nel corso del Meeting la Michelin ha annunciato che tornerà a produrre la gomma nella misura 125 R 12, cioè la copertura originale della Fiat 500.

[www.500clubitalia.it](http://www.500clubitalia.it)

### LA SORPRENDENTE ACQUI GARANZIA DI SUCCESSO DELLA "BOLLENTE"



Si è svolta il 20 e 21 giugno la 4ª edizione del "Raduno della Bollente", appuntamento con le auto e le moto d'epoca nella città di Acqui Terme, in provincia di Alessandria. L'intitolazione deriva dal nome della fonte termale da cui sgorga acqua calda, nella piazza centrale del paese (nelle foto). L'organizzazione è stata del club Rust and Dust che ha registrato la partecipazione di oltre 160 equipaggi, cioè il massimo previsto, comprese alcune motociclette.

Il programma ha previsto l'esposizione delle vetture nelle piazze del centro cittadino e un itinerario attraverso le colline limitrofe, con ritorno attraverso la strada che da Monte Uccellino conduce a Cartosio, piacevole da guidare e per gli occhi. La manifestazione ha visto per il quarto anno la partecipazione organizzativa del Morgan Club

Italia, che per questo è stato ringraziato dal Rust and Dust Monferato Classic Car, club organizzatore. Anche l'edizione 2015 ha confermato il grande successo della manifestazione, che si giova della bellezza sia della cittadina termale sia dei dintorni, apprezzata da chi torna e sorprendente per i nuovi partecipanti.

[rustanddust.altervista.org/](http://rustanddust.altervista.org/)

### PATROCINATO DALL'ACI IL RADUNO DEI VEICOLI VERCELLESI

Vercelli ha ospitato lo scorso 14 giugno la 14esima edizione del raduno nazionale per auto e moto d'epoca abbinato al "Concorso d'eleganza & dinamicità", organizzato dal locale club Veicoli Storici Vercelli e patrocinato dal locale Automobil Club. Rappresentate numerose marche, Fiat e Lancia in particolare: tra i pezzi pregiati una Fiat Abarth 1000, una Balilla Coupé Ghia, una rara BMW 1600 GT. In tarda mattinata si è svolto il "Concorso d'eleganza": una per una le storiche hanno sfilato davanti alla giuria, mentre lo speaker annunciava il modello e lo descriveva nei particolari; una certa attenzione anche all'abbigliamento dell'equipaggio, il più possibile consona all'epoca della vettura. Nonostante la pioggia del pomeriggio il pubblico è stato folto, a conferma della passione della zona per il vintage. A mezzogiorno i radunisti hanno sfilato per le vie cittadine. Poi hanno imboccato un percorso in aperta campagna fino a raggiungere dopo una decina di km la località di Prarolo per il pranzo.

[www.veicolistoricivercelli.it](http://www.veicolistoricivercelli.it)



## UN NUGOLO DI ZAGATO NEL CUORE DELL'UMBRIA

È stata la cittadina umbra di Spoleto ad ospitare nei giorni 12, 13 e 14 giugno il 45° Raduno Internazionale organizzato dallo Zagato Car Club: 38 gli equipaggi intervenuti, tutti soci del Club proprietari di auto carrozzate Zagato. Tra le vetture partecipanti alcune Alfa Romeo SZ e RZ, nonché le Junior Z 1.3 e 1.6.

Quanto alla provenienza dei partecipanti, oltre che dall'Italia, sono arrivati "Zagatisti" anche da Germania, Svizzera, Belgio e Olanda. Il marchio Lancia, base di numerosi progetti realizzati da Zagato, era rappresentato da alcune versioni di Flaminia Sport Zagato, Appia Sport e GTE, Flavia Sport 1500 e 1800, Fulvia Sport, 1300 e nella più prestante 1600.

Da sottolineare la presenza al raduno della Lancia Beta Spider, progettata da Pininfarina ma realizzata dalla carrozzeria Zagato. Infine, al raduno hanno preso parte anche due Maserati spider. Oltre a farsi ammirare da ferme le Zagato hanno dato vita a una carovana che ha percorso le strade umbre toccando le località di Trevi, Foligno, Monteluco, Bevagna e Spoleto. Il programma ha anche previsto una prova cronometrata sulla piana di Monteluco. Questo il... podio: 1° Enrico Di Taranto su Alfa Romeo

Junior Zagato 1.6 (in foto); 2° Nicola Pezone su Fulvia Sport Zagato 1.3; 3° Luigi Alberotanza su Maserati Spider Zagato.

Prossimo appuntamento per i soci e amici della mitica Zeta, il 26 e 27 settembre 2015 con l'incontro "Tra Italia & Svizzera".  
[www.zagatocarclub.it](http://www.zagatocarclub.it)



## NSU A RACCOLTA IN LAGUNA, NEL CAMPEGGIO DEI DIPENDENTI

Dal 4 al 7 giugno si è svolto all'Union Lido Park & Resort di Cavallino (VE) il 35° Raduno Internazionale NSU. Alla manifestazione hanno partecipato più di 400 equipaggi con moto e auto della marca germanica provenienti da vari Paesi europei, oltre a due equipaggi canadesi, uno texano e uno israeliano.

Il raduno è stato preceduto dai festeggiamenti per i 60 anni di attività del Campeggio creato nel 1955 da Angelo Macola ed Ignazio Vok, importatori NSU per l'Italia, con lo scopo di costituire un luogo di vacanza per i dipendenti della NSU di Neckarsulm, sede della Casa.

Nella sala conferenze del camping è stata allestita una mostra con motociclette e biciclette di marca NSU risalenti agli anni precedenti la seconda guerra mondiale.

Tra i pezzi esposti hanno attirato molto l'attenzione una NSU 201 R del 1929 conservata, una NSU 501 TS Anni 30 ricondizionata e una bicicletta NSU motorizzata da un piccolo diesel di 18 cc. Nella giornata di venerdì ai partecipanti del raduno è stata messa a disposizione la Pista Azzurra di kart di Jesolo dove i fans della NSU hanno potuto sfogare la passione per la guida. Nel pomeriggio di sabato c'è poi stata la sfilata delle NSU lungo il litorale, fino ad arrivare a Punta Sabbioni.

[www.nsuclubitalia.org](http://www.nsuclubitalia.org)





ASSOCIAZIONE MANTOVANA AUTO E MOTO STORICHE  
TAZIO NUVOLARI



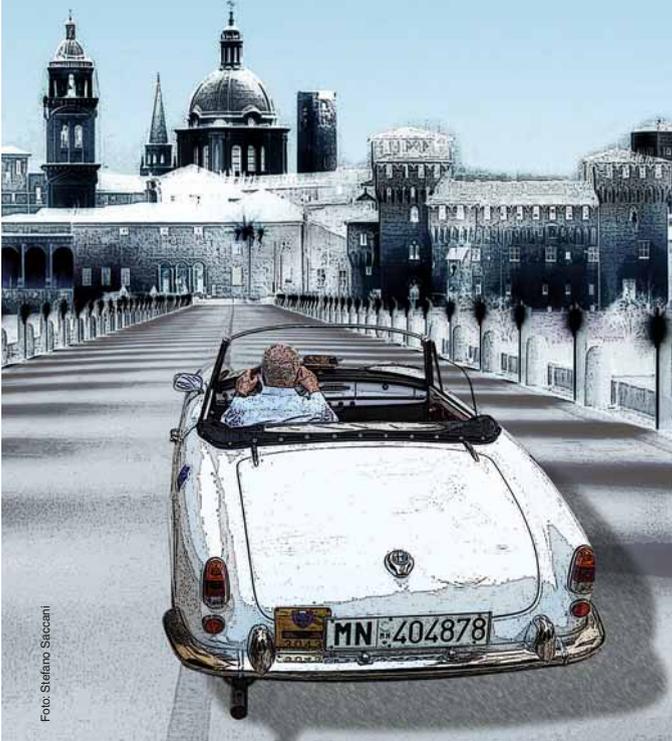


Foto: Stefano Staccani

# 21° Trofeo Marco Magelli

26 - 27 settembre 2015

Manifestazione di regolarità ASI  
con strumentazione libera  
per veicoli di interesse storico

Per informazioni e programma:

[www.amams.org](http://www.amams.org)  
tel. 0376 648205  
[infoamams@amams.org](mailto:infoamams@amams.org)

MAIN SPONSOR



con la partecipazione straordinaria  
dell'XK CLUB INTERNATIONAL e SCUDERIA JAGUAR STORICHE ROMA



## UN RADUNO ORGANIZZATO DALLA SOCIETÀ OPERAIA

La storica Società Operaia di Mutuo Soccorso (S.O.M.S.) di Villata (VC), fondata nel lontano 1884, ha organizzato come ogni anno il raduno per auto e moto d'epoca con giro fra le risaie e le abbazie storiche del vercellese.

La manifestazione, giunta al 25° anno, si è tenuta il 12 luglio a Villata in Largo Marconi, davanti al castello (in foto). Qualificata la presenza di mezzi storici, tra cui una Fiat Topolino A del 1947, una Innocenti 950 spider, un'ambulanza storica Fiat 238, una Volvo 144 Taxi, una Fiat 600 prima serie del '56, una Mercedes Pagoda, una Moto Guzzi Astore del '50.

I veicoli hanno gremito la piazza per quasi tutta la mattinata, poi gli equipaggi sono partiti per il tour nel territorio vercellese. Al ritorno li attendeva l'aperitivo presso la SOMS, quindi il pranzo e le premiazioni nella sala S.O.M.S.



## ELEGANZA E STILE NEL CUORE DI MILANO

Si è svolto tra giugno e luglio il 1° Concorso di Eleganza per Auto d'Epoca "Eleganza e Stile del XX secolo", organizzato dal Monza Auto Moto Storiche, in collaborazione con il Registro Internazionale Touring Superleggera, la Scuderia Jaguar Storiche, la Moodmanagement e il Galloparlante.it.

La manifestazione ha visto la partecipazione di 50 vetture costruite prima del 1976. Il concorso si è articolato in due giornate. Nella prima, sabato 23 maggio, le vetture hanno sfilato all'interno del Castello di Carimate, accompagnate da indossatrici in abiti a tema. Nel corso della sfilata la giuria ha selezionato le dieci auto prescelte per prendere parte alla serata conclusiva in Milano per la proclamazione delle "best in show". Giovedì 4 giugno presso la Palazzina Liberty in Largo Marinai d'Italia a Milano tutte le vetture partecipanti sono state esposte al pubblico.

Queste le auto premiate: 1°) Rolls Royce Silver Wraith (1953, in foto) portata in gara da Filippo Cereda; 2°) Jaguar SS 2½ DHC (1937) di Pierre Schultess; 3°) Ferrari 275 GTB (1965) condotta da Leo Freyrie.

La serata si è conclusa con una conferenza sulla storia della Carrozzeria Touring Superleggera.

[www.amams.it](http://www.amams.it)



## La CROMATURA s.a.s.

di Barcella Claudio & C.

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

**RICROMATORI DAL 1947**

PREVENTIVI E-MAIL

RITIRO DEI VOSTRI PACCHI AL VOSTRO DOMICILIO

TRAMITE NOSTRO CORRIERE

Via G. Matteotti 24, Grassobbio (BG)

Telefono e Fax 035 525215

Cellulare 3498049224

[claudio.barcella@alice.it](mailto:claudio.barcella@alice.it)

## TRA ITALIA E FRANCIA SULLA STRADA ROYALE

Nel week end del 21 giugno si è svolta l'originale manifestazione "Strada Royale", organizzata dalla Scuderia Veltro di Cuneo e dall'Automobile club di Nizza e Costa Azzurra. Una quarantina di equipaggi da Italia, Francia e Svizzera hanno guidato sulle strade tra Nizza e Cuneo valicando il Col della Lombardia nella prima giornata e il Col di Tenda la seconda, su un percorso a cavallo del confine italo-francese. C'è stata anche una componente sportiva con alcune prove di regolarità sia a media, tipicamente francese, sia a pressostati.

Molto assortito il parco auto: dall'MG TD del 1951 alle Ferrari, Porsche, Lancia, tra cui spiccava una bellissima Flaminia convertibile del 1964. E poi tante Fiat, dalla 500 alla 2300 coupé, molte Alfa Romeo, BMW, Austin-Healey, TVR, Peugeot, Renault, Mini.

Ne sono usciti vincitori Adriano e Alessandro Baudino, padre e figlio, su Renault 5 Alpine. Mauro Dalmasso e Laura Giraud su Alfa Romeo Giulietta spider hanno vinto la categoria Classic. Marco Bruno con i figli Edoardo e Federico su Ferrari Mondial spider si sono invece aggiudicati la categoria Neo-classic. Renato Retegno ed Emiliana Giamello su Lancia Delta evo 5 Martini hanno conquistato la categoria Exception.

Fiori sono andati all'equipaggio femminile Maria Grazia Fogliacco e Fulvia Guarnieri su Fiat 850 spider del 1967. A Marco e Silvio Luciano con la Lancia Flaminia è stato consegnato un quadro che raffigura la loro auto dipinta dal pittore Ducoté, che ha partecipato alla gara con un'Austin-Healey 3000 MK3.

[www.scuderiaveltro.it](http://www.scuderiaveltro.it)



## APPUNTAMENTO IN VILLA IL 20 SETTEMBRE A MALEO

Si svolgerà domenica 20 settembre a Maleo, in provincia di Lodi, la 12ª edizione di "Auto e Moto d'epoca", trofeo Losi Costruzioni, organizzato dal Gruppo amatori veicoli d'epoca Maleo in collaborazione con la Pro Loco. La manifestazione avrà luogo nella settecentesca Villa Trecchi e vuole riconfermare il successo ottenuto nelle precedenti edizioni. Il programma prevede per la mattinata un percorso di circa 35 km sulle strade della bassa lodigiana, con soste in luoghi storici; mentre nel pomeriggio ci sarà una sorta di esibizione/passarella su un tracciato cittadino nel centro storico di Maleo. Per questa fase le vetture saranno suddivise in gruppi in base all'anno di produzione.



Alla manifestazione potranno partecipare i veicoli prodotti sino al 1970.

Per le vetture prodotte prima degli Anni 40 la partecipazione sarà gratuita. Le domande di iscrizione dovranno pervenire entro 18 settembre anche via email (modulo da scaricare dal sito internet [www.gavem.it](http://www.gavem.it) e email [gavemclub@gmail.com](mailto:gavemclub@gmail.com))

Per informazioni: 348-7355493 (Siro); 392-8480242 (Dario); 335-6956867 (Marco).

## CON LE AUTO STORICHE SULLE TRACCE DELLA STORIA

È stato positivo il bilancio dell'edizione 2015 di "Autogirovagando...nel passato", la tre giorni dedicata alla conoscenza dell'arte e della storia delle terre di Romagna e che vede come protagoniste le auto costruite fino al 1930. Tra le vetture presenti molti i marchi rappresentati: Rolls Royce, Alfa Romeo, importanti Lancia, Reo, Flint, Fiat e altre ancora. Quartiere generale della manifestazione è stata Cesenatico (FC), dove sono stati alloggiati i partecipanti e dove si è svolta la sfilata di eleganza notturna. Palcoscenico della manifestazione è stata piazza Costa, antistante al mare, dove le auto sono state esposte. Al sabato c'è stato il momento più dinamico, con un itinerario sulle strade delle colline romagnole e visita di Forlimpopoli.  
[www.chccesena.it](http://www.chccesena.it)

## IL BISCIONE: NUOVO CLUB ALFA IN SARDEGNA

Abbiamo il piacere di comunicare la fondazione di un nuovo club di Alfa Romeo storiche, intitolato Alfa Romeo Club il Biscione. L'Alfa Romeo Club "il Biscione" si trova in Sardegna, nel sud dell'isola, precisamente della ex-provincia di Carbonia Iglesias, località meglio nota come Sulcis Iglesiente, e raccoglie tutti gli alfisti e cultori del prestigioso marchio Milanese con lo scopo di organizzare eventi e manifestazioni sportivo-culturali a tema Alfa Romeo storiche. Quattro sono i soci fondatori, che hanno aperto la pagina Facebook [alfaclubilbiscione](https://www.facebook.com/alfaclubilbiscione). A breve sarà attivo anche un sito web.

Per avere informazioni più dettagliate è possibile scrivere all'indirizzo email: [alfaclubilbiscione@gmail.com](mailto:alfaclubilbiscione@gmail.com).



**RUST AND DUST  
MONFERRATO CLASSIC CAR  
PRO LOCO CASTELLETTO D'ORBA**

*Radrino delle fonti*

**PER AUTO E MOTO D'EPOCA**

*Castelletto d'Orba*

**6 SETTEMBRE 2015**

**RITROVO IN PIAZZA G. MARCONI**

**ORE 9.00**

[www.rustanddust.net](http://www.rustanddust.net) -  Rust Dust - Info: 335 6913914



# Sogno

**È STATA -ED È- UN PUNTO DI ARRIVO PER MOLTI,  
GIOVANI E NO. E SE TORNASSE? SOGNARE NON COSTA NULLA:  
PER INTANTO, SI PUÒ PENSARE A METTERSI IN CASA L'ORIGINALE,  
CHE HA ANCORA QUOTAZIONI RAGIONEVOLI E PUÒ ESSERE UN AFFARE**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO THOMAS MACCABELLI

E CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO (ARESE, MILANO)

**S**i potrebbero fare decine di battute di spirito su come sessant'anni abbiano influito sull'aspetto di questa signorina e ciò che, purtroppo, accade invece a quelle in carne ed ossa ma, a parte che potremmo ben essere richiamati a valutare come tale lasso di tempo abbia lavorato anche su noi uomini, preferiamo concentrarci su un altro aspetto della questione. E cioè: ma quale diavolo di strada ha preso il progresso in campo automobilistico se, ancora oggi, neppure l'Alfa Romeo è riuscita a proporre qualcosa di ugualmente attraente!? Sì, è vero, qualche volta, visto il cuore appassionato che ha pulsato indisturbato dentro i suoi capannoni fino al 1986, ci è andata molto vicino, ma senza mai uguagliarla; tanto da indurci a pensare che se qualche azienda si mettesse a fare ciò che alcuni valenti artigiani dell'Impero Britannico fanno con le Jaguar (ci riferiamo a Vicarage, Beaucham, eccetera), potrebbe essere un successo planetario. Ve l'immaginate una Giulietta Spider con motore e cambio del-

le ultime Spider del 1993, assetto debitamente rivisto con ruote adeguate, plancia modificata quel tanto da consentire l'innesto del condizionatore, sedili moderni e sicuri, moquette dappertutto, servosterzo e capote impermeabile magari in mohair? Soltanto l'idea ci entusiasma, ma chiudiamo subito questa parentesi onirica per raccontare la storia della Giulietta: certamente conosciuta ma qui ne approfitteremo per focalizzarci sulle differenze tra le varie versioni così da aiutarne l'identificazione e, pur senza pretese di esaustività, anche il restauro.

## **Personalità**

Alla dirigenza Alfa Romeo, l'idea di una Giulietta decapottabile viene quasi subito dopo la presentazione della Sprint, vistone lo straordinario successo e pressati a fare presto dall'importatore USA: la Hoffman Motor Car Inc. di New York, che è disposta ad acquistarne immediatamente seicento esemplari. Il direttore ge-



# d'estate

## 50 MILLIMETRI

In questa immagine si può apprezzare la differenza di passo tra la Giulietta Spider (a sinistra, uno dei primi esemplari) e la Giulia Spider 1600. Il passo corto è prerogativa soltanto delle Giulietta "prima" serie. La differenza è di 50 mm, il numero di codice passa da 750D a 101.03.

nerale Eugenio Quaroni ed il direttore tecnico Rudolf Hruska affidano il compito di definirne la linea sia a Bertone sia a Pinin Farina, così da offrire agli americani la possibilità di scelta.

C'è molta aspettativa a che la macchina sia affascinante, e così è per entrambi i prototipi; con un'idea intelligente, onde non influenzare la decisione finale di Mr. Hoffman, si è chiesto ai carrozzieri di non applicare il loro logo sulle carrozzerie ma accade che, data l'enorme personalità dei rispettivi designer, Franco Scaglione per Bertone e Franco Martinengo per Pinin Farina, le paternità siano immediatamente riconoscibili.

Alla fine di un processo estremamente travagliato si opta per la proposta Pinin, probabilmente influenzati dalla magnificenza della recentissima, per non dire contemporanea, Lancia Aurelia B24S alla quale la Giulietta, in effetti, assomiglia molto; i primi prototipi presentano in verità massicci paraurti all'americana che sono poi rimodellati, prima della messa in produzione, gra-

zie alla lungimiranza di Hruska che intuisce, nonostante le enormi difficoltà del momento, le potenzialità commerciali della Giulietta Spider anche in Europa. Ma è in quella veste USA che la versione quasi definitiva dell'Alfa Romeo 750D (il nome di progetto) è esposta al Salone di Parigi nell'autunno del 1955.

La produzione vera e propria ha inizio, invece, nel 1956 e, inizialmente, è finalizzata al soddisfacimento della commessa americana; al Salone di Torino, in autunno dello stesso anno, è esposta finalmente quella che, di lì a poco, sarà disponibile anche in Italia: ha una particolarità, condivisa con la Sprint, che caratterizzerà pochissimi esemplari: il cambio con leva al volante.

La Giulietta Spider che tutti conoscono, infatti, ha la sua bella leva al pavimento come si conviene ad una macchina sportiva ed è, addirittura, affiancata, fin dall'inizio della commercializzazione in Italia, dalla versione "Spider Veloce" (Tipo 750F) con motore ad alta compressione e due carburatori; in tal modo la poten-



za passa dai 65 CV della Spider ai 90 CV della "Veloce" facendone ipotizzarne un uso sportivo ufficiale che mai vi sarà, se si esclude la promettente partecipazione di Consalvo Sanesi alla Mille Miglia del 1956 con l'indimenticata versione "Monoposto" conclusasi, purtroppo, con un brutto incidente nella notte nei pressi di Tortoreto (TE).

Caratteristiche di questa prima serie sono l'assenza del deflettore fisso alle porte e dell'indicatore di direzione laterale; il fanalino posteriore è piccolo e senza luci di retromarcia. Internamente il pianale è rivestito di gomma a righe bordata da un profilo in tessuto mentre il tunnel del cambio è in moquette; cuffia in gomma alla base della leva del cambio e vano portaganti sulla plancia senza sportello; la finta pelle dei sedili è liscia con cadenini in colore contrastante; la Giulietta Spider ha i fondi scala del tachimetro a 180 e del contagiri a 7.000 mentre la Spider Veloce li ha, rispettivamente, a 220 e 8.000.

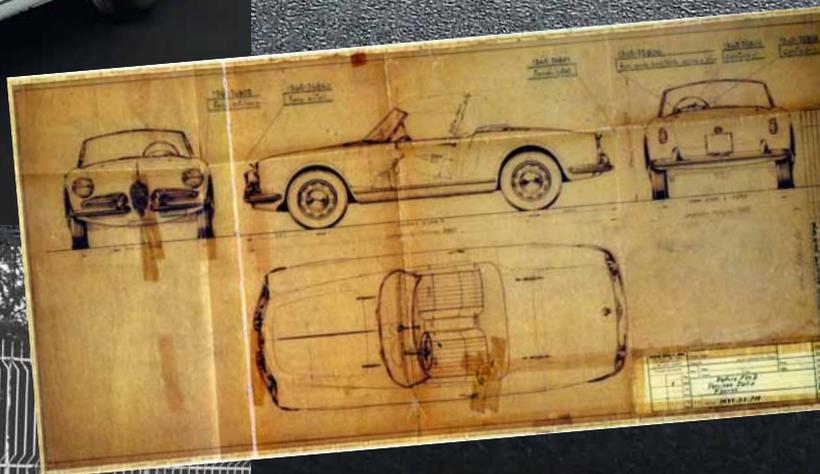
Nel corso del 1958 (dal telaio n. 04256) il montaggio di un colletto-

re di scarico quattro in due, al posto dell'originario quattro in uno, ed una più accurata messa a punto, porta la potenza del motore base a 80 CV e, dal telaio n. 04811, un nuovo sistema di ingrassaggio elimina i ricorrenti scricchiolii provenienti dall'autotelaio; il cambio è modificato con sincronizzatori tipo Porsche: modifica immediatamente individuabile nella nuova leva con movimento telescopico per l'innesto della retromarcia.

## **Passo lungo**

Nel 1959 si ha la seconda serie vera e propria della Giulietta Spider che cambia tipo diventando 101.03; la modifica è fondamentale: in seguito alla nascita di due nuove versioni della Giulietta, la Sprint Speciale e la Sprint Zagato, con una nuova misura di passo stabilita in 2.250 mm, all'Alfa si pensa di unificare a detta misura anche quello della Spider che aumenta quindi di 50 mm.

Visivamente questo allungamento è tutto a carico del tratto di lamiera tra la porta e il passaggio ruota posteriore e la modifica com-



**PROTOTIPI**

Nelle foto in alto, a sinistra la Giulietta Spider proposta da Bertone, a destra il prototipo di Pininfarina. In basso, nell'altra pagina le prime Giulietta pronte per essere spedite negli Stati Uniti; qui a fianco, una Giulia Spider con tetto rigido optional. Sopra, un figurino delle viste caratteristiche.

porta il ridisegno della capote e del tetto rigido: un bel manufatto che compare nella lista degli accessori a richiesta fin dal 1° giorno della Giulietta Spider. Molti, ai tempi, si lamentarono di quello che fu definito uno squilibrio; oggi, sinceramente, si fa fatica ad accorgersene se non fosse per il deflettore fisso alle porte che caratterizza questa seconda serie (presenza che, peraltro, occasionalmente pare si sia avuta anche in esemplari della prima). Le luci posteriori cambiano forma: inglobate nei fanalini vi sono ora le luci di retromarcia ed i catadiottri, rotondi e con sede cromata, trovano posto al di sotto degli stessi; per adeguarsi al nuovo Codice della Strada compaiono, poi, anche gli indicatori di direzione laterali; sulla plancia, il vano ora è chiuso da uno sportellino con serratura.

Nel 1960 vengono montati motori con diversa denominazione: non più gli AR1315 ma AR00102 per la Spider e AR00106 per la Spider Veloce; attorno al telaio n. 167800 il rivestimento dei sedili guadagna una serie di cuciture longitudinali che ne modifica l'aspetto. In luglio del 1961 un ultimo lieve restyling porta i fanalini posteriori

più grandi che comprendono il catadiottro e impongono una leggera modifica ai parafranghi, un bordo lucido contorna il vano della capote e i fermi posteriori della stessa sono inglobati nelle cerniere del coperchio del bagagliaio. Internamente spariscono i cadenini in colore contrastante, la parte superiore della plancia è più imbottita, lo specchio retrovisore ha lo scatto antiabbagliante, sulla plancia trova posto l'accendisigari mentre il portacenere compare sul tunnel del cambio. L'unica modifica meccanica è la ventola del radiatore che, sul motore base, non è più in alluminio a quattro pale ma diventa in nylon a sei pale.

**Presenza d'aria**

Nella primavera del 1962 l'Alfa Romeo, dopo innumerevoli indiscrezioni e spasmodica attesa da parte di pubblico e critica, lancia una delle automobili più importanti della sua storia: la Giulia TI; lo sforzo progettuale e produttivo è imponente e quindi, per il momento, si decide di allestirne le versioni sportive, Sprint e Spider, sempli-

cemente traslando la meccanica della nuova berlina 1,6 litri sulle scocche delle Giuliette. Una scelta che non si ricorda abbia suscitato lamentele di sorta presso la clientela ma che, ciononostante, apparve un po' riduttiva; solo dopo un paio di decenni si capì quale fortuna fosse capitata agli appassionati con questa scelta della dirigenza Alfa Romeo: un'eredità di automobili straordinarie in ogni loro aspetto: una rara combinazione di linea classica e meccanica moderna che ha pochi rivali ed è in grado di fare felice ogni appassionato spiderista. Caratterizzata esteticamente dalla finta presa d'aria sul cofano motore, adottata per consentire l'alloggiamento del motore più alto, e dalla scritta 1600 sul cofano bagagli, la Giulia Spider (Tipo 101.23) porta finalmente con sé il cambio a cinque marce che consente di godere al meglio le aumentate prestazioni concesse dal nuovo motore da 92

CV: soltanto due in più della Spider Veloce 1.300 ma conditi con un aumento importantissimo della coppia motrice e della fluidità di marcia; la vettura supera in scioltezza i 170 all'ora e, per fermarla, all'avantreno vi sono i nuovi freni a tamburo a tre ganasce con i dischi a richiesta che, gradualmente, diventeranno di serie. Tali sono ormai nella primavera del 1964, quando alla Spider è affiancata la Spider Veloce (Tipo 101.18) dotata della versione più potente in assoluto del 1600 a candela singola mai montato su un'Alfa Romeo: il 112 CV tipo AR00121 a due carburatori condiviso con la Giulia SS; un gioiello super veloce, oltre 180 km/h, tirato, tra il 1964 e il 1965, in poco più di millecento esemplari, tutti contrassegnati dalla scritta 1600 VELOCE in coda, e che conclude più che degnamente la decennale carriera di questa amatissima auto.



**NIENTE SPORTELLO**

Sopra, l'interno della Giulietta: il volante è un Nardi più piccolo dell'originale, montato per motivi di abitabilità. Si noti il vano porta guanti senza sportello (all'interno c'è uno strumento per la regolarità). I sedili restaurati hanno i cadeninini come in origine, che però dovrebbero essere beige ma non si è trovata la tonalità corretta. Sotto, la 1600: il volante è originale e lo specchio con scatto anti abbagliante.







**INTERRUTTORI**

In alto, la strumentazione della Giulietta è in scale americane, poiché è uno dei primi esemplari costruiti, destinati agli Stati Uniti. La macchina infatti è stata costruita l'8 Novembre 1956 ed è stata venduta a Hoffman nel Gennaio '57. L'attuale proprietario l'ha acquistata, a pezzi, in Italia. Qui sopra, gli interruttori: da sinistra comando luci, acceleratore a mano, starter e ventola riscaldamento. Sotto si intravedono quelli di tergicristallo e luce quadro strumenti.

**PERCHÉ COMPRARLE**

Per mettersi in garage un pezzo importantissimo della storia dell'automobile italiana, per di più dall'aspetto difficilmente migliorabile; se fosse una donna sarebbe la Gina Lollobrigida di "Pane, amore e fantasia": minuta, sbarazzina e formosa, la quintessenza della femminilità italiana.

E questo è solo il primo dei tanti motivi; se ben restaurata, l'auto è molto affidabile anche nelle sue prime versioni e quindi consente, viste le prestazioni che vanno da buone a ottime, di affrontare trasferte di un certo impegno, anche autostradali, per i propri viaggi di piacere o per raggiungere le sedi dei più piacevoli eventi dove questi spider sono sempre molto ben accetti. Il mantenimento è decisamente economico come lo sono i consumi di carburante ed è ancora abbastanza facile trovare meccanici capaci di metterci le mani con sapienza; come non comporta problemi soverchi procurarsi i ricambi per la manutenzione di routine.

Modello sempre molto in vista sul mercato ha sempre goduto di quotazioni robuste e crescenti; ultimamente però pare dimostrare una certa compostezza, in questo periodo di rialzi turbolenti, probabilmente a causa dei non pochi esemplari disponibili e forse anche per una sorta di ricambio generazionale dei collezionisti che sembra, per rimanere in ambito Alfa Romeo, abbiano fatto della successiva Duetto "Osso di Seppia" il loro oggetto di culto.

Ragione in più, a nostro parere, per mettersi alla ricerca di una Giulietta/Giulia; se eviterete di innamorarvi del primo esemplare che incontrate del "vostro" colore, c'è la possibilità anche di un buon affare.

E in ogni caso è notorio che l'investimento in un'Alfa Romeo d'epoca è uno dei più sicuri che si possano fare.



**PER FUMATORI**

Sulla Giulietta Spider 1600 gli strumenti (in alto) sono in scale europee: a sinistra temperatura acqua e olio, indicatore benzina e spie luci, frecce e riserva; al centro contagiri con manometro olio; a destra tachimetro con contakm totale e parziale. Gli interruttori (sopra) sulla Giulietta sono posizionati in modo diverso rispetto alla Giulietta; da sinistra: starter, acceleratore a mano, comando luci e accendisigari.

**PERCHÉ NON COMPRARLE**

L'aspetto da giovane Gina Lollobrigida non tragga in inganno gli appassionati non più giovani e meno in forma; ci dispiace dirlo, ma questa bella macchinina è scomoda e non c'è niente da fare: il motore, soprattutto nel caso della Giulietta, romba a più non posso già dai 100/110 km/h e, dove non arriva lui a fare rumore, ci pensano la capote e i suoi spifferi. Le sospensioni invece, per la verità, non sono particolarmente offensive per la schiena, aiutate come sono da ruote di diametro generoso e pneumatici a spalla alta; ma si tratta sempre di considerazioni relative a un leggero e sportivo spider e vi è infine l'assetto di guida sacrificato, a gambe alte, a complicare la vita ai piloti meno agili.

Anche le intemperanze meteorologiche possono mettervi in difficoltà: nella Giulietta Spider entra acqua a più non posso.

Un altro aspetto negativo è l'altissimo prezzo, e a volte la difficoltà di reperimento, dei ricambi di carrozzeria, oppure anche di certe parti meccaniche; ecco quindi che un banale tamponamento oppure un differenziale rumoroso, eventi che con una spider inglese paragonabile si risolvono con la consultazione di un catalogo ricambi on-line, con la Giulietta possono dare luogo a grattacapi molto superiori al desiderabile.

Diciamo anche che questa non è la vettura che vi possa porre al centro dell'attenzione durante, per esempio, un Trofeo Nuvolari o una Coppa delle Dolomiti: sarete in troppa numerosa compagnia.

In altre parole non è una macchina per individualisti e per qualcuno può essere importante.

## COSA GUARDARE

Che tutto sia stato riportato alla sua configurazione originale; le varianti non sono tantissime, come era lodevole prassi in quegli anni, e quindi non è difficile accorgersi se qualcosa non va.

Attenzione in primo luogo al motore, che sia del tipo corretto verificando anche che i numeri che lo identificano abbiano i giusti caratteri; poi al cambio: innanzitutto che su una Giulietta non sia stato sostituito con uno a cinque marce (nel caso, verificare che l'originale a quattro sia ancora disponibile); poi, che sotto forte

accelerata non escano né la seconda né la retromarcia.

Occhio alla catena di distribuzione che non sia rumorosa come non lo sia il differenziale; non deve esserci fumo allo scarico né in accelerazione né in rilascio e il motore deve tenere perfettamente il minimo dopo pochi istanti dall'avviamento.

Si passi poi alla dolente nota dell'eliminazione della ruggine: posto che è praticamente impossibile che l'auto che avete di fronte non sia stata, in qualche momento della propria vita, restaurata, occorre riuscire a rendersi conto di come i lavori sono stati fatti. Se esiste documentazione fotografica, ma è un'abitudine che ha preso piede solo in anni recenti, la si esamini molto bene riscontrando ciò che vi è riportato con quanto si vede nella realtà; in caso contrario, occorre trasformarsi in investigatori con calamita per scovare eventuali riparazioni con vetroresina e, al minimo sospetto di corrosione malamente camuffata con antirombo nero (che non deve comparire da nessuna parte), non si abbia timore di battervi sopra con il manico di un cacciavite per vedere come reagisce. Un altro sistema per capire se la scocca è stata correttamente ripristinata è verificare l'uniformità delle luci attorno alle parti mobili, la corretta chiusura delle porte e anche l'assenza di derive, durante la guida, che possano far pensare a difetti di geometria nelle sospensioni causati dai loro attacchi andati fuori squadra.

Se, invece, la macchina scarta mentre verificate i freni non preoccupatevi: i tamburi, specialmente a freddo, fanno così.



### FREGIO

Nella foto grande, si notano sulla Giulietta il fregio cromato sopra il cofano motore, gli indicatori di direzione con i vetri piatti e l'assenza del ripetitore laterale dell'indicatore di direzione. Sopra, la "cipolla" con la serratura del vano bagagli e il "Biscione" degli anni '50.



## QUALE SCEGLIERE

È facile: la Giulia Spider Veloce. È una macchina che ha doti assai superiori alle sorelle. Poi, nell'ordine: Giulia Spider; Giulietta 80 CV; Giulietta 65 CV; Giulietta Spider Veloce; Giulietta "passo corto".

Premettendo che lo scarto tra l'una e l'altra è proprio minimo, forniamo spiegazione per questa classifica: certamente non disdegnando il motore prestante, da cui il primo posto alla 1600 Veloce, riteniamo che le auto decapottabili vadano godute in souplesse ed ecco spiegato il cattivo piazzamento della 1300 Veloce, il cui motore soffre la marcia a bassa velocità con le marce alte ed è anche più soggetto a sporcare le candele nel traffico. Ed eccoci al fanalino di coda: la pregiatissima prima serie che anche noi apprezziamo moltissimo a livello collezionistico; ecco: se una di queste Giuliette è una delle componenti della vostra raccolta, allora essa balza al primo posto: la Spider come è nata è lei.

Ma, visto che usare queste macchine è, al netto di qualche scomodità già denunciata, molto piacevole, ci pare opportuno scegliere una versione più evoluta, più prestante, meno fragile e preziosa.

Relativamente al colore, quelle che ci piacciono di più non sono né rosse né bianche ma la macchina è talmente bella che ci rendiamo conto di spaccare il capello in quattro.



### COME LA "TI"

Le differenze estetiche principali della Giulia rispetto alla Giulietta: in alto, il ripetitore laterale e la luce di posizione con vetro a forma di ogiva; al centro, la presa d'aria (finta) sul cofano motore, presente a partire dalla Giulia 1600 con meccanica "Ti" (Tipo 101.23 del 1962); qui sopra, il deflettore fisso compare fin da subito con l'allungamento del passo.



## I PREZZI DEI PRINCIPALI RICAMBI

### ► MECCANICA

Ammortizzatori anteriori	€ 95,00
Ammortizzatori posteriori	€ 95,00
Catena di distribuzione	€ 19,00
Ingranaggio tendicatena	€ 86,00
Pompa acqua	€ 117,00
Pompa carburante (elettrica)	€ 200,00
Disco frizione	€ 202,00
Pompa freni	€ 227,00
Radiatore	€ 717,00
Serie cavi impianto elettrico	€ 756,00

### FATTA A MANO

Il fanalino di sinistra della Giulietta è un po' storto: non è incidentata, si tratta di un difetto della lavorazione a mano della scocca. In alto, da sinistra, la pedaliera, l'alloggiamento della ruota di scorta e le cerniere del baule posteriore che cambiano da Giulietta e Giulia. Sopra, il vano bagagli con la prima targa della California.



## GAMMA COLORI

Rosso Alfa 501	interno nero o nero/beige
Celeste 301	interno nero
Blu medio 323	interno beige/grigio
Bianco Gardenia 005	interno nero o rosso
Nero 901	interno rosso o beige/grigio
Grigio Grafite 716	interno rosso

*N.B: il Grigio Grafite diviene disponibile solo dal 1958; quando il colore dell'interno è unico il materiale è la finta pelle; quando è doppio i materiali sono finta pelle/stoffa.*

### ► CARROZZERIA

Parabrezza	€ 390,00
Serie tappeti in moquette di lana	€ 605,00
Paraurti anteriore	€ 429,00 cad.
Paraurti posteriore	€ 1.344,00
Mascherina	€ 488,00
Fanale anteriore	€ 82,00 la coppia
Maniglia porta	€ 296,00 la coppia
Lamierato parte frontale	€ 2.391,00
Lamierato sottoporte	€ 238,00 la coppia
Lamierato fondo baule	€ 1.220,00

*Prezzi IVA compresa al netto dei costi di spedizione forniti da AFRA, [www.afra.it](http://www.afra.it)*

## COME PERSONALIZZARLE

Premettiamo che ciò che diremo è puramente virtuale: lo neghiamo nel momento stesso che lo scriviamo poiché siamo consapevoli, e se non lo fossimo ci penserebbero i nostri lettori più appassionati a ricordarcelo vivacemente, che un'Alfa Romeo degli anni '50 e '60 è un'opera d'arte e come tale va trattata.

Messe in chiaro le cose, largo alla fantasia, quindi: prima mossa il cambio a cinque marce della Giulia 1300 ti o Super sulle Giuliette; seconda mossa i freni a disco anteriori (salvo non si tratti di una 750D); terza mossa i cerchi in lega da 14" replica di quelli in electron della Giulia Sprint GTA; quarta mossa il portapacchi sul bagagliaio ed infine bando al buffo volante bicolore della Giulietta berlina con anello cromato a favore di un bel tre razze con corona nera e di diametro corretto.

Una certa attenzione andrebbe poi riservata alla capote tentando, assieme con un bravo tappeziere, di renderla impermeabile e, magari, anche un po' più silenziosa così da evitare anche l'antiestetica tendenza a gonfiarsi che essa dimostra a velocità anche men che autostradali.

E adesso, dopo avere avuto massima cura che le nostre modifiche siano reversibili e qualora fossimo riusciti a sopravvivere alla lapidazione dei puristi, via per un bel viaggio a due all'insegna della gioia di vivere automobilistica.

### FANALINI

La Giulia 1600 è facilmente riconoscibile nella vista posteriore per la foggia dei fanalini, più grandi rispetto a quelli della Giulietta e con diversi colori per luci e frecce, mentre sulla Giulietta sono quasi uguali, essendo in versione "America". Oltre ai catadiottri separati hanno anche le luci di retromarcia nella parte inferiore. C'è poi la targhetta con la scritta "1600".



## QUANTO PAGARLE

Macchine non alla portata di tutti sono però certamente più convenienti di qualsiasi titolo di stato: le quotazioni corrette per esemplari perfettamente restaurati vanno dai 45.000 ai 50.000 Euro secondo la versione; le più ricercate sono le "passo corto" e le "Veloce" ma non è che possano pretendere maggiorazioni di prezzo molto corpose.

Gli esemplari in giro non sono pochissimi, quindi incide molto sul prezzo la "voglia" del venditore a disfarsene, magari perché ha messo già gli occhi su qualcos'altro.



## RICONOSCERLE DAI TELAI

### ► Giulietta Spider e Spider Veloce (Tipi 750D e 750F)

1956:	da AR1495*00004 ad AR 1495*01084
1957:	da AR1495*01090 ad AR1495*03230
1958:	da AR1495*03244 ad AR1495*05639

### ► Giulietta Spider (Tipo 750D e dal 1960 Tipo 101.03)

1959:	da AR1495*08001 ad AR1495*08526
1960 (motore AR1315):	da AR1495*08668 ad AR1495*11900
1960 (motore AR00102):	da AR*167001 ad AR*168732
1961 (fino a luglio):	da AR*168733 ad AR* 169065
1961 (da luglio):	da AR*169066 ad AR*171849
1962:	da AR*370001 ad AR*371089

### ► Giulietta Spider Veloce (Tipo 750F e dal 1960 Tipo 101.07)

1959:	da AR1495*05631 ad AR1495*07144
1960 (motore AR1315):	da AR1495*10603 ad AR1495*11678
1960 (motore AR00106):	da AR*167075 ad AR*168741
1961 (fino a luglio):	da AR*168766 ad AR*169023
1961 (da luglio):	da AR*169230 ad AR*170818
1962:	AR*171715; da AR*171850 ad AR*171903; AR*370004; *370005; *370009; *370010; *370012; *370013; *37000016

### ► Giulia Spider (Tipo 101.23)

1962:	da AR*372001 ad AR*375024
1963:	da AR*375175 ad AR*378730
1964:	da AR+378731 ad AR*379999 e da AR*392001 ad AR*392608
1965:	da AR*392609 ad AR*392852

### ► Giulia Spider Veloce (Tipo 101.18)

1964:	da AR*390001 ad AR*390294
1965:	da AR*390300 ad AR*391092

## COME AUTO MODERNE

A sinistra, il numero di telaio della Giulietta è in prossimità del filtro dell'aria nel vano motore: si legge AR1495 \*0817\*, uno dei primi esemplari inviati a Max Hoffman. Su strada (in basso) sono auto divertenti e facili; i motori sono brillanti anche in rapporto alle auto moderne, il cambio fluido e preciso, con solo una certa lunghezza di escursione della leva; ottime tenuta e stabilità. Nella pagina a fianco, i motori sono facilmente distinguibili per la differente foggia dei filtri aria; su quello Giulietta (a sinistra) il proprietario ha montato una pompa benzina elettrica e una centralina elettronica.

## PER SAPERNE DI PIÙ

► Alfa Romeo Giulietta Spider  
Gaetano Derosa - Giorgio Nada Editore  
Testo in italiano, 96 pagine, 25 Euro

## TROVARSI AL CLUB

► Registro Italiano Alfa Romeo  
Tel: 02-44429421  
[www.riar.it](http://www.riar.it)  
[registroalfa@alfaromeo.com](mailto:registroalfa@alfaromeo.com)

► Alfa Mania  
Ponte Capriasca (CH)  
[www.clubalfamania.ch](http://www.clubalfamania.ch)  
[info@clubalfamania.ch](mailto:info@clubalfamania.ch)



## Scheda tecnica

### ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1956 (POST 1958)

**Motore** Tipo AR1315, dal 1960 tipo AR00102 Quattro cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 74 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1.290 cc Rapporto di compressione 8:1 Potenza 65 CV a 6.000 giri (80 CV a 6.000 giri) Coppia massima 10 kgm a 3.500 giri (10,5 kgm a 4.000 giri) Distribuzione a doppio albero a camme in testa Alimentazione a un carburatore doppio corpo Solex C 35 APAJ-G Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 7 litri Raffreddamento ad acqua Capacità circuito 7,5 litri Impianto elettrico 12 V Dinamo 200 W Batteria 30 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I 3,313:1; II 1,959:1; III 1,354:1; IV 1:1; RM 3,365:1 Rapporto al ponte 4,55:1 Pneumatici 155x15 Cerchi in acciaio 4,5J x 15" **Corpo vettura** Carrozzeria autoportante Convertibile a due posti Sospensioni anteriori indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali, triangolo di reazione a spinta e frenata, molle elicoidali Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 53 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.200, dal 1959 2.250 Carreggiata anteriore 1.270 Carreggiata posteriore 1.270 Lunghezza 3.850 Larghezza 1.580 Altezza 1.250 (aperta), 1.335 (chiusa) Peso a vuoto 830 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 155 (165) km/h Consumo medio di carburante 8,95 km/litro Accelerazione 0-100 km/h 15,7 (14,8) sec Accelerazione 0-1.000 m 37,2 (35,8) sec Ripresa 1.000 m da 30 km/h in IV 43,4 sec

### ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE

*Come Alfa Romeo Giulietta Spider, tranne:*

**Motore** Rapporto di compressione 9:1 Potenza 90 CV a 6.000 giri Coppia 11,8 kgm a 4.000 giri Alimentazione due carburatori doppio corpo Weber 40 DCO 3, dal 1960 Weber 40 DCOE 2 **Trasmissione** Rapporto al ponte 4,1:1 **Prestazioni** (dichiarate) Velocità massima 180 km/h Consumo medio carburante 8 km/litro Accelerazione 0-100 11 sec Accelerazione 0-1.000 m 33 sec Ripresa 1.000 m da 30 km/h in IV 44 sec

### ALFA ROMEO GIULIA SPIDER (SPIDER VELOCE)

*Come Alfa Romeo Giulietta Spider, tranne:*

**Motore** Tipo AR00112 (AR00121) Alesaggio 78 mm Corsa 82 mm Cilindrata 1.570 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza 92 (112) CV a 6.000 giri Coppia 13 (14,2) kgm a 4.000 (2.800) giri Alimentazione un carburatore doppio corpo Solex 33 PAIA 7 (due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE) Dinamo 300 W Batteria 40 A **Trasmissione** Cambio a cinque marce Rapporti del cambio I 3,304:1; II 1,988:1; V 0,791:1; RM 3,01:1 Rapporto al ponte 5,125:1 (4,55:1) **Corpo vettura** (dal 1964) Freni a disco anteriori **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 885 kg **Prestazioni** (dichiarate) Velocità massima 175 (185) km/h Consumo medio carburante 11,3 (10) km/l Accelerazione 0-100 km/h 13,4 (10) sec Accelerazione 0-1.000 m 34,8 (31) sec Ripresa 1.000 m da 30 km/h in V 42,5 (40) sec





# Una Rondine fa... amicizia

**UN GIOVANE APPASSIONATO TORINESE E TOM TJAARDA HANNO CREATO UN ESEMPLARE CON IL DESIGN ORIGINARIO, CHE PININFARINA BOCCIÒ PER VIA DEI COSTI NE È NATO ANCHE UN RAPPORTO UMANO**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

**E**ra il 1964 quando Sergio Pininfarina incaricò il suo designer Tom Tjaarda di realizzare la versione spider della Fiat 124. L'allora trentenne americano -approdato in Italia nel 1958 fresco di laurea in architettura, assunto alla Ghia e poi passato nell'atelier di Grugliasco tre anni più tardi- aveva appena firmato la Chevrolet Corvette Rondine e si ispirò a essa per disegnare la nuova cabrio di casa Fiat. Il lavoro, però, si dimostrò più complicato del previsto: «*Le dimensioni ridotte della 124 -ricorda oggi Tjaarda- cambiavano le proporzioni delle linee studiate per la Rondine. Nonostante ciò, le forme per la nascente vettura Fiat risultarono molto piacevoli. Partimmo subito con i disegni in scala 1:1 ma Sergio Pininfarina non approvò il progetto perché lo ritenne troppo costoso per una vettura del Lingotto. Serviva qualcosa di più semplice da costruire e con un design meno sofisticato. Così misi da parte le caratteristiche della Rondine per realizzare qualcosa di più tradizionale. Forse è stato meglio così, perché in questo modo la 124 Spider*

*è stata prodotta per vent'anni in grande serie senza chiudersi in una piccola nicchia di mercato come accade per i modelli più raffinati».*

Questa, quindi, la genesi della 124 Spider. Tom Tjaarda, però, è sempre rimasto convinto della validità dello "stile Rondine" applicato alla spider Fiat: «*Il frontale è molto aggressivo mentre la coda ha una forte personalità*». Tanto che in seguito, negli anni Settanta, il designer inviò alcuni schizzi della 124 Rondine in California, dove un amico iniziò a trasformare un esemplare seguendo le tracce di Tjaarda: «*Un progetto che si è fermato quasi subito per poi rimanere abbandonato in un angolo*».

Ben quarant'anni dopo, Tom Tjaarda conosce Filippo Di-santo, un giovane avvocato



#### **PALPEBRA**

**La Fiat 124 Spider come sarebbe dovuta essere nelle intenzioni di Tom Tjaarda. A sinistra, la bellissima "coda" ... di rondine, che dona forte personalità all'auto. Qui sopra, il particolarissimo design dei fari anteriori, con la palpebra sollevata, conferiscono invece aggressività.**



torinese appassionato di auto storiche. Tra i due nasce un'amici-  
zia, con Disanto affascinato dalla figura del celebre designer, tan-  
to che nel 2011 ne pubblica la biografia: *«Più che una biogra-  
fia è un romanzo -sottolinea Disanto- un diario di viaggio, la  
cronaca di una vita trascorsa nel mondo dell'auto»*. Mentre  
i due lavorano al libro ecco rispuntare la 124 "americana": *«Tom  
mi aveva informato dell'esistenza di questa vettura -racconta  
Disanto- e subito decisi che avremmo portato a termine quel  
progetto. Era il suo sogno. Andai a ritirarla al porto di Geno-  
va nel febbraio 2008 ma iniziammo i lavori nel 2011»*.

### **Sportwagon**

*«Abbiamo impostato il lavoro alla vecchia maniera -continua  
Tjaarda- modellando il polistirolo espanso direttamente sulla  
vettura. Una volta definite le forme, insieme a un ex-battila-  
stra e modellista della Bertone abbiamo creato la pelle in la-  
miera del frontale e della parte posteriore»*.

Et-voilà, la Rondine è pronta a spiccare il volo con il suo fronta-  
le morbido e arrotondato, l'ampia calandra che divide il parauri-  
ti e due piccole palpebre a nascondere i gruppi ottici (derivati da  
quelli più moderni della Lancia Delta Evoluzione). Dietro, le code  
di rondine si allungano verso l'esterno e alle loro estremità sono  
incastonati i piccoli fari protetti da plexiglas sagomato.

La 124 Rondine si fa notare per il colore particolare. Una tonalità  
difficile da calibrare, quasi giangiante in base alla luce ambientale.





#### CARATTERE

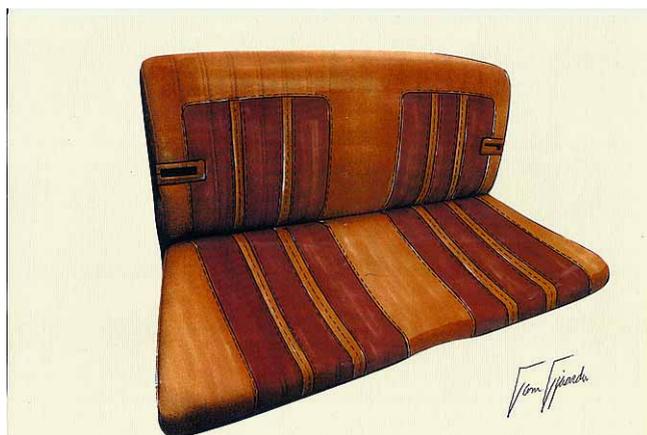
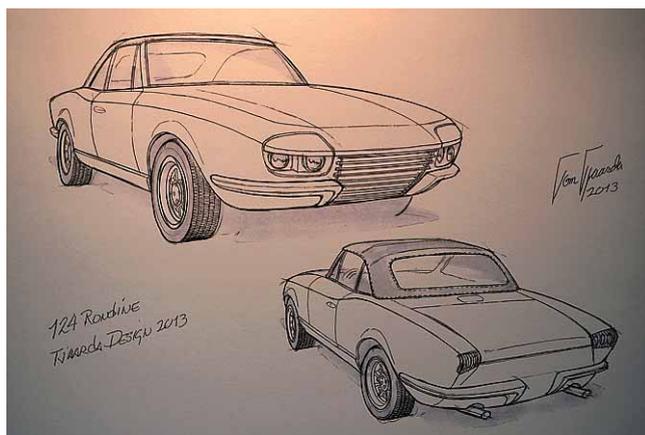
A sinistra, la Fiat 124 Spider in movimento. Le modifiche al frontale cambiano le proporzioni dell'intera fiancata, soprattutto in questa vista di tre quarti. Con la nuova calandra e i cerchi Campagnolo ne risulta un carattere diverso, quasi da corsa. Qui sotto, il bell'allestimento interno con i motivi dei sedili in pelle pure disegnati da Tjaarda. Nelle foto piccole, la strumentazione è presa da una Dino, con ghiera di una Ferrari 330 e volante Ferreri (con la "e"). In basso, la soluzione adottata per il serbatoio della benzina all'interno del bagagliaio.





**FIGURINI**

Nella vista posteriore dall'alto (sopra) si nota il rilievo negativo del cofano del bagagliaio tra le due "codine" stilizzate. Il paraurti metallico è molto sottile ed elegante, mentre gli scarichi rivolti verso l'alto fanno intuire la preparazione del motore. Sotto, due figurini firmati Tom Tjaarda: a sinistra due schizzi relativi a questa 124, a destra un'ipotesi di allestimento dei sedili.



Non è, però, un colore scelto a caso. Riprende la tinta del modello "Sportwagon" creato da Tjaarda nel 1958 per un esame all'università. Un'esecuzione che gli valse il biglietto di sola andata per l'Europa e guadagnarsi la fiducia di Luigi Segre alla Ghia.

«Al di là della forma -evidenzia Disanto- mentre il progetto andava avanti Tom si è davvero entusiasmato nel curare tanti piccoli dettagli e soprattutto l'allestimento dell'abitacolo. All'esterno si possono notare i cerchi in lega Mille Miglia con i mozzi modificati e l'aggiunta di borchie in alluminio. I ri-

vestimenti interni sono stati disegnati da Tom Tjaarda, così come la plancia che ha un nuovo disegno con angoli molto smussati. Abbiamo montato gli strumenti della Dino dotandoli di ghiera simili a quelli della Ferrari 330, ma in ottone cromato anziché di plastica. I vari pomelli (cambio, freno a mano, leve alzacristalli e regolazione dei sedili) hanno tutti la stessa forma, ripresa anche dal pulsante del clacson. Il volante è un Ferreri dell'epoca, anche questo modificato con l'aggiunta di baffi sulle razze. Il tutto ideato da Tom».



## CORVETTE

Sopra, la Chevrolet Corvette Rondine del 1964; a destra, il prototipo del 1963, con il lunotto posteriore "negativo". Sotto, il motore bialbero 1600 con filtri aria ad alte prestazioni. In basso, a sinistra Tom Tjaarda osserva la "sua" 124 Spider; a destra, un modello in scala dello Sportwagon.

## Scheda tecnica

### Fiat 124 Spider (1971)

**Motore:** tipo 125BC.000, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 1.608 cc, alesaggio e corsa 80 x 80 mm, distribuzione bialbero in testa (cinghia), due valvole per cilindro, rapporto di compressione 9,8:1, due carburatori doppio corpo Weber 40 IDF1, potenza 110 CV a 6400 giri, coppia massima 14 kgm a 3800 giri. **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, rapporto finale 10/43; pneumatici ant e post 165 SR 13. **Corpo vettura:** sospensioni ant a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice; sospensioni post a ponte rigido, molle elicoidali, 4 puntoni longitudinali e uno trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici; freni ant e post a disco. **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.280, carreggiate ant/post 1.346/1.316, lunghezza 3.971, larghezza 1.613, altezza 1.250; peso a vuoto 995 kg



## Terminale

L'esemplare di partenza è un 124 Spider America del 1979 con motore due litri. Anche sotto pelle gli interventi non sono mancati. La meccanica ha subito una completa messa a punto, il propulsore è stato elaborato per raggiungere circa 160 CV di potenza massima seppur privilegiando la coppia motrice. Monta carburatori verticali Weber DCNF da 40 (gli stessi della Dino) abbinati ad un collettore d'aspirazione Alquati. L'impianto di scarico comprende un terminale a doppia uscita. Spiega Disanto: «Siamo riusciti a montarlo perché abbiamo modificato e spostato il ser-



batoio del carburante. Quello originale è posizionato in basso nella parte sinistra del bagagliaio, per questo lo scarico è dalla parte opposta. Noi lo abbiamo montato di traverso lungo la paratia che divide l'abitacolo: in questo modo abbiamo ricavato più spazio all'interno del vano bagagli e la via d'uscita per i due terminali di scarico laterali». L'esperienza di Tom Tjaarda e di Filippo Disanto riporta quasi per incanto all'epoca in cui si costruivano le auto su misura. L'epoca in cui i designer modellavano gli oggetti quando non c'era tempo di sporcare la carta. L'epoca in cui molti sogni si riuscivano a realizzare.

# Il tappeto volante dell'Avvocato

**GIANNI AGNELLI PLANAVA TRA LA COSTA AZZURRA E PARIGI  
CON QUESTO FAVOLOSO COUPÉ R-TYPE CHE VOLLE FINITO  
CON UN COLORE PRESO DALLA GAMMA FIAT  
UN ESEMPLARE DALLA STORIA CURIOSA PER UN MODELLO  
DAL CARATTERE MOLTO DIVERSO RISPETTO ALLE COEVE ROLLS-ROYCE**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO COURTESY KIDSTON SA



**LA PIÙ VELOCE**

**Il colore Traffic Blue di questa Bentley  
proviene dalla gamma del Gruppo Fiat  
nel 1953: così la volle Gianni Agnelli.**

**E ovviamente fu accontentato.  
La R-Type Continental all'epoca era la  
"quattro posti più veloce del mondo".**



*“Il mio primo incontro con una Continental Fastback carrozzata Mulliner fu nel 1953. Ero a Le Mans, facemmo un giro del circuito planando sul rettilineo di Hunaudières a oltre 190 km/h. Ipnottizzato dal tachimetro di quella vettura, non mi resi conto della folla intorno a noi. Gli appassionati che gremivano i bordi della pista erano ammirati da quella Bentley: era la prima volta che vedevano un’automobile stradale viaggiare in quel modo, a quella velocità e con quella souplesse”.*

**N**elle parole del principe Sadruggin Aga Khan c’è tutta la meraviglia per le comode prestazioni della Bentley R-Type Continental Fastback, di cui ovviamente un esemplare comparve in breve tempo nel suo garage. L’Aga Khan non fu il solo rappresentante del jet-set internazionale dell’epoca ad acquistarla: anche Gianni Agnelli se ne fece allestire una, naturalmente secondo i suoi raffinati gusti.

Un esemplare che qualche mese fa è passato di mano tramite uno dei principali commercianti europei. La cosa ha fatto notizia, soprattutto per il suo famoso ex-proprietario, dandoci la possibilità di parlare sia di questo importante e prestigioso modello di Bentley, sia di quella specifica automobile che reca sul libretto di circolazione il nome dell’Avvocato per antonomasia.

Con numero di telaio BC12A e motore BCA 12, carrozzeria 5478, questa Bentley fu completata il 31 ottobre 1952, fatturata il 12 novembre dello stesso anno e consegnata, tramite la Franco-Britannic Automobiles di Parigi, il 9 febbraio 1953.

Le specifiche erano quelle tipiche delle prime “Continental Fastback”: paraurti di acciaio di Mulliner, sedili leggeri, “spat” alle ruote posteriori (le coperture aerodinamiche) e radiatore piatto. Il solo optional a richiesta era un bracciolo sulla porta del passeggero. E visto che la leggerezza era un pregio importante di questa Bentley (pur parlando sempre di 1700 kg a vuoto...), non si può tacere del fatto che questo esemplare fu registrato dalla fabbrica come il secondo più leggero costruito. La principale curiosità della macchina viene però dal colore con cui la vettura fu ordinata: Agnelli la volle infatti verniciata con una tinta presa dal catalogo Fiat, “Traffic Blue” con interni in pelle tabacco.

Una vettura come la Bentley R-Type Continental Fastback non poteva che incontrare un uomo già all’epoca ben noto per i gusti raffinati e per l’essere un “maitre à penser” del jet-set internazionale. Noto anche per la volubilità principesca, l’Avvocato lasciò presto la vettura a una sua amica. Che però non aveva gran che interesse per quella vettura, al contrario di parecchi appassionati. La Bentley cominciò così il consueto giro di proprietari, ma in numero minore di quanto si potrebbe credere. Dopo Agnelli sono stati soltanto sette, benché la R-Type avesse viaggiato fino in Australia. Ma al momento di essere venduta sul suo contakm si leggeva 51.797, ritenuto esse-

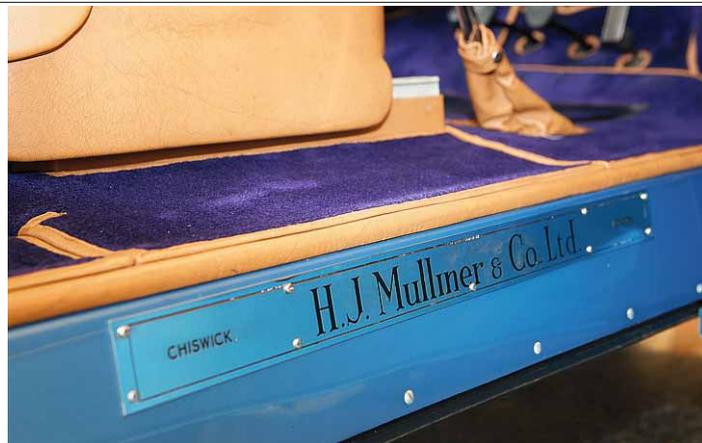




#### NON FREQUENTE

Nella pagina a fianco, la vista dall'alto evidenzia la raffinatezza dell'esecuzione di Mulliner. In alto: gli "spat" aerodinamici a parziale copertura delle ruote posteriori riportano alle corse. Elevatissima la qualità delle finiture nell'abitacolo: sopra, gli strumenti affogati in spessa radica e la luce di cortesia sul padiglione. Notare lo schienale del sedile di spessore ridotto, come si conviene a un'auto sportiva. Dietro di esso c'è una tasca porta documenti. Sul pavimento la leva del cambio: posizione scomoda, ma se ne suppone un uso non frequente...





re il chilometraggio originale. Mentre era in Australia non era mancato un lavoro di ripristino che l'ha preparata per vincere il "Best in Show" a un concorso di eleganza a Melbourne, restauro del valore di circa 250mila dollari australiani.

Gianni Agnelli, oltre a tutte le qualità di cui sopra, aveva quella di essere un vero intenditore di automobili, e appassionato. Come dimostra anche la scelta della Bentley R-Type, che oltre a charme, eleganza e comfort, ha prestazioni che le permettono di non sfigurare di fianco a una Ferrari 250 GT.

## 190 km/h

Definita il "moderno tappeto magico", oltre che la "quattro posti più veloce del mondo", la Bentley R-Type Continental Fastback consentiva ai super-ricchi della sua epoca viaggi internazionali di lunga gittata, veloci e nella massima comodità. Non c'è dunque da stupirsi che la Casa britannica fosse riuscita a trovare 207 clienti, nel difficile dopoguerra britannico, disposti a spendere all'ora colossale cifra di 6.973 sterline, di cui 2.083 di tasse. Eppure, quando il prototipo fu presentato ai saloni di Parigi e Londra del 1951, si era già venduta la produzione di parecchi mesi. Bentley aveva deciso di produrre, terminata la guerra, una coupé veloce e leggera, una "sportiva" a due porte e quattro posti. La definizione della vettura si deve a un incrocio di due progetti. Nel 1949 H.J. Mulliner aveva costruito tre esemplari di "Mulliner Lightweights", coupé aerodinamici basati sulla meccanica della Bentley Mk VI. In parallelo, la Franco-Britannic Automobiles di Parigi commissionò a Pininfarina il disegno di una Mk VI coupé: chiamato "Cresta", non aveva però particolari accorgimenti che ne limitassero il peso rispetto alla berlina di origine. Così Ivan Evernden, capo progetto del telaio alla Bentley, decise di mescolare il criterio costruttivo della lega leggera adottato da Mulliner con lo sviluppo telaistico della "Cresta" e con una versione più spinta del nuovo motore R-Type di 4.566 cc (sei cilindri in linea, blocco in ghisa e testa in alluminio), ottenuta innalzando il rap-



porto di compressione da 6.75:1 a 7.25:1 e con una messa a punto specifica di carburazione e accensione. Abbinato a un cambio con rapporti modificati (finale 3.077:1 contro 3.41:1 della R-Type "normale"), ne risultava una velocità massima oltre i 190 km/h in quarta marcia (con overdrive). A titolo di confronto, la rivista britannica "Motor" a suo tempo fece una prova strumentale di una R-Type berlina quattro porte che diede i seguenti risultati: velocità massima 163,7 km/h e accelerazione 0-97 km/h in 13,25 secondi; consumo 18,2 litri/100 km. Dopo il luglio 1954 sulla R-Type la cilindrata aumentò a 4.887 cc, con la maggiorazione dell'alesaggio (94,62 mm). Ne furono costruiti in tutto 207 esemplari (su un totale di circa 2500 R-Type), divisi in cinque

serie dalla "A" alla "E": la richiesta fu tale che tutte le prime 30 "Continental Fastback" prodotte furono destinate all'esportazione e delle serie "A" soltanto quattro furono prodotte con guida a sinistra.

serie dalla "A" alla "E": la richiesta fu tale che tutte le prime 30 "Continental Fastback" prodotte furono destinate all'esportazione e delle serie "A" soltanto quattro furono prodotte con guida a sinistra.

serie dalla "A" alla "E": la richiesta fu tale che tutte le prime 30 "Continental Fastback" prodotte furono destinate all'esportazione e delle serie "A" soltanto quattro furono prodotte con guida a sinistra.

## Automatico

Il marchio Bentley dal 1931 apparteneva a Rolls-Royce. La grande crisi del 1929 aveva infatti acuito le difficoltà preesistenti della Casa di Cricklewood, che perse anche il suo principale finanziatore, cioè

Barney Barnato, padre del "Bentley Boy" Woolf. Da quel momento la Bentley produsse in pratica gli stessi modelli della Rolls-Royce, con un altro marchio e specifiche "minori". Per esempio, le auto con la grande "B" erano prodotte e vendute con carrozzeria propria, mentre le Rolls-Royce uscivano dalla fabbrica come autotelai che erano poi carrozzati dai migliori artigiani, in modo che ciascun cliente potesse soddisfare al meglio le proprie esigenze.

Ciò avveniva da qualche anno quando, nel 1951, fu presentata la R-Type, evoluzione della Bentley MkVI che aveva come corrispettivo in Rolls-Royce la Silver Dawn; proprio con quest'ultimo modello anche la Casa di Derby (e poi di Crewe) si piegò al mutare dei tempi, e proponendolo completo di carrozzeria. La Silver Dawn (e di riflesso le Bentley MkVI e R-Type) aveva anche altre importanti novità per la ipertradizionalista Casa inglese. In primo luogo, per la prima volta



### OPULENTO

Nell'altra pagina: il vano bagagli con lo scomparto per la ruota di scorta, la firma di Mulliner sul battitacco e l'opulento divano posteriore. Sopra, la zona della pedaliera: si vedono da sinistra la ventola di areazione, il pulsante dell'abbagliante, il pedalino per la lubrificazione del telaio (dietro il canotto di sterzo) e la manovella che apre le bocchette di aerazione. A destra, il tappo del radiatore con il marchio alato.



### OFFICINA

Qui sopra, il tipico andamento della zona posteriore, con il padiglione che scende velocemente, secondo lo stile degli anni '30.

A sinistra, il cerchio in lamiera con dado di fissaggio centrale. Qui a fianco, la trousse di attrezzi (sopra) ricavata in uno scomparto all'interno del bagagliaio: è degna di un'officina e comprende una piccola dotazione di lampadine di ricambio.



era disponibile un cambio automatico, l'Hydra-Matic a quattro rapporti (usabile anche in manuale) prodotto su licenza General Motors. Oltre alla carrozzeria "standard" c'era poi un'altra importante novità "filosofica", cioè il passo corto che la distingueva fondamentalmente dalla Silver Wraith: 3.048 mm contro 3.225/3.378 (secondo le versioni). Un decremento impensabile solo pochi anni prima, per la più lussuosa berlina a 4 porte al mondo. Questo per dare un'idea del momento in cui nacque la Bentley R-Type, da cui derivò la Continental Fastback, la quale per paradosso fu creata da un carrozziere esterno (ma anche qualche esemplare di Silver Dawn fu adattato alle esigenze del cliente).

Dalla Bentley la Silver Dawn ereditò il sistema di frenata, con impianto a quattro tamburi e comando idraulico davanti e meccanico dietro, dotato di un efficacissimo servocomando azionato dalla trasmissione: un alberino all'uscita dal cambio, per mezzo di una frizione, sfruttava l'energia cinetica della vettura per intervenire sui tamburi. Un sistema molto efficace, ma solo in marcia: come indicato nel manuale d'uso, in manovra la sua azione si riduceva moltissimo, per divenire quasi nulla in retromarcia. Questa dotazione testimonia comunque del fatto che c'era un fruttuoso scambio di informazioni e tecnologia tra le due marche. A ciò si aggiunga, per comprendere la "sportività" della Bentley rispetto alla Rolls-Royce, che per il 6 cilindri montato sulla Silver Dawn, dapprima con cilindrata 4.257 e dal 1951 di 4.566 cc, fonti bene informate parlavano di una potenza di circa 120/135 CV a 4.400 giri per una velocità, rilevata in prove strumentali della rivista "The Autocar", di quasi 140 km/h, e un peso non di molto inferiore alle due tonnellate. Il che fa comprendere come potesse essere considerata dal pubblico un'automobile come la Continental Fastback.



**VILLA D'ESTE**  
In alto e nella pagina a fianco, la Bentley di Agnelli al Concorso di Villa d'Este del 2013. Qui sopra, il manuale d'uso e le targhette identificative. Nell'altra pagina in alto, il motore dal lato aspirazione (a sinistra) e scarico.

**CORRISPONDENTE**  
Sotto, una Silver Dawn, modello Rolls-Royce corrispondente alla Bentley R-Type (salvo pochi dettagli).





## Scheda tecnica

### **BENTLEY R-TYPE CONTINENTAL FASTBACK (4.9)**

**Motore:** tipo B60, anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, 4566 (4887) cc, alesaggio e corsa 92x114,3 (94,62x114,3) mm, potenza stimata 170 CV a 4500 giri, rapporto di compressione 7,25:1, distribuzione con albero a camme laterale, valvole aspirazione in testa e scarico laterali, 2 carburatori SU HD6, lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio litri 9 Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt Batteria 55 Ah **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio manuale a quattro rapporti, pneumatici 7.60 x 15", cerchi in acciaio 6.00 x 15" **Corpo vettura:** carrozzeria coupé, due porte quattro posti; telaio a longheroni e traverse con rinforzo centrale a "X"; sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali e ammortizzatori a leva; posteriori a ponte rigido, balestre fasciate, ammortizzatori a leva; freni a tamburo con servofreno all'uscita del cambio; sterzo a vite e rullo; capacità serbatoio carburante 82 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 3.048, carreggiate ant/post 1.473/1.524, lunghezza 5.250, larghezza 1.810; peso a vuoto circa 1.700 kg



**BELLISSIME IERI E OGGI** LANCIA 2000 / 2000 I.E.





**RAPPRESENTANZA**  
 Il nuovo frontale con scudetto Lancia in risalto valorizza la personalità da berlina di rappresentanza della 2000 i.e. I quattro cerchi nella targhetta "i.e." rappresentano i cilindri del motore boxer. Sopra, la cassetta in dotazione alle officine Lancia, con gli strumenti per la verifica della centralina dell'iniezione elettronica, più altri per i test.

# L'importanza di una sigla

**ALLA FLAVIA "MANCAVA" SOLO IL MOTORE. LA SUA EREDE PONE RIMEDIO, AGGIUNGENDO ADDIRITTURA L'INIEZIONE ELETTRONICA IL NUOVO VIGORE LA MANTIENE ATTUALE SUL MERCATO FINO AL 1974, NONOSTANTE IL DINAMISMO DELLA CONCORRENZA**

DI DARIO MELLA - FOTO MATTEO BOEM



**B**attezzata Flavia, cresciuta in cilindrata e potenza, una volta raggiunta la maturità cosa accade? Succede che ripudia il proprio nome per prendere quello di "2000", culmine di un'esperienza iniziata con il motore da un litro e mezzo ed evoluta fino ai due litri della versione rivista e corretta presentata sul finire della primavera 1971.

A ben guardare il percorso di questo modello, al vertice della gamma Lancia, è analogo a quello della sorella minore Fulvia, un cammino basato sull'aumento delle prestazioni e della souplesse di guida. E in maniera analoga alla sorella minore, anche la 2000 tocca il vertice quando ormai è destinata a non avere un'erede.

Quando si chiamava Flavia, mostrava la sua nobile origine nelle finiture, nella personalità della linea, nell'originalità di alcune soluzioni, nella bontà dei materiali impiegati, nell'assemblaggio meticoloso, tutte cose che costituivano (giustamente) il vanto dei clienti fedeli al marchio. Ma, una volta in movimento, emergeva un motore sotto-dimensionato che non premiava le qualità del corpo vettura. Senza tanti giri di parole, possiamo dire che l'originale quattro cilindri boxer da un litro e mezzo non rendeva giustizia a un'auto così prestigiosa, alla quale si chiedeva più brio per non trovarsi in difficoltà in alcune situazioni, come ad esempio lungo strade di montagna o nel sorpasso di un altro veicolo.

Le cose erano migliorate con il motore da 1,8 litri, ma è con la 2.0 che finalmente tutti i tasselli del mosaico vanno al posto giusto e non soltanto per quanto riguarda il rapporto peso/potenza.

Le differenze rispetto alla precedente versione sono tante e si fanno sentire. La frenata è migliorata grazie all'adozione del nuovo circuito frenante Superduplex di derivazione Fiat, completo di limitatore di frenata al retrotreno sensibile al carico su di esso gravante. Con il nuovo impianto frenante (e i nuovi pneumatici) sono stati ridotti gli spazi di arresto ed è stata aumentata la resistenza al *fa-*

*ding*. Il freno a mano è più pronto ed efficace perché sono stati aggiunti due tamburi supplementari alle ruote posteriori, mantenendo sui dischi la frenata di servizio a pedale. Lo sterzo, servoassistito tramite idroguida ZF, è ora dolce da azionare e contribuisce a rendere meno affaticante la guida. A differenza dei tradizionali impianti allora in uso, quest'idroguida a servoassistenza progressiva si fa apprezzare per le positive sensazioni che trasmette, specie alle elevate velocità. All'epoca soltanto la Jaguar XJ6 e la NSU Ro 80 potevano vantare qualcosa di analogo.

Altri interventi coinvolgono la trasmissione, dove troviamo una frizione finalmente dimensionata in rapporto alla disponibilità di coppia del motore. La diminuzione del diametro delle ruote, da 15" a 14", ha comportato la revisione dei rapporti di trasmissione e anche la manovrabilità del cambio è migliore grazie ai nuovi leveraggi e alla leva di comando più corta.

### **Silenzio, si guida**

Tutte queste modifiche incontrano perfettamente le doti del nuovo motore due litri che, con 115 CV (DIN) e una coppia motrice disponibile lungo un ampio intervallo di rotazione, dona un piacere di guida prima sconosciuto. I sorpassi, punto dolente delle vecchie Flavia, sono ora rapidi e sicuri grazie alla notevole progressione di ripresa. La velocità massima, dichiarata in 175 km/h, è simile a quella delle migliori concorrenti di pari cilindrata e permette di mantenere, nel totale comfort, medie autostradali di tutto rilievo. L'accelerazione, pronta e brillante, dona alla 2000 un piglio sportivo che soddisfa anche i più esigenti. La tenuta di strada sicura e la notevole motricità permettono alla 2000 di ben figurare anche lungo i percorsi di montagna, dove si inerpica con un'agilità prima sconosciuta. Se un appunto si può fare è il sensibile beccheggio nelle fasi di accelerazione e frenata, che disturba un po'. Ed è forse l'unica (relativa) pecca per-



### CONSERVATO

La vista laterale (a sinistra) evidenzia pulizia di linee, dove il contrasto tra l'acciaio inox e il colore nero della carrozzeria rende ancor più elegante la vettura. L'abitacolo, dai comodi sedili rivestiti di pelle, è conservato. La vettura appartiene da sempre alla famiglia del sig. Mauro Fausto.



### A DESTRA

La strumentazione, dall'originale forma quadrata, è inserita in una plancia rivestita in legno che si intona con il materiale antiurto nero opaco. Il devio-luci è lo stesso della Fulvia seconda serie. Nelle foto piccole al centro si vedono l'orologio, la targhetta identificativa e i comandi del condizionatore d'aria; più a sinistra, uno degli interruttori dei vetri elettrici. La macchina fu ordinata con guida a destra.





ché, parlando di comfort, c'è da sottolineare la silenziosità che regna nell'abitacolo. Il merito va all'ottima insonorizzazione, ma non va trascurato il contributo dato dal motore boxer, equilibratissimo e praticamente esente da vibrazioni. Grazie, inoltre, alla nuova alimentazione con un carburatore a doppio corpo e alle modifiche nella fasatura, esso dimostra notevoli doti di elasticità, tanto da sopportare bene i nuovi rapporti del cambio che, con quattro marce, sono giocoforza piuttosto lunghi.

Insomma, gli interventi messi in atto sul piano meccanico e il miglioramento delle qualità stradali, pur a fronte di soluzioni tecniche ancora valide, ma che ormai si stavano abbandonando (come la balestra anteriore trasversale e il ponte posteriore rigido), hanno originato un modello molto equilibrato per cilindrata, dimensioni, prestazioni e comfort. Il risultato è il piacere di viaggiare in un ambiente raffinato, ovattato, dove tutto è orientato a soddisfare la qualità della vita a bordo.

La strumentazione, dall'originale forma quadrata, è completa e il volante, a due razze e di piccolo diametro, ha la corona in legno antiscaglia. I cristalli sono del tipo atermico e azzurrati, la selleria, morbida e confortevole, è rivestita con velluto di prima qualità e, a ri-

chiesta, si possono avere l'aria condizionata, i vetri elettrici alle quattro porte, le cinture di sicurezza anteriori e posteriori e i rivestimenti in pelle. La plancia è foderata con legno pregiato e c'è anche il lunotto termico, anche se non si nota perché le resistenze sono invisibili. È una rarità che all'epoca soltanto pochissime vetture di lusso avevano, tanto che molti chiedono come mai un'auto come la 2000 non abbia un accessorio ormai diffuso anche su vetture più popolari. Nessuna concorrente di pari cilindrata era all'epoca rifinita così bene come la Lancia 2000, né poteva vantare un abitacolo altrettanto sontuoso. L'unico tocco oltre le righe è dato dalle tendine del lunotto, un retaggio del passato mantenuto per donare intimità all'abitacolo, oltre che per riparare dal sole. Ma i tempi sono mutati e, dopo il fatidico Sessantotto, le tendine fanno tanto automobile di servizio, condotta dall'autista anziché dal proprietario.

### Stretta

Sul piano puramente estetico la Lancia 2000 ha indubbiamente una personalità viva, tipica di un modello che sul mercato ha ancora qualcosa da dire.

Pur a fronte di una linea molto classica, il restyling del 1971 si può di-

## LE CONCORRENTI NELL'ESTATE DEL 1972

MODELLO	Motore /trazione	Cilindrata (cc)	Potenza CV-giri	Velocità (km/h)	Prezzo di listino in £
Lancia 2000 i.e.	4 boxer ant/ant	1991	125 - 5800	180	3.050.000
Lancia 2000	4 boxer ant/ant	1991	115 - 5500	175	2.795.000
Alfa Romeo 2000	4 in linea ant/post	1962	132 - 5500	190	2.395.000
BMW 2000 TII	4 in linea ant/post	1990	130 - 5800	185	2.780.000
BMW 2000	4 in linea ant/post	1990	113 - 5800	168	2.370.000
Citroën DS 20 Pallas	4 in linea ant/ant	1985	108 (SAE) - 5750	170	2.750.000
Mercedes 200	4 in linea ant/post	1988	105 - 5200	160	2.850.000
Peugeot 504 GT iniezione	4 in linea ant/post	1971	104 - 5600	173	2.200.000
Rover 2000 TC	4 in linea ant/post	1978	114 - 5500	185	2.900.000
Volvo 144 S de luxe	4 in linea ant/post	1986	118 - 5800	170	2.395.000



### ARANCIO E GIALLO

Nella pagina a lato, la 2000 i.e. in azione in curva. L'esemplare fotografato monta i retrovisori esterni, che furono un'aggiunta successiva alla consegna. In origine i trasparenti dei gruppi ottici secondari anteriori erano bianchi: furono montati, su questa vettura, con l'indicatore di direzione arancio (sopra, a sinistra) dopo che nel 1976 ne fu introdotto l'obbligo in Italia per le vetture nuove. Prima erano riservati alle vetture per la Germania e per quei Paesi che lo prevedevano. Sopra, a destra, le caratteristiche targhette identificative su fondo giallo. Nelle foto piccole sotto: in verticale la luce di segnalazione porte aperte (notare l'inserito cromato che fa da sede); in orizzontale, a sinistra lo sportello del bocchettone rifornimento, a destra la maniglia interna di apertura porta; più sotto, la plafoniera di illuminazione vano motore (a sinistra) e il capace vano bagagli: lo spazio però è limitato dalla presenza della ruota di scorta.



re riuscito. La parte migliore è il nuovo frontale che riprende il tradizionale scudetto Lancia, sottolineandolo per mezzo della leggera bombatura del cofano che dona movimento al volume anteriore. Bella anche la nuova calandra dal duplice disegno: semplice nei profili orizzontali posti tra lo scudetto e i doppi fari, più elaborato all'interno dello scudetto stesso.

Il rinnovamento estetico coinvolge la coda dove spiccano i nuovi gruppi ottici, mentre ai paraurti in acciaio inossidabile è applicata una protezione gommata. Originale anche il rilievo centrale sul coperchio bagagli, che richiama l'analogo movimento del cofano anteriore.

La caduta del nome Flavia è ripresa dalle targhette identificative che recano la semplice scritta "Lancia" nello spazio a sinistra della targa e "2000" a destra. Nuove anche le ruote, con cerchi in lamiera dal disegno più sportivo.

Dove, invece, il corpo vettura mostra gli anni è nella ridotta larghezza massima, che, con un metro e sessantuno, non è più in linea con le misure degli abitacoli delle auto di cilindrata medio-elevata più giovani. Difatti, l'unico difetto che si può trovare a questa 2000 è il divano posteriore un po' stretto, dove tre persone ci stanno, ma a una berlina Lancia di questa classe il mercato chiedeva ormai un'abitabilità migliore. Per contro il bagagliaio è capace e sfruttabile, malgrado la ruota di scorta sia collocata in posizione verticale.

## Fessia e i clienti

Ma non è finita, perché la 2000 ha ancora frecce nella faretra. E le scocca al Salone di Ginevra del 1972, quando viene introdotta la versione a iniezione. E che iniezione, perché, per la prima volta in un'auto italiana, è elettronica. La novità va sottolineata e la denominazione diviene 2000 i.e., dove la sigla i.e. viene evidenziata da una targhetta posta sul lato destro della calandra. In coda compare invece

una targhetta supplementare con scritto "iniezione". Grazie all'iniezione la potenza sale a 125 CV (DIN), per una velocità massima dichiarata, con un po' di pessimismo, in 180 km/h. Migliora ulteriormente la già buona elasticità, l'accelerazione è sempre brillante ma più pastosa, il motore acquista una maggiore rotondità di funzionamento ed è meglio carburato a tutti i regimi. Ne beneficia il consumo, la cui riduzione si fa sensibile alle velocità autostradali. L'iniezione ha comportato l'eliminazione del comando a mano dello starter di avviamento a freddo e della relativa spia. Altre differenze sono l'aggiunta di due segnalazioni luminose: una di livello minimo del liquido freni, alloggiata al posto di quella dello starter, l'altra, lampeggiante, che avverte quando si inserisce il freno a mano.

L'aumento delle prestazioni è assecondato da un cambio a cinque marce con la prima rivolta verso il basso, che ottimizza la spaziatura dei rapporti. Il nuovo cambio viene montato a richiesta con sovrapprezzo anche nella 2000 a carburatore che rimane in listino.

Con la 2000 e la 2000 i.e. il progetto Flavia (ricordiamo che fu la prima vettura italiana a trazione anteriore prodotta in serie) giunge al sommo dell'evoluzione. La berlina che con la sua impostazione meccanica aveva stravolto i canoni progettuali di casa Lancia, esprime ora finalmente tutte le potenzialità, consolidando il proprio ruolo come auto di rappresentanza per funzionari statali, notabili e uomini d'affari. Oppure, più semplicemente, soddisfa la voglia di possedere un'auto di classe di un marchio blasonato.

Nella 2000 convergono gli aspetti tecnici tipici della direzione dell'ingegnere Antonio Fessia, che aveva voluto il motore boxer e la trazione anteriore, coniugati con la ricerca di migliori prestazioni volute invece dalla clientela. Nella 2000 i.e. la tradizione Lancia si rispecchia nell'innovazione, qui rappresentata dall'iniezione elettronica. Tutto ciò dura fino al 1974, quando su questa lussuosa ed elegante berlina cala il sipario.



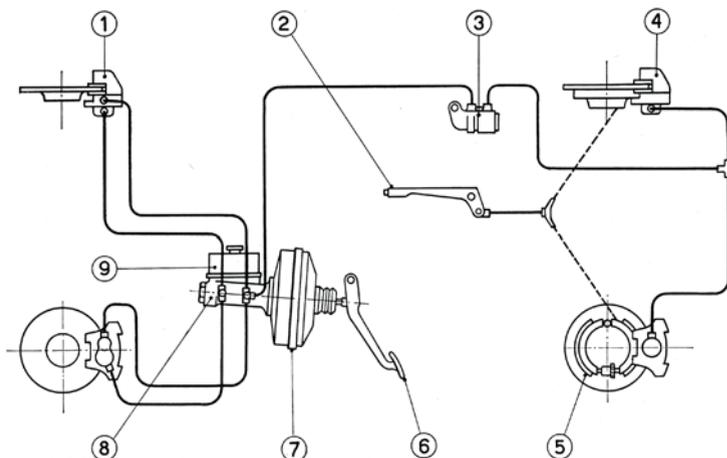
**PARASOLE**  
Le nuove ruote dal disegno sportivo sottolineano la brillantezza della Lancia 2000 i.e. Le tendine scorrevoli del lunotto (sopra) sono utili come parasole, anticipando di fatto un accessorio che diverrà di moda molto più in là nel tempo.



## SERVOFRENO

A destra, lo schema del servocomando Superduplex per l'impianto frenante:

- 1 Pinza anteriore
- 2 Leva freno a mano
- 3 Correttore di frenata retrotreno
- 4 Pinza posteriore
- 5 Ceppi freno a tamburo per freno a mano
- 6 Pedale freno
- 7 Servofreno
- 8 Pompa freni
- 9 Serbatoio del liquido impianto freni



## GAMMA COLORI ALLA PRESENTAZIONE

- Bianco Saratoga
- Blu Mendoza
- Blu Giamaica
- Verde Ostenda
- Beige Mirabello
- Rosso corsa
- Rosso York
- Grigio Escoli metallizzato
- Bronzo Longchamp metallizzato
- Nero (a richiesta con sovrapprezzo)

## ACCESSORI A PAGAMENTO ALLA PRESENTAZIONE

- Vetri elettrici alle quattro porte
- Vernice metallizzata
- Condizionatore Borletti oppure Autoclima
- Pneumatici Michelin XAS oppure Good Year
- Cinture di sicurezza

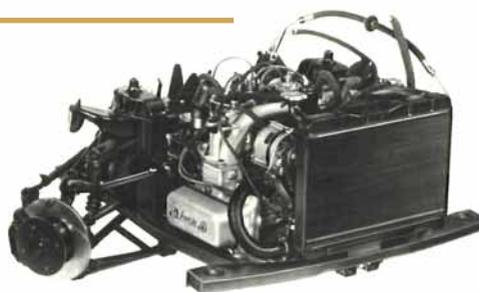


**AUSILIARIO**  
A sinistra, il gruppo motore-sospensioni, montato su telaio ausiliario, visto da dietro (sopra) e dal davanti (sotto). In basso, il vano motore e, sopra, il dettaglio della pompa di iniezione.

## Scheda tecnica

### LANCIA 2000

**Motore** Lancia in alluminio, 4 cilindri orizzontali contrapposti, anteriore longitudinale a sbalzo Cilindrata 1991 cc Alesaggio e corsa (mm): 89 x 80 Rapporto di compressione: 9,2:1 Potenza 115 CV a 5.500 giri Coppia 17 kgm a 3.500 giri Distribuzione: due alberi a camme nel basamento mossi da catena, valvole in testa, aste e bilancieri Alimentazione: un carburatore invertito a doppio corpo Solex C 36 EEIS, pompa carburante meccanica (poi elettrica) Accensione: bobina e spinterogeno Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggi, filtro olio sul circuito principale, valvola limitatrice della pressione, capacità circuito 7,2 litri Raffreddamento: ad acqua forzata, capacità circuito 8 litri Impianto elettrico: 12 V Alternatore: 500 W Batteria: 42 Ah **Trasmissione** Trazione: anteriore Frizione: monodisco a secco a comando meccanico Cambio: a leva centrale, 4 marce sincronizzate + RM, poi a 5 marce sincronizzate + RM Rapporti al cambio: 4 marce: 1<sup>a</sup> 3,63:1, 2<sup>a</sup> 2,17:1, 3<sup>a</sup> 1,40:1, 4<sup>a</sup> 1:1, RM 4,21:1; 5 marce: 1<sup>a</sup> 3,92:1, 2<sup>a</sup> 2,43:1, 3<sup>a</sup> 1,69:1, 4<sup>a</sup> 1,21:1, 5<sup>a</sup> 1:1, RM 3,99:1 Rap-



porto finale: 11/43 (5 marce 11/42) Ruote: 5J x 14" Pneumatici: 175 HR 14 **Corpo vettura** Tipo carrozzeria: berlina a tre volumi, quattro porte, 5/6 posti Tipo telaio: scocca portante in acciaio a struttura differenziata con telaio ausiliario anteriore Sospensioni: ant a ruote indipendenti con bracci trapezoidali, balestra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice; post: ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, barra Panhard di ancoraggio trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici Freni: a disco sulle quattro ruote, doppio circuito frenante, limitatore di frenata al retrotreno in funzione del carico, servofreno a depressione, freno a mano meccanico alle ruote posteriori

ri agente su tamburi Sterzo: circolazione di sfere con servocomando ZF Capacità serbatoio benzina 55 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo: 2.650 Carreggiate ant/post: 1.332/1.288 Lunghezza: 4.620 Larghezza: 1.610 Altezza: 1.460 Peso (kg): 1.235 in ordine di marcia

### LANCIA 2000 I.E.

Come Lancia 2000, tranne:

**Motore** Potenza 125 CV a 5.800 Coppia 17,5 kgm a 3.700 giri Alimentazione: iniezione elettronica Bosch, pompa carburante elettrica Alternatore: 55 A Batteria: 45 Ah **Trasmissione** Cambio: 5 marce sincronizzate + RM Rapporto finale: 11/42



**AVVENIRISTICA**

La Boomerang fotografata in una localita della Costa Azzurra. Pare incredibile che le sue linee siano state concepite oltre 40 anni fa.



# Esercizio ai trapezi

**PREFIGURAZIONE DELL'AUTOMOBILE DEL FUTURO?**

**PER GIUGIARO, CHE LA DISEGNÒ, È SOLTANTO UN ECCESSO GRAFICO**

**LA SPERIMENTAZIONE È COME UN ESERCIZIO SOSPESI NEL VUOTO,**

**CAPITA DI SBAGLIARE. EPPURE È CIRCOLANTE, E ORA VA ALL'ASTA**

DI LUCA GASTALDI - FOTO COURTESY BONHAMS E ARCHIVIO ITALDESIGN

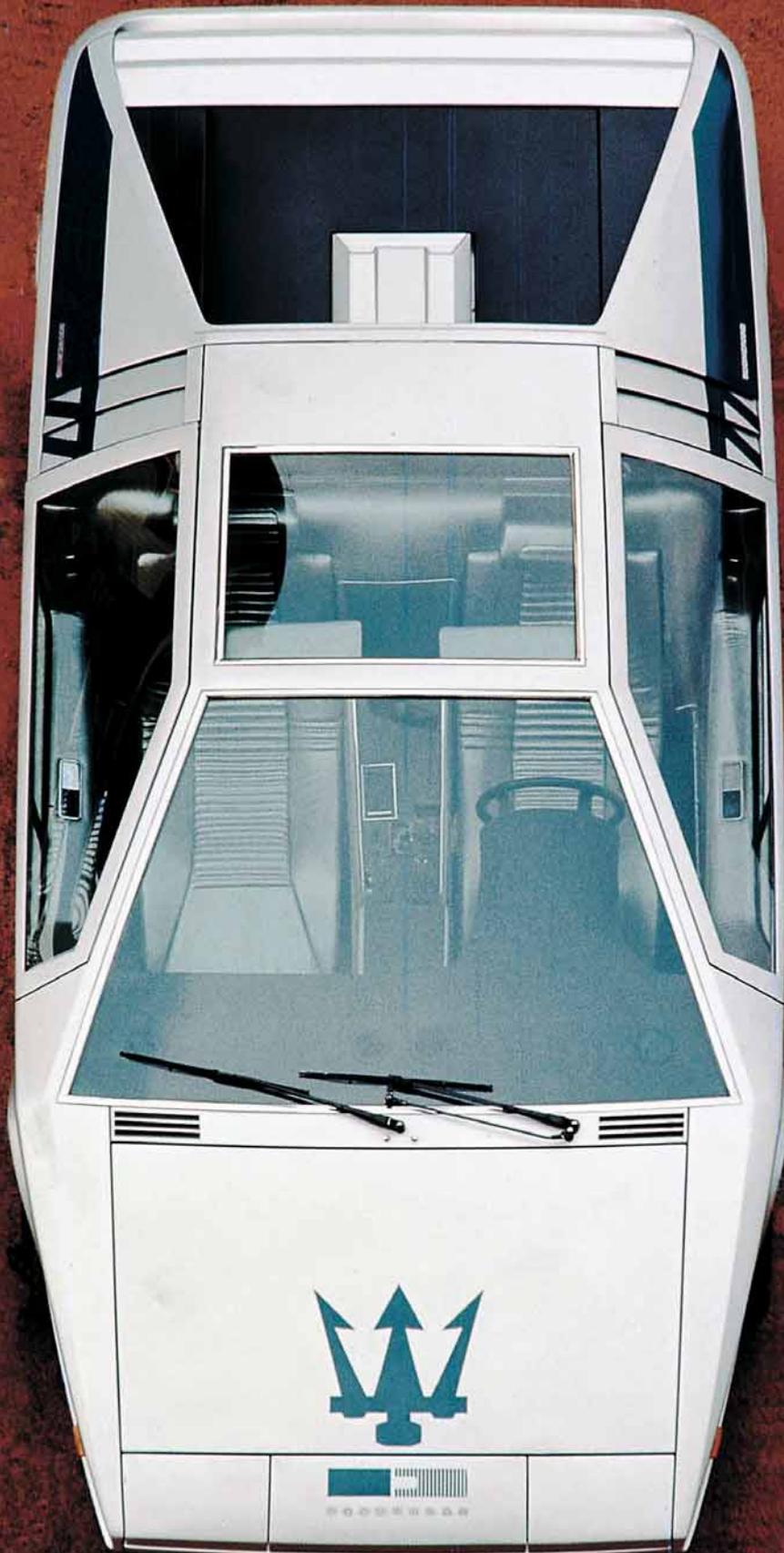




**È** molto probabile che *Automobilismo d'Epoca* sia stata l'ultima testata giornalistica ad aver incontrato Giorgetto Giugiaro prima che rimettesse l'incarico di presidente onorario della "sua" Italdesign e che vendesse il rimanente 9,9% di quote al colosso Volkswagen (già azionista di maggioranza dal 2010). L'abbandono di Giugiaro -fondatore della Italdesign nel 1968 insieme al socio Aldo Mantovani- è avvenuto il 29 giugno, mentre la rivista di luglio andava nelle edicole con il reportage dedicato all'Alfasud acquistata proprio dal designer torinese per la collezione personale. L'uscita di scena di Giorgetto, e con lui del figlio Fabrizio, è un altro colpo al cuore dell'automobilismo italiano. La gloriosa Italdesign, che in quasi cinquant'anni di atti-

**ERESIA**  
Il frontale (in alto) è composto di due trapezi sovrapposti. La ridottissima inclinazione del parabrezza (appena 13°) sembrò un'eresia ai produttori di cristalli, che dubitavano ci fosse la visibilità minima per guidare. La zona posteriore è la meno avveniristica; tra i due fari c'è la firma di Giugiaro.

**SOLUZIONI GRAFICHE**  
 Nella vista in pianta si può apprezzare la continuità dei motivi trapezoidali, oltre al tetto in vetro. Si notano cinque trapezi e un rettangolo (il tetto). La Boomerang rappresenta il punto di arrivo di una serie di proposte grafiche avviata a fine anni Sessanta, di Giugiaro ma non soltanto. Era lo stile del tempo che portava a soluzioni di questo tipo, come dimostra la Lamborghini Countach, ovviamente meno esasperata ma prodotta in serie e disegnata per Bertone (dove Giugiaro lavorò fino al '68) da Marcello Gandini.





vità ha realizzato modelli capaci di modificare il corso dello stile su quattro ruote, è quindi tutta tedesca: un centro stile, al cui vertice è salito ora Walter de Silva, interamente dedicato ai marchi del Gruppo Volkswagen. Nella speranza che i Giugiaro si rimettano al lavoro da indipendenti, parliamo qui di un prototipo firmato Ital-design che racchiude in sé tutto l'estro, il coraggio, la follia e l'azzardo di un Giorgetto Giugiaro sempre pronto a stupire il mondo. La Maserati Boomerang ("one-off" che andrà all'asta Bonhams di Chantilly, in Francia, il 5 settembre prossimo) fu presentata al Salone di Ginevra nel 1972 dopo una prima apparizione, come modello statico, all'esposizione di Torino dell'anno precedente. Nel 1974 fu venduta a un privato in Spagna. Nel 1980 passò nuovamente di mano per riapparire nel 1990 al Bagatelle Concours di Parigi. In quell'occasione la vettura incontrò il suo disegnatore (membro della giuria al rinomato Concorso d'eleganza francese) che appose la sua firma sul pannello targa posteriore. Nel 2002 fu battuta all'asta Christie's di Parigi, dove il collezionista svizzero Albert Spiess se l'aggiudicò per 721.750 euro.

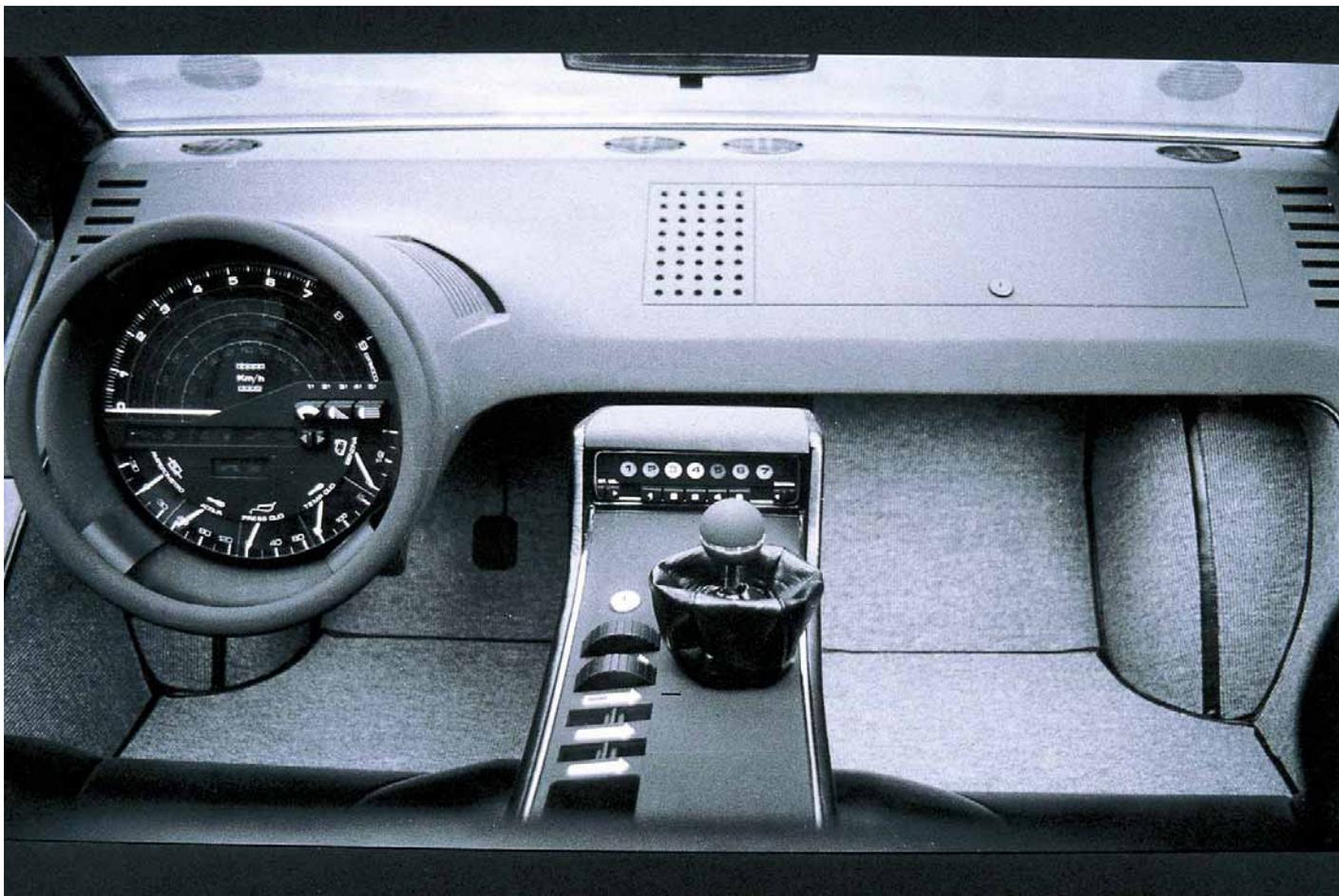
### Ciclo di proposte

Realizzata sulla meccanica della Maserati Bora (telai # 081, motore # 902), altra vettura firmata Giugiaro ma prodotta in serie, la Boomerang è spinta da un motore V8 di 4,7 litri montato in posizione centrale. La sua architettura è estrema, caratterizzata da temi trapezoidali e dall'inclinazione del parabrezza con un valo-



### IMPRESSIONE

L'abitacolo della Boomerang è completo e rifinito, quasi pronto per una eventuale produzione in serie. Una grossa differenza rispetto alle comuni "show-car". Oggi Giugiaro parla della Boomerang come di un errore, ma l'impressione è che all'epoca non se ne escludesse di produrne qualche esemplare.



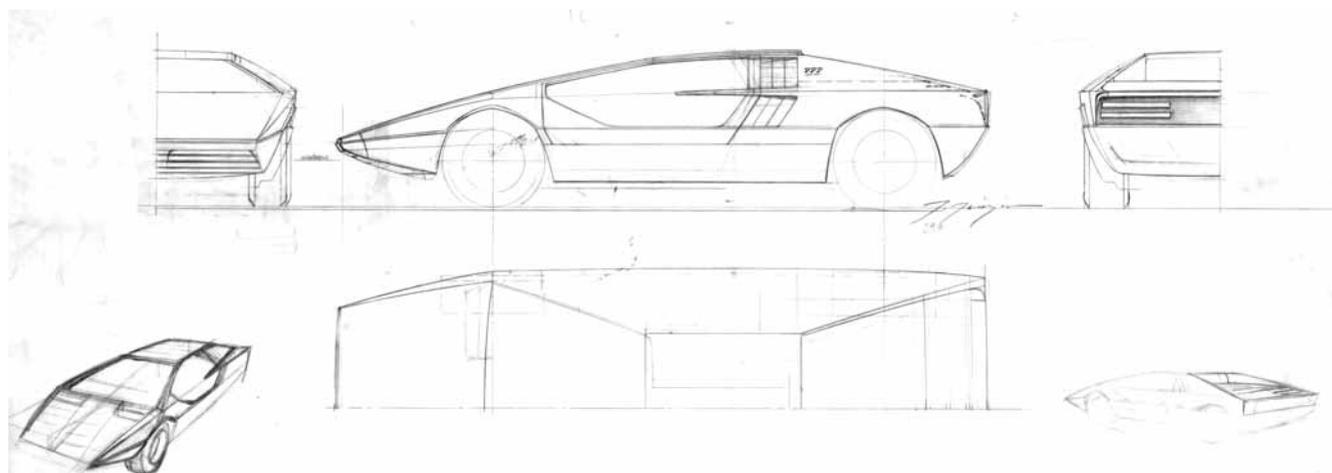
#### PIANTONE

**Il volante con strumentazione e interruttori al suo interno. In alto, la prima versione, con strumenti digitali. Qui sopra, quella definitiva. Il piantone di sterzo è sdoppiato, con una catena di collegamento, per minimizzare l'arretramento dello stesso in caso di urto frontale. E si pensava già all'air-bag.**

re di 13°. Fa parte di un ciclo di proposte estetiche che riunisce le precedenti Manta (concept del 1968 per Bizzarrini), Iguana 33/2 (meccanica Alfa Romeo, 1969), Tapiro (prototipo del 1970 su telaio Porsche 914), e la successiva Asso di Picche (coupé quattro posti del 1973 su base Audi 80, vedi *Automobilismo d'Epoca* di novembre 2012). Esercizi di stile che non sono rimasti fine a se stessi, bensì hanno contribuito alla nascita di fortunati modelli prodotti in serie: dalla già citata Maserati Bora alla Merak (1972), dalla Lotus Esprit (1972) alle più diffuse Volkswagen Passat, Scirocco e Golf. Anche l'Alfa Romeo Alfetta GT del 1974, pure disegnata da Giugiaro, può rientrare in questa famiglia di vetture dalle linee tese e moderne che hanno caratterizzato la produzione automobilistica degli anni '70.

#### Cuneo

Maserati Boomerang è l'esasperazione delle linee tese. Il frontale a cuneo vuole essere espressione di velocità e penetrazione aerodinamica (benché gli spigoli vivi siano i nemici numero uno del Cx); la linea di cintura è orizzontale (così come il tetto) e divide in due parti il finestrino laterale; la coda scende in linea retta quasi in simmetria con il parabrezza, ma termina con un taglio netto verticale ammorbidito dalla curvatura del paraurti che accorcia lo sbalzo. Nella vista in pianta si può notare la ricorrente forma trapezoidale del cofano anteriore (sul quale spicca il Tridente Maserati), dell'ampio parabrezza e del cofano del vano motore. Le am-



### **ELEGANZA**

**Qui sopra, uno dei primi sketch originali di Giugiaro. In alto, la Boomerang durante il Concorso di Eleganza di Villa d'Este del 2006: si noti la ridottissima altezza da terra, che è uno dei pochi dati noti: appena 1.070 mm, su un interasse di 2.600 mm.**

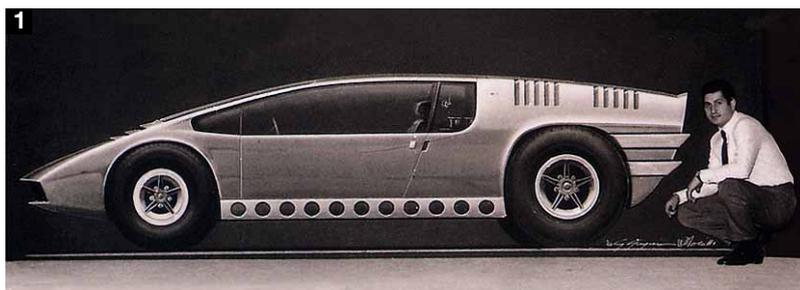
pie superfici vetrate alleggeriscono la massa così geometrica della Boomerang, ma soprattutto mettono in risalto un abitacolo quasi avveniristico. Dalla console nasce un piantone dello sterzo enorme, sul quale si intuisce la presenza di un volante insolito. In pratica c'è solo la corona, che fuoriesce dal piantone di una decina di centimetri. Al centro è riunita la strumentazione formata da elementi circolari e da alcuni interruttori: tutto è sotto il controllo diretto del guidatore per una perfetta visibilità. Sul tunnel centrale sono invece raggruppati i comandi secondari, come quelli della climatizzazione. I sedili sono come scolpiti sul piano inclinato che divide l'abitacolo dal vano motore. Le porte sono incernierate anteriormente ed è la sola porzione inferiore del finestrino a poter discendere elettricamente. Tutti gli altri vetri sono fissi. Avrem-

mo voluto interpellare Giorgetto Giugiaro su questa sua creatura, ma dopo la cessione delle ultime quote azionarie a Volkswagen, si è reso irreperibile (salvo farsi vivo con una pagina sul Corriere della Sera, nella quale qualcuno ha visto un intento polemico). Dobbiamo accontentarci di un suo commento pubblicato su un catalogo Italdesign di qualche anno fa: «Nella ricerca del nuovo -diceva Giugiaro- corri il rischio di percorrere strade sbagliate. Lo spingersi verso forme sempre più grafiche arriva qui all'eccesso: la Boomerang può piacere come forma ma è un controsenso dal punto di vista aerodinamico, quasi una degenerazione delle forme squadrate. Aveva un senso di provocazione quando è nata, oggi è semplicemente un bel pezzo da museo, null'altro».



**VA A 300**

Sopra, il vano motore della Boomerang. Telaio e meccanica sono della Maserati Bora, pure disegnata da Giugiaro con gli stessi concetti stilistici che su questo prototipo sono estremizzati. Con il V8 modenese di 4,7 litri da 310 CV a 6000 giri, e grazie alla linea a bassissima resistenza aerodinamica, la Boomerang può raggiungere in teoria i 300 km/h.



**PERCORSO**

Le linee della Boomerang si inseriscono in un percorso stilistico cominciato con la Bizzarrini Manta (foto 1, con Giugiaro); nell'Alfa Romeo 33 Iguana (2) è simile il bassofondo del cofano anteriore; si passa poi alla Tapiro (3, base VW-Porsche 914), con frontale e fiancata simili; ancora, l'Alfa Romeo Caimano (4), per arrivare all'Audi Asso di Picche (5) che prefigura la VW Scirocco. Infine, la Lotus Esprit (6).





**SILVER FLAG**  
La Falcon Mk II su strada. A lato, alla partenza della Vernasca Silver Flag di quest'anno (foto PhotoCollectionItaly); nell'abitacolo con il proprietario Giorgio Onori c'eravamo anche noi.

# L'auto in scatola (chiusa)



**COMPRARE UN'AUTO SUL WEB SENZA SAPERE CHE AUTO È?**

**PASSIONE IRREFRENABILE E UN PIZZICO D'INCOSCENZA HANNO SPINTO**

**IN TAL SENSO. LA COSA È ANDATA A BUON FINE, TANTO DA PARTECIPARE ALLA "SILVER FLAG" CON QUESTA PICCOLA SPORT INGLESE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



**I**l mondo delle "Sport" d'epoca è uno dei più affascinanti nella galleria dell'automobilismo storico: ingegno, artigianalità, competitività, piccoli numeri ma grandi vittorie, piloti a volte sconosciuti, a volte leggendari. Un mondo che oggi è fatto di manifestazioni dedicate, su strada e su pista, sempre più elitarie, sia a causa dei numeri relativamente ridotti di vetture sopravvissute, sia dei loro costi di acquisto sempre più impegnativi. Le alternative per chi vuole spendere poco sono minime. Giorgio Onori, quarantenne collezionista appassionato di auto sportive italiane e inglesi, dopo tante manifestazioni per Sport vissute da passeggero, all'inizio del 2013 è ormai determinato a trovare anche per sé una barchetta degli anni 50, possibilmente inglese, che non metta in crisi le sue finanze e di conseguenza il suo... matrimonio! Dopo serrate ricerche in rete, una sera s'imbatte nell'annuncio di una Falcon barchetta del 1957 realizzata su



telaio Ford del '55. Dalle immagini fa capolino una piccola sport in vetroresina da restaurare, inserzionata da un privato di Avignone, in Francia. A questo punto la navigazione virtuale prende due direzioni parallele: da una parte Giorgio scrive al proprietario per vedere se l'auto è ancora disponibile e per avere ulteriori dettagli; dall'altra parte una ricerca a 360° sulla piccola factory inglese e sulla sua storia.

### **Aquaplane**

Il nome Falcon riporta a una Casa, fondata negli anni '50, specializzata nella costruzione di auto con scocca in vetroresina, una novità per quei tempi. Falcon, Hamblin, Ashley all'epoca sono piccole e semplici vetture sportive artigianali da acquistare sia finite sia nella economica versione "kit-car" da montare in garage, alternativa molto apprezzata anche perché favorita in Inghilterra da una tassazione ridotta. Un'usanza che Oltremarica porterà alla nascita



di molti marchi sportivi: Fairthorpe, Ginetta, Lola, Marcos, Reliant, TVR e Lotus. Negli anni '50 buona parte delle barchette in resina è su base Ford Prefect/Popular, paciose berline che fino all'avvento dell'Anglia 105E (quella a lunotto rovescio) costituiranno gran parte del parco circolante in Inghilterra.

Queste vetture, di cui è stata prodotta un'infinità di varianti, sono mosse da un vetusto motore a valvole laterali risalente agli anni '30, prodotto nella versione 8 HP da 933 cc e nella versione di queste pagine, denominata 10 HP, da 1172 cc; piuttosto lento, è spesso oggetto di elaborazioni, capaci di innalzarne la potenza addirittura fino a 55 CV. Non molti in assoluto, ma sufficienti per regalare un certo brio a barchette dal peso di circa 600 kg come la "nostra" Falcon. Le modifiche, comuni alle varie Elva, Ashley e Lotus Seven che lo montavano, prevedono testa in alluminio ad alta compressione, collettori di aspirazione e scarico speciali, doppi carburatori SU da 1 e  $\frac{1}{4}$ , pompa dell'acqua e albero a camme dal profilo più spinto, il tutto realizzato dalla Aquaplane, azienda all'epoca specializzata in parti speciali per motori Ford e Austin.

### **Doppio passo**

La Falcon Mark II del 1956, di fatto una derivazione della Ashley Sports Racer, poteva essere assemblata su telai Ford con passo da 6 piedi e 11 pollici (2.110 mm) o da 7 piedi e 4 pollici (2.240 mm). Pro-





**ACCIAIO E ALLUMINIO**  
Questo esemplare di Falcon è realizzato su telaio Ford Popular in versione a passo lungo. Ciò che rende la vettura meno aggraziata ma decisamente più abitabile e accessibile della versione "corta". Nell'abitacolo acciaio e alluminio a vista la fanno da padroni. La strumentazione prevede contagiri, termometro acqua e indicatore benzina, ma è arricchibile a piacimento. L'insieme è spartano ma il sapore è piacevolmente sportivo. Le ruote, di origine VW, danno un tocco "esotico" alla base *made in U.K.* Onori a seconda delle situazioni alterna un volante in pelle a uno in legno (a lato).

gettata per l'impiego in pista, fu influenzata nel design dalle sportive dell'epoca come Jaguar D-Type e Tojeiro Bristol; per l'uso stradale, invece, da settembre 1957 fu disponibile in opzione un hard-top rimovibile. Di essa non si sa molto; il numero di vetture prodotte non è certo, così come quello delle sopravvissute, censite dal Falcon Register britannico. Parliamo comunque di cifre nell'ordine delle decine o al massimo del centinaio. Gli osservatori più attenti avranno sicuramente riconosciuto nella Mark II le fattezze di un'altra "Sport": una scocca MkII fu infatti ordinata da Frank Nichols per realizzare il prototipo della Elva Mk II, sportiva quasi identica alla Falcon (anche nel nome) ma abbinata a una ben più prestante meccanica Coventry-Climax 1.100 (vedi *Automobilismo d'Epoca* n. 4/2013).

Tornando alla "nostra" Mk II, dalla ricostruzione effettuata da Richard Disborow, esperto d'Oltremarica in "kit-car" con motore Ford "side valve" (a valvole laterali) la scocca prodotta nelle officine di Pellandine nel luglio 1957 si unisce ad un telaio del 1955 tipo 103E (Ford Prefect) motorizzato Ford E93A (1172 cc) e la vettura viene registrata con targa OFF803. Dopodiché c'è il vuoto fino agli

anni Duemila, quando la ritroviamo, ancora in Inghilterra, con targa SWD466; la carrozzeria si presenta bianca con interni, cruscotto e ruote rossi. La nostra Mk II passa poi ad un altro proprietario, che ne utilizza ruote e alcuni componenti per un'altra vettura prima di cederla ad un funzionario della Protezione civile Francese, appassionato di storiche "da pista", il quale la porta ad Avignone dove risiede. Dopo averla registrata con documenti francesi, questi la ferma in garage in attesa di un restauro che non arriverà mai, almeno fino all'acquisto da parte di Onori il quale, dopo una non semplice trattativa in francese -che non parla- riesce a contrattarne il prezzo e a farsela spedire, pur senza averne mai vista una dal vero.

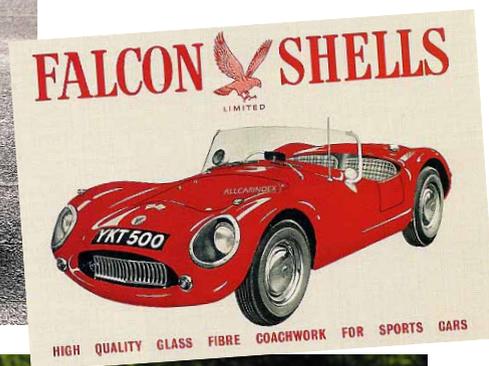
All'arrivo la vettura corrisponde alle aspettative: la carrozzeria è sana anche se da riverniciare, gli scarni interni sono da riprendere, il motore necessita di un tagliando ma comunque gira regolare. I lavori di ripristino necessari non sono molti ma impegnativi per la difficoltà di reperimento della componentistica specifica, mentre per la meccanica Giorgio trova più o meno tutto su un sito inglese specializzato in "small Fords": l'impianto frenante necessita di revisione, il circuito di raffreddamento funziona solo a temperature britanni-





### TAGLIO SPORTIVO

A sinistra, nonostante l'estrazione corsaia della vettura, non manca lo sportello bagagli. Sotto, un esemplare "full optional" in una pubblicità d'epoca: si noti il parabrezza di serie alto. Onori sul suo esemplare lo ha sostituito con un plexiglas più proporzionato e discreto nell'aspetto (nel dettaglio in basso).



## IL FALCO E LA FENICE

La Falcon Shell nasce nel 1956 ad opera di Peter Pellandine, dopo la scissione amichevole con Keith Waddington, col quale aveva fondato la Ashley Laminates. Situata in 23 Highbridge Street, a Waltham Abbey, nell'Essex. Le prime vetture costruite, battezzate Mark I e Mark II, sono in realtà vecchie Ashley 750 (basata sulle Austin 7 anteguerra) e Sport Racer, di cui Pellandine ha mantenuto i diritti e le attrezzature per la fabbricazione dopo la separazione da Waddington.

Dal 1957 Pellandine si muove tra la Gran Bretagna e la Nuova Zelanda, dove fonda la Falcon Shells Limited, operativa nella produzione di vetture Falcon fino al '59, quando Pellandine rientra in patria. Nel 1958 lancia un kit completo della Mk II ribattezzata Competition, sulla base del quale nel 1959 nasce la Mk III, che è stata la Falcon Shells più venduta (oltre 2000 pezzi): venduta sia come scocca nuda che come kit completo a partire da 560 sterline (includeva anche il telaio space-frame e il nuovo propulsore Ford 100E); la stessa vettura, in versione coupé, è proposta come "Caribbean".

Nel 1961 la società si trasforma in Falcon Cars per sottolineare un diverso posizionamento di mercato: viene introdotta infatti la prima quattro posti, la "Bermuda". All'incirca nello stesso periodo è presentato il prototipo della nuova 1000, in seguito commercializzata come

Falcon Peregrine (Falco Pellegrino). Nel 1962, Pellandine cede l'attività a Mike Moseley, che la trasferisce al 150 Great North Road di Hatfield, nell'Hertfordshire, ed emigra in Australia.

Moseley amplia l'attività puntando anche ad altri settori, tra cui scafi in vetroresina, fioriere e tramogge per l'agricoltura, e cerca di dare nuovo slancio al marchio: nel gennaio 1963 viene presentata la nuova 515 al Londra Car Racing Show. Tre esemplari con motore Ford 1500 cc da 70 CV sono iscritti alla 24 Ore di Le Mans con piloti francesi, ma sono tutte respinte dagli organizzatori.

La delusione è cocente e la produzione della vettura non decolla. Vane sono anche le trattative di collaborazione con Auto Union, che portano ad un prototipo di Falcon Caribbean su telaio DKW Junior, in grado di superare i 170 km/h. Falcon Cars viene così liquidata nel 1964, dopo l'ulteriore batosta data dall'arrivo delle nuove e poco costose Austin Healey Sprite a scocca portante. La più lungimirante Ashley le sopravvivrà per qualche tempo trasformandosi in preparatore e produttore di kit estetici sportivi per le nuove piccole sportive del gruppo BMC. Araba Fenice di questa storia, la Falcon Mk II è invece viva e vegeta: viene infatti tuttora replicata in Gran Bretagna dalla Gemini Autotune, che l'ha rilanciata nel 1980 con meccanica Ford Escort/Cortina ([www.autotuneuk.com/gemini.html](http://www.autotuneuk.com/gemini.html)).



**PRESTAZIONI A POCO**  
A lato, la vettura durante il restauro. Sopra, la targhetta che ne attesta la discendenza da una vettura Ford. Sotto, a sinistra, un pieghevole del kit Aquaplane presente sulla vettura: prestazioni a buon prezzo.

che, la preziosa testa Aquaplane perde acqua e i carburatori tirano dentro aria dal collettore. L'unica cosa che riesce facile è l'immatricolazione in Italia, in virtù di documenti regolari francesi e della revisione in corso di validità, e i primi chilometri su strada sono proprio quelli percorsi per realizzare le foto di questo servizio.

### Pochi centimetri

Su strada la Falcon appare snella e "piantata", caratterizzata dalle forme gradevoli e dalle proporzioni tipiche delle sport anglosassoni degli anni Cinquanta: bassa, corta, passo lungo, sbalzi minimi. Le prestazioni modeste sono compensate dallo sterzo diretto e da un assetto da monoposto (l'asfalto scorre a pochi centimetri dal fondoschiena). Accelerazione e velocità di punta da moderna utilitaria vengono amplificate dalla scarsa protezione dell'esile carrozzeria e dal parabrezza racing, alto pochi centimetri, montato in luogo di quello "turistico" di serie, decisamente sproportionato rispetto alla vettura (vedere a tal proposito il sito [www.fordspecial.webspace.virginmedia.com](http://www.fordspecial.webspace.virginmedia.com), che censisce tutte le kit-car inglesi con telaio Prefect/Popular e propulsori "side valve"); sarà infatti ristilizzato sulla successiva versione Mk III Competition, in abbinamento agli scenografici poggiatesta carenati.

Piccoli "appunti" che non scalfiscono il successo complessivo dell'operazione: con una spesa relativamente contenuta per acquisto, trasporto, restauro e immatricolazione, il nostro Giorgio ha comunque raggiunto l'obiettivo che si era prefissato, ovvero mettere in garage una "Sport" autentica, costruita negli anni '50, con quel tocco "esotico" tipico delle vetture artigianali e rare, con la quale partecipare agli eventi e alle gare riservate a questa pregiata e sempre più apprezzata categoria di storiche.





## Scheda tecnica

### Falcon Mark II

**Motore:** anteriore longitudinale Ford a benzina aspirato, 4 cilindri in linea, valvole laterali, 1172 cc, alesaggio e corsa 63,5 x 92,5 mm, potenza 45 CV a 4500 giri, coppia 8 kgm a 3000 giri, rapporto di compressione 8:1, alimentazione a due carburatori SU da 1 1/4, raffreddamento ad acqua **Trasmis-**  
**sione:** trazione posteriore, cambio manuale a tre rapporti **Corpo vettura:** sospensioni anteriori a ruote indipendenti, posteriori a ponte rigido, freni a tamburo sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.240, carreggiata anteriore 1.249, carreggiata posteriore 1.148, lunghezza 3.475, larghezza 1.515, altezza 1.180, peso 585 kg



**CINTURA BASSA**  
Nella foto grande, ancora la vettura in azione sui tornanti della Silver Flag 2015: notare le ginocchia del pilota che sporgono oltre la linea di cintura, molto bassa (foto PhotoCollectionItaly). Qui a lato un ritaglio dell'epoca in cui si introduce l'erede della MKII, la nuova MKIII Competition.

FALCON SHELLS LTD. proudly present  
**A FULLY FLEDGED COMPETITION C**



Weight :-9 cwt. giving power/weight ratio of 100 b.h.p./ton with standard engine. Send 1/6d. postal order for full specifications and photographs of this ultra-modern car. Price available in finished or kit form for as little as £500.

This sports-racer now available to the public. Complete kit including paint, frame chassis, Ford 1000 cc and gear box, casted in fibreglass, bones, pinion springs, laminated wrap-ready hood and our fibre body built-

... AVAILABLE BY



# Pazza idea

**FINO A UN CERTO PUNTO: GIÀ KARL ABARTH IMPIANTÒ UN DUE LITRI IN UNA 850... PERÒ SUCCI DI FERRARA HA PROGETTATO E COSTRUITO TUTTO DA SOLO, USANDO IL MOTORE DI UNA 131 RACING**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Ferrara è piena di gente strana. Dopo aver incontrato Giambaldo Perugini che, come se nulla fosse, gira per la città al volante della sua Abarth 2000 Sport Prototipo regolarmente targata (*Automobilismo d'Epoca* n. 97, maggio 2014), questa volta ci siamo intrattenuti con Giorgio Succi. Che poi è il meccanico del succitato Perugini, perciò non ci siamo stupiti più di tanto quando ci ha detto di aver trasformato una Fiat 850

*mion non volevo sentir parlare: ho sempre preferito dedicarmi ai motori delle automobili. Sono sempre stato appassionato di vetture sportive e da competizione, per molti anni ho frequentato l'ambiente dei Rallycross e dell'Autocross, sia come preparatore, sia come pilota».*

## Racing

Oggi Succi si dedica molto alle auto storiche e da qualche tempo è riuscito a coronare un suo sogno. «Mi sono sempre piaciute le vetture piccole ma veloci, quelle che da fuori sembrano innocue e banali utilitarie ma, sotto sotto, hanno qualcosa di speciale...». Ed eccoci arrivati di fronte alla sua innocua e banale Fiat 850 berlina. Bianca, sembra davvero una normale 850, ad eccezione dei bei cerchi in magnesio firmati Cromodora e del terminale di scarico a doppia uscita: «Sembra normale -sogghigna Succi aprendo il piccolo sportello posteriore del vano motore- ma non lo è più». Nascosto dietro un carter giallo griffato Abarth, c'è infatti un motore decisamente più grosso dell'originale quattro cilindri di 850 cc che equipaggiava in origine la piccola Fiat. «Sono riuscito a montare il due litri della 131 Racing», dice Succi con gli occhi assatanati. Et voi-là, la 850 si è trasformata in un mostro da 130 CV per poco più di 700 kg di peso. «Quel che si vede ora non rende l'idea di tutto il lavoro fatto. A partire dalla scocca, che è stata completamente smontata e rinforzata come un'auto da rally. Per quanto riguarda le sospensioni, sull'asse anteriore è stata tolta la balestra e sono stati ricostruiti dei bracci oscillanti inferiori da collegare al fusello originale della vettura, mentre il braccio



**FILO DA TORCERE**  
A destra, Giorgio Succi, meccanico di Ferrara che si è costruito la sua "bomba" trasformando una mite Fiat 850 berlina in una scheggia da 130 CV. Sopra, Succi al volante della vettura, spesso e volentieri in pista dove dà filo da torcere anche alle Porsche.

berlina del 1967 in una vettura un po' più brillante... Giorgio Succi ha un'officina a Ferrara, ereditata dal padre che nel 1962 è rientrato dal Venezuela dopo aver fatto molta esperienza lavorando sui camion: «Era un mago nel rimettere in sesto i telai e nel costruire dei cassoni che sono in giro ancora oggi -ricorda orgoglioso Giorgio Succi mentre ci fa visitare la sua officina-. Una volta tornato dal Venezuela ha proseguito la sua attività qui a Ferrara. Presto l'ho affiancato anch'io, ma di ca-



Ⓣ FIAT ABARTH  
*Zmila*



**RADIATORE**  
 Se non fosse per l'allestimento esterno (sopra), la "2mila" di Succi sembrerebbe una normale 850. Dietro alla griglia sul frontale si cela un grosso radiatore dell'acqua, indispensabile per raffreddare il nuovo motore. In basso, a sinistra la strumentazione (con temperatura acqua, pressione olio e indicatore benzina) e il volante, originali Abarth; a destra, i sedili anteriori anatomici.

superiore è quello originale della vettura. L'ammortizzatore è stato costruito con molla incorporata, con registrazione della stessa per l'altezza e la rigidità, rendendo così indipendente anche l'anteriore. Le sospensioni posteriori sono originali con l'aggiunta di un ammortizzatore per ruota, modificandolo per l'attacco dei freni a disco di derivazione Fiat Coupé e Lancia Delta. L'impianto frenante anteriore, invece, è quello della Fiat Uno Turbo».

### Gira a sinistra

E fin qua ci siamo. Il contorno è servito. Indubbiamente il piatto forte è il motore, montato senza modifiche strutturali alla vettura. «L'abitacolo non è cambiato di un millimetro. Il sedile posteriore è rimasto al suo posto, le misure non sono quelle originali. Ho iniziato accoppiando al motore il cambio, con conseguente ricostruzione del-

la campana di quest'ultimo per poter unire il motore della 131. Poi son passato alla costruzione degli alberi a camme per far girare il motore a sinistra. Ho fatto ricostruire gli ingranaggi dell'accoppiata per far girare la pompa dell'olio che lubrifica il motore, passando poi alla frizione, ridotta in modo da farla stare all'interno della campana del cambio. La Sachs mi ha realizzato il doppio spingi disco con anello interno e frizione sinterizzata, in modo da resistere alla potenza del motore. Ho modificato il comando della frizione per adattarlo a una pompa frizione che comanda il rinvio del cilindro idraulico (di derivazione Lamborghini e posizionato all'interno della campana del cambio) per spingere lo spingi disco. Sotto al motore c'è una barra trasversale di supporto che poggia sui due longheroni del telaio».

Non è finita. Per garantire il giusto raffreddamento





alla nuova unità, Succi ha montato un grande radiatore dell'acqua nel frontale della 850, con le relative tubazioni che corrono sul fondo della vettura per raggiungere il motore.

Con questo esperimento -decisamente ben riuscito- il buon Succi si è rifatto alle celebri realizzazioni Abarth degli anni '60. In particolare, le OT 1600 del 1964 e 2000 del 1966. La prima manteneva le sembianze della Fiat 850 berlina ma montava il bialbero della Abarth Simca 1600 GT dotato di 155 CV, doppia accensione e lubrificazione a carter secco. La seconda, ancora più estrema, usava il vestito della Fiat 850 Coupé per nascondere un quattro cilindri di due litri da 185 CV, che faceva volare la vettura a oltre 200 km/h.

## Senti come tira

A proposito di velocità e di prestazioni, come si comporta il "mostro" di Succi? Neanche il tempo di immaginarlo e la bianca 850 è già in moto. Il rumore è pieno e cupo. Quando la frizione è inserita si sente lo sferragliare tipico delle moto Ducati. La messa a punto di Succi ha portato ad una vettura utilizzabile in ogni situazione, è fluida ad ogni regime, non stratonona, non è nervosa. Grazie al rapporto peso/potenza più che favorevole e alla conformazione degli assi a camme, la coppia è incredibile: in quinta marcia "tira" da 1.200 a 6.000 giri al minuto in una progressione che toglie il fiato: «Ogni tanto vado a scio-



gliere le briglie in pista -dice Succi durante la breve prova- e spesso lascio dietro fior di Porsche e altri macchinoni. Rimangono tutti esterrefatti, poi ai box corrono a vedere la mia macchina». Anche l'abitacolo è molto curato. Per eliminare fastidiose vibrazioni e rimbombi della scocca, Succi ha montato pannelli fonoassorbenti sulle porte e sul padiglione. Grazie alla plancia strumenti e al volante Abarth si respira l'atmosfera delle vecchie, sane Elaborazioni, con la "E" maiuscola. Poi si guardano le lancette di contagiri e tachimetro che salgono a ritmo vertiginoso, ci si appende alla maniglia e si spera che anche i freni facciano il loro dovere...

**LAMIERA**  
Sopra e in alto a sinistra, la scocca portata a lamiera e poi rinforzata per resistere alle sollecitazioni del motore 2 litri. Sempre in alto, al centro il radiatore montato nel vano anteriore; a destra, il motore della Fiat 131 Racing con il tipico carter Abarth per la cinghia di distribuzione. In basso, sospensioni modificate e freni a disco.

## Scheda tecnica

### FIAT 850/2000 "SUCCI"

**Motore:** tipo 132 C2 000, posteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 1995 cc, alesaggio e corsa 84x90 mm, potenza ca. 130 CV a 6.000 giri, doppio albero a camme in testa (cinghia), 2 valvole per cilindro, rapporto di compressione 8,9:1, 1 carburatore doppio corpo Weber 32 ADF2/250 **Trasmissione:** frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, trazione posteriore **Corpo vettura:** sospensioni: anteriori ruote indipendenti, bracci oscillanti inferiori e superiori, ammortizzatori idraulici con molla coassiale, barra stabilizzatrice; posteriori ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; freni a disco sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.027 mm, carreggiate ant/post 1.146/1.211, lunghezza 3.575, larghezza 1.425, altezza 1.385; peso a vuoto circa 700 kg



# Prove & Rievocazioni

## ABARTH

1000 GR 2/70	26	apr-07	ALFA 75	51	ott-09	GT JUNIOR	74	feb-12
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11	ALFA 75	105	mar-15	GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	ago-04
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14	ALFA 75	108	giu-15	GTA - 155 DTM	56	apr-10
205A (1950)	96	apr-14	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	gen-13	GTA JUNIOR	95	mar-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	gen-09	ALFA 90	78	giu-12	GTV 1750	46	apr-09
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13	ALFASUD	77	mag-12	JUNIOR Z	39	lug-08
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13	ALFASUD	103	dic-14	JUNIOR Z	81	ott-12*
OT 1000 SPIDER	57	mag-10	ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14	MONTREAL	42	nov-08
OTR 1000	106	apr-15	ALFASUD SPRINT	109	lug-15	SPIDER	89	lug-13
SIMCA 2000 GT	83	dic-12	ALFASUD TI	75	mar-12	SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
T 140 (1967)	93	dic-13	ALFETTA	37	mag-08	SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
			ALFETTA 1.8	33	gen-08	SPIDER VELOCE 2.0	2	gen-04
			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 E 75	108	giu-15			
			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			

## 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						



## ANTEGUERRA

La Fiat 500 "Topolino", anche in versione "Belvedere": un'anteguerra che ha fatto la storia della mobilità italiana, berlina e giardinetta. Un ampio servizio sul fascicolo di marzo 2013.



**VALUE FOR MONEY**  
 La Lotus Esprit è stata per un lungo periodo un'anti-Ferrari. Rapporto prezzo-prestazioni, nome e linea di Giugiaro erano i suoi punti di forza. Il dossier pubblicato nel numero di Aprile 2014 parla dell'intera produzione dal 1976 al 2004.

COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago-14	<b>BRADLEY</b>			DYANE	29	lug-07
SPRITE MKI	56	apr-10	GT 1974	17	mag-06	DYANE 6	108	giu-15
SPRITE MKI	91	ott-13	<b>BRISTOL</b>			GS	64	feb-11
<b>AUTOBIANCHI</b>			409	63	gen-11	M35	69	lug-11
A112 ABARTH	5	ago-04	<b>BUGATTI</b>			MEHARI	5	ago-04
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13	23	74	feb-12	SM	3	apr-04
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06	EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago-10	SM MASERATI	102	nov-14
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12	STORY	48	giu-09	<b>COBRA</b>		
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12	TYPE 35A	48	giu-09	289	82	nov-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07	<b>BUICK</b>			<b>CONDOR</b>		
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15	SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	AGUZZOLI	27	mag-07
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10	<b>CADILLAC</b>			<b>DAF</b>		
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	gen-04	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	dic-04	SILURO	73	gen-12
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago-09	COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07	<b>DAGRADA</b>		
PRIMULA	58	giu-10	COUPÉ DE VILLE 1958	3	apr-04	LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
STELLINA	67	mag-11	ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL 97	97	mag-14	<b>DAIMLER</b>		
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10	<b>CATERHAM</b>			2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
Y10 MISSONI	97	mag-14	7	77	mag-12	SP 250 C-SPEC	83	gen-13
<b>AUTOBLEU</b>			<b>CEMSA</b>			<b>DATSUN</b>		
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10	F 11	41	ott-08	240Z	46	apr-09
<b>B.S.A.</b>			<b>CHEVROLET</b>			<b>DB</b>		
SCOUT (1935)	78	giu-12	BEL AIR 1953	30	ago-07	RACER 500	91	ott-13
<b>BENTLEY</b>			BEL AIR 1957	19	lug-06	DE LUCA		
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago-09	CAMARO	33	gen-08	FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago-09	CORVETTE C1 283 C.I.	1	ago-03	<b>DE TOMASO</b>		
T MKI	14	feb-06	CORVETTE C3	8	feb-05	DEAUVILLE	38	giu-08
T PRIMA SERIE	14	feb-06	CORVETTE STING RAY	13	dic-05	OSCA	95	mar-14
<b>BERTONE</b>			FLEETLINE AEROSSEDAN (1947)	64	feb-11	PANTERA L	14	feb-06
RACER TEAM (1969)	96	apr-14	<b>CHEVRON</b>			<b>DEVIN</b>		
<b>BIZZARRINI</b>			B42 - FERRARI F2	84	feb-13	MG SPECIAL	70	ago-11
5300	31	ott-07	<b>CHRYSLER</b>			<b>DUNE BUGGY</b>		
<b>BMW</b>			GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	ott-04	DUNE BUGGY	80	ago-12
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*	<b>CISITALIA</b>			<b>ELDORADO</b>		
1602 TOURING, 2002 TARGA			ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	MASERATI 420M	40	ago-08
E 2002 TURBO	99	lug-14	202 COUPÉ	14	feb-06	<b>ELVA</b>		
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	MK I B (1954)	86	apr-13
2002 GRUPPO 2	30	ago-07	360	94	feb-14	<b>FACEL</b>		
2002 tii	30	ago-07	D46	44	feb-09	VEGA	103	dic-14
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14	MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	<b>FERRARI</b>		
3.0 CSL	44	feb-09	<b>CITROËN</b>			166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09	2CV	41	ott-08	208 GTS	1	ago-03
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09	2CV 6 SPECIAL	108	giu-15	208/308 GT4	20	ago-06
3200 S	75	mar-12	2CV UMAP	65	mar-11	208 TURBO GTS	98	giu-14*
507 ROADSTER	96	apr-14	AX GTi	47	mag-09	212 EXPORT TOURING (1952)	107	mag-15
700	78	giu-12	BX 14 RE	49	lug-09	225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
E3 2800/3000	73	gen-12	C4 G ROADSTER	56	apr-10	250 GT # 1739	95	mar-14
M1	42	nov-08	CX 40 ANNI	95	mar-14	250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
M1 PROCAR	42	nov-08	CX ATHENA	64	feb-11	250 GT SWB	12	ott-05
M3	92	nov-13	DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13	250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13
SERIE 3 E21	12	ott-05	DS 19-20-21-23	13	dic-05	250 GTL	36	apr-08
SERIE 3 E21	101	ott-14	DS 21 PALLAS	38	giu-08	250 GTO	5	ago-04
Z1	82	nov-12	DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11			
<b>BORGWARD</b>								
P100	45	mar-09						

275 GTB	89	lug-13*	"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	500 L (1964)	96	apr-14
275 GTB, GTS E GTB/4	6	ott-04	124	54	feb-10	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06
288 GTO	5	ago-04	124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12	124 SPIDER	84	feb-13	500 "TOPOLINO" B	23	gen-07
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	giu-05	124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08	124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13
312 P	54	feb-10	125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11
312B	57	mag-10	125	88	giu-13	500 TV L (1972) -		
330 GT 2+2	34	feb-08	127 GRUPPO 2	70	ago-11	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14
333 SP	85	mar-13	127 SCIONERI	60	ago-10	500L	48	giu-09
340/375#0320AM	87	mag-13	127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	gen-14
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15
365 GTB/4	28	giu-07	128	101	ott-14	600 RESTAURO - 1	107	mag-15
365 GTC/4	99	lug-14	128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15
400	49	lug-09	128 COUPE' 1.3 S	30	ago-07	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	ago-03
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	128 GR.2	83	gen-13	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
500 MONDIAL	65	mar-11	128 RALLY	45	mar-09	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
512 BB	109	lug-15	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
DINO 246 F.1	43	gen-09	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
DINO 246 GT	94	feb-14	131	30	ago-07	850 SPORT SPIDER	1	ago-03
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 2500 D	59	lug-10	8V GHIA SUPERSONIC	63	gen-11
F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
PININ	70	ago-11	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100	78	giu-12*
			132 1.6	14	feb-06	1100 D	104	feb-15
			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100 R	107	mag-15
			500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103	4	giu-04
			500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago-13	1100/103 A	94	feb-14

## FIAT

GIANNINI 128 NP GR. 2	83	gen-13
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13

## Guida all'acquisto

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

<b>850 BERLINA</b>	<b>85</b>	<b>mar-13</b>
<b>850 COUPE'</b>	<b>77</b>	<b>mag-12</b>
<b>850 SPIDER-SPORT SPIDER</b>	<b>20</b>	<b>ago-06</b>
BALILLA	43	dic-08
NUOVA 500	82	nov-12
RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
X1/9	46	apr-09
<b>INNOCENTI</b>		
MINI COOPER	35	mar-08
<b>JAGUAR</b>		
XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
XJ-S	68	giu-11
<b>LAMBORGHINI</b>		
DIABLO	97	mag-14
<b>LANCIA</b>		
APPIA	70	set-11
APRILIA BERLINA	107	mag-15
BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag-05
BETA HPE	100	ago-14
FULVIA	53	gen-10
FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	gen-12
FULVIA II SERIE	105	mar-15
<b>LAND ROVER</b>		
RANGE	56	apr-10
<b>LOTUS</b>		
ELAN M100	101	ott-14
<b>MASERATI</b>		
BITURBO	6	ott-04
BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
<b>MERCEDES-BENZ</b>		
CLASSE S W126	18	giu-06
G KLASSE	96	apr-14
SEC W 126	106	apr-15
SERIE 123 STATION-WAGON	5	ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	apr-04
W111/W112 COUPE' E CABRIOLET	78	giu-12
W123 BERLINA	23	dic-06
W124 CABRIO	22	nov-06

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
1500 GT GHIA	71	ott-11	RITMO	69	lug-11
1500L	96	apr-14	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
1200 GRANLUCE	100	ago-14	S 76 "300HP"	108	giu-15
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	<b>FITTIPALDI</b>		
ABARTH FORMULA	55	mar-10	F001 E F004	62	nov-10
ABARTH SEO35	91	ott-13	<b>FORD</b>		
BARCETTA	55	mar-10	ANGLIA	71	ott-11
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06	CAPRI RS	107	mag-15
COUPÉ	66	apr-11	CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago-08
DINO COUPÉ	101	ott-14	ESCORT	68	giu-11
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07	ESCORT 940	13	dic-05
DINO SPIDER 2000-2400	6	ott-04	ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
GIANNINI 500 TV	28	giu-07	ESCORT MKII	84	feb-13
MORETTI 850 COUPÉ	43	gen-09	ESCORT RS	60	ago-10
NUOVA 500 1957	8	feb-05			

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
--------------	----	--------

**GRD**

374-FORD	109	lug-15
----------	-----	--------

**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
IM3S	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	gen-07
MINI 90 SL	96	apr-14

**INTERMECCANICA**

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

**ISO**

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

**ISOTTA FRASCHINI**

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

**JAGUAR**

E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	gen-11
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3,5 LITRE	90	ago-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	ago-03
XJ-C 4.2	20	ago-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15


**MG**

B SPIDER	47	mag-09
----------	----	--------

F/TF	90	ago-13
------	----	--------

MGA	98	giu-14
-----	----	--------

**NSU**

PRINZ 4-4L	17	mag-06
------------	----	--------

RO 80	87	mag-13
-------	----	--------

**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
--------	----	--------

**INNOVATIVA**

Dopo il passaggio alla Fiat una buona parte della carica innovativa del marchio Lancia sembrò perduta. Ma la Beta HPE ne rinnovò la tradizione. Perciò può essere un buon acquisto: tutti i consigli in proposito su Settembre 2014.

## JEEP

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

## JENSEN

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

## KARMANN GHIA

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

## KELLISON

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

## LAMBORGHINI

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

## LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	gen-10
O37 RALLY	9	apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago-08
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA S4 GR.B	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	gen-11
FLAMINIA	80	ago-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA GT TOURING	11	ago-05

FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago-07
FLAVIA 1,8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1,8 COUPÉ HF	33	gen-08
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	gen-04
THEMA	65	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14

## LAND ROVER

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

## LOTUS

7	38	giu-08
21	93	gen-14
49	101	ott-14
56	52	nov-09
72-FORD	106	apr-15
ELAN +2 S 130	66	apr-11
ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*

## MARCH

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

## MARCIANO

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

## MARCOS

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

## MARTINI

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

## MASERATI

250F	33	gen-08
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10

A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BORA	80	ago-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	giu-04
KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	apr-05
MEXICO	8	feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04
SHAMAL	78	giu-12
TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13

## MATRA - SIMCA

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

## MCLAREN

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

## MECCANICA MANIERO

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

## MERCEDES - BENZ

C111	79	lug-12
190 SL	10	giu-05
190E 2.3-16	56	apr-10
220 D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	gen-04
300 ADENAUER	7	dic-04
300 SE CABRIOLET	3	apr-04
300 SL GULLWING	4	giu-04
300 SL ROADSTER	6	ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
450 SEL 6,9	109	lug-15
500 SL W 107	2	gen-04
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

## MERCURY

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

## MG

MG A 1500	7	dic-04
MG B GT 1.8	7	dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
MG B SPIDER MK1	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
4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
AERO 1927	64	feb-11
F-2 (1938)	102	nov-14

## MITI GIOVANILI

**Fiat Uno Turbo, Renault Supercinque GT Turbo e Peugeot 205 GTI: tre sogni per i giovani degli anni '80. Ciascuna con un carattere ben preciso. Ne abbiamo fatto una sorta di revival su *Automobilismo d'Epoca* n.81 (ottobre 2012).**



**MORONI**

F. JUNIOR 88 giu-13

**MORRIS**

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

**MTM**

AUDI S1 QUATTRO 61 ott-10

**NASH**

METROPOLITAN 32 nov-07

**NISSAN**

SUNNY GT-R 63 gen-11

**NSU**

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

**OGLE**

SX 1000 104 feb-15\*

**O.S.C.A.**

MT4 1500 80 ago-12

**OM**

665 TT (1928) 77 mag-12

**OPEL**

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

**PANHARD**

PL 17 E 24 CT 53 gen-10

**PEUGEOT**

 106 RALLYE 100 ago-14  
 163 BR 27 mag-07  
 203 SPIDER 39 lug-08  
 204 77 mag-12  
 204 CABRIOLET E 304 COUPÉ 10 giu-05  
 205 1.9 GTI 81 ott-12\*  
 205 GTI GENTRY 109 lug-15  
 205 GTI E RALLYE 42 nov-08  
 205 TURBO 16 103 dic-14  
 309 87 mag-13  
 402 88 giu-13  
 402 DARL'MAT 79 lug-12  
 402 DARL'MAT DSE 12 ott-05  
 403 10 giu-05  
 403 JAEGER 98 giu-14  
 404 DA RECORD 102 nov-14  
 504 CABRIO 70 ago-11  
 504 COUPÉ 1972 22 nov-06  
 905 49 lug-09  
 COUPÉ 107 mag-15  
 TIPO 3 30 ago-07

**PONTIAC**

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

**PORSCHE**

 356 C 6 ott-04  
 356 TUTTI I MODELLI 67 mag-11  
 356 SC COUPÉ 2 gen-04  
 356 SC (1953) 98 giu-14\*  
 356/2 #004 34 feb-08  
 597 8 feb-05  
 906 CARRERA 6 24 feb-07  
 911 2.0/2.2/2.4 32 nov-07  
 911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0 1 ago-03

 911 CARRERA (1989) 107 mag-15  
 911 CARRERA RS 2.7 93 gen-14  
 911 T 2.2 8 feb-05  
 911 T 2.2 100 ago-14  
 911 T US-COUPE' 98 giu-14  
 911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA 60 ago-10  
 911 TURBO 3.3 12 ott-05  
 911 89 lug-13\*  
 912 5 ago-04  
 912 (1965) 98 giu-14\*  
 917 46 apr-09  
 924 75 mar-12  
 924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT 4 giu-04  
 924 - 924 CARRERA GT 86 apr-13  
 928 S 23 gen-07  
 935 71 ott-11

**PUMA**

GTV 58 giu-10

**RENAULT**

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

**RILEY RMC**

 2 1/2 LITRE (1951) 94 feb-14  
 SPRITE 1.5 105 mar-15

**ROVER**

2000 TC 36 apr-08

**SAAB**

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

**SAFAF**

6CV (1933) 73 gen-12

**SANTANDREA**

FORMULA MONZA 875 66 apr-11

**SERENISSIMA**

V8 COMPETIZIONE 18 giu-06

**SIATA**

SPRING 850 21 ott-06

**SIMCA**

 80 ANNI 104 feb-15  
 8 SPORT REPLICCA DEHO (1949) 100 ago-14  
 1000 86 apr-13  
 1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ 22 nov-06  
 ABARTH 1150 CORSA 86 apr-13  
 RALLYE, RALLYE 1-2-3 10 giu-05

**SINGER**

9 LE MANS 59 lug-10

**ŠKODA**

110 R (1976) 107 mag-15

**SPADA**

ZANZARA (1967) 73 gen-12

**STANGUELLINI**

1100 SPORT INTERNAZIONALE 60 ago-10

**STEYR PÜCH**

650 37 mag-08

**STUDEBAKER**

SKYHAWK 37 mag-08

**SUNBEAM**

 TIGER 46 apr-09  
 VENEZIA 104 feb-15

**SUZUKI**

4X4 LJ80 - SJ 413 64 feb-11

**TALBOT**

 SUNBEAM LOTUS 45 mar-09  
 LAGO 74 feb-12

**TATRA**

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

**TOJEIRO**

BRISTOL 34 feb-08

**TOYOTA**

 CELICA GT 1600 35 mar-08  
 RAV 4 (1994) 105 mar-15

**TRABANT**

P60 54 feb-10

**TRIUMPH**

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

**TURBOT**

SUPERTRACTION 2 29 lug-07

**VANDEN PLAS**

PRINCESS 1300 54 feb-10

**VOLKSWAGEN**

 1500 62 nov-10  
 G40/60 85 mar-13  
 GOLF GTI 82 nov-12  
 GOLF GTI 1.6 (1981) 55 mar-10  
 GOLF GTI 1.6 (1982) 89 lug-13  
 GOLF GTI 1.8 I SERIE 45 mar-09  
 KARMANN GHIA 29 lug-07  
 MAGGIOLONE 107 mag-15  
 MAGGIOLINO 59 lug-10  
 MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963) 93 gen-14  
 MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956) 79 lug-12  
 SALZBURG RALLYE KÄFER (1973) 84 feb-13  
 SAMBA BUS 6 ott-04  
 TL 1.6 28 giu-07  
 VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 3 apr-04

**VOLVO**

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

**ZAZ**

968 A/M 39 lug-08

**VARIE**

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

Nota: \* confronto tra più modelli

## VARESE E COMO: FORTIN E SALVIATO MATTATORI NELLE BELLE GARE DELLE PREALPI LOMBARDE

Una girandola di attori su due podi simili, quasi uguali. E tante intense emozioni. Ai primi giorni d'estate sono andate in scena due gare di regolarità organizzate da due noti club ASI (Vams Varese e Veteran Car Como) che hanno aderito quest'anno al Criterium delle Alpi, campionato multi regionale che comprende anche eventi a Verona, Aosta, Pordenone, Cuneo e Bergamo. Risultato? A Varese al top Fortin, primo, e Salviato secondo; sette giorni dopo a Como posizioni invertite. La XXIV Coppa dei Tre Laghi- Varese-Campo dei Fiori, full immersion nei parchi di dimore storiche, boschi, sponde dei sette laghi varesini, centri storici affollati. Molto apprezzate le 60 prove crono chiuse al traffico, tra paesaggi bucolici e le alture del Varesotto verde smeraldo. Lo staff organizzatore presieduto da Angelo De Giorgi si è avvalso dell'esperienza di Roberto Crugnola/Gleo.

Podio stellare, 300 allori sui tre gradini. Sono quelli collezionati in carriera dal terzetto composto da Pier Luigi Fortin-Laura Pilé, bresciani su Fiat 600 (1957, a sinistra), 215 penalità, che hanno preceduto i varesini Ezio Salviato-Caterina Moglia su A112 Abarth (1972, 319 penalità); terzi i monzesi Pippo Rapisarda-Danilo Piga su Fiat 600 Moretti (1956, 343

penalità). Dopo sette giorni, ecco la replica. Il XXVIII Giro notturno del Lario è stata un'ondulata passerella con partenza nello scenario stupendo del lungolago di Como, dopo aver ripassato la storia, tra vita ed opere di Alessandro Volta.

Le 53 prove crono hanno infuocato la battaglia agonistica in un week-end torrido; incertezza fino all'ultimo con la vittoria-rivincita di Ezio Salviato (foto a destra) che non ha sbagliato nulla ed ha approfittato di una svista di Gigi Fortin, al comando per gran parte di gara. Terzi i varesini Robi Boracco e Angela Bossi (A112 Abarth) che hanno tirato la volata vittoriosa al proprio club Vams-Squadra corse (Magnoni-Bassani-Monti-Mazzalupi-Guenzi) nella conquista del trofeo scuderie davanti a Vcc Como, Gams Gallarate e Came Aosta.

«Le prove crono in riva al lago a Dervio, a Erba, Onno, Alzano del Parco e Valmadrera sono state molto equilibrate con equipaggi agguerriti -ha precisato Adriano Monzio Compagnoni, presidente del Vcc Como-; di rilievo la caratura tecnica di molte auto e il valore degli equipaggi. Per il 2016 stiamo studiando varianti sulle più fresche strade valtelinesi. Ora lavoriamo all'Erba-Madonna del Ghisallo di metà ottobre».



### SORPRENDENTE: UNA REGOLARITÀ IN CENTRO A MILANO!

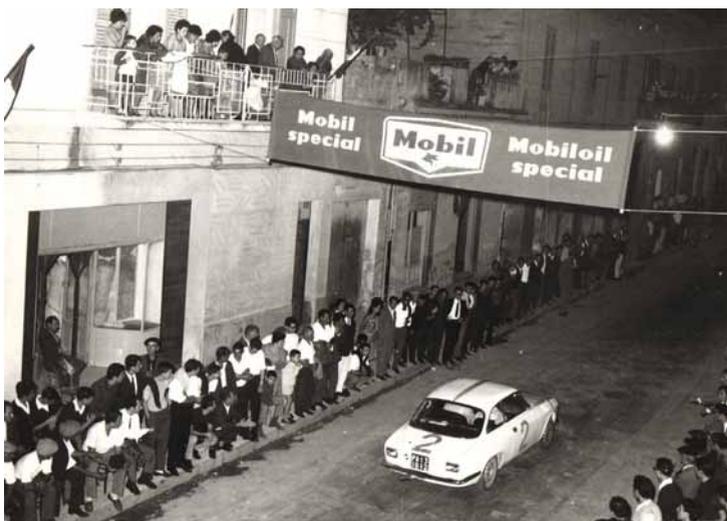
Domenica 21 giugno c'è stata una manifestazione davvero insolita, per certi versi stupefacente: una prova automobilistica nel pieno centro di Milano. Si è trattato del primo Trofeo Ambrosiano e a organizzarlo è stato il Cavem-Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca. Palcoscenico della prova è stata la zona di corso Buenos Aires (in foto)-via Casati-Piazza Lima.

I partecipanti sono stati una ventina, tutti con auto del periodo dagli Anni 40 sino al 1995, che hanno compiuto due giri del "circuit". Il regolamento della prova prevedeva che ogni vettura avesse 4 minuti per compiere due giri del tracciato; questo sia al mattino sia al pomeriggio. Tutto ciò senza ricorrere ai pressostati.

Oltre alla parte agonistica la manifestazione ha avuto una parte volta a coinvolgere il pubblico, al quale gli organizzatori hanno rivolto l'invito a votare la vettura più bella. Questi i vincitori del "1. Trofeo Ambrosiano": 1. Tosato su Fiat 500 L del 1969; 2. Moneta su Fiat Topolino C del 1950; 3. Bagnoli su Triumph TR3A del 1960. Nel concorso di eleganza a vincere è stata una Triumph TR3A, seconda si è piazzata una MG A 1500 rossa del 1958 e terza una Fiat 500 "Topolino" C del 1950.

[www.cavem.it](http://www.cavem.it)





## A CAMPOBELLO DI MAZARA I CRONOMETRI GIRANO, COME UNA VOLTA, DI NOTTE

Si svolgerà nei giorni dal 21 al 23 agosto la 30ª edizione della "Targa Nino Buffa", prova di Regolarità classica a Campobello di Mazara (TP), le cui prime edizioni si svolsero oltre quarant'anni fa. Il venerdì cominceranno le verifiche tecniche e sportive, con possibilità di compiere le ricognizioni sul percorso della prova. La gara scatterà alle h 21 di sabato 22 agosto da piazza Favoroso, in località Tre Fontane, che poi sarà anche la location dell'arrivo, alle h 9 del giorno dopo. Sei sono le prove di precisione previste lungo il percorso, per un totale di 301 rilevamenti in notturna. Le iscrizioni si chiuderanno il 17 agosto. Quota di iscrizione: 200 euro. Le scuderie che iscriveranno cinque equipaggi avranno lo sconto del 25%. (Sopra, due immagini delle prime edizioni: a destra, Nino Buffa al volante di un'Alfa Romeo Giulietta). [www.regolaristicampobellesi.it](http://www.regolaristicampobellesi.it)



## DAL MARE GENOVESE ALLA PONTEDECIMO-GIOVI

Si svolgerà il 26 e 27 settembre la 17ª Pontedecimo-Giovi, gara rievocazione di Regolarità organizzata dal Veteran Car Club Ligure e aperta alle auto fino al 1967. Sabato 26 dalle 11 alle 13 presso la Marina Aeroporto di Genova accrediti e verifiche. Alle 15.30 le auto partiranno verso la riviera di Levante con meta Portofino dove ci sarà la cena prima del ritorno alla Marina Aeroporto.

La competizione vera e propria si disputerà domenica 27, con la partenza della prima vettura alle ore 9,01 dalla località Ponterosso. Il percorso prevede la salita che da Pontedecimo porta al Passo dei Giovi, dove sono previsti diversi rilevamenti cronometrici. Scollinato, le auto storiche affronteranno un percorso collinare di alcune decine di chilometri alla scoperta dell'entroterra genovese per poi ritornare a Ponterosso alle 12.01 per affrontare la seconda salita. Entrambe le volte, la strada sarà chiusa al traffico. (In foto, i vincitori del 2014 Passanante-Maniscalco su Austin-Healey).

[www.vccligure.com](http://www.vccligure.com)



## SFIDA CRONOMETRICA NEL CENTRO DI AVEZZANO

Oltre 30mila persone hanno assistito al "3° Circuito di Avezzano", prova di regolarità Asi svoltasi nel week-end del 28 giugno nella località in provincia di L'Aquila e organizzata dal Jaguar Drivers' Club Italy. Alla manifestazione hanno partecipato un'ottantina di auto tra cui numerose rarità, tra cui una Lancia Epsilon del 1912. Notevole anche la Isotta Fraschini 8A tipo corsa del 1925 del duo Ranalletta-Cialfi, e l'Itala 56/A del 1923 condotta da Francesco Battista. E poi Bugatti, Ferrari, Riley, Alfa Romeo...

La gara si è disputata nelle strade cittadine avezzanesi. La vittoria è andata all'equipaggio Luigi Bottini-Sara Di Giovanni su Singer 9hp Le Mans del 1935 (sotto).

Ai posti d'onore si sono piazzati Roberto Chiodi su MG A e Claudio Paradisi su Austin Healey 100. Tra i partecipanti anche delle celebrità, come il campione del mondo di calcio Antonio Cabrini che ha gareggiato al volante di una Triumph TR2 "long door".

[www.jaguardrivers.it](http://www.jaguardrivers.it)



## ITALIANO RALLY: AL "DUE VALLI" DOMINA LA 037 DI BIANCHINI, MONTINI E COMAS DANNO SPETTACOLO

Per Bianchini e Rossini (*sotto in azione e, in basso, sul podio*), è vittoria annunciata al Rally Due Valli Historic. Con la Lancia Rally 037, l'equipaggio del Rally Club Sandro Munari ad Illasi (VR) ha ripetuto il Rally Lana, vincendo una gara dominata (nove di undici prove speciali sugli asfalti dei colli veronesi) con largo vantaggio sugli inseguitori.

A infastidirli ci ha provato Nicholas Montini (*a destra, sopra*), con una gara perfetta e vincente tra le vetture degli anni '70 (Porsche 911 RSR Gruppo 4) e nel Raggruppamento 2; ma nulla ha potuto contro la 037 che ha vinto anche il Raggruppamento 4. Prestazioni e affidabilità per la Porsche di Montini, al contrario della gemella di Domenico Guagliardo, fermato subito dalla rottura della frizione. Ottima l'affidabilità anche della Lancia Stratos Gruppo 4 di Erik Comas (*a destra, al centro*): navigato da Edoardo Paganelli, ha finalmente potuto mostrare l'esperienza e il talento di ex-professionista, confermando con la vittoria delle "speciali" 9 e 10 di essere l'avversario di Montini più accreditato nella corsa al Trofeo Rally '70 e di ambire al Tricolore del 3. Raggruppamento.

Nel 1. Raggruppamento la vittoria è andata a Roberto Rimoldi-Simona Mantovani (Porsche 911 S) davanti a Pieropan-Pieropan (BMW) e Giulia-

ni-Sora (Lancia Fulvia HF). Nel Trofeo A112 vittoria per Lisa Meggiarin-Diana Simionato, con un ottimo 10. posto di terzo raggruppamento.

Al precedente Circuito di Cremona, disputatosi il 12 luglio, la vittoria era andata a Musti-Granata (Porsche 911 RS 2. gruppo) davanti a Baggio-Zanella (Lancia Rally 037 4. gruppo) e Corbellini-Corbellini (Porsche 911 RS 2. gruppo). Nel 3. gruppo avevano primeggiato Colpani-Quarantani (Porsche 911 SC) e nel 1. Superti-Dell'Acqua (Porsche 911 S). Alessandro Nerobutto-Francesca Nerobutto (*a destra, in fondo*) avevano vinto la classifica del Trofeo A112 Abarth, che ha visto una dozzina di vetture iscritte.

Alla prossima prova, il Rally Piancavallo l'8 agosto prossimo, terzultima di campionato, si arriva con una classifica generale che vede Rimoldi in testa al 1. raggruppamento con 77 punti davanti a Savioli con 55; nel 2. in testa Montini (50 punti) davanti a Musti (34) che però ha un programma di gare limitato; nel 3. grande battaglia con Ormezzano (50) davanti a Bucci (48) e Comas (40); infine, nel 4. la lotta è tra Baggio (51 punti) e Bianchini (44).

[www.acisportitalia.it](http://www.acisportitalia.it)



## OTTANTA PROTAGONISTE PER LE STRADE DI GUALDO

Domenica 5 luglio si è svolto il 2° Trofeo città di Gualdo, particolare manifestazione agonistica organizzata dalla Scuderia Marche a cui hanno partecipato vetture di notevole livello con molti marchi rappresentati: Ferrari, Porsche, Mercedes, Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Jaguar, Abarth, Volkswagen, BMW, Cooper, MG, JBA, Citroën. La prova si è disputata su otto tratti cronometrati nella via principale di Gualdo. A vincere è stato l'equipaggio formato dai coniugi Ciarrocca di Porto Sant'Elpidio con la loro Autobianchi A112 Abarth (*in foto*). Al secondo posto sono finiti Corvatta-Dominici (Porsche 911 del 1976) e al terzo l'equipaggio Orrei-Maoloni con una Fiat 500 C Giardinetta del 1950.

[www.scuderiamarche.it](http://www.scuderiamarche.it)



### CLASSIFICA

1. Ciarrocca (A112 Abarth) p. 448; 2. Corvatta (Porsche 911) p. 913; 3. Orrei (Fiat 500 C Giardinetta) p. 928; 4. Piccioni (Fiat 128 coupè) p. 971; 5. Renzi (Lancia Fulvia 1,3 S) p. 982; 6. Gaetani (BMW 3.0 CSI) p. 1.014; 7. Bellesi (Mini Cooper) p. 1.051; 8. Pantanetti (Fiat X1/9) p. 1.079; 9. Petetta (Porsche 911) p. 1.085; 10. Marconi (Fiat 850) p. 1105.



## SCUDERIA DEL PORTELLO ATTIVA SU PIÙ FRONTI

Alla 62ª Coppa Intereuropa svoltasi il 20 e 21 giugno all'autodromo di Monza, la Scuderia del Portello è stata protagonista in pista, con le due gare del trofeo "Tutto Alfa" tra le più spettacolari dell'intero fine settimana, sia nell'ampia area riservata nel paddock, che ha attirato l'attenzione degli appassionati.

L'intenso fine settimana del Club è partito venerdì mattina con l'iniziativa dedicata al grande "Raid della fratellanza e della pace" Pechino-Parigi. Quattro Giulia partecipanti al Raid e due Giulietta moderne di assistenza sono partite dalla sede Bosch nell'area Portello e sono giunte all'Autodromo di Monza. Poi è stata la volta della pista: le gare "Tutto Alfa" hanno visto in bagarre 25 Alfa Romeo, molte GTA e GTAm, ma anche una 1900 Coupé pilotata da Arturo Merzario, la Giulietta Sebring pilotata da Luigi Somaschini (foto sopra, n. 4) e la Giulia TZ 2 di Walter Antonacci. A vincere è stato Roberto Araldi (Alfa Romeo GTAm 1750 Gr. 5), davanti a Franco Monguzzi e Fabio Sordi (entrambi su Alfa Romeo GTAm 1750 Gr. 2).

Dopo la Coppa Intereuropa, la Scuderia del Portello il 26-27-28 giugno ha partecipato al Festival of Speed di Goodwood. Il presidente del Club Cajani ha partecipato all'evento inglese al volante di un'Alfa Romeo Sport 33/TT/3 del 1971, un prototipo che ha partecipato a diverse competizioni internazionali negli anni '70, tra cui le 1000 Km di Zeltweg e Monthléry, pilotata da Henri Pescarolo, la 1000 Km del Nürburgring e la 500 Km di Imola con Teodoro Zeccoli.

[www.scuderiadelportello.org](http://www.scuderiadelportello.org)



# HK-ENGINEERING

Il vostro partner per MB 300SL

*Passione Perfezione Tradizione*

Presso di Monaco di Baviera  
Kirchplatz 1 / 82398 Polling  
Si parla italiano:  
Tel: +49 (0) 172 890 8901  
[www.hk-engineering.com](http://www.hk-engineering.com)

VENDITA

RESTAURI

RICAMBI

REPARTO CORSE

# Il sabato del villaggio

**LE PIÙ BELLE AUTO SPORTIVE E DA CORSA SI UNISCONO  
ALLO STRUSCIO IN PAESE. BUROCRAZIA RIDOTTA ALL'OSSO,  
NIENTE PASS, SACCHETTO GARA CON PRODOTTI TIPICI  
L'INFORMALITÀ È IL SEGRETO DEL SUCCESSO INTERNAZIONALE  
DELLA MANIFESTAZIONE, DEDICATA AL "MEGLIO D'ITALIA"**

DI MICHELE DI MAURO - FOTO DI MAURO, RICCARDO CARBONE E CESARE VICENTINI





**MASERATI, ITALIA**

In apertura, la Maserati 6/4 CM "Best of Show" nella categoria anteguerra. Qui sopra, una carrellata del "Best of Italy", tema 2015: dall'alto, folla nel paddock del Tridente, il marchio di gran lunga più rappresentato nella manifestazione; una rara Abarth 850/1000 OT Berlina; l'area "GT italiane", con la Lancia a farla da padrona; un gruppo di sportive anteguerra, guidato dalla Fiat 501 S di Giuseppe Baggi.





**UNA UGUALE**  
Tra le Maserati da sogno, l'unica coupé, non rossa, bella da far girare la testa era la A6 GCS Berlinetta Pininfarina del 1954 di Franco Lombardi. Un aneddoto per dare un'idea di cosa sia la "Silver Flag": nel costante capannello di curiosi intorno all'auto, un ragazzo avvicina il proprietario e chiede: "Potrebbe gentilmente aprire il cofano motore? Quel signore lì (indica un giapponese in disparte) vorrebbe vedere alcuni particolari. A casa ne ha una uguale."

**Q**uando ci si iscrive ad un evento di livello internazionale come la Vernasca Silver Flag, inserita negli eventi di Expo 2015, più volte finalista agli International Historic Motoring Award e, in casa nostra, vincitrice della Manovella d'Oro ASI ininterrottamente dal 2003, le aspettative sono ovviamente alte. Per questo, almeno inizialmente, si rimane un tantino disorientati. Qui, infatti, mesi di preparazione meticolosa mettono su, per equipaggi e vetture di primo livello provenienti da tutto il mondo, un evento che in realtà è (in apparenza) semplicissimo: un enorme paddock aperto al pubblico nel quale sostano le vetture che in un week-end faranno tre salite, da Castell'Arquato a Vernasca, su strada chiusa. Senza cronometro, senza road-book, senza pressostati, senza classifiche. Niente. Otto virgola cinque km per 290 metri di dislivello da percorrere come si vuole, per il solo piacere di guidare. La spiegazio-

ne è nella formula, ideata dal CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca), del "Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per Vetture da Competizione", che è come dire "fateci vedere come vanno le vostre macchine": oltre 230 quest'anno, capaci di far impallidire qualsiasi museo al mondo, da ammirare in un colpo solo, sia da fermo sia in piena azione sul lungo rettilineo e sui bei tornanti di collina del tracciato, su una strada locale che pare disegnata apposta per una gara automobilistica. Semplice.

Come è semplice anche per un comune passante andare a spasso nel paddock e sbirciare tra vetture e motorhome, scambiare due chiacchiere, magari fare anche una foto coi piloti o sulla macchina dei sogni. La "Vernasca" è un evento democratico, dove il fantamillionario chiacchiera senza riserve col giovane collezionista che si è appena guadagnato la sua prima storica.



## Gomito a gomito

La selezione delle vetture infatti è rigorosa, ma al tempo stesso alla buona, e non segue i classici criteri di anzianità, eleganza o unicità: se hai un'automobile particolare, insolita, sportiva, sei quasi sicuramente il benvenuto. Le solite abbuffate di Alfa Romeo, Jaguar e Porsche degli altri eventi mondani sono scongiurate. E ancora è semplice e amichevole lo spirito per cui non esistono trattamenti di favore, zone "Vip" e divieti di accesso, e al buffet della domenica puoi ritrovarti a fare la fila per la frittata con Sandro Munari e Henri Pescarolo o litigarti lo gnocco fritto sui tavolacci di legno con James Glickenhaus e Anneliese Abarth.

Per chiudere, c'è la semplicità con cui vetture di prestigio elevatissimo come le Fulvia e le Stratos vincenti a Monte-Carlo, la Ferrari Daytona ex-Paul Newman, la Porsche ex-Steve McQueen, e tutte le Formula e le Sport Prototipo, si ritrovano a girare nel centro di Vernasca tra i trattori che trasportano il fieno e le Panda delle signore che vanno a messa.

Alla Silver Flag sembra tutto facile, leggero, gioioso. Niente selezione all'ingresso, niente quote di partecipazione esorbitanti, ogni cosa è permeata da una passione universale che fa sì che anche lo sconosciuto sembri un vecchio amico ritrovato. Non succede da nessun'altra parte.

## Vino e salame

Alla Vernasca 2015 ci siamo presentati, al fianco del collezionista pontino Giorgio Onori, a bordo di una Falcon MkII della quale parliamo a parte in questo stesso numero di Automobilismo d'Epoca. All'arrivo, il venerdì pomeriggio, sistemiamo la vettura nel parcheggio predisposto ai piedi della rocca di Castell'Arquato. Si arriva a quota di iscrizione già saldata e col numero di gara assegnato. Ci indicano la nostra piazzola, tra le vetture Sport e le Anteguerra, e il viale dove andare a fare la punzonatura e prendere il caffè di benvenuto. Alla Vernasca, assieme ai numeri, non ti danno polo ricamate, orologi o altre sciccherie: nei sacchetti ci sono caffè, vi-

## VISIONARIA

Il "Best of Show" per vetture dopoguerra è andato a un'altra Maserati: la Tipo 60/61 Birdcage "Streamliner" del 1959 dell'austriaco Andreas Mohringer, fresca di vittoria di classe a Villa d'Este. Il suo quattro cilindri da 2,9 litri la spinge a oltre 280 km/h. L'appellativo di Birdcage (gabbia per uccelli) deriva dalla intricata struttura tubolare del telaio, sopra a sinistra.

## VIVA IL TRICOLORE

Quest'anno la Silver Flag ha spento venti candeline. In considerazione anche della concomitanza con EXPO 2015, il tema scelto è stato "Best of Italy", che ha celebrato una storia industriale espressione di capacità progettuali e abilità artigianali da sempre invidiate in tutto il mondo. Pur se l'evento non prevede prove di abilità né classifiche, le premiazioni finali non mancano, anzi, sono anche abbondanti, tanto da richiedere troppo spazio per elencarle tutte. Ci limitiamo qui a spendere due parole sulle tre premiate principali: il "Best of Show" per le vetture anteguerra è andato alla Maserati 4/6 CM del 1936, una delle prime costruite, del collezionista Federico Buratti; il "Best of Show" delle vetture dopoguerra è andato anch'esso a una Maserati, la Tipo 61 Birdcage Streamliner ex-scuderia Camoradi,



guidata tra gli altri da Carroll Shelby, Nino Vaccarella e Masten Gregory, vettura avanzatissima per il suo tempo e ancora mozzafiato nelle forme, oggi di proprietà dell'austriaco Andreas Mohringer; il Trofeo "Best of Italy" è andato all'altrettanto notevole Lancia Endurance "LC1", vettura che in livrea Martini disputò il Campionato mondiale Sport Prototipi nel 1982 e '83 (senza prendere punti perché realizzata secondo il superato regolamento Gr. 6, ndr) e che oggi è di proprietà del fortunato Stefano Macaluso.

Alla Maserati A6GCS Pininfarina di Franco Lombardi invece sono andate le preferenze di spettatori e concorrenti per il trofeo "Spirit of Motoring", messo in palio da Coys. Per conoscere le altre auto premiate vi rimandiamo al sito [www.vernascasilverflag.it](http://www.vernascasilverflag.it).



**TACCHI**  
 Qui sopra, la Lotus 23 BMW di Franz Stahlmann; un plauso va alla sua signora (che saluta in foto), che per tre giorni è entrata e uscita dalla barchetta su un paio di tacchi vertiginosi. A fianco, la Morgan Super Sport Supercharged del 1933 di Rolf Engler: la sua affascinante tre ruote durante la manifestazione ha perso liquidi in quantità, ma è sempre arrivata a destinazione. L'aspetto della vettura è tanto vissuto quanto istigatore, come raccontano i suoi moderni pneumatici.



no e salame. Un inizio promettente. Nell'iscrizione non è incluso il pernottamento, ci sono delle strutture suggerite, ma se vuoi puoi dormire in macchina, nel motorhome, o campeggiare. E c'è chi lo fa, lo spirito "Vernasca" è anche questo.

Al venerdì le vetture arrivate non sono ancora neanche metà del totale, ma diamo comunque un'occhiata veloce al parterre: tra le tante, impressiona il numero di Maserati, berlinetta, sport e monoposto, di Abarth da pista e da strada, di Alfa Romeo: contiamo una 33 spider prototipo del 1968, tre Giulia GTAM, una 6C 3000 PR, la 750 Competizione del Museo di Arese, una 1900 barchetta, una Giulia TZ2 (ne hanno fatte soltanto 9) e ben quattro TZ1. Poi c'è la Matra MS 630-Ford di Henri Pescarolo (che la guiderà), la Lancia Stratos "Alitalia" di Munari (che pure darà personalmente spettacolo), la Fulvia n. 14 vincitrice al Monte Carlo '72, e svariati pezzi da

novanta: Serenissima Jet Competizione, Jaguar E-Type Lightweight Low Drag, una rarissima Austin Healey 100 S, un pugno di Porsche 906 e un tappeto di monoposto, principalmente italiane e inglesi: Stanguellini, Cooper, Brabham, Chevron, March, Osella. Il weekend si preannuncia interessante.

Il sabato mattina c'è fermento già dalle prime ore: mentre arrivano i ritardatari, gli altri lucidano le vetture dopo l'acquazzone notturno e sistemano gli ultimi dettagli prima della salita. Al via, ogni trenta secondi, le vetture sono tutte debitamente annunciate e accompagnate alla partenza da uno stuolo di giovani "ombrelline".

### Tre marce

Noi partiamo col numero di gara 105. In pochi conoscono la nostra Sport ma, nonostante il contorno stellare, anche la piccola Falcon suscita un cer-



**LE MANS IN CASA**  
L'ultimo tratto della salita, subito prima di entrare a Vernasca, è su strada aperta. Così capita che l'automobilista incontri auto "da Le Mans" come la Sauber Mercedes C9 a sinistra. Sotto, il posto guida della Lagonda Rapier del 1935 dello svizzero Karl Schuber, che i segni del tempo hanno reso tanto affascinante da valerle la vittoria di classe per la categoria Anteguerra.



to interesse, aiutata dalla vistosa livrea blu elettrico. Manca poco a mezzogiorno quando il tricolore ci sventola davanti: si parte! Lo scatto con la sport inglese non è sicuramente bruciante, date le prestazioni del modesto 1200 Ford a valvole laterali e del cambio a sole tre marce; si sente ancora l'odore di pneumatico dei burnout dei mostri americani che ci hanno preceduto, e noi facciamo ciò che possiamo. Ma il primo tratto fino all'abitato di Lugagnano è quasi tutto pianeggiante e rettilineo, intervallato soltanto da alcune chicane realizzate coi birilli per evitare che qualcuno esageri.

Nella seconda parte di tracciato inizia l'ascesa dei colli piacentini verso Vernasca, con una pendenza dolce e un sacco di bei tornanti; qui il cambio a tre marce soffre un po': i rapporti molto lunghi fanno sì che le curve a gomito più lente vadano affrontate addirittura in prima. L'ultimo tratto prima dell'arrivo è su strada aperta al traffico: sotto l'occhio vigile delle forze dell'ordine l'andatura si fa più turistica, e si entra in un paesaggio surreale dove le monoposto si mescolano al lento traffico locale, e il pas-

saggio di certe sport davanti alle edicole e le trattorie in un attimo rievoca certe vecchie immagini della Targa Florio.

Una volta arrivati tutti su Vernasca, parte il corteo per il rientro a Castell'Arquato: un'altra scena surreale in cui il lento serpentone di traffico domenicale è fatto da Fiat 8V, Ferrari 275 GTB e 250 Spider, miste a Bugatti, Bentley, una sfilza di Abarth "periscopio" e via di questo passo. Al pomeriggio, il programma si ripete: seconda salita fino a Vernasca e rientro a Castell'Arquato, nella cui rocca si tiene in serata la suggestiva cena di gala all'aperto. Lo stesso programma si replica infine la domenica, con la chiusura al castello di Vernasca (con vista panoramica sui colli e... sulle vetture), dove si tengono il buffet del pranzo e le premiazioni, assegnate dagli organizzatori a tutte le categorie di vetture presenti oltre ad un lungo elenco di premi speciali. Niente classifiche né coppe, alla "Vernasca" non ci sono prove, tubi o altro: si viene solo per il gusto di guidare e di vivere un'atmosfera che probabilmente non ha eguali nel mondo.

**BLU FRANCE**

Tra le star della manifestazione, Henri Pescarolo (sotto) ha dato spettacolo sulla sua Matra MS 630-Ford. Nella pagina a fianco, dall'alto in senso orario: alcune delle vetture riunite in piazzetta a Vernasca; guanti su un'Alfa Romeo 2000 GTAM; Sandro Munari saluta il pubblico prima di partire a bordo della "sua" Strato's; lo speaker gongola tra le "ombrelline"; lo scarico della "mostruosa" Corvette Stingray del 1965 di Fabio Massimo Gementi; concentrazione per Ruedi Stoop prima di prendere il via sulla sua Ford Falcon Sprint, una delle vetture più rumorose e spettacolari.







FOTO RENÉ, CORNO E SAMUELE ZANGHIERI

# Aguzzini alla Vernasca

**IL NOSTRO VUOLE SALIRE CON LA BETONA E, PER IMPEDIRGLIELO, GLI ORGANIZZATORI LO INDIRIZZANO SUBLIMINALMENTE DA UN'AUTO DA COMPETIZIONE A UN'ALTRA, SULLE QUALI (DICE) RISCHIA LA VITA EGLI QUASI È CONTENTO DI FINIRE POI SU UNA MASERATI MODERNA, CHE PERÒ... VA PIÙ FORTE DELLE ALTRE NEMMENO CAMBIANDO COLORE ALL'ORRIDO CAPPELLINO RIESCE A NASCONDERSI AGLI AGENTI SEGRETI!**

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



**DEPISTATO**  
In apertura, Corno imprigionato dentro la Lancia Flaminia HF ex-ufficiale, rapito dai loschi figurì qui sotto. Più in basso, nel panico sulla macchina di un organizzatore, primo atto del depistaggio...



Ventesima Vernasca Silver Flag - Concorso dinamico di conservazione e restauro per vetture da competizione. Circa 200 auto alla partenza, mi correggo, circa 200 capolavori alla partenza (Alfa Romeo 33, Lancia LC1, Maserati Birdcage, così tanto per citarne tre prese a caso nel succulento mucchio): come al solito, un successo! Ed è proprio per gli artefici di questo successo che voglio spendere alcune parole d'elogio. La manifestazione è organizzata dal CPAE -Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca- ovvero un eroico e immarcescibile manipolo di appassionati duri e puri guidati dall'indistruttibile presi-

dentissimo Achille Gerla. Ma badate bene, questo elogio sperticato non è assolutamente fatto con l'intento di ingraziarmi il CPAE per squallidi secondi fini, è semplicemente dovuto. È infatti innegabile che tutti i volontari del Club Piacentino siano dei sublimi organizzatori come è purtroppo lampante che appartengano anche ai servizi segreti o qualcosa di simile... Solo così si può spiegare il totale fallimento del mio proposito di salire clandestinamente a Vernasca con la mia Beta. Arguzia, sagacia e spionaggio, ecco la vera natura degli "organizzatori". E il fatto che sia tutto astutamente e diabolicamente organizzato è palese fin

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



dal mio arrivo. Dopo un lussuoso viaggio sul filo dei 150 km/h a bordo del mio incrociatore autostradale, non faccio nemmeno in tempo a parcheggiare nel paddock che vengo prelevato da uno dei membri più attivi del club e portato istantaneamente a fare la prima salita a bordo della sua performante Prinz, mentre la povera Betona si annoia a morte in uno scintillante parcheggio a lei riservato.

### Il ballo dei mattoni

Come se non bastasse, un altro organizzatore ben più scaltro del primo cerca di depistarmi fornendomi estrose indicazioni per raggiungere l'agriturismo: «Al semaforo vai a sinistra, poi sempre a sinistra a tutti gli incroci, al cimitero a destra, poi sempre a sinistra fino alla casa di mattoni... ecco a quel punto sei arrivato».

Peccato che da quelle parti ci siano solo ed esclusivamente case in mattoni...

Lo ritrovo a cena -evidentemente sorpreso di non avermi scorto in TV a "Chi l'ha visto?"- dove, non soddisfatto, mi annuncia che la prima salita del sabato la farò da navigatore su una Fulvia Zagato competizione ex-Jolly Club. Stranamente questa pare una bella notizia; la macchina, tra l'altro cam-

pione della montagna 1968 e prima di classe alla Vernasca nello stesso anno, è sublime ed il pilota (Angelo Miniggio) pare sapere il fatto suo.

Sabato mattina: mentre mi allaccio il casco capisco che il passaggio sulla Fulvia altro non è che un subdolo tentativo di eliminarmi! Quasi svengo abbarbicato con tutte le mie forze al sedile e, anche se ostento la calma tipica del navigatore navigato, nel tratto finale mi appare San Cristoforo affannato e sudato come un maratoneta, impegnato nel tentativo estremo di non farmi volare fuori dal missile arancione!

Scampato l'infarto, ma ancora troppo frastornato per essere lucido, accetto a cuor leggero un infuosto passaggio per la discesa su quella che ricordavo come un'auto comoda e signorile: una Lancia Flaminia. Peccato che questa sia l'unica Flaminia ex-ufficiale rimasta, quindi mi ritrovo col fondoschiena adagiato su una lamiera così rovente che mi pare d'essere una fiorentina sulla pietra ollare. Il roll-bar è talmente incandescente che non riesco a tenermi e l'equipaggio Cantù-Pozzi, galvanizzato dalla salita, tenta in ogni modo di dimezzare il tempo in discesa. Sopravvivo a stento all'infuocata prigione rombante! All'arrivo mi attende un pranzo

### DUELLO

**Pur in balia dei servizi segreti di Castell'Arquato, il nostro è riuscito comunque a sbucare dall'abitacolo della Lancia Gr. 6. Dall'alto: duello tra la stessa Lancia e una Fiat anteguerra; con l'ignara giornalista giapponese Yuko Noguchi; sull'Aurelia B20 di Novarese; a tavola con una banda di suoi sodali, con cui ha fatto razzia di salsicce.**



luculliano, ovviamente offerto dai sadici carnefici del CPAE. Sono ormai le tre di pomeriggio e più intontito del solito cerco di attuare un patetico tentativo di salita con la Betona; per camuffarmi indosso anche un cappellino diverso dal solito ma ormai la mia Lancia è nella “black list” dei commissari e delle forze dell’ordine.

## 501 vs LC1

Memore della shakerante Fulvia arancione mi tengo alla larga dagli organizzatori e cerco un passaggio in maniera autonoma. La febbrile ricerca si orienta sulle auto più tranquille ma nessuno è disposto a caricare uno sconvolto energumeno barbuto ed alla fine tutti i papabili preferiscono la compagnia di dolci fanciulle...

Non mi do per vinto e pur di salire sono costretto ad accettare un passaggio su una Maserati tragicamente moderna; è così moderna che non capisco neppure se è benzina o diesel!

Ma anche questa volta sbaglio clamorosamente e la salita è addirittura più rapida della prima poi, per mia fortuna, accade una scena da gelare il sangue: nel tratto misto assisto ad una battaglia epica e irreale, una tenzone d’altri tempi senza esclusione di

colpi. La pugna vede impegnate sul filo dei 50 km/h una Fiat 501S del 1923 e una Lancia LC1 del 1982; 50 CV scarsi contro 500 CV abbondanti... una sfida tragica, vinta a mani basse dalla Fiat! Bisogna riconoscerlo, quei manigoldi del CPAE sanno veramente come creare “spettacolo”! ...anche se questa volta non credo che abbiano avuto un ruolo attivo nei problemi di alimentazione patiti dall’LC1. Inutile dire che anche la domenica mattina, causa Betona imbottigliata nel parcheggio da SUV e Porsche moderne, mi vedo costretto a elemosinare nuovamente un passaggio.

Almeno questa volta però mi godo una tranquilla e stilosa salita sulla stupenda Lancia Aurelia B20 di Renato Novarese: sono andato a colpo sicuro dopo che il proprietario mi aveva confessato di essere in rodaggio!

È finita, sono esausto ma non sconfitto, anche questa volta la ribalderia mi ha permesso di raggiungere la piazza di Vernasca sano (quasi) e salvo, non mi resta che chiudermi in garage a camuffare la Betona per la prossima edizione...

*PS: Ogni riferimento a persone o fatti realmente accaduti è puramente casuale.*

## AMBIGUO

In alto, la povera Maserati A6GCS berlinetta Pininfarina stretta tra una NSU Prinz e la “Betona”.

Sopra, non contento della sua ribalda protervia, Corno si fa anche fotografare in atteggiamenti e acconciature ambigui vicino alle automobili più prestigiose.

A sinistra, finalmente a suo agio (al contrario del suo accompagnatore...) sulla Lancia Aurelia B20, auto sulla quale egli appare, naturalmente, del tutto fuori luogo.



# Top driver

**UNA GARA MOLTO IMPEGNATIVA, 500 KM CON 99 PROVE**

**I PILOTI PIÙ IMPORTANTI ACCORRONO, IL PERCORSO È BELLO E AVVINCENTE, L'ORGANIZZAZIONE OK. C'ERAVAMO ANCHE NOI, NELLA CLASSE "TOURING"**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

**T**ra un paio di anni sarà il momento di festeggiare il suo 70° compleanno: dal 1947 al 1955 la "Stella Alpina" ha fatto tremare le Dolomiti al passaggio di vetture da competizione straordinarie. Per stare in tema di anniversari, con l'edizione 2015 svolta dal 10 al 12 luglio sono state spente le trenta candeline della rievocazione organizzata dalla Scuderia Trentina, che ha fatto rinascere la competizione. Una cinquantina di vetture al via, suddivise tra ante 1955 e "Touring" fino al 1985, per una tre giorni di gara "tosta" e avvincente. La manifestazione, oggi "firmata" Scuderia Trentina Storica, rientra nel calendario ASI di Regolarità e gli organizzatori hanno voluto connotarla con una notevole dose di prove



cronometrate (99, suddivise equamente nelle tre tappe) e un percorso impegnativo che si è sviluppato per oltre 500 km con partenza e arrivo a Trento. Dalle mura medioevali della Città del Concilio, la caro-

vana ha poi transitato per Baselga di Pinè, Sover, Cavalese, Passo Lavazè per scendere a Bolzano, risalire sull'Alpe di Siusi e poi, dopo la val Gardena, la chiusura di tappa sul Passo Gardena. Gli equipaggi sono ripartiti dallo stadio del ghiaccio di Corvara per un itinerario che ha visto il passaggio sui passi Tre Croci, Giau, San Pellegrino, Fedaia, Campolongo, il lago di Misurina, le tre Cime di Lavaredo, il Gruppo del Sella, la Marmolada, la Val Badia, la Val Pusteria, Cortina d'Ampezzo, Moena, Canazei e Alleghe. La terza e conclusiva tappa ha riportato tutti da Corvara a Trento, passando dai passi Gardena e Sella, toccando poi Predazzo, Tesero, Cavalese, Cembra e gran finale a Villa Margon, dimora cinquecentesca oggi sede di rappresentanza delle Cantine Ferrari.

## Memoria storica

Giorgio Montagni si ricorda bene le edizioni "vere" della Stella Alpina. Trentino doc annata 1931, Montagni è la memoria storica grazie alla quale è possibile rivivere l'atmosfera di quegli anni ruggenti: «*Le strade erano quasi tutte sterrate* -ha raccontato l'appassionato- *e io a sedici anni partivo insieme ai cronometristi*

## DOLOMITI

Tra i numerosi "top driver" della Regolarità presenti alla Stella Alpina, Mozzi-Biacca (Triumph TR2 - 1955) sul magnifico sfondo delle Dolomiti. Nell'altra pagina, Riboldi-Sabbadini (Fiat Balilla 208 S del 1933) mentre prendono appunti sul road-book e in una delle 99 prove cronometrate.





**PROFESSIONISTI**  
**In alto, Gastaldi e De**  
**Angelis festeggiano**  
**il terzo posto nella**  
**categoria "Touring".**  
**Al centro, Scapin-**  
**Morandi sulla Fiat**  
**1100 TV Trasformabile.**  
**Alla Stella Alpina**  
**originaria partecipavano**  
**i professionisti**  
**dell'epoca, come Piero**  
**Taruffi (nella foto in**  
**bianco/nero più sopra,**  
**su Lancia Aprilia) e**  
**Consalvo Sanesi**  
**(qui sopra, su Alfa**  
**Romeo 6C 2500).**

*per andare alla postazione di Arabba: da lì, infatti, partiva una prova cronometrata bellissima che portava i concorrenti sul Pordoi, a Canazei e a Vigo di Fassa. Erano tempi eroici».*

La denominazione Stella Alpina deriva dal fatto che il percorso della corsa originale prendeva la forma di un fiore: ciascuna tappa partiva e arrivava da Trento tracciando come dei petali sulla cartina, che sono stati assimilati al fiore tipico delle montagne. Ciò accadeva per semplificare l'organizzazione della gara, che manteneva per tutta la durata lo stesso baricentro.

Nell'albo d'oro della competizione figurano nomi celebri quali Piero Taruffi, vincitore nel 1947 su Lancia Aprilia, Nuccio Bertone, al successo nell'edizione successiva su Fiat Stanguellini, Salvatore Ammendola, al primo posto nel 1950, 1951 e 1953 sempre su Lancia Aurelia B20 GT. L'ultima edizione è stata invece ap-

pannaggio del pilota belga Olivier Gendebien su Mercedes-Benz 300 SL.

### **30x30**

C'è anche chi ha un rapporto molto speciale con la Stella Alpina. Il bassanese Enzo Scapin, infatti, non si è ancora perso una rievocazione. Sulle fiancate della sua Fiat 1100/103 TV Trasformabile del 1955 spiccava non a caso il numero 30, proprio a sottolineare la partecipazione a tutte le rievocazioni disputate: «*Ho iniziato quasi per scherzo -ci ha raccontato Scapin- poi mi sono affezionato al gruppo di amici che negli anni ci ha sempre fatto divertire. Per me quest'ultima edizione è stata la più bella di tutte: un percorso stupendo finalmente rinnovato dopo qualche anno di strade più o meno sempre uguali».*



È molto bella anche la sua vettura.

«Ce l'ho da trentacinque anni, è perfetta per queste manifestazioni. Con lei ho partecipato a tre Mille Miglia: nel 2009, 2010 e 2014. Ho appena rifatto il motore, è ancora in rodaggio perché è stato finito il giorno prima di partire per la gara».

## Due centesimi

Tanti nomi di top-driver hanno formato l'elenco iscritti. Al termine delle ostilità si è imposto il bravo siciliano Giovanni Mocerì, in coppia con Daniele Bonetti su Fiat 508 C del 1939: «Sono felicissimo per questo successo, ho coronato un sogno perché quest'anno ho vinto anche il Giro di Sicilia: due gare legendarie portano il mio nome nell'albo d'oro. La Stella Alpina è stata dura, molto tecnica con prove mai banali, da affrontare con grande concentrazione in uno scenario unico. Girare con due centesimi di media mi ha sorpreso, ma mi sono sentito subito in palla sin dalla partenza».

Sul podio sono saliti anche Sisti-Gualandi (MG TB del 1938) e D'Antinone-De Biase (Mercedes 190 SL del 1959).

## Dal "Monte" alla "Stella"

Anche noi ci siamo avventurati sulle Dolomiti per respirare aria di Stella Alpina. La Promotor di Ferrara ci ha messo a disposizione una cattivissima Porsche 911 SC del 1978 in configurazione Gruppo 4, e il suo driver Alessio De Angelis. Alla fine ne siamo usciti con un risultato più che onorevole (ottavi assoluti, terzi nella categoria Touring e primi nel "Press Trophy" dedicato ai giornalisti) ma soprattutto con la soddisfazione di aver provato una vettura molto, molto divertente. Per ragioni di sicurezza e praticità non era equipaggiata con il motore preparato per le competizioni, bensì con uno stradale ben messo a punto, con circa 230 CV. Assetto e scocca, invece, erano di



**COEFFICIENTE**  
Sotto, i vincitori Mocerì-Bonetti hanno letteralmente dominato, staccando di parecchi punti i pur bravi Sisti-Gualandi (a fianco), che correvano su una MG di pari coefficiente della Fiat dei rivali. A sinistra, la pedana di partenza e arrivo della competizione.



## MOCERÌ DOMINA PER DISTACCO

### ASSOLUTA

1. Mocerì-Bonetti	Fiat 508 C (1939)	339,16 p.ti
2. Sisti-Gualandi	MG TB (1938)	634,80 "
3. D'Antinone-De Biase	Mercedes Benz 190 SL (1959)	833,16 "
4. Colombo-Moretti	Fiat 1100/103 TV (1956)	951,60 "
5. Baldissera-Covaz	Lancia Fulvia Coupé (1972)	1.021,68 "

### TOURING

1. Baldissera-Covaz	Lancia Fulvia Coupé (1972)	1.021,68 penalità
2. Massara-Schira	Lancia Fulvia HF (1970)	1.307,92 "
3. De Angelis-Gastaldi	Porsche 911 SC (1978)	1.359,92 "
4. Converso-Ameglio	Lancia Fulvia Coupé (1972)	1.793,96 "
5. Rebecchi-Rebecchi	Porsche 356 SC (1963)	1.959,29 "

Gruppo 4 e tanto bastava per apprezzare un comportamento su strada elettrizzante. Coppia motrice, inserimento in curva e frenata ci sono sembrati i punti di forza della vettura, che nel misto anche stretto trova il suo habitat naturale offrendo il massimo del divertimento.

«Con questa Porsche abbiamo disputato il Rallye Monte-Carlo Historique 2015 -ci ha detto De Angelis- e in 5000 km di gara non ci ha dato alcun problema. In questo allestimento si presta a molteplici usi: dalla regolarità ai rally alla pista. È affidabile, relativamente facile da usare ma bisogna stare attenti a non passare il limite: se parte di muso non la recuperi più...».

**DUELLO**

Una Ferrari e una Porsche rinnovano l'eterno duello alla Parabolica di Monza: con il #9 Jean Marc Merlin (Porsche 935 K3 1977) e con il #46 Christian Bouriez (Ferrari 512 BB LM 1980). Nella foto piccola, il nostro inviato vincitore della sua classe nell'Alfa Revival Cup.



# Hot laps

**OLTRE 200 AUTO DI ALTO LIGNAGGIO  
E ALCUNI PROFESSIONISTI HANNO CREATO  
UN GRANDE SPETTACOLO, CHE HA RICORDATO  
QUELLO DELLE 1000 KM IRIDATE  
33 AUTO ISCRITTE NELL'ALFA REVIVAL CUP  
IL CALDO PERÒ HA TENUTO LONTANO IL PUBBLICO:  
L'ANNO PROSSIMO SI DOVRÀ TENERNE CONTO**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MOSCA, MASSIMO CAMPI, GIUSEPPE SALAMONE

**N**egli anni abbiamo imparato che l'equazione Peter Auto-belle macchine è sempre confermata. Il risultato si è ripetuto anche a Monza Historic. Sul circuito brianzolo, infatti, non soltanto c'erano automobili da sogno, compresi pezzi unici come la Ferrari 250 GT Breadvan del 1962, ma pure in grande quantità. Basti pensare agli 81 (ottantuno!) iscritti della categoria Championship Endurance Racing, suddivisi in due gruppi, oppure i 57 della Sixties' Endurance, pur alle prese con una gara sulla distanza delle due ore e su una pista che sprema le macchine, fino alle 33 Alfa Romeo che hanno risposto all'appello per la terza prova dell'Alfa Revival Cup. Dove i numeri dei partenti erano inferiori, come nell'Heritage Touring Cup (20 iscritti), nel Trofeo Nastro Rosso (19) e nell'U2TC (18), la qualità era comunque molto alta. Come dire: pochi ma buonissimi! E tutti con il coltello tra i denti, senza risparmio per piloti e auto.

È stato quindi un fine settimana ad alta passione, dove purtroppo l'unico grande assente è stato, come spesso accade, il pubblico. Un organizzatore esperto come Tommaso Gelmini sottolinea che da noi non c'è più la passione per le corse che c'era una volta, e ancora meno la cultura per le auto storiche che c'è all'estero. Però hanno di certo "giocato contro" altri fattori: il caldo africano in primis (la data del 10-12 luglio è stata penalizzante in tal senso) e una comunicazione poco "convinta"; si potrebbe aggiungere anche l'ingresso a pagamento, ma qui andrebbe aperto un discorso, sul fatto che gli autodromi non organizzano più le gare, che sarebbe troppo lungo e fuori luogo. Diciamo soltanto che secondo noi un autodromo prestigioso come quello di Monza dovrebbe riprendere in mano il proprio destino, anziché accontentarsi di noleggiare semplicemente la struttura agli organizzatori. Nello specifico, consiglieremmo per il prossi-





mo anno di trovare una data in zona 25 aprile, visto che con queste macchine si potrebbe facilmente dar vita a un "1000 Km Revival". Ma veniamo alle gare di questa bella manifestazione.

### **Classic Endurance Racing 1**

Prima fila da sogno tutta Ferrari nel CER 1, riservato ai Prototipi dal 1966 al 1971 e GT dal 1966 al 1974, entrambe le vetture peraltro già protagoniste all'epoca della 1000 Km di Monza. In pole c'era la 512 M del 1971 di Giovanni Lavaggi, vincitore della classifica di durata monzese nel 2001, che ha strappato il primato sul filo di lana per soli 25 millesimi a Emanuele Pirro, al volante di una 512 S del 1970. E sono subito scintille, con il romano che scatta meglio prendendo la testa della gara, seguito dalla Lola T70 MKIII del 1968 del francese David Ferrer che ha avuto la meglio su Lavaggi. Ma il siciliano non ci sta e già alla curva Parabolica si riprende la piazza d'onore e va ad insidiare Pirro. Tra i due italiani si accende un bel duello, con il cinque volte vincitore di Le Mans che approfittando di una serie di doppiaggi ristabilisce le distanze prima del pit-stop, mentre al terzo posto risale la Lola T70 di David Hart seguito dalla Chevron B19 di Martin O'Connell. Dopo la sosta con cambio pilota Bob Earl mantiene la testa con la 512 S, incalzato da Hart e Kirkaldy subentrato a O'Connell, ma all'ultimo giro il colpo di scena con la vettura del Cavallino che si arresta in prima variante lasciando via libera ai due inseguitori che chiudono nell'ordine seguiti dallo svizzero Bruehwiler; Read, che aveva preso il posto di Lavaggi, finisce al 7° posto. Tra le GT, primato di Lecourt-Narac su Porsche 911 RSR 3.0.

### **Classic Endurance Racing 2**

Nel CER 2, riservato ai Prototipi dal 1972 al 1979 e alle GT 1975-1979, lo svizzero Philippe Scemama (Lola T290 DFV) non sfrutta a dovere la partenza al palo e viene infilato dal fratello Yves, al vo-

**ALFA VS PORSCHE**  
 Notevolissimo il parterre della griglia CER 1: qui vediamo con il #35 Gianluca Rattazzi/Nanni Galli (Alfa Romeo T33/3, 1969) davanti al #48 Peter Voegelé (Porsche 908/3, 1969). Non da meno la categoria Sixties' Endurance, di cui faceva parte la #20 Ferrari 250 GT Swb del 1962, di Christian Dumolin (pagina a destra).

lante di una Toj SC 304, che prende la testa della gara mantenendola fin sotto la bandiera a scacchi dove transita con largo margine su Patrice Lafargue (Lola T298 BMW) e Dominique Guenat (Lola T286 DFV). Tra le GT il primato va alla bellissima Ferrari 512 BB LM del 1979 condotta da "Mister John of B"/David Ferrer, ma con il terzo posto l'affiatata coppia Maurizio Fratti/Andrea Cagianca su Porsche 934 turbo mantengono il primato in classifica. All'ottavo posto assoluto, afflitti da alcuni problemi, chiudono Gianluca Rattazzi-Nanni Galli con la bellissima Alfa T33/3 del 1969.

### **Trofeo Nastro Rosso**

Due le gare per questo trofeo nato sulle orme del "Shell Ferrari Historic Challenge Maserati", riservato a vetture di questi marchi ma anche a vetture comunque molto prestigiose e perciò regolato da precise norme etico-sportive a salvaguardia di autentiche opere d'arte su quattro ruote. Nonostante ciò i piloti in pista non si sono certo risparmiati. Quattro Ferrari da sogno si sono contese la vittoria in gara-1, andata a Niklas Halusa risalito dalla sesta fila con la 250 GTO "Breadvan" del 1962 di un soffio davanti alla 330 GTO di Voegelé e alla 250 LM di Monteverde scattato dalla pole. I primi due si scambiano le posizioni in gara 2 mentre il terzo posto va alla 275 GTB/C di Meier.

### **Heritage Touring Cup**

Lo schieramento propone alcune tra le vetture che, pilotate anche da grandi campioni della F1 dell'epoca (tra cui Stewart,



## LE CORSE NEL DNA

Andrea Cabianca, mentre raggiunge Maurizio Fratti sul terzo gradino del podio CER 2 GT, è soddisfatto e si limita a dire: "Va bene così", facendo riferimento alla classifica generale che li vede ancora leader. Un altro passo verso la conquista di un campionato nel quale, dopo il debutto nel 2013 e un 2014 sabbatico, quest'anno sono impegnati a tempo pieno al volante di una Porsche 934 RSR turbo del 1976 (a fianco) dal pedigree importante. E di cui vi parleremo in uno dei prossimi numeri. La vettura, restaurata dallo specialista Orlando Redolfi, si presenta con la bella livrea con la quale debuttò, pilotata da Helmut Kelleners, alla 1000 Km del Nuerburgring. Quindi, per un periodo è stata trasformata in Gr. 5 (934/5) disputando due 24 Ore di Le Mans e varie 1000 Km tra cui quella di Monza, pilotata tra gli altri da Juergen Barth e Derek Bell, prima di attraversare l'Oceano in direzione USA dove ha corso due 24 Ore di Daytona. L'appassionato pilota veneto, con una particolare predilezione per le Porsche, rappresenta la terza generazione di un'autentica famiglia da corsa e spesso viene invitato a correre. «Mio nonno, Giulio Cabianca, è il campione di famiglia. Fu pilota ufficiale di Ferrari, Lancia, Maserati e gareggiò tanto con la Osca -racconta Andrea, nel tondo con un nipote-. Purtroppo non l'ho conosciuto direttamente perché morì nel 1961, quando mio padre aveva 16 anni, mentre stava provando una F1 Cooper-Ferrari sul circuito di Modena. Mio padre era presente quel giorno, non ha un bel ricordo perciò ne parla poco. Mio padre si era appassionato seguendo suo padre e nel 1970 ha cominciato a sua volta a correre nei rally, con Alpine 110, Lancia Fulvia HF e Stratos: è stato vice campione italiano rally. Poi ha smesso nel '77, quando avevo 5 anni, perciò la mia passione si è sviluppata autonomamente: un giorno, all'età di 30 anni, ho noleggiato una macchina per un test in pista, mi è piaciuto e ho iniziato a correre, in pista e anche in salita. Tra i risultati che ricordo con maggiore soddisfazione c'è la vittoria assoluta tra le storiche alla Trento-Bondone 2006 con una Porsche 3.0».



Scheckter, Fittipaldi, Lauda, Mass), fecero grande l'Europeo Turismo negli anni dal 1966 al 1984. Dalla pole scatta la Ford Capri RS 3100 Cologne del 1974 di David Ferrer seguita dall'altra Capri 2600 di Steve Dance e dalla BMW 320 di Poron. Il francese pare involarsi verso una tranquilla cavalcata, fino a quando il sei cilindri bavarese comincia a fare le bizze e deve cedere il primato all'inglese mantenendo tuttavia la piazza d'onore sotto la bandiera a scacchi davanti alla Volvo 240 Turbo di Beverley.

### U2TC

Richard Shaw e Jackie Oliver (BMW 1800 TiSa) hanno confermato il primato ottenuto in qualifica vincendo agevolmente la gara

di un'ora riservata alle Turismo fino a 2 litri, davanti ai connazionali David Tomlin-Martin Stretton con la Ford Lotus Cortina che hanno preceduto di un soffio l'Alfa Romeo GTA del tedesco Dominik Roschmann.

### Sixties' Endurance

Non c'è stato da annoiarsi durante le due ore della gara endurance riservata alle pre-63 Endurance e pre-66 GT. Dopo una prima ora di gara movimentata dal duello per la piazza d'onore tra Monteverde e Oetli lanciati a seguire l'altra Cobra 289 del poleman David Hart, con lo svizzero che corona l'inseguimento al ventesimo giro, sono state le soste obbligatorie a rimescolare le carte. Il più lesto a



### PROTOTIPI E SPORT

Da sinistra: con il #104 Alexander Rittweger (Alfa Romeo T33/2 1968), con il #26 Le Jean/Rossiaud (Chevron B36-BMW 1976), e con il #15 Halusa/Halusa (Maserati 300 S 1957).



© Salamone Giuseppe 2015

prendere il comando delle operazioni era lo svizzero Siamak Sias-si con la Jaguar E-Type 3.8, pressato dalla Cobra di Beverley fino a quando quest'ultimo era costretto al ritiro. Per Sias-si è una passerella finale davanti a Oettli e Tromas, rispettivamente su Shelby Cobra e Lotus Elan 26 R.

## Alfa Revival Cup

Ben 33 vetture, con numerose presenze straniere, hanno dato vita a un'accesa terza prova dell'Alfa Revival Cup, dove guardando la classifica finale verrebbe da dire il "solito" Arnaldi mentre invece il risultato è stato tutt'altro che scontato. A contrastare il savonese e la sua GTAm Gr. 5, firmatari della pole, ci hanno pensato prima Mathias Koerber, fino a metà gara quando ha dovuto alzare bandiera bianca per un problema al motore della sua GTAm, e poi Daniele Facetti, secondo assoluto sotto la bandiera a scacchi e leader tra le GTAm davanti ad Alberto Weinzierl che completa il podio. Buona gara per Lorenzo Moramarco, che ha portato al debutto la GTAm, e Mazzuoli-Bigliazzi con l'Alfetta GT, rispettivamente quarto e quinti, mentre il sesto posto, e primo di classe, va a Chiaromonte Bordonaro-Barraco con la GTA Gr. 4. Indiscussi vincitori tra le GTV 2000 il duo Mercatali-Ciuffi, che consolidano la leadership in classifica generale, davanti a Gimignani autore di una grande rimonta.

## GALLI: QUARANT'ANNI DOPO

Nanni Galli (sotto, al centro con Emanuele Pirro) è tornato a distanza di oltre quarant'anni al volante dell'Alfa Romeo T33/3.

**Come le è sembrata la "33" dopo tanti anni?**

«Beh, tornare al volante di una macchina che ho contribuito a sviluppare ai tempi dell'Autodelta è una forte emozione. Soprattutto qui a Monza, dove ricordo ancora l'adrenalina nell'affrontare il Curvone a quasi 300 all'ora. La macchina, per quello che mi ricordo, è senz'altro migliorata sotto vari aspetti: gomme, freni, ammortizzatori. Quindi un miglioramento generale che certamente ne agevola la guida».





## PIRRO: PASSIONE VERA

Quella di Emanuele Pirro per le auto storiche è una passione, nata una quindicina di anni fa quando ancora era un pilota professionista a tempo pieno. «Mi chiesero di pilotare delle vetture storiche in varie manifestazioni e mi sono piaciute subito». E in questi anni ne ha pilotate di tutti i tipi: dalla Mini Cooper alla Jaguar E-Type fino alle Sport. Ma la Ferrari 512 S che stai usando qui a Monza (sopra) è qualcosa di speciale, vero? «Certamente, negli anni '70 leggevo dei grandi campioni che correvano con questi prototipi la 24 Ore di Le Mans e le 1000 km di Monza e Spa e sognavo di poterli imitare un giorno. Perciò essere qui a Monza con una vettura che è stata pilotata da campioni come Surtees, Ickx, Vaccarella, Schetty, è davvero un grande piacere».

**Come si comporta questa vettura rispetto ai prototipi moderni che hai guidato fino a qualche anno fa?**

«L'approccio è completamente diverso. Con i prototipi moderni si può andare sempre al massimo potendo contare su una grande affidabilità, perché motore e cambio sono controllati dall'elettronica e i freni non subiscono affaticamento. Mentre qui, oggi come allora, si deve andare al massimo consentito dal rispetto della meccanica: bisogna gestire motore, cambio, freni e gomme. È un modo completamente diverso di correre, dovevi avere affiatamento e fiducia nel tuo compagno. C'erano squadre che usavano strategie particolari come mandare al massacro una vettura cosiddetta "lepre" per costringere anche gli altri a tirare e magari a rompere. Oggi invece sono tutte lepre. Però le macchine di un tempo hanno un carattere particolare e vanno condotte in un certo modo. Bisogna conoscerle, accarezzarle e assecondarle, non strapazzarle. Mi piacciono davvero molto».

**E la Ferrari 512 S in particolare?**

«È un macchinone, con tanta potenza e piuttosto aggressiva. Inoltre è pesante, perciò non è agile e fatica a fermarsi. Insomma, va rispettata ed è pure faticosa fisicamente. La sua caratteristica più importante è il motore, potente, elastico e con un sound fantastico».

## COMBATTIVE ESCORT RS

Grande spettacolo hanno dato anche le Turismo sotto i 2 litri, con le Ford Escort RS 1600, oggi come allora, protagoniste assolute: qui vediamo la #16 di Kohler/Ancelin (del 1974) davanti alla #5 di Christophe Van Riet/Raphaël de Borman (del 1972).



## GELMINI “BISOGNA PUNTARE SULLA QUALITÀ”

**Una bella soddisfazione vedere uno schieramento con ben 33 Alfa Romeo?**

«Monza mi sorprende sempre per come riesce ad attrarre i piloti -risponde Tommaso Gelmini, patron di GPS Classic che organizza l'Alfa Revival Cup-, soprattutto stranieri».

**Manca però il pubblico... Cosa si può fare per invertire la tendenza?**

«Ormai non mi sorprende più. Il pubblico italiano non sembra interessato al motorsport in generale. Alla Coppa Intereuropa è stato fatto un ottimo lavoro con le attività di contorno all'evento sportivo, con i club, parate, espositori, qui purtroppo non ci sono eventi collaterali. Benché ci siano macchine da sogno. Ma il grosso pubblico non lo sa nemmeno. Forse non è stata fatta abbastanza comunicazione. All'estero in queste occasioni c'è gente che si accampa

per giorni intorno al circuito».

**Torniamo alla tua Alfa Revival Cup, sei soddisfatto?**

«Sì, il campionato sta andando bene. È un crescendo, anche di piste. E sono certo che anche a Imola, per l'ultima prova a ottobre, avremo molte macchine, perché è un altro circuito dove gli stranieri vengono volentieri. Le griglie numerose aiutano a rientrare dei costi e i piloti si divertono perché c'è lotta in tutte le classi. E anche il fatto di essere tutti assieme nei box, come qui a Monza, contribuisce a creare l'atmosfera giusta per vivere un fine settimana all'insegna del divertimento. Che poi è l'obiettivo principale, ancora prima della classifica».

**Quindi in futuro saranno privilegiati i circuiti maggiori?**

«Sì, sui circuiti di secondo piano molti, dovendo fare delle scelte, non vengono. Per-

ciò preferiamo fare meno eventi ma di alto livello».

**Rimane la mancanza di vetture più datate, cosa si può fare?**

«Vorremmo avere più Giulia, Giulietta e 1900, abbiamo anche proposto iscrizioni scontate del 50%, ma mi rendo conto che per un pilota sia più vantaggioso correre con una GTV 2000 rispetto a vetture più datate. Per Imola ci proveremo ancora, magari con inviti open giusto per il piacere di avere macchine di più alto valore storico».

**E con le formule come va?**

«Le prime due gare sono state popolate dalle F3 di 2000 cc anni '70-'80. A Imola dovremmo avere una buona griglia perché sarà la gara conclusiva per le F3 di 1000 cc. Per il 2016 parleremo con le persone che in Italia gestiscono queste monoposto. Se loro s'impegnano, faremo la nostra parte».

## UNA VITTORIA INDIMENTICABILE

Dopo la vittoria nella 1000 Km di Monza 2001 con la discussa Ferrari 333 SP-Judd, Giovanni Lavaggi è tornato a Monza al volante di un prototipo Ferrari 512 M, conquistando tra l'altro la pole position nel CER 1.



### TURISMO EPICO

Nella foto grande, una Bmw 635 CSi del 1984 (#26), in bagarre con la #27 Rover Vitesse TWR del 1986 durante la gara dell'Heritage Touring Cup che metteva a confronto le auto dell'Europeo Turismo anni '80. Sopra, la Ferrari 512 M di Giovanni Lavaggi del 1971 (#103) precede la 512 di Pirro e una Lola T70 Mk III del 1968.

**Cos'hai provato a tornare a Monza su una Ferrari?**

«È una bella emozione tornare sulla pista che considero di casa su una Ferrari che ha fatto la storia. E non poteva andare meglio con la soddisfazione della pole position. Qui ho ricordi molto particolari, perché la 1000 Km del 2001 sembrava nata sotto una cattiva stella, invece con una gara magistrale a tre giri dal termine sono riuscito a passare in testa. Una cosa che non dimenticherò mai».

**Com'è la 512 M rispetto ai prototipi a cui eri abituato?**

«Molto impegnativa, anche a livello fisico. Perché è potente, infatti sul rettilineo si superano i 300 km/h, ma frenata e tenuta di strada non sono paragonabili a quelle moderne. Va rispettata perché non perdona gli errori».

**È una presenza una tantum oppure prelude a un impegno maggiore?**

«Di fatto non mi sono mai ritirato, vedremo cosa mi riserverà il futuro. L'importante è sentirsi in forma, avere ancora gli stimoli e la voglia di guidare e riuscire ad avere un buon livello di prestazioni».



## DALL'ABITACOLO: LA NOSTRA GARA

Con l'eco della presentazione della nuova Giulia ancora ben vivo ci ha fatto ancora più piacere tornare al volante della "vera" Giulia. E non una qualunque, perché quella che ci ha messo nuovamente a disposizione la GPS Classic per la terza prova dell'Alfa Revival Cup è la più cattiva: la Ti Super 1600. In realtà si tratta di una Ti del 1964 restaurata in modo esemplare e preparata con le specifiche della Ti Super Gr. 2, quindi con lavorazione di camere di scoppio e condotti, valvole maggiorate e carburatori doppio corpo Weber da 45 mm, alberi a camme modificati, collettori e scarico realizzati ad hoc, albero motore e volano alleggeriti e bilanciati, così come le bielle mentre i pistoni sono stampati. Per un risultato di circa 155 CV a 7.000 giri. Insomma, il sogno di ogni "smanettone" dell'epoca e di gran parte degli appassionati di oggi, tanto che durante la tre giorni monzese c'è stata una vera processione di appassionati per ammirare e fotografare la Giulia. Peraltro avevamo anche delle aspettative piuttosto alte in termini di prestazioni, perché abbiamo ritrovato la macchina, già provata un paio di anni fa, con il rapporto finale adeguato alla pista monzese e il cambio a innesti frontali. Due elementi che, in teoria, avrebbero dovuto consentirci di dare una bella limata al tempo sul giro.

### AAA secondi cercasi

Invece, lungo i quasi 6 km dello stradale brianzolo abbiamo "perso" altrettanti secondi, quel che è peggio senza trovare una spiegazione plausibile. Certamente la pista era meno veloce, per il gran caldo e perché inondata di olio fin dalle prove libere, così come fin dai primi giri abbiamo sofferto una cronica mancanza di inserimento in curva, a cui abbiamo cercato di porre rimedio variando la convergenza, ma senza risultato. Ce ne siamo fatti una ragione e siamo partiti per la gara pronti alla battaglia. A patto di resistere per un'ora intera con il termometro che fuori segnava oltre 30° e all'interno dell'abitacolo quasi il doppio. Al via, lanciato, con il gruppone che davanti a noi si avventava sulla staccata della prima variante, abbiamo cercato soprattutto di stare lontani dai guai, riuscendo comunque a guadagnare qualche posizione. Quindi ab-



biamo cercato di impostare un ritmo costante al massimo delle nostre possibilità, divertendoci a ingaggiare duelli con alcune GTV 2000, riuscendo ad avere anche la meglio in un paio di occasioni, e godendoci in "diretta" alcune scaramucce tra i "missili" in lotta per l'assoluta.

### Allegra brigata

A complicarci la vita è arrivato anche un "drive through", a nostro avviso senza ragione e per di più fatto scontare mentre eravamo già fermi per la sosta obbligatoria, con ulteriore perdita di tempo, che non ci ha tolto il primato di classe (F-T1600) ma almeno tre posizioni in classifica generale sì, dove abbiamo chiuso con un discreto 16° posto su 33 partenti. Sciolti dal caldo ma felici, dunque, per avere ripagato Filippo e Marco dell'impegno con cui hanno curato la nostra macchina, per esserci divertiti ancora una volta al volante di una vettura che, problemini a parte, non finisce mai di stupire, e per avere condiviso un bel fine settimana all'insegna della passione con il resto dell'allegra brigata dell'Alfa Revival Cup.



### BISCIONI IN BAGARRE

Sopra, i protagonisti assoluti della gara Alfa Revival Cup: a sinistra, il vincitore Roberto Arnaldi (GTAM Gr. 5) in lotta con Mathias Körber; al centro, Mercatali-Ciuffi su GTV 2000 vincitori di classe e leader di campionato; a destra, Daniele Facetti, secondo su GTAM.



# L'avventura delle corse

**TANTO VELOCE QUANTO SQUATTRINATO, PER CORRERE DORMIVA IN MONOPOSTO E VIAGGIAVA PER L'EUROPA SU UNA 127 PROTAGONISTA IN F2, RIMPIANGE DI NON ESSERE ARRIVATO ALLA F1**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ACTUALFOTO E PELIZZARI

## LA CARRIERA

Duilio Truffo è nato ad Alassio (SV) il 2 dicembre 1945. I suoi genitori erano torinesi ma erano sfollati in Liguria. Perciò il giovanissimo Duilio ebbe le sue prime esperienze kartistiche in quella regione, dove nel 1963 vince alla prima gara, totalizzando 7 vittorie nell'anno. Nel 1964 corre nella categoria 100 cc Formula libera vincendo 11 gare. Nel 1966 è Campione Europeo Karting vincendo anche la "Medaglia d'argento al Valore atletico". Il 1969 è l'anno del debutto in monoposto: vince 3 delle 5 gare disputate nel Trofeo Cadetti di F. Monza. Nel 1973 passa alla Formula Italia e vince 7 gare del Campionato. L'anno dopo, pur con scarsissimi mezzi economici, riesce a passare alla F2, dove disputa il Campionato Europeo per la squadra nazionale prima e poi per Osella. Negli anni seguenti corre in diverse categorie a ruote coperte, in particolare Sport 2000, ancora con Osella.

Dal 1985 si divide tra l'attività agonistica e quella di istruttore di scuola guida veloce e di giornalista per alcune dei principali quotidiani e periodici specializzati nazionali.

Nel 1998 conquista tre record di velocità e di durata su Ferrari 550 Maranello.



Vicino a casa avevamo una pista di kart, io ci andavo a girare a noleggio -comincia con questo ricordo, vivido come se fosse oggi, l'intervista a Duilio Truffo-. Un giorno mio padre portò me e mio fratello a vedere una gara. Alla fine aprirono la pista e girammo con i kart a noleggio. Un preparatore che era rimasto lì ci vide e ci propose di provare un kart da competizione. All'inizio mio padre non era d'accordo ma dopo un'ora e mezzo di trattativa riuscimmo a girare, dimostrando di saperci fare. Tira, molla e dai mio padre decise di comprare un kart da corsa, che io e mio fratello dividemmo, correndo nello stesso fine settimana in



**FORMULA LETTO**  
Sopra, Duilio Truffo (a destra) ai box di Monza nel 1973 per una gara di F. Italia; a sinistra si riconosce Vittorio Brambilla.

Nella foto piccola di pagina a fianco, in Formula Italia, monoposto nella quale gli capitò anche di... dormire!

due categorie diverse, uno faceva la 100 Sport e uno la Libera. Io mettevo 25 kg di piombo sotto il sedile. Vinsi al debutto e altre sei gare il primo anno, undici il secondo. Poi mi chiamarono alle selezioni per il campionato europeo.

► **Come si correva in kart?**

Da privati, tranne qualche ufficiale come Sala e pochi altri. Io avevo un Quickart, poi passai al Tecno, il famoso "Piuma".

► **E le selezioni?**

Alla Pista d'Oro, vicino Roma. Ricordo che pioveva e andai fortissimo, tanto che mi presero in squadra. Parilla mi diede un motore Saetta, andammo a

fare l'Europeo e vincemmo. Mi diedero i galloni di capitano della squadra, che comprendeva gente come Beggio, Sala, la Raganelli, Pernigotti tra gli altri.

► **E poi cosa accadde?**

Passai al Trofeo Cadetti di Formula Monza, dove feci bei risultati, ma i soldi finirono molto presto.

► **Non c'erano i premi?**

In Formula Italia sì, vinsi al debutto e lì ti davano 150mila lire per vittoria. Ma per correre ero obbligato a vincere, o quanto meno fare dei piazzamenti.

► **I suoi genitori non l'aiutavano?**

No, io sono scappato di casa per correre.

► **Nel senso che avete litigato?**

No, no: me ne sono proprio andato. Sono uscito e non sono tornato. Comprai la Formula Monza con i guadagni del lavoro in un'auto salone. Era del Jolly Club, la pagai 300mila lire nel 1969. Poi nel 1973, dopo un paio d'anni di pausa dalle gare, riuscii ad acquistare una Formula Italia.

► **E i suoi genitori cosa dissero?**

Mio padre non voleva che passassi all'automobilismo, se fossi rimasto in kart mi avrebbe anche dato una mano. Mia madre non mi parlò per anni. Una volta feci una gara di Formula K250, nella quale correva anche mio fratello Armando. Io vinsi e lui arrivò secondo. Mia madre vedendo il mio nome al primo posto pensò che si trattasse di uno sbaglio.

► **Via di casa, con la pressione di vincere per continuare a correre. Ne valeva la pena?**

Absolutamente sì. Le corse per me erano tutto. D'altra parte sono sempre stato un po' sopra le righe, da bambino ero un monello.

► **Ricorda un episodio di questa vita di sacrificio?**

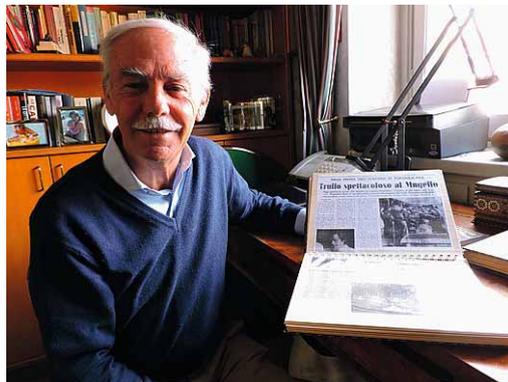
La F. Monza me la preparò Lavazza, che all'epoca faceva l'impiegato di banca. Mi chiese 150mila lire contro i 300mila che mi chiedevano gli altri. Finì il lavoro tardissimo e dovevamo andare da Torino a Monza per la mia prima gara in automobile. Si correva il giovedì sera, non sapevo nulla dell'auto né della pista. Ma c'era da fare il rodaggio. Lavazza mi fece infilare nella macchina, che era sul carrello: coperto da un telo, da Torino a Monza feci il rodaggio... Arrivammo fuori tempo massimo, Romolo Tavoni non voleva farmi correre. Lo pregai di permettermi almeno un giro, alla fine mi diede il via libera.

► **E come andò?**

Feci un giro giusto per avere accesso alla batteria, la partenza era a estrazione, mi capitò l'ultimo posto... Ma arrivai secondo sia in batteria sia in finale, con la macchina che usciva dalla Parabolica a 6000 giri e in fondo al rettilineo vedevo 6100. Gli altri arrivavano a 7000, Lavazza disse che non serviva, con 6500/6600 si vinceva... Infatti la gara dopo vinsi. Il primo rodaggio non era stato un gran che...



**POLE EUROPEA**  
Sopra, Truffo al Mugello su Osella F.2 in occasione della prova di Campionato Europeo 1975. Fece una pole position che si guadagnò titoli sui quotidiani. Come ci mostra oggi, a fianco, nella sua casa di Torino: Truffo ha conservato tutto delle sue gare.



► **Visto che la F. Italia aveva i premi le cose poi sono migliorate un po'?**

Non proprio. Mangiavo una pizza al giorno, pesavo 53 kg e mi capitava di dormire dentro la macchina nel paddock, con un telo sulla testa.

► **Incredibile... Davvero?**

Certo. Vallelunga, 1973: parto da Torino con un carro attrezzi Volkswagen acquistato di terza mano, la F. Italia caricata sopra. Nei pressi di Arezzo fondo il motore. La faccio breve: passa un camion di frutta, il conducente mi dice che per 50mila lire porta me, l'auto e la mia ex-moglie fino al circuito. Carichiamo la monoposto alla bell'e meglio sulle cassette di frutta e partiamo. Sono d'accordo di dividere una stanza con Gianfranco Brancatelli, che però è andato via

perché è tardi. Morale: mia moglie in stanza con la donna di un altro pilota, io dentro la monoposto a dormire davanti all'albergo di Vallelunga. Il giorno dopo ho vinto la gara. Alla fine è stato perfino bello, dormire dentro la mia macchina.

► **Oggi nessun pilota di nessuna categoria accetterebbe situazioni così...**

Beh, gliene racconto un'altra. Quando compro la F. Italia, vado in Abarth a ritirarla in Corso Marche a Torino. La macchina costa 1.920.000 lire più 80mila lire di telone, due milioni tondi tondi. È tutto quello che ho, perciò non ho nulla per trasportarla. Così, per portarla a casa... la spingo per cinque isolati.

► **Si può dire che all'epoca per i giovani come lei le corse fossero l'equivalente della ricerca di libertà di quelli di oggi, con mezzi diversi ma ugualmente pericolosi?**

Forse sì, facevamo una vita da zingari. Una volta partimmo in quattro su una 127, con le taniche di benzina, per andare al Paul Ricard. Avevamo i soldi solo per l'andata. Quella volta mi aiutò Merzario, che mi diede la benzina per fare la gara. Per fortuna vinsi e mi diedero seduta stante 150mila lire di premio. Era un gara-scambio tra Monza, che aveva ospitato la F. Renault, e Le Castellet con la F. Italia. Con il premio pagai a tutti albergo, cena e viaggio di ritorno.

► **Insomma era povero. Ma perché non riuscì a trovare uno sponsor, visto che i risultati li faceva?**

Non ero capace di chiedere. Non ho mai chiesto nulla a nessuno, sono fatto così.

► **Non tutti quelli della sua generazione erano veloci come lei, ma sono arrivati in F1. Ha rimpianti?**

Eh sì. Non per invidia, le assicuro, ma questa cosa mi dà fastidio e ci penso ancora oggi.

► **Però una F1 l'ha provata?**

Sì, una Iso-Williams, nel 1974 al Paul Ricard. Fui invitato da Merzario che doveva fare una promozione dei caschi Vitaloni, mi presentò a Frank Williams. Nei miei 7-8 giri feci quasi i tempi di Arturo, tanto che alla fine si sbracciò lui per farmi rientrare ai box. Williams mi fece tanti complimenti e mi chiese se avevo degli sponsor, o se mio padre potesse pagarmi le corse. Non sapevano che conoscevo già la pista, ma in ogni modo li impressionai. Però, come disse Williams: *"no money, no race"*. Dopo di me salì in macchina James Hunt, che aveva la valigetta pronta.

► **Invece gran parte della sua carriera è stata in F2. Come ci arrivò?**

Con un'altra selezione di piloti della Csai, che aveva creato la "Squadra Azzurra", a capo della quale c'era Eugenio Dragoni. Avevamo a disposizione una Brabham BT 40-Ford. Il salto dalla F. Italia era notevole: potenza, gomme lisce, cambio stupendo. Il motore girava a 9.000 e oltre, era un sogno rispetto a quello della 124 della F. Italia. Niente regolazioni, in quell'occasione la macchina era uguale per tutti.

► **E come andò?**

Bene, entrai nella squadra, ma Dragoni morì proprio nel '74 e il team rimase senza direzione. Fu una stagione disastrosa. Al termine della quale però fui contattato da Enzo Osella, che aveva fatto una F2 per l'anno dopo. All'ultima gara venne da me Antonio Tomaini che mi chiese se fossi interessato a provarla il giorno dopo. Ovviamente sì. A fine giornata feci un tempo da pole position, con gomme usate. Insomma, ci accordammo, però poi Tomaini se ne andò, sostituito da un altro ingegnere italiano che costruì il secondo esemplare di monoposto... sbagliato. Il telaio che avevo provato lo diedero a Giorgio Francia, a me quella nuova... che si avvitava. Così feci soltanto una parte delle gare che avrei dovuto fare, perché i 10 milioni che mi diede la Csai per l'anno prima, senza altri piazzamenti non bastarono. Riuscii a fare la pole al Mugello perché la gara prima Francia s'infortunò e Osella mi diede la "mia" macchina. C'erano Flammini, Laffite, Tambay, Leclère, Vittorio Brambilla, Jabouille, Henton, Colombo... Ma poi nella prima manche presi un chiodo e ter-

minai 14°. Nella seconda recuperai fino al 2° posto.

► **Cosa pensò quando vide Osella in F1?**

Nulla di particolare, aveva Cheever che era giovanissimo, io avevo già 40 anni. Poi ci corse Ghinzani, che una volta mi disse: *"Truffo, sei uno sfigato, meritavi più di me di arrivare in F1"*.

► **Lei è stato anche giornalista dell'auto e istruttore di guida. Ha guidato tante automobili. Quale le è rimasta impressa di più?**

La Ferrari F40. Bella, potente, stabile e spartana come un'auto da corsa. Aveva un cambio un po' lento ma in compenso il motore sopra i 4.000 giri diventava veramente cattivo. E senza elettronica, andava guidata sul serio. Veramente una gran macchina.

► **Le piaceva insegnare a guidare?**

Molto, perché ho potuto trasmettere tutto quello che avevo imparato da autodidatta, ed è un'esperienza bellissima perché è una materia nella quale più impari più ti accorgi di non sapere, come all'università. È una materia ricchissima, complicata molto più di quanto si possa pensare, perché nella guida è importante la pulizia, la raffinatezza. Non c'è guida sportiva, agonistica, eccetera. C'è guidare bene o male.

► **Come descrive una corsa automobilistica?**

È un turbinio di pensieri. Hai sempre in mente le cose da fare, il punto di staccata, il riferimento della corda, quello dove dare gas, controllare gli strumenti, se hai un problema tecnico pensare dove ti può togliere di più e quali contromisure adottare per mitigarne gli effetti. Il consumo energetico viene più dalla concentrazione che dalla fatica fisica.

**IN CORNICE**  
Truffo era molto amico di Ronnie Peterson, con cui incrociò le traiettorie in kart prima e in F2 dopo. Sotto, i due ai tempi del kart in una fotografia che il pilota torinese tiene incorniciata in camera da letto.



# automobilismo D'EPOCA



EVENTI

## DAI VISIBILITÀ AL TUO EVENTO!

# RADUNO GARA

GITA SOCIALE  
CONCORSO DI ELEGANZA

QUALSIASI SIA IL TUO EVENTO, MANDACI LE INFORMAZIONI,  
LA LOCANDINA O IL LOGO E LE IMMAGINI  
LO PUBBLICHEREMO GRATUITAMENTE SUL NOSTRO SITO



**[EVENTI.AUTOMOBILISMODEPOCA.IT](http://EVENTI.AUTOMOBILISMODEPOCA.IT)**

TI AIUTA A TROVARE GLI SPONSOR PER FINANZIARE IL TUO PROGETTO,  
NON FARTI SFUGGIRE QUESTA OCCASIONE

## Centinaia di contatti ogni settimana!



# Agenda D'EPOCA

*Specialisti del ricambio e del restauro, tasse di circolazione, tabella di conversione delle misure delle gomme, assicurazioni e metodi di misurazione della potenza: in queste pagine tutti gli indirizzi e le indicazioni che l'appassionato deve avere sempre sotto mano*



# TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

## ITALIANE

### ALFA ROMEO

► Tra le più diffuse e amate sul mercato delle vetture d'epoca, le auto del Biscione sono anche tra le più facili da restaurare sia a livello meccanico sia per quanto riguarda la disponibilità di pezzi. A partire dagli anni '50 il motore è rimasto più o meno invariato al pari del cambio e dell'impianto frenante, con evidenti vantaggi nel caso di riparazioni anche impegnative. Qualche difficoltà nella messa a punto degli impianti di iniezione Spica e problemi di usura ai cambi della serie Giulietta, Giulia e Alfetta. Abbastanza facile il reperimento dei particolari interni.

#### Afra - MI

Telefono: 02 - 32 86 111  
 Fax: 02 - 32 86 11 50  
 www.afra.it - afra@afra.it  
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi.

#### Alfaricambi - CT

Telefono: 095 - 76 47 383  
 Fax: 095 - 76 47 383  
 http:web.tiscali.it/alfaricambi  
 alfaricambi@tiscalinet.it  
 Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

#### Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 700 809

Fax: 031 - 700 809  
 www.acr-auto.com  
 Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglesi

#### Autofficina Bergia - TO

Tel. e Fax: 0121 - 77 391  
 www.alfabergia.com  
 Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

#### Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40  
 www.autofficinamaspesdiego.it  
 maspesdiego@libero.it  
 Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

#### Magnoli Auto - VA

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

#### Sagiar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733



www.sagiarcorse.com  
 Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

### FIAT

► Parlare di Fiat d'epoca significa prima di tutto parlare di utilitarie che qualsiasi meccanico è in grado di riparare anche solo per averne viste sicuramente numerosissime durante la sua carriera. Se la meccanica non pone quindi particolari problemi ed è di reperibilità piuttosto semplice, la carrozzeria delle versioni più particolari può essere invece fonte di qualche preoccupazione, mentre gli interni non pongono particolari problemi dal momento che tessuti e finte pelli risultano di facile reperibilità al pari di componenti accessorie quali strumenti, maniglie, pannelli delle porte e vetri.

#### Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26  
 www.abarth-andronico.com  
 Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

#### Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58  
 Cell: 339 - 43 29 938  
 Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

#### Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358  
 Fax: 011 - 24 10 966

## PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

### Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate.

Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine
- esterno e selleria in buono stato

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI

costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

### Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

È il documento che lo Stato italiano richiede per riconoscere la 'storicità' di un veicolo; ha più di una funzione:

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i veicoli di 'interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno).
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata 'a vista' evitando il passaggio sui rulli.
- serve per la reimmatricolazione dei veicoli radiati o importati dall'estero.
- sempre più spesso è richiesto dalle assicurazioni invece dell'Attestato di Storicità e alcune regioni, come l'Emilia Romagna, lo richiedono, in contrasto con la legislazione nazionale, per concedere l'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli dai venti ai trent'anni.

È rilasciato con le stesse modalità dell'Attestato di Storicità e gli stessi

costi con due eccezioni: occorre una foto aggiuntiva della targhetta identificativa del veicolo (se presente) e richiede, qualora richiesto per la reimmatricolazione, un versamento di euro 105,00. Gratuito se richiesto insieme al Certificato d'Identità.

### Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo. Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata.

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto).

Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene con-

cesso 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 la 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 raffredate 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.

### Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45  
www.assistenza2cv.it - franci@assistenza2cv.it  
Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

### 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

## 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 la più ampia 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".



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

## INGLESI

### JAGUAR

► *Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che 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 nel-*

*la 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

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

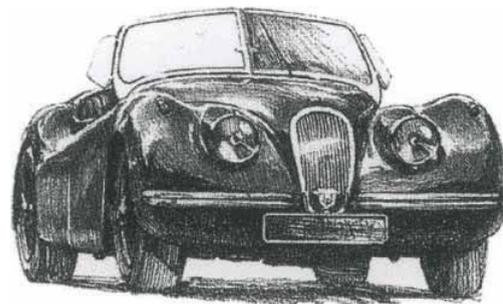
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

### 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

## 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.centrolarianodefufuoristrada.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  
 Battilastra 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

## 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

*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  
garestauriario@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.ingranaggiatina.it  
*Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere*

#### **Soram / Imasaf - PD**

Telefono: 049 - 59 71 666  
www.imasaf.it  
*Fornitura e riparazione impianti di scarico*

#### **WWT - TV**

Cell: 331 - 53 27 042  
www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it  
*Interventi idrodinamici*

### **TAPPEZZIERI**

#### **Interni Auto Maieli - MN**

Telefono: 0376 - 69 51 05  
www.interniautomaieli.com  
maieli@inwind.com  
*Sellerie complete e interni per qualunque auto*

#### **Elvezio Esposito - CS**

Tel. e Fax: 0984 - 36 074  
www.elvezio.com - info@elvezio.com  
*Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70*

#### **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.*

# Avantreno, freni e sterzo

**ECCOCI NUOVAMENTE AL LAVORO SULLA 600 D  
IN QUESTA PUNTATA ESAMINIAMO LE OPERAZIONI  
PER RIMONTARE GLI ELEMENTI FRONTALI**

DI JONNY PORCU



## ► POMPA FRENI

Si parte col revisionare la pompa freni (foto 1). Si tratta di un componente economico, se troppo usurato o in pessime condizioni conviene sostituirlo. Nel nostro caso, la pompa era in ottimo stato, riportava ancora i dati originali (Fiat) e pertanto si è deciso di sezionarla in ogni sua parte (2), sabbare il corpo metallico, sostituire i gommini di tenuta e rimontare il blocco (3). Finita la revisione della pompa rimontiamo il tutto sulla vettura, incluse le tubazioni freno che dalla pompa vanno al posteriore, le tubazioni metalliche che vanno alle ruote anteriori e anche la tubazione benzina che porta il carburante dal serbatoio al motore (4).

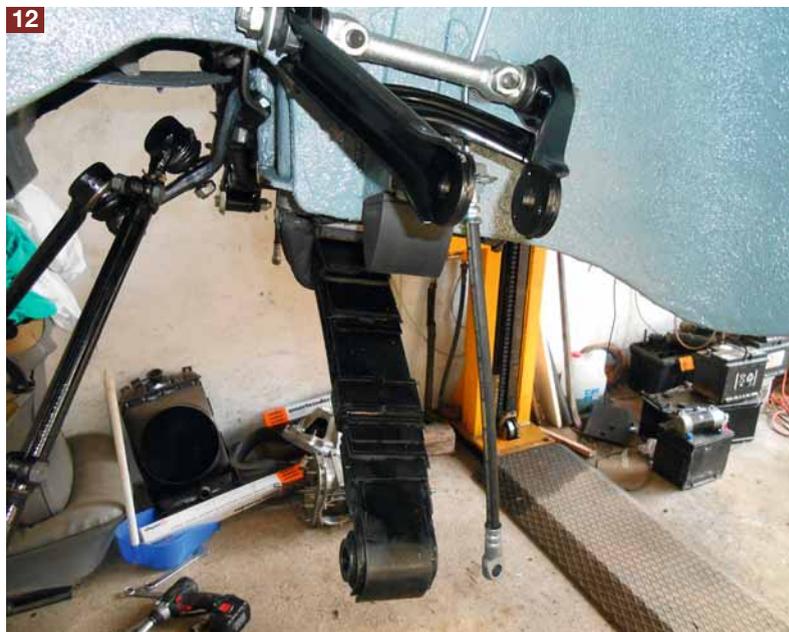
## ► SOSPENSIONI

Si prendono in mano i braccetti sospensione superiori (5) che dopo la verniciatura a polvere vanno dotati delle nuove boccole in gomma. Col sistema della doppia bussola e una morsa da banco s'incassa una boccola nella sua sede. Poi bisogna infilare l'asse porta-braccetti (6) dentro suddetta boccola e "chiuderlo" tra le due boccole (7) forzando la seconda boccola in sede ricorrendo nuovamente alla morsa. Bisogna prestare attenzione alle rondelle che vanno interposte nell'asse, tra le boccole, poi appoggiare i dadi scanalati contro le boccole e rimontare il complessivo sulla macchina rispettando la quantità di spessori calibrati (8-9) che ci eravamo annotati e conservati durante lo smontaggio.



► **BOCCOLE STERZO**

Col rinvio di sterzo opposto alla scatola guida per le mani (10) si asportano le boccole vecchie (in questo caso usurate e rotte, 11) e si sostituiscono con boccole nuove dopo aver rimosso l'asse di rinvio ed il relativo bullone. Si tagliano le boccole col seghetto (vedi puntata n. 2) e si rimonta il tutto con il solito sistema di doppia bussola. Finito il lavoro si rimonta l'asse di rinvio sul supporto e lo si reinstalla sulla vettura rispettando eventuali spessori che abbiamo trovato sotto il rinvio in fase di rimozione dalla scocca.



► **BALESTRA**

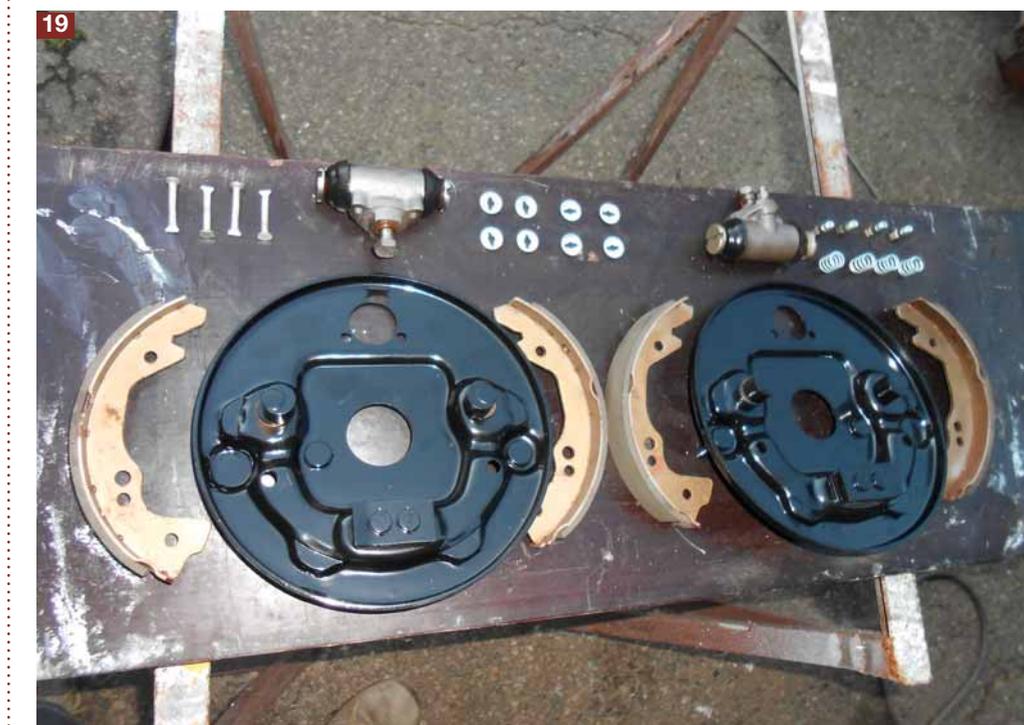
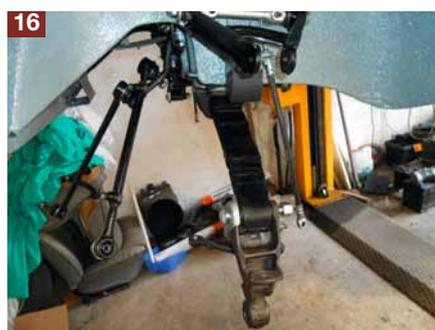
Ora tocca alla balestra, che va rimontata al suo posto (12). Prima ci prepariamo i supporti superiori dei gommini a "V" (13) poi i cavallotti inferiori (14) che tengono la balestra solidale alla scocca. Qui ci si deve organizzare: o in due persone, una per lato, o una persona e un supporto sull'altro lato. La balestra non pesa moltissimo ma essendo elastica va un minimo compressa verso l'alto per poterla fissare. Anche qui prestiamo attenzione a spessori vari trovati in fase di smontaggio e siamo pronti a fissare il tutto. Montiamo anche i tamponi di fine corsa della sospensione anteriore.





► **FUSELLI E LORO PERNI**

Ci dedichiamo poi ai perni dei fusi anteriori (15), che saranno stati fatti revisionare (o revisionati da noi) mentre ci dedicavamo ad altre operazioni. Si montano prima dal basso sulla balestra (16) col loro bullone e dado (mi raccomando ingrassate sempre questi bulloni per poterli poi smontare in futuro!), poi dall'alto sui braccetti superiori dopo aver compresso un po' la balestra usando come contrasto il peso della vettura. I perni fusi sono destro e sinistro e vanno montati con la barra di sterzo verso il muso vettura. Mentre ci siamo, montiamo anche il flessibile freno in gomma (17) che dal raccordo del tubo metallico andrà al cilindretto ruota. Con pompa per grasso, riempiamo il fuso di grasso e quel che esce lo spalmiamo intorno allo snodo del perno ruota (18) in modo che umidità e sporcizia non possano andare ad intaccare le boccole e l'asse di sterzo del fuso.



► **RIMONTARE I FRENI**

Con alla mano le flange porta-ganasce (19) che avremo precedentemente assemblato con ganasce freno e cilindretti (20) procediamo al fissaggio sui perni fusi. Una volta montate le ganasce (21), sostituiamo i cuscinetti sui tamburi (rettificati) e anche i paraolio di tenuta lato fuso. Installiamo anche gli ammortizzatori e i nuovi gommini, poi montiamo il tamburo (22), chiudiamo i dadi del mozzo (assicurandoci di non chiudere né troppo, né troppo poco, pena la distruzione dei cuscinetti!) e montiamo il coperchio del mozzo riempiendolo di grasso apposito per cuscinetti (23-25).

27 26



► SISTEMA DI STERZO

Prendiamo i bracci di sterzo, se necessario sostituiamo le testine (ce ne sono due con filetto destro e due con filetto sinistro). Rimontiamo le testine sul braccio filettato (riverniciato a polvere), andiamo a collegare l'asse di sterzo della ruota sinistra alla scatola guida (26) con un braccio e l'asse della ruota destra con il rinvio di sterzo (27). Infine applichiamo la barra di collegamento centrale (questa se è in cattive condizioni va sostituita perché è in unico blocco) e abbiamo così completato il sistema di sterzo (28). Per precauzione si controllano il gioco della scatola guida e il suo livello di olio (meglio sostituirlo con olio cambio W 90).

20



22



24



21



23



25





# Faceva l'europea

**LINEA DI GUSTO AMERICANO, DIMENSIONI IMPORTANTI, MOTORI AFFIDABILI, TANTI ALLESTIMENTI E CILINDRATE. QUESTA LA RICETTA DI BERLINA MEDIA PER IL VECCHIO CONTINENTE MA PIÙ GRATIFICANTE DELLE CONCORRENTI DIRETTE**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLAR



Innovare per adeguarsi al mercato in espansione, predisporre un prodotto adeguato al giusto prezzo. Ma per essere competitivi, bisogna tenere d'occhio le economie di scala. Ford Europa a inizio anni '70 presenta una nuova berlina, di gusto un po' americano e perciò non priva di fascino: è la Ford Taunus TC, dove "TC" sta per "Taunus Cortina". La nuova "media" sostituisce i due modelli. Per tradizione le Cortina erano destinate al mercato anglosassone, belga e scandinavo, e godevano di una certa immagine sportiva. Le Taunus invece esprimevano la tradizione tedesca ed erano diffuse nell'Europa continentale.

La Taunus TC per linea e dimensioni si distingue dalla concorrenza: il cofano imponente, la linea di cintura alta e la coda discendente le danno un'impronta di vettura importante in stile americano, opulenta e affidabile. Il frontale riprende lo stile Knudsen, con la caratteristica "pagoda" al centro della calandra che prosegue idealmente sul cofano motore con una nervatura pronunciata. Le dimensioni sono ragguardevoli, all'epoca non è facile trovare medie da 1,70 metri di larghezza. La gamma comprende anche una coupé fast-back, la berlina due porte -poco diffusa in Italia- e la familiare.

### Anche automatica

Nel 1976 la Taunus è riproposta sul mercato con importanti modifiche di carrozzeria: è la versione TC2. Perde la caratteristica "pagoda", la calandra prende un aspetto più sobrio, adatto ai tempi: la linea rimane elegante, ma di gusto più europeo. Sulla calandra compare il marchio ovale Ford. Le varianti della car-



rozzeria sono tre: berlina 2 o 4 porte, oppure Station Wagon 5 porte; scompare invece la coupé.

La meccanica delle Taunus TC è tradizionale, si punta sull'affidabilità. Il motore è anteriore, la trazione posteriore. L'impianto frenante è misto dischi-tamburi dietro. Le cilindrata variano da 1.3 a 2.3, associate a cambio meccanico a quattro rapporti; per il solo 2.3 è disponibile anche un automatico a tre rapporti. Rispetto alle Taunus ante 1970 qualcosa di nuovo si vede nelle sospensioni posteriori, dove le molle elicoidali sostituiscono le balestre. I motori 1300 e 1600 cc sono aggiornati con la distribuzione ad albero in testa; con la "TC2" compare un quattro cilindri 2000 cc; invariato il V6 2.3 ad aste e bilancieri, da 108 CV.

Gli allestimenti prevedono cinque livelli: base, L, GL, Ghia e S (linea sportiva). S e Ghia sostituiscono i precedenti GT e GXL. In Italia le più richieste sono la 1300 L e la 1600 Ghia.

**SOBRIO**  
In alto, il frontale ha perso la caratteristica "pagoda" della serie precedente (TC1), adesso appare più sobrio ma mantiene una certa eleganza. I fendinebbia presenti in questo esemplare sono un optional. Sotto e sopra, la targhetta in coda riassume le caratteristiche della vettura: è una Taunus con allestimento Ghia e cilindrata 2300.





**MANOMETRO**

Sopra, la linea della Taunus TC2 è elegante e senza fronzoli stilistici.

La strumentazione è completa e chiara: ci sono tachimetro, contakm totale e parziale, contagiri, temperatura dell'acqua, livello carburante e varie spie. Manca il manometro dell'olio, sostituito da una spia di insufficiente pressione.



**“È comoda e semplice”**

L'esemplare qui fotografato è una Taunus TC2 Ghia 2.3 immatricolata nel 1979. L'allestimento Ghia prevede tetto in vinile, rostri ai paraurti, cerchi in lega leggera, interni in moquette, velluto e inserti in legno. In più questo esemplare monta il cambio automatico (optional).

Sono montati anche i fendinebbia circolari, che facevano parte della dotazione “S”. Come ogni Taunus l'allestimento e la cilindrata sono chiaramente identificabili: posteriormente troviamo la scritta “Ghia” e la cilindrata 2300.

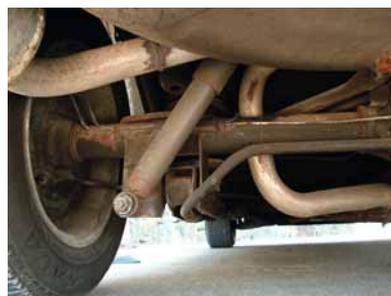
L'auto è di proprietà di Fabio Manzoni, 31 anni, di Bonate Sopra (BG). La possiede da 13 anni, ma è sempre stata in famiglia: primo proprietario era lo zio, che risiedeva in Svizzera, capo magazziniere alla Ford di Zurigo, e la trattava con cura, addirittura la ricoverava in un box riscaldato. L'auto ha percorso 93mila km, di cui quasi 40mila percorsi da Fabio. Che ci ha lavorato ben poco: a parte l'ordinaria manutenzione, ha sostituito la pompa dell'acqua e più volte la marmitta (dopodiché ha deciso di applicarne una in acciaio inossidabile così ha risolto il problema).

Fabio è contento delle prestazioni della sua Ford («raggiunge i 190 km/h di tachimetro»), soprattutto in ripresa. La guida è comoda, grazie anche al cambio automatico e al servosterzo. Per il proprietario è confortevole come un'auto moderna, tranne che nella stagione estiva per l'assenza del climatizzatore. Ottima la capacità del bagagliaio: come auto d'epoca potrebbe interessare poco, ma il nostro è anche un appassionato ciclista e gli capita di caricarvi la bicicletta da corsa. L'unico appunto va alla tenuta di strada: “Tende a scodare, soprattutto su fondo bagnato”. Per le riparazioni: «Nessun pro-



**MARTINETTO**

Il bagagliaio, sopra a sinistra, è capiente e ben sfruttabile grazie al vano di carico regolare e alla posizione inferiore della ruota di scorta. Soltanto la presenza del martinetto di sollevamento (a destra) riduce un poco lo spazio disponibile.



**MCPHERSON**

La sospensione anteriore è disegnata secondo lo schema McPherson (sopra a sinistra) che semplifica la costruzione. A destra, un particolare del retrotreno, che è a ponte rigido con ammortizzatori e molle elicoidali separate.



### LEGNO E VELLUTO

L'allestimento interno è curato, il grado di finizione adeguato alle richieste del pubblico europeo, con abbondanza di velluto, moquette e inserti in legno (in alto e al centro); notare la presenza delle cinture di sicurezza anche ai sedili posteriori. Sopra, il posto guida con selettore del cambio automatico (optional), che elimina il pedale della frizione. Il selettore del cambio automatico a tre rapporti (in alto) ha sei posizioni: parcheggio, retromarcia, folle, drive, guida a due rapporti (1 e 2), guida a un rapporto (1).

### LA "PAGODA" DELLA TC1

Sotto, due esemplari della Taunus TC prima versione: a sinistra la berlina quattro porte e a destra la coupé fast-back. Si nota l'originale "pagoda" sulla calandra, che sulla TC2 sarà eliminata in favore di un'estetica più lineare e vicina ai gusti del pubblico europeo.





blema, se si ricorre ai meccanici vecchio stampo. Nulla di difficile, bisogna solo avere dimestichezza con le vetture di una volta, qui non c'è la centralina...». Per i ricambi, anche se finora ne ha avuto poco bisogno, Fabio ci dice che non ci sono problemi, su Internet si trova tutto, in particolare sui siti esteri. Ai raduni va ogni tanto, tempo permettendo. Ed il pubblico, come l'accoglie? «Piace ai giovani, ai bambini in particolare, oppure ai quarantenni; a qualcuno ricorda la Ford Mustang, per le dimensioni».



**TAGLIANDI**  
Sopra, il libretto dei tagliandi di manutenzione eseguiti dal precedente proprietario presso officine svizzere. A lato, Fabio Manzoni proprietario della Taunus TC2 2300 Ghia ripresa nel nostro servizio.



## Scheda tecnica

### FORD TAUNUS TC2 2.3 V6 (1976-1979)

**Motore:** anteriore longitudinale, V6, alesaggio e corsa 90x60, 1 mm, cilindrata 2.294 cc, distribuzione albero a camme centrale, aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro, rapporto di compressione 9:1, carburatore doppio corpo, filtro aria a secco, impianto elettrico 12V, lubrificazione forzata, capacità carter e filtro 4,25 litri, raffreddamento ad acqua, potenza 108 CV a 5.000 giri, coppia 18,5 kgm a 3.000 giri. **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio a 4 marce sincronizzate + RM (oppure automatico 3 marce), rapporto al ponte 3,44:1, pneumatici 185/70 R13. **Corpo vettura:** berlina 4 porte 5 posti, carrozzeria portante; sospensioni: ant a ruote indipendenti schema McPherson, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post ponte rigido con puntoni longitudinali e obliqui di ancoraggio, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; freni ant a disco, post a tamburo, doppio circuito idraulico e servofreno. **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.579, carreggiate ant e post 1.422, lunghezza 4.384, larghezza 1.700, altezza 1.362; peso in ordine di marcia 1125 kg. **Prestazioni:** velocità massima 174 km/h; accelerazione 0-100 km/h 12,5 sec; consumo medio 12,5 l/100 km.



#### NEL VANO MOTORE

**Foto 1:** veduta laterale del vano motore: in vista il bocchettone di rifornimento olio, le candele, lo spinterogeno (a sinistra della scatola filtro dell'aria). **2.** Panoramica del vano motore: in primo piano l'architettura del sei cilindri a V con carburatore e filtro dell'aria al centro. **3.** Sotto il filtro dell'aria, si vede il carburatore doppio corpo Lucas. **4.** L'olio si controlla agevolmente estraendo l'apposita astina che si trova in posizione facilmente raggiungibile. **5.** Il radiatore del liquido di raffreddamento non ha il vaso di espansione, si rabbocca svitando il tappo (a motore freddo). La ventola di raffreddamento con convogliatore dell'aria: il sistema è a trascinamento continuo, non è ad innesto termostatico. **6.** Alcuni punti di rabbocco: tappo olio del servosterzo a sinistra e a destra la vaschetta del lavavetro. **7.** Servofreno con vaschetta e tappo di rabbocco.

**CAR OUTLET****SILVAUTO**  
**WWW.SILVAUTO.IT** **VENDITA ASSISTENZA**  
24064 Grumello del Monte (BG)  
via Roma 158  
tel. 035 830800  
fax 035 8356648  
info@silvauto.it **SHOW ROOM e VENDITA**  
24126 Bergamo (BG)  
Via Luigi Luzzatti  
tel. 035 4243575  
fax 035 3840040  
infobg@silvauto.it **SHOW ROOM e VENDITA**  
10024 Moncalieri (TO)  
Strada Genova 299  
tel. 011 6470370  
fax 011 6470112  
infoto@silvauto.it**FILO DIRETTO 348.5503882****MOTOR GALLERY** 26-27 settembre 2015  
padiglione A  
**PRESENTI IN FIERA**  
22-25 ottobre 2015  
padiglione 11  
**AUTO D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA**ACQUISTIAMO IN CONTANTI AUTO USATE, SUPERCAR, D'EPOCA, DI PRESTIGIO E INTERE COLLEZIONI, PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATI****LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA, 04/1955**, conservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 40 anni a un unico proprietario, targhe e documenti originali.OMOLOGATA ASI 3<sup>^</sup> GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI RARISSIMA**ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER VELOCE 750 F PASSO CORTO, 08/1958**, interni e pannelli in sky rosso, moquette rossa, restaurata totalmente rispettando la configurazione d'origine, disponibile certificato ALFA ROMEO attestante originalità vettura

ISCRITTA ASI - MATCHING NUMBERS

**FERRARI 308 GTSi TIPO F 106 AS, 06/1981**, alzacristalli elettrici, aria condizionata, interni in pelle nera, totalmente originale, libretto uso e manut. e organizzaz. di vendita e assistenza originali dell'epoca.

MATCHING NUMBERS - PERFETTA

**FIAT 131 ABARTH RALLY GRUPPO 4, 05/1977**, uno dei 75 esemplari che ha partecipato alle gare dell'epoca, targhe (PE 16...) e doc. dell'epoca, vari ricambi per tipologia gare, appartenuta al pilota e proprietario della conc. FIAT di Pescara Di Francesco. MECCANICA DA RODARE

FICHE OMOLOGAZIONE GRUPPO 4 DELL'EPOCA - PASSAPORTO TECNICO CSAI - OMOLOGATA FIA

**ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER TIPO 101.23, 10/1963**, autoradio Blaupunkt con antenna, interni in sky neri nuovi, restaurata totalmente, targhe (CR 17...) e documenti originali, doppie chiavi

HARD TOP - ECCELSA

**BMW 2002 TURBO, 02/1975**, autoradio GRUNDIG originali dell'epoca, Interni e pannelli in SKY nero, targhe (CR 19...) originali, doppie chiavi, disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

OMOLOGATA ASI MASSIMI LIVELLI MATCHING NUMBERS - CONSERVATA

**ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64, 07/1973**, autoradio originale dell'epoca, cerchi in lega millerighe Campagnolo Alfa Romeo, interni in pelle beige/avana restaurata totalmente, targhe (TN 17...) e doc. originali, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione.

MATCHING NUMBERS

**ALFA ROMEO ALFETTA 1800 1<sup>^</sup> SERIE TIPO 116.08, 08/1973**, grigio indaco interni in vellutino BULLI, antifurto METRA, targhe (TO K2...) e documenti originali, libretto uso e manutenzione e chiavi originali.

CONSERVATA IN MODO MANIACALE ISCRITTA ASI - UNICO PROPRIETARIO

**FERRARI 456GT, 01/1994**, climatizzatore, autoradio + caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE

**MG TD, 10/1952**, autoradio e antenna, portapacchi cromato, totalmente originale.

MATCHING NUMBERS RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE

**TRIUMPH TR4 A IRS, 06/1965**, interno in pelle black, autoradio dell'epoca, ruote a raggi, targhe e documenti originali, libretto uso e manutenzione, Tonneau Cover

MATCHING NUMBERS - ISCRITTA ASI

**ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 'BOLLINO ORO', 05/1965**, targhe (MI AZ...) e documenti originali dell'epoca. Restauro totale eseguito da artigiani esperti in vetture ALFA ROMEO

MATCHING NUMBERS - MATCHING COLOUR

**ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT, 01/1987**, interni in pelle verde piping magnolia, autoradio cd, climatizzatore, doppie chiavi, sales & service 1986/87, handbook supplement e service tot. timbrato in Rolls Royce orig. dell'epoca e perfett. consultabili.

ISCRITTA ASI-CONSERVATA

**LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO COUPE, 10/1971**, targhe (VC 20) e documenti originali, disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

CONSERVATA - SUPERPREZZO

**RENAULT 4 CV R1062, 1951. 6 BAFFI 3 MARCE 6 VOLT TETTO APRIBILE, 03/1951**, versione 6 baffi SPORT, fari fendinebbia a luce bianca, Conservata in modo maniacale, motore e freni totalmente revisionati.

F.I.V.A. - ISCRITTA ASI - C.R.S. ASI PARTECIPATO A MILLE MIGLIA

**ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0 TURBO AUTODELTA, 05/1984**, alzacristalli elettrici, fendinebbia, interni in panno AMARANTO, turbina KKK, targhe (AP 33...) e documenti originali, totalmente originale.

ISCRITTA ASI PRODOTTI 361 ESEMPLARI

**ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CARBURATORI 3<sup>^</sup> SERIE, 02/1982**, autoradio, cerchi in lega, interno in tessuto fioncato grigio, conservata in modo maniacale, targhe (GE 85...) e documenti originali dell'epoca, doppie chiavi originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI

**FIAT RITMO SUPER 75, 05/1982**, interni in velluto blu, autoradio Autovox KANGURO 732 a cassetta originale dell'epoca, targhe (PA 65...) e documenti e doppie chiavi originali, disponibile book Fiat, meccanica completamente revisionata.

MATCHING NUMBERS - SOLO Km 8.476 DA NUOVO - UNICO PROPRIETARIO

**PEUGEOT 304 GL CABRIOLET PININFARINA, 01/1973**, oro metallizzato, sedili e pannelli in sky, capotte in tela nera.

RESTAURATA TOTALMENTE MATCHING NUMBERS - SUPERPREZZO

**PORSCHE 911 e COUPE 2200 MY1970, 06/1970**, autoradio Blaupunkt Punto Blu Frankfurt, interni in similpelle nera e velluto a coste, disponibile certificato di costruzione e produzione attestante l'originalità della vettura.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE MATCHING NUMBERS

**MERCEDES BENZ 200 CE W 124, 05/1993**, interni in pelle nera, tetto apribile elettrico, cerchi in lega, targhe e documenti originali (RE 69...). Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali.

SUPERPREZZO ISCRITTA ASI. PERFETTA. COME NUOVA

**AUTOBIANCHI BIANCHINA JOLLY SPIAGGINA MARE, 10/1964**, cerchi a raggi Borrani, sedili in vimini, restaurata totalmente di latorneria e carrozzeria, targhe (LT 03...) e documenti originali dell'epoca.

MATCHING NUMBERS - ISCRITTA ASI - MECCANICA REVISIONATA

**IN EVIDENZA****FERRARI DINO 246 GT SERIE M, 03/1971**, Targhe (BS 76...), chiavi originali, interni in sky beige 430, moquette castoro, disponibile certificato dati di produzione vettura rilasciato dalla casa Madre

VETTURA IN TOTALE FASE DI RESTAURO KM 0 TOTALMENTE ORIGINALE

**LA SEDE DI GRUMELLO D/M RIMARRA' APERTA TUTTO IL MESE DI AGOSTO****ACQUISTIAMO, MASSIME VALUTAZIONI. LANCIA AURELIA GT B20.B24 CONVERTIBILE/SPIDER ALFA ROMEO, FERRARI e PORSCHE sino agli anni '80/'90**

# 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

**164 V6 Turbo Super**-1994, 116.000 km, supertagliandata compresa cinghia, bellissima, da vedere, Euro 1.700-tel 339/6593734

**2000 berlina**-Blu Olanda Tex Alfa pan-

no, 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

**Duetto 2000**-1991, nero, conservato in ottime condizioni, Euro 12.000 o permuta-tel 336-259241

**Duetto Spider 2000 Veloce**-1973, rosso, restauro datato, funzionante, alcuni particolari da rivedere, Euro 15.000-tel 030-963126 ore pasti

**GT 1750**-prima serie, vera pelle, prima vernice, targhe e documenti originali, proveniente da collezione-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

**GT 2000**-1971, nero, ottime condizioni, Euro 12.000 o permuta-tel 336-259241

**Mito Quadrifoglio Verde**-2010, pochissimi km, praticamente nuova, vendo causa inutilizzo-tel 0437-970165

### BWA

**Formula 850**-1969, perfettamente e completamente restaurata-tel 348-4796030

### CITROËN

**2 CV AZL**-1959, grigia, revisione al 2016, gomme nuove, ottimo stato, visibile a Piacenza-tel 338-9332859



### FIAT

**128 berlina 4 porte**-1975, bronzo metallizzato interni beige scuro, 49.000 km originali, unico proprietario, conservata, ASI targa oro-tel 347-9674755

**200 (600 T)**-1963, restaurato in tutte le sue parti, paragonabile al nuovo-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

### FORD

**Cortina Lotus Twin Cam MKII**-1969,

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

**INTERVENTI IDRODINAMICI**



VISITATECI A **MOTOR GALLERY** il 26-27 settembre 2015



**AUTO D'EPOCA** FIERA DI PADOVA il 22-25 ottobre 2015

**Grumello**  
**IN PRIMO PIANO**

PRESENTI ALLA FIERA  
**MOTOR GALLERY**  
26-27 settembre 2015  
padiglione A

www.silvauto.it

PRESENTI ALLA FIERA  
**AUTO D'EPOCA**  
22-25 ottobre 2015  
padiglione 11

**MGA 1600 MARK II ROADSTER**, 09/1961, interni, sedili e pannelli in pelle Connolly Nera, autoradio BLAUPUNKT originale dell'epoca, esemplare esposto per la presentazione ufficiale al Salone di Torino, targhe (BS 10) e documenti originali.  
**HERITAGE ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA - OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO - MATCHING NUMBERS - ITALIANA DA SEMPRE**

Filo diretto 348 55 03 882

#### VENDITA ASSISTENZA

24064 Grumello del Monte (BG)  
via Roma 158  
tel. 035 830800  
fax 035 8356648  
info@silvauto.it

#### SHOW ROOM e VENDITA

24126 Bergamo (BG)  
Via Luigi Luzzatti  
tel. 035 4243575  
fax 035 3840040  
info@silvauto.it

#### SHOW ROOM e VENDITA

10024 Moncalieri (TO)  
Strada Genova 299  
tel. 011 6470370  
fax 011 6470112  
info@silvauto.it

**NOVITÀ DA GIUGNO 2015** Silvauto Car Outlet entra nel mondo delle moto storiche da collezione  
**LA SEDE DI GRUMELLO D/M RIMARRA' APERTA TUTTO IL MESE DI AGOSTO**

stradale, originale, conservata, perfetta, uso regolare, Minilite, Motolita, ricambi, gommata 95%, unica, solo intenditori, prezzo adeguato-tel 347-7174020

**Thunderbird coupè-1965**, beige interni originali bordeaux, targa e libretto di prima immatricolazione, ben gommata, conservata, da lucidare, visibile a lvrea (TO), Euro 10.950-tel 328-2771728 / redasas@alice.it

### LANCIA

**Fulvia berlina 2ª serie -1972**, beige interni in pelle neri, perfettissima, carrozzeria originale, motore ok, Euro 5.500-tel 348-5113854

### MERCEDES-BENZ

**200 E cabriolet-1994**, argento interno in pelle nero, tutti i certificati ASI, conservata in ottime condizioni-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

### PORSCHE

**911 T 2400 coupè-1972**, tappo olio esterno, ASI, ferma da anni quindi da restaurare completamente, Euro 25.000 o permuta con auto già restaurata-tel 377-2275377

### TECNO

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

### VOLKSWAGEN

**Golf GLS-1980**, rossa, 5 porte, 1500 cc, ASI, 122.000 km, tagliandata con sostituzione marmitta, cinghie, pompa acqua, stupende condizioni, Euro 3.900-tel 0524-572418 ore ufficio

## VENDO MOTO

### GILERA

**Saturno sport 500 con sidecar Longhi-1947**, versione civile, foglio complementare originale, restaurata nel 1989, documenti in regola, targa origi-

nale a 4 cifre, ASI, FMI, Euro 21.000-tel 388-1936066

### LAVERDA

**750 S.F.C.-1974**, condizioni eccezionali, originale, conservata, con ricambi-tel 340-2395301 / panificiobettipadova@gmail.com

## VENDO VARIE

### per ALFA ROMEO

**Giulia, Giulietta, Giulia GT-1950-70**, motori, ponti, testate complete di valvole e canne, volanti, altri pezzi-tel 338-2340826  
**Giulietta-coppia conica 9/41**, Euro 100-tel 388-1936066

**GT 1.8 o berlina-1975**, serie canne, pistoni, spinette e fasce nuovi-tel 347-0472675 / paolo.p2k@libero.it

### per FIAT

**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



**850 e derivate-cambio 5 marce, V 26 km/h** più lunga della IV, montaggio senza modifiche alla vettura, garantito, prezzo accessibile-tel 340-2830841

**1500 6c musone-1938-54**, parafanghi, portiere, cofani, vetri, cambio, radiatore nuovo, altri pezzi-tel 338-2340826



## ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi

- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione

- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti

- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

**ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano**  
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com

e-mail: moto@oramsospensioni.it

info@oramitalia.com

**Cataloghi parti di ricambio di meccanica e carrozzeria-Vari modelli-tel 388-1936066**

**500 B/C/Topolino-1948-1955**, numerosi ricambi meccanica e carrozzeria, vetri, gomme, paraurti nuovi anteriori e posteriori, frecce, fanaleria varia, crick zeppe bloccaruota, manovella copriruota di scorta, tenda-

lino parasole, minuteria interna, serrature-tel 338-4566475

### per INNOCENTI

**IM3-coppe ruota**, Euro 40-tel 388-1936066

### per LANCIA

**Augusta-portabagagli e semiasse**, Euro 300-tel 388-1936066

**Flavia-serie molle e valvole**, Euro 50, serie molle per frizione, Euro 50-tel 388-1936066

**Flavia 1500/1800-testate motore**, vari ricambi, fanaleria anteriore e posteriore, maniglie porte, crick e trousse, libretti uso e manutenzione, targhe e documenti uso collezione, copriruota di scorta, portaradio, modanature-tel 338-4566475

**Catalogo parti di ricambio-per Beta Montecarlo, Beta II serie, Flavia 820, gamma 2000, Flavia 819, Fulvia 818-tel 388-1936066**

**Vari modelli-istruzioni per riparazioni-tel 388-1936066**

L'hai sognata?  
Ora puoi guidarla



Piazza Martiri della Libertà 4,  
56025 Pontedera (PI) Italy  
Tel. +39.0587.55014  
**booking@classycar.rentals**  
**www.classycar.rentals**

Italy • France • Monaco • Spain • Switzerland • Austria • Germany

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



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

**WWW**  
**MOTOCICLISMO FUOR**  
 Moto  
 Delta **MOTORE**  
 Automobilismo **ARMATIRO**  
**RUNNERS TENNIS**  
 Men'sHealth **CICLISMO**

**www.edisport.it**

Ogni mese  
 in edicola,  
 tutti i giorni  
 sul web

per **LAND ROVER**  
**Range I serie**-set griglie parasassi fari, ripiano portaoggetti lato passeggero, Euro 300-tel 335-6250545

**VARIE**  
**Guanti da guida**-anni 60, in pelle, nuovi essendo fondi di magazzino, varie misure e colori a prezzi di realizzo. Vendo anche guanti ignifughi FIA omologazione 86 rules ISO 6940, nuovi-tel 331-5967958 / del-santoennio@gmail.com  
**Riviste**-Lancia n. 5, estate 1961, ottimo stato euro 50-tel 388-1936066  
**Riviste**-Programmi ufficiali Gran Premio d'Italia 1969-74-76-79-tel 388-1936066  
**Riviste**-Gente Motori, Tuttomotori, L'Automobile, la Manovella, AM Auto d'Epoca, Automobilmismo-tel 388  
**Riviste**-Rombo n.5 del 1984, Starter n. 46 anno 2, Ruote in Pista n.11 del 1992, Settestrade n. 100 e 125, L'Autoaccessorio n.3 del 1971, n.5 del 1972, n.6 del 1973, n.3 del 1967, n. 3 del 1970, Tutto Auto n.2 e 3 del 1970, n.3 del 1983. n.1 del 1979, AM n.8-10-12-35-tel 388-1936066

**Riviste**-Ruoteclassiche dal 1987 al 2013 (anche annate singole) Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1954/1969, Quattroruote 1956/2013, Auto d'Epoca, La Manovella 1975/2013 e altre-tel 333-2493694  
**Riviste**-Automobile Quarterly dal n. 1 1986 al n. 6 1988, edizione italiana rilegata, Euro 100-tel 388-1936066  
**Riviste**-Starter, Autocapital, Ruoteclassiche, Quattroruote, Auto70, Autosprint, Autosprint mese, Autorama, Automondo, Automark3, Ferrari Italian Style, Al Volante, rivista Lancia-tel 388-1936066  
**Riviste**-Quattroruote aprile-novembre 1956 Euro 100, speciale 1965 Euro 50, Ruoteclassiche n.1 Euro 40, Torino Motori n.1 del 1961 - n.71 del 1964 - n.106 del 1970 Euro90, Autocapital n.1 Euro30, Autosprint dal 1970 Euro 5 cadauno, Auto70 n.1 Euro 10, Autocapital vari fascicoli dal 1981 al 1993 Euro 5 cadauno-tel 388-1936066  
**Targa insegna luminosa**-bifacciale Michelin, Euro 250-tel 388-1936066  
**Targhe insegne in metallo smalta-**

**to**-Michelin cm 56x45, Benelli servizio su fondo nero anni 30-40 cm 60x40, Euro 200-tel 388-1936066

**CERCO VARIE**

**VARIE**  
**Automodelli**-anni 60-90, Dinky, Mini-champs, BBR, Mebetoy, Kit, Obsoleti, Die Cast, cerco sempre intere collezioni-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com  
**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  
**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

**LANCIA VINTAGE**  
**RICAMBI LANCIA D'EPOCA**

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



**... dal 1937 PAPURELLO**  
 www.innocentistore.com  
**RICAMBI PER INNOCENTI**  
 ... dal 1960 al 2000  
 Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO  
 3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL  
**VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49**



LA SCELTA DI QUALITÀ CHE FA LA DIFFERENZA. SEMPRE.

**Sintoflon**  
 Tel. 0438 470354  
 www.sintoflon.com - info@sintoflon.com

**Protector**  
 Rivestimento anti attrito: protezione del motore contro l'usura

**Leadex**  
 Soluzione multifunzionale per il trattamento della benzina nei veicoli storici

**RadiatorClean**  
 Pulitore del circuito di raffreddamento: scioglie sporco, lacche, melme migliorando il raffreddamento



**Grumello**  
**IN PRIMO PIANO**

**MOTOR GALLERY**  
**PRESENTI ALLA FIERA**  
 26-27 settembre 2015  
 padiglione A



**www.silvauto.it**

**AUTO D'EPOCA**  
**PRESENTI ALLA FIERA**  
 22-25 ottobre 2015  
 padiglione 11

**ALFA ROMEO 1900 SPRINT COUPE' TOURING SUPERLEGGERA 1^SERIE**, 07/1953, interni in panno lana grigio viola blu, ruote a raggi BORRANI in alluminio, iscritta F.I.V.A., Matching Numbers, totalmente restaurata in modo maniacale. **CAMBIO AL VOLANTE ASI 3^ GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI- ISCRIVIBILE MILLE MIGLIA**

**Filo diretto 348 55 03 882**

<b> VENDITA ASSISTENZA</b> 24064 Grumello del Monte (BG) via Roma 158 tel. 035 830800 fax 035 8356648 info@silvauto.it	<b> SHOW ROOM e VENDITA</b> 24126 Bergamo (BG) Via Luigi Luzzatti tel. 035 4243575 fax 035 3840040 infobg@silvauto.it	<b> SHOW ROOM e VENDITA</b> 10024 Moncalieri (TO) Strada Genova 299 tel. 011 6470370 fax 011 6470112 infoto@silvauto.it
---	--	--

**NOVITÀ DA GIUGNO 2015** Silvauto Car Outlet entra nel mondo delle moto storiche da collezione  
**LA SEDE DI GRUMELLO D/M RIMARRA' APERTA TUTTO IL MESE DI AGOSTO**

# 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]	✕	🏆	€
<b>ABARTH (Italia)</b>						
<b>MONOMILLE</b>						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	38.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	40.000	***	**	=
<b>DERIVATE FIAT 500</b>						
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	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 600</b>						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	24.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	32.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	38.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	40.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	42.000	***	***	+
750 coupé/spider Zagato	1956/62	747/44	48.000	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 850</b>						
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	***	***	+
<b>DERIVATE SIMCA</b>						
Simca 1300	1961/66	1288/125	90.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	120.000	**	**	=
<b>AC (Regno Unito)</b>						
<b>2-LITRE</b>						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	26.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
<b>ACE E DERIVATE</b>						
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	*	**	=
<b>COBRA E DERIVATE</b>						
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	***	**	=
<b>ACMA (Francia)</b>						
Vespa 400	1958/64	393/12	7.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
<b>ALFA ROMEO (Italia)</b>						
<b>1900 E DERIVATE</b>						
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	**	**	+
<b>GIULIETTA E DERIVATE</b>						
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	***	**	+
<b>2000 / 2600 E DERIVATE</b>						
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	***	***	+
<b>GIULIA BERLINA E DERIVATE</b>						
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]	✕	🏆	€
<b>GIULIA TI giardinetta Colli</b>						
1750	1968/74	1779/114	7.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	9.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	8.000	**	**	+
<b>DERIVATE GIULIA</b>						
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	***	**	+
<b>DUETTO E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>ALFASUD BERLINA</b>						
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	**	**	=
<b>ALFASUD SPRINT</b>						
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	*	*	=
<b>ALFETTA</b>						
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	**	**	=
<b>ALFETTA GT</b>						
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	**	**	=
<b>ALFA 6</b>						
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	*	*	=
<b>NUOVA GIULIETTA</b>						
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	*	*	=
<b>ARNA</b>						
Arna 1.2 L / SL 3p / 5p	1983/87	1186 / 68	1.000	*	*	=
Arna ti	1984/87	1351 / 86	1.500	*	*	=
<b>ALFA 33 BERLINA</b>						
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	*	*	=
<b>ALFA 33 GIARDINETTA / SPORT WAGON</b>						
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	*	*	=
<b>ALFA 75 E DERIVATE</b>						
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	1991/94	2959 / 192	40.000	***	***	=
<b>ALFA 90</b>						
Alfa 90 1.8	1984/86	1779 / 120	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	1.800	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393 / 110	2.000	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779 / 120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962 / 128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393 / 110	1.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dauphine	1960/64	845 / 27	2.500	*	*	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.000.000	***	***	=
<b>ALPINE RENAULT (Francia)</b>						
<b>A106</b>						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	**	**	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	**	**	=
A108	1959/65	845 / 59	28.000	**	**	=
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	**	**	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	**	**	=
<b>A110</b>						
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	***	***	=
<b>A310</b>						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	10.000	**	**	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	12.000	**	**	=
<b>ASA (Italia)</b>						
<b>1000</b>						
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]	✂	🏆	€
<b>ASTON MARTIN (Regno Unito)</b>						
<b>DB1</b>						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	**	**	=
<b>DB2</b>						
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	**	**	=
<b>DB4</b>						
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	***	***	=
<b>DB5</b>						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	**	**	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	**	**	=
<b>DB6</b>						
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	**	**	=
<b>DBS</b>						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	••	••	=
<b>80 B3</b>						
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	•	•	=
<b>90 B2</b>						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
<b>90 B3</b>						
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	•	•	=
<b>COUPE B2</b>						
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	••	••	=
<b>COUPE B3</b>						
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 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
<b>CABRIOLET B3</b>						
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	•	•	=
<b>100 C1 E DERIVATE</b>						
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	••	••	=
<b>100 C2 E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>100 C3 E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>QUATTRO E DERIVATE</b>						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	•••	•••	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	•••	•••	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	•••	•••	+
quattro 2.8	1984/86	2133 / 306	100.000	•••	•••	+
<b>AUSTIN (Regno Unito)</b>						
<b>SEVEN / MINI E DERIVATE</b>						
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	••	••	=
<b>MAXI</b>						
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	•	•	=
<b>1100 / 1300</b>						
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	•	•	=
<b>1800 / 2200 / 3 LITRE</b>						
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	•••	•••	=
<b>18-22 SERIES</b>						
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	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
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	•	•	=
<b>AUSTIN HEALEY (Regno Unito)</b>						
<b>100</b>						
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	••	•••	+
<b>3000</b>						
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	•••	•••	+
<b>SPRITE</b>						
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	••	••	=
<b>AUTOBIANCHI (Italia)</b>						
<b>BIANCHINA</b>						
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	••	•	+
<b>PRIMULA</b>						
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	•••	••	=
<b>A111</b>						
A111	1969/72	1438 / 70	1.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	1.000	•	•	=
<b>A112</b>						
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]	🔧	🏰	€
<b>Europa</b>						
<b>BMW (Germania)</b>						
<b>SERIE 500</b>						
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	•	•	=
<b>DERIVATE SERIE 500</b>						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	•	•	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	•	•	+
<b>ISETTA</b>						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	•	•	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	•	•	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	•	•	+
<b>SERIE 700 E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 02</b>						
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 Tii	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 Tii Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	•	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	•	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	•	+
<b>NEUE KLASSE</b>						
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 Tii / Tii Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	•	•	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	•	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	•	•	=
<b>E3 BERLINE</b>						
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	•	•	=
<b>E9 COUPÉ</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 3 E21</b>						
315	1981/84	1573 / 75	2.500	•	•	=
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	=
316 1.8	1980/82	1766 / 90	3.500	•	•	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	=
318i	1980/82	1766 / 105	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	=
320i	1975/77	1990 / 125	4.000	•	•	=
320 M60	1977/82	1990 / 122	4.000	•	•	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	•	•	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	•	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	•	+
<b>SERIE 5 E12</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 7 E23</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 6 E24</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 3 E30</b>						
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	•	•	=
<b>SERIE 5 E28</b>						
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	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
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	**	**	=
<b>DE TOMASO (Italia)</b>						
<b>PANTERA</b>						
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	**	**	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Valllunga	1964/67	1498/104	32.000	**	**	=
Manugata	1967/71	4729/305	50.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	12.000	**	**	=
Longchamp	1972/89	5763/300	18.000	**	**	=
<b>FERRARI (Italia)</b>						
<b>12 CILINDRI V</b>						
166 Inter	1948/51	1995/115	650.000	***	***	+
212 Inter	1951/53	2563/160	600.000	***	***	+
342 America	1952/53	4102/200	2.000.000	***	***	+
250 Europa	1953/54	2963/220	1.000.000	***	***	=
375 America	1953/54	4523/300	2.000.000	***	***	+
375 MM	1953/54	4523/340	5.000.000	***	***	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953/240	350.000	***	***	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953/240	400.000	***	***	=
250 GT spider California	1958/62	2953/240	6.500.000	***	***	+
250 GTL	1962/63	2953/240	650.000	***	***	=
250 Testa Posca	1958/60	2953/290	8.000.000	***	***	+
250 GTO	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	***	***	+
<b>12 CILINDRI V 2+2</b>						
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	***	***	=
<b>12 CILINDRI CONTRAPPOSTI</b>						
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	***	***	=
<b>8 CILINDRI</b>						
308 GT4	1976/80	2927/250	24.000	***	***	=
308 poliestere	1978/80	2927/255	70.000	***	***	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991/155	24.000	*	*	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991/220	28.000	**	**	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991/254	36.000	***	***	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927/255	30.000	***	***	=
308 GTB / GTSi	1980/82	2927/215	28.000	***	***	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927/240	32.000	***	***	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185/270	40.000	***	***	=
348 TB / TS	1989/93	3405/295	32.000	***	***	=
348 Spider	1992/93	3405/295	36.000	**	**	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405/320	36.000	***	***	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405/320	40.000	**	**	=

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	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
288 GTO	1984/86	2855/400	650.000	***	***	+
F40	1988/90	2936/478	450.000	***	***	+
F50	1996/98	4698/520	500.000	***	***	+
<b>DINO V6</b>						
206 GT	1968/71	1987/180	90.000	***	***	=
246 GT	1970/74	2418/195	100.000	***	***	=
246 GTS	1970/74	2418/195	120.000	***	***	=
<b>DINO V8</b>						
208 GT4	1975/80	1990/180	22.000	***	**	=
308 GT4	1973/76	2927/250	24.000	***	**	=
<b>FIAT (Italia)</b>						
<b>500 TOPOLINO</b>						
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	*	**	=
<b>1400 / 1900 E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>NUOVA 500 E DERIVATE</b>						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	**	**	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	**	**	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	**	**	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	**	**	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 L	1968/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 R	1972/75	594/18	3.500	**	**	=
Nuova 500 giardiniera	1960/66	499/18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamme Vignale	1967/69	599/18	6.000	**	**	=
<b>600 E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>850 E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>1100 E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>1300 / 1500 E DERIVATE</b>						
1300 berlina	1961/66	1295/65	3.500	*	*	=
1300 familiare	1962/66	129				

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	=
<b>126</b>						
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	•	•	=
<b>127 E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>128 E DERIVATE</b>						
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	••	••	=
<b>131 E DERIVATE</b>						
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 Pan 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	•••	•••	=
<b>132</b>						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 Special	1972/74	1756 / 105	2.500	•	•	=
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 GLS	1974/77	1756 / 105	2.200	•	•	=
132 1600 3a serie	1977/81	1585 / 98	1.800	•	•	=
132 2000 3a serie	1977/81	1995 / 112	2.000	•	•	=
132 2000 i.e. 3a serie	1979/81	1995 / 122	2.200	••	••	=
<b>X 1/9</b>						
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	••	••	=
<b>DINO</b>						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•••	•••	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•••	•••	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•••	•••	=
<b>PANDA</b>						
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	••	••	=
<b>UNO</b>						
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	•••	••	=
<b>RITMO E DERIVATE</b>						
Ritmo 60 L 3p / 5p 1050 cc	1979/82	1049 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116 / 60	500	•	•	=
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301 / 65	500	•	•	=
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498 / 75	1.000	•	•	=
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301 / 65	1.000	•	•	=
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301 / 75	1.200	•	•	=
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498 / 85	1.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	3.000	••	••	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	6.500	•••	••	=
Ritmo D / L / CL 5p	1980/82	1714 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	800	•	•	=
Ritmo 70 CL 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	500	•	•	=
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498 / 82	1.000	•	•	=
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585 / 105	1.000	••	••	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	3.500	••	••	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•••	••	=
Ritmo D / L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585 / 105	800	•	•	=
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929 / 80	1.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	2.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	2.500	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	=
<b>REGATA</b>						
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	•	•	=
<b>ARGENTA</b>						
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	•	•	=
<b>CROMA</b>						
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	•••	••	=
<b>AR / CAMPAGNOLA</b>						
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	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•••	•••	=
<b>FORD (Germania - Regno Unito)</b>						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1290 / 75	6.500	••		

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	***	..	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	***	..	=
<b>LELE</b>						
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)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>XX</b>						
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**

MK 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	.	***	=
MK 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	***	***	=
MKII 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	.	***	=
MKII 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	***	***	=
MKIII 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)**

<b>350 GT / 400 GT</b>						
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	***	***	+
<b>MIURA</b>						
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	***	***	+
<b>JSLERO</b>						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	+
<b>JARAMA</b>						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

<b>ESPADÀ</b>						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	+
<b>URRACO E DERIVATE</b>						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	.	**	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	***	**	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	**	**	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	**	**	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=
<b>COUNTACH</b>						
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 Quattroruote	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=
<b>LM 002</b>						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=

**LANCIA (Italia)**

<b>ARDEA E DERIVATE</b>						
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	***	**	=

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
<b>GAMMA E DERIVATE</b>						
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 1.e. 2a serie	1979/82	2484 / 140	2.500	●	●	●
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999 / 120	6.000	●	●	●
Gamma 2500 1.e. coupé 2a serie	1979/82	2484 / 140	6.500	●	●	●
<b>DELTA 1A SERIE</b>						
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 1.e. 2a serie	1986/94	1585 / 108	1.500	●	●	●
Delta GT 1.e. cat 2a serie	1982/94	1585 / 90	1.200	●	●	●
Delta HF 1.e. turbo 2a serie	1986/94	1585 / 140	2.000	●	●	●
Delta HF 1.e. cat 2a serie	1982/94	1585 / 132	1.600	●	●	●
Delta turbo ds 2a serie	1986/92	1929 / 80	1.000	●	●	●
= Delta HF 4WD	1986/88	1995 / 165	10.000	●	●	●
Delta HF integrale	1988/89	1995 / 185	12.500	●	●	●
Delta HF integrale 16v	1989/91	1995 / 200	15.000	●	●	●
Delta HF integrale evoluzione	1991/94	1995 / 200	40.000	●	●	●
Delta HF integrale Martini	1992/94	1995 / 200	60.000	●	●	●
Delta HF integrale Club Italia	1993/94	1995 / 200	65.000	●	●	●
Delta HF integrale Dealers' Collection	1993/94	1995 / 200	70.000	●	●	●
<b>PRISMA</b>						
Prisma 1300	1980/86	1301 / 78	1.000	●	●	●
Prisma 1500	1980/86	1498 / 85	1.000	●	●	●
Prisma 1600	1980/86	1585 / 105	1.000	●	●	●
Prisma ds	1980/86	1929 / 65	600	●	●	●
Prisma turbo ds	1980/86	1929 / 80	800	●	●	●
Prisma 1300 2a serie	1986/90	1301 / 78	1.200	●	●	●
Prisma 1500 / 1500 LX 2a serie	1986/90	1498 / 85	1.200	●	●	●
Prisma 1600 2a serie	1986/90	1585 / 100	1.200	●	●	●
Prisma 1600 1.e. 2a serie	1986/90	1585 / 108	1.500	●	●	●
Prisma 4WD 2a serie	1986/88	1905 / 115	3.000	●	●	●
Prisma integrale 2a serie	1988/90	1995 / 115	3.500	●	●	●
Prisma ds 2a serie	1986/90	1929 / 65	800	●	●	●
Prisma turbo ds 2a serie	1986/90	1929 / 80	1.000	●	●	●
<b>THEMA E DERIVATE</b>						
Thema 1.e.	1984/88	1995 / 120	1.500	●	●	●
Thema 1.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 1.e. 2a serie	1988/92	1995 / 120	1.500	●	●	●
Thema 1.e. 16v 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.600	●	●	●
Thema 1.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 1.e. 16v / LE / LS 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.500	●	●	●
Thema 1.e. turbo 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.000	●	●	●
Thema 3.0V6 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 1.e. turbo SW	1986/88	1995 / 165	2.000	●	●	●
Thema turbo ds SW	1986/88	2445 / 100	1.200	●	●	●
Thema 1.e. 16v SW 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.800	●	●	●
Thema 1.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 1.e. 16v / LE / LS SW 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.800	●	●	●
Thema 1.e. turbo 16v LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.400	●	●	●
Thema 3.0V6 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	●	●	●
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Stratos HF	1974/75	2418 / 190	220.000	●	●	●
Rally 037	1982/85	1995 / 205	130.000	●	●	●
Delta S4	1985/87	1759 / 250	100.000	●	●	●
<b>LAND ROVER (Regno Unito)</b>						
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	●	●	●
<b>RANGE ROVER</b>						
Range Rover	1970/87	3528 / 135	5.000	●	●	●
Range Rover TD	1986/88	2393 / 110	3.500	●	●	●
<b>LOTUS (Regno Unito)</b>						
<b>SEVEN</b>						
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	●	●	●
<b>ELAN</b>						
Elan coupé	1962/75	1558 / 128	22.000	●	●	●
Elan spider	1962/75	1558 / 128	25.000	●	●	●
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Europa	1968/75	1558 / 128	21.500	●	●	●
Esprit	1975/85	1973 / 162	16.500	●	●	●
Esprit turbo	1978/92	2174 / 220	20.000	●	●	●
<b>MASERATI (Italia)</b>						
<b>3500 GT / 5000 GT</b>						
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	●	●	●
<b>SEBRING</b>						
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	●	●	●
<b>MISTRAL</b>						
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	●	●	●
<b>Mexico</b>						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	●	●	●
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	●	●	●
<b>GHIBLI</b>						
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	●	●	●
<b>INDY</b>						
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	●	●	●
<b>BORA</b>						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	●	●	●
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	●	●	●
<b>MERAK</b>						
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	●	●	●
<b>KYALAMI</b>						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	●	●	●
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	●	●	●
<b>KAMSHIN</b>						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	●	●	●
<b>QUATTROPORTE</b>						
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	●	●	●
<b>BITURBO COUPÉ E DERIVATE</b>						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	●	●	●
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	●	●	●
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	●	●	●
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	●	●	●

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏠	€
222	1988/92	1996 / 220	5.000	●	●	●
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	●	●	●
2.24v cat	1991/93	1996 / 245	6.500	●	●	●
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	●	●	●
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	●	●	●
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	●	●	●
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	●	●	●
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996 / 306	10.000	●	●	●
Ghibli 2.0 Cup	1996/98	1996 / 330	12.000	●	●	●
Ghibli 2.8 / 2.8 GT	1995/98	2790 /				

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	*	*	=
<b>W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE</b>						
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 SE 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	**	**	+
<b>W 100</b>						
600	1963/61	6330/250	130.000	**	**	=
600 Pullman	1963/61	6330/250	150.000	**	**	=
600 Landalette	1963/61	6330/250	160.000	**	**	=
<b>W 114/8 / W 115/8 BERLINE</b>						
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	*	*	=
<b>W 114/8 / W 115/8 COUPÉ</b>						
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	**	**	=
<b>W 123 BERLINE E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>W 116 SERIE S</b>						
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	*	*	=
<b>W 201 BERLINE</b>						
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	*	*	=
<b>W 124 BERLINE E DERIVATE</b>						
200	1984/92	1997/109	1.000	*	*	=
200 E	1984/92	1997/122	1.000	*	*	=
200 E - 16	1991/92	1996/136	1.200	*	*	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599/170	1.500	*	*	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962/188	2.500	*	*	=
300 E - 24	1989/92	2962/231	3.000	**	**	=
500 E	1991/92	4973/326	10.000	**	**	+
200 D	1984/92	1997/72	1.000	*	*	=
250 D / 250 D Limousine	1984/92	2497/90	1.000	*	*	=
250 D Turbo	1988/92	2497/126	1.500	*	*	=
300 D / 4-Matic	1984/92	2996/109	2.000	*	*	=
300 D Turbo / 4-Matic	1988/92	2996/143	2.500	*	*	=
200 T	1986/92	1997/109	2.000	*	*	=
200 TE	1988/92	1997/122	2.500	*	*	=
200 TE - 16	1991/92	1997/136	2.500	*	*	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962/188	3.000	**	**	=
300 TE - 24	1989/92	2962/231	3.500	**	**	=
250 TD	1986/92	2497/90	2.000	*	*	=
300 TD Turbo / 4-Matic	1986/92	2996/143	2.500	*	*	=
200 CE	1990/92	1997/122	5.000	**	**	=
200 CE - 16	1991/92	1996/136	6.000	**	**	=
300 CE	1987/92	2962/188	6.500	**	**	=
300 CE - 24	1989/92	2962/231	6.500	**	**	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962/231	8.000	**	**	=
<b>W 126 SERIE S</b>						
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	*	*	=
<b>W 121 ROADSTER</b>						
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	**	**	+
<b>W 113 ROADSTER PAGODA</b>						
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	**	**	=
<b>R 107 COUPÉ E ROADSTER</b>						
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	**	**	=
<b>W 126 SEC COUPÉ</b>						
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	**	**	=
<b>G 461</b>						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997/109	4.000	**	*	=
230 G telone / SW / Lunga	1979/82	2299/109	4.000	**	*	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299/125	4.500	**	*	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746/156	6.000	**	*	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960/170	7.000	**	*	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399/72	3.500	**	*	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497/84	4.000	**	*	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2996/88	5.000	**	*	=
<b>MG (Regno Unito)</b>						
<b>T SERIES</b>						
TC	1945/50	1250/55	36.000	**		

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Mini Cooper S	1962/64	1071/70	15.000	***	***	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998/65	13.500	***	***	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275/76	16.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848/34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998/38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998/38	3.200	**	**	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998/65	13.500	***	***	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275/76	15.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848/34	4.000	**	**	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998/38	4.500	**	**	=

## NISSAN-DATSUN (Giappone)

240 Z	1969/75	2393/150	12.000	**	**	=
260 Z	1975/78	2565/160	7.500	*	*	=
280 ZX	1978/81	2753/165	6.000	*	*	=

## NSU (Germania)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583/20	3.000	*	*	=
Prinz II	1959/60	583/20	2.000	*	*	=
Prinz 30	1959/60	583/30	2.000	*	*	=
Prinz III	1960/62	583/23	2.000	*	*	=
Prinz 4 /4S /4L	1961/73	598/30	2.500	*	*	=
Prinz Sport	1959/61	583/30	4.500	**	**	=
Prinz Sport 600	1961/67	598/30	4.500	**	**	=
Prinz spider Wankel	1964/67	496/50	7.500	***	***	=
Prinz 1000 /L/S	1964/67	996/43	2.500	*	*	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085/55	5.000	**	**	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085/70	6.500	**	**	=
110	1965/67	1085/53	3.500	*	*	=
110 S	1965/67	1177/60	3.500	*	*	=
110 SC	1965/67	1177/55	4.000	*	*	=
1000 C	1967/73	994/40	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	1177/55	4.000	*	*	=
1200 TT	1967/73	1177/65	6.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ALTRI MODELLI						
K70	1969/70	1567/90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x438/115	8.500	**	**	=

## OPEL (Germania)

Kadett GT/E	1976/79	1897/115	5.000	***	***	=
GT 1900	1968/73	1897/102	10.000	***	***	=
Ascona 400 /Manta 400	1980/84	2410/145	28.000	***	***	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998/204	3.500	**	**	=
Omega Lotus	1990/92	3615/377	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	1963/55	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	2984/200	24.000	**	**	=
911 3.0 turbo	1975/78	2984/260	36.000	***	***	=
911 SC / Targa	1978/80	2984/180	18.000	**	**	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2984/188	18.500	**	**	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2984/204	20.000	**	**	=
911 SC cabriolet	1983/84	2984/204	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	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984/210	20.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🏆	🏆	€
95V4 / 96V4	1966/79	1498 / 65	4.000	•	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	•	•	=
<b>99 / 900</b>						
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)						
<b>750 E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>COUPÉ SPORT</b>						
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	•	•	=
<b>850 SPRING</b>						
850 Spring	1967/69	843 / 37	5.000	•	•	=
850 Spring 2a serie	1969/70	903 / 47	6.000	•	•	=
SIMCATA/LBOL (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)						
<b>DERIVATE FIAT</b>						
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	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
700 AP Haflinger	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)						
<b>HERALD</b>						
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	•	•	=
<b>TR</b>						
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	1996 / 105	5.000	•	•	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	•	•	=
<b>SPITFIRE E DERIVATE</b>						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	•	•	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	•	•	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	•	•	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	•	•	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	•	•	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998 / 95	8.000	•	•	=
GT6 coupé MkI	1968/71	1998 / 104	7.500	•	•	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	•	•	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	•	•	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
<b>MAGGIOLINO</b>						
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	13.000	•	•	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	•	•	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	•	•	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	•	•	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	•	•	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	•	•	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	•	•	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	•	•	=
1600 / L / E coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	•	•	=
<b>TYP 3</b>						
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 / 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	•	•	=
<b>TYP 4</b>						
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	•	•	=
<b>K70</b>						
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	•	•	=
<b>PESCACCIA TYP 181</b>						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	•	•	=
<b>POLO I / DERBY I</b>						
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	•	•	=
<b>POLO II / DERBY II</b>						
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	•	•	=
<b>GOLF I</b>						
Golf 1.1 / L / 3p / 5p	1974/81	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457 / 70	1.500	•	•	=
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471 / 50	1.500	•	•	=
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	8.500	•	•	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	6.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🏆	🏆	€
Golf 1.1 GL 3p / 5p rst	1981/83	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.3 GL 3p / 5p rst	1981/83	1272 / 60	1.500	•	•	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	•	•	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	7.000	•	•	=
Golf 1.6 diesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 54	1.500	•	•	=
Golf 1.6 turbodiesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 70	1.500	•	•	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	2.000	•	•	=
Golf 1.1 GL cabriolet	1979/84	1095 / 50	3.000	•	•	=
Golf 1.3 GL cabriolet	1979/84	1272 / 60	3.000	•	•	=
Golf 1.5 GL cabriolet	1979/84	1457 / 70	3.000	•	•	=
Golf 1.6 GLI cabriolet	1979/84	1588 / 110	3.500	•	•	=
Golf 1.8 GLI cabriolet	1983/84	1781 / 112	3.500	•	•	=
<b>JETTA</b>						
Jetta 1.1 L / GL	1979/84	1095 / 50	500	•	•	=
Jetta 1.6 GLI	1979/84	1588 / 110	500	•	•	=
<b>PASSAT B1</b>						
Passat 1.3 L 4p	1973/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p	1974/77	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar	1974/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L 4p rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p rst	1977/81	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.5 LS Familiar rst	1977/81	1471 / 75	1.000	•	•	=
<b>PASSAT B2</b>						
Passat 1.6 CL / GL / Formel E	1981/88	1588 / 75	1.000	•	•	=
Passat 2.0 GL	1983/88	1994 / 112	1.000	•	•	=
Passat turbodiesel GL	1983/88	1588 / 70	1.000	•	•	=
Passat 1.6 CL / GL / Formel E Familiar	1981/88	1588 / 75	1.500	•	•	=
Passat 2.0 GL Familiar	1983/88	1994 / 112	2.000	•	•	=
Passat Syncro Familiar	1983/88	2226 / 115	2.500	•	•	

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"/> <b>TESTO NORMALE</b>	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	
<input type="checkbox"/> <b>RIQUADRATO</b>	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> <b>GRASSETTO</b>	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> <b>RIQUADRATO + GRASSETTO</b>	<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

seguì automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD Automobilismo  
MOTOCICLISMO Moto D'EPOCA FUORI  
TENNIS PAPA per tutti MensHealth  
Vela-MOTORE 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

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA FRA**<sup>®</sup>

*i cosmetici per la vostra auto*

**Official Sponsor**



**TARGA FLORIO  
CLASSICA**

[www.targa-florio.it](http://www.targa-florio.it)

15 - 16 - 17 - 18 Ottobre 2015



*Targa Florio:  
la corsa automobilistica  
più antica del mondo*



[www.auto-spa.it](http://www.auto-spa.it)

# NUOVA PEUGEOT 308 GT

## ≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza  
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV\*

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT