

**TECNICA IN VACANZA CON LA STORICA - COME PREPARARLA AL MEGLIO PER LA PARTENZA**

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 14 - N. 8/9 - Ago/Set 2016

www.automobilismodepoca.it

# automobilismo D'EPOCA

ED  
ESPRESSO

Disponibile su  
App Store

DISPONIBILE SU  
Google play



**FAUSTO & FURIO'S**



VII PUNTATA  
L'APPROCCIO AI "TUBI"

**MONGOL RALLY**

DA LONDRA A ULAN BATOR IN 127!

## Turismo 1900, GIULIETTA E GIULIA Internazionale

LE BERLINE ALFA ROMEO CHE VINCEVANO LE CORSE

### LE AUTO DI QUESTO NUMERO

- ★ MERCEDES W113 (GUIDA ALL'ACQUISTO)
- ★ LANCIA SPIDER 2000
- ★ SIMCA 8 SPORT
- ★ F.A.T.A. AUREA 400
- ★ FIAT DINO (USO E MANUTENZIONE)
- ★ PORSCHE 936
- ★ BJC FORMULA JUNIOR

### SPORT, GARE ED EVENTI

- ★ LE MANS CLASSIC (CORNO CI HA PROVATO)
- ★ RADUNO STRATO'S A BIELLA
- ★ TICINO CLASSIC
- ★ STELLA ALPINA
- ★ CIRCUITO DEL TE
- ★ LA PEUGEOT A INDIANAPOLIS

ISSN 1723-4549



AUTOMOBILISMO D'EPOCA AGO-SET 2016





1990 Ferrari F40 Telaio no. 89028

7 SETTEMBRE 2016  
**LONDON**

BATTERSEA EVOLUTION • LONDRA, REGNO UNITO

IN CONCOMITANZA CON IL CONCURS OF ELEGANCE DI WINDSOR



1986 Audi Sport Quattro



1992 Porsche 911 Carrera RS

*In mostra anche una splendida esposizione dei pezzi più pregiati offerti nelle imminenti aste della  
 "Settimana del Lusso" di Sotheby's Londra, dedicate ai gioielli, agli orologi ed ai vini.*

**ULTIMA OCCASIONE PER AFFIDARCI LA TUA AUTO**



**Sotheby's**

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

ITALIA +39 02 9475 3812

EUROPA +44 (0) 20 7851 7070

CORPORATE +1 519 352 4575

# Basta la parola!



Parafrasando una vecchia pubblicità, si potrebbe dire: “Giulia: basta la parola!”. Pochi giorni prima di scrivere queste righe, nei dintorni di Milano c’è stato un furto di ben quattro esemplari della nuova berlina Alfa Romeo. Rubati da una concessionaria che non le aveva ancora nemmeno immatricolate. In questo bizzarro Paese che è l’Italia, i furti di auto sono una specie di indicatore del successo di un modello: le automobili più sotto tiro non sono le supercar, ma le utilitarie e le medio-piccole, le auto più diffuse. Il fatto che una banda di “topi d’auto” si sia concentrata su un modello messo in vendita da poche settimane, e che quindi non può ancora essere diffuso, la dice lunga: è quasi una garanzia di successo, una ricerca di mercato che dice che di Giulia se ne venderanno, eccome.

Di chi il “merito” di tutta questa attesa? Ma di lei, ovviamente! Della Giulia che abbiamo in copertina questo mese, la prima e inimitabile

che moltissimi hanno sognato e molti hanno posseduto, anche in più esemplari.

La nuova Giulia è bellissima, ha un sacco di motori (tra cui il “top” di gamma da 510 CV!), una linea aggressiva e moderna (per qualcuno “un po’ troppo BMW”), ma per noi amanti delle auto d’epoca la “linea disegnata dal vento” è ancora quella che fa battere il cuore, e il sound del bialbero irripetibile.

C’è poi un piccolo dettaglio semantico, se ci passate il termine: la “super” Giulia nuova, quella da 510 CV, si chiama “Quadrifoglio”: va benissimo, per carità. Noi però avremmo preferito si chiamasse “TI”, da un punto di vista filologico sarebbe stato più corretto. La Giulia TI Super, con i suoi due carburatori doppio corpo, fu soprannominata “Quadrifoglio” per la presenza del simbolo sui parafranghi anteriori. È una puntualizzazione forse eccessiva, ci rendiamo conto: ma noi malati di “storiche” siamo fatti così...

Comunque, ci è parso appropriato, per questo numero estivo, riprendere il tema: della Giulia ma anche delle altre “TI”: 1900 e Giulietta (e un pochino di Alfasud). Ci siamo fermati qui: puntigliosi va bene, enciclopedici sarebbe stato troppo (dopo questi modelli, molti altri hanno ricevuto in dote il mitico marchietto, non sempre in modo appropriato).

Buone vacanze a tutti, ci rivediamo in edicola con il numero di Ottobre!

# THE ZOUTE SALE®

Venerdì, 7 ottobre 2016  
Knokke-Le Zoute, Belgio

*Ex-Derek Bell, 1 di solo 5 esemplari  
costruiti da Porsche per piloti ufficiali*  
**1987 PORSCHE 928 CLUB SPORT**  
225.000 - 265.000€

## INFORMAZIONI

Italia

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com

**LE ISCRIZIONI SONO APERTE**



# Bonhams

[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)



# SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N. 08/09 AGOSTO/SETTEMBRE 2016



In copertina: la Giulia è la più rappresentativa delle Alfa Romeo TI, ma non l'unica: l'abbiamo riunita insieme a 1900 e Giulietta (Foto Thomas Maccabelli)

48



|                                                  |     |
|--------------------------------------------------|-----|
| LETTERE E CONSULENZA LEGALE                      | 7   |
| LE CLASSICHE DA LEGGERE                          | 8   |
| FATTI&NOTIZIE                                    | 10  |
| PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>                  | 30  |
| ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i> | 96  |
| PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>            | 102 |
| AGENDA D'EPOCA                                   | 131 |
| COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>     | 148 |
| I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE               | 150 |

## ATTUALITÀ

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| RAID / MONGOL RALLY <i>49 giorni in 127</i>          | 18 |
| EVENTI / TICINO CLASSIC <i>Tris di primi</i>         | 26 |
| EVENTI / CIRCUITO DEL TE <i>C'è Nivola nell'aria</i> | 28 |

## IN COPERTINA

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| ALFA ROMEO TURISMO INTERNAZIONALE <i>Cuore sportivo</i> | 34 |
|---------------------------------------------------------|----|

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

**Direttore responsabile**  
PIERO BACCHETTI

**Redazione**  
FRANCESCO PELIZZARI  
(Caporedattore)  
[francesco.pelizzari@edisport.it](mailto:francesco.pelizzari@edisport.it)

**Hanno collaborato**  
NINO BALESTRA  
ANDREA BERGAMINI  
ANTONIO BIASIOLI  
MASSIMO CAMPI  
MICHELE DI MAURO  
VITTORIO FALZONI GALLERANI  
LUCA GASTALDI  
UMBERTO LACCHETTI  
DARIO MELLA  
GIACOMO MONTANARI  
EUGENIO MOSCA  
ROBERTO MOTTA

**Segreteria di redazione**  
LAURA GARZULANO

**Fotografie**  
ARCHIVIO JÜRGEN BARTH  
MATTEO BOEM  
MASSIMO CAMPI  
MARCO CATTONAR  
SIMONA CAVALLARI  
STEFANO CONZ  
MICHELE DI MAURO  
LUCA GASTALDI  
THOMAS MACCABELLI  
LUCA MAURI  
PHOTO COLLECTION ITALY  
PORSCHE WERKFOTO  
DAVIDE PUCCI  
MICHELE ROSETTA  
ENRICO SCHIAVI

**Coordinamento tecnico**  
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

**Servizio grafico**  
BARBARA ZALTIERI,  
SABRINA BRAMBILLA,  
MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,  
VINCENZO PALMIERI,  
TAMARA VIGANO

**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](mailto:sies@siesnet.it)  
[www.siesnet.it](http://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

(C) Copyright 2016 Edisport Editoriale S.r.l.  
Milano

Tutti i diritti di proprietà letteraria  
e artistica riservati.  
Manoscritti e foto anche se non pubblicati  
non si restituiscono.



PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY  
E SVILUPPO

== TRADIZIONE ITALIANA ==  
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA•FRA®**

*i cosmetici per la vostra auto*

**Official Sponsor**

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



**Raid dell'Etna**

Giro della Sicilia per autostoriche

25 Settembre •  
1 Ottobre 2016



FOLLOW US



IN VENDITA SU [www.autospa.it](http://www.autospa.it)



## GUIDA ALL'ACQUISTO

MERCEDES BENZ W113 *Souplesse quotidiana*

48

## BELLISSIME IERI&OGGI

LANCIA BETA SPIDER 2000 *Vento a richiesta*

58

SIMCA 8 SPORT CABRIOLET *Una rondine fa primavera*

66

## ANTEGUERRA

F.A.T.A. AUREA 400 (1925) *Riconversione industriale*

74

## BELLISSIME DA CORSA

PORSCHE 936 *Le Mans, Casa mia*

82

BJC F. JUNIOR *Quattro amici in officina*

92

## SPORT

FAUSTO & FURIO'S *L'approccio ai "tubi"*

106

GARE / LE MANS CLASSIC *Numeri da capogiro*

110

VIVERE CON LA STORICA *Onde gravitazionali*

118

GARE / STELLA ALPINA *#lastranacoppia*

120

EVENTI / WORLD STRATO'S MEETING *Quaranta regine*

122

STORIE D'AUTO / PEUGEOT A INDY *Stregoni e ciarlatani*

126

## MANUALE D'USO

FIAT DINO *Gran Premio fedeltà*

138

## IN OFFICINA

CONTROLLI PRE-PARTENZA *Il vademecum della tranquillità*

144

## QUELLA VOLTA CHE...

MIKE HAILWOOD *Porte sbattute*

160

18



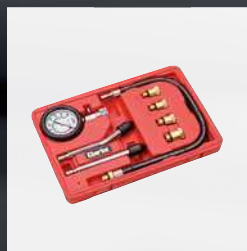
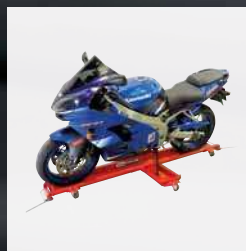
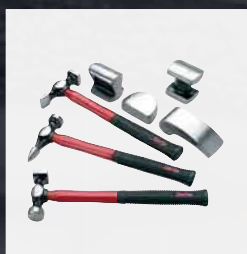
66



82



# ATTREZZATURA PER PICCOLI E GRANDI RESTAURI, ALLA PORTATA DI TUTTI



**Clarke**  
POWER PRODUCTS Distributore Clarke per l'Italia



**Attrezzatura da officina, ora per tutti gli appassionati.**

Passioneofficina.it è il sito pensato per gli appassionati di auto e moto, dove potete trovare tutto per la manutenzione, la riparazione e il restauro di meccanica o carrozzeria. Utensili pneumatici, tester motori, carrelli e sollevatori per veicoli, utensili per auto e moto inglesi e americane, e molto altro ancora.

 [www.passioneofficina.it](http://www.passioneofficina.it)  02 87260278

 [facebook.com/passioneofficina](https://facebook.com/passioneofficina)

**passione**  **officina**



### NON SERVE IL NOTAIO PER ACQUISTARE UN'AUTO RITROVATA

Spett.le Redazione, leggo nella rubrica "Consulenza legale" sul numero di Giugno 2016 che si ritiene indispensabile che il possessore, venditore di un veicolo di proprietà non identificabile, e il suo compratore, si rechino da un notaio per una dichiarazione giurata di compravendita.

Ora: io, in qualità di Commissario Tecnico A.S.I. di Club, desidero fornirvi invece la mia esperienza di svariate decine di richieste di Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica ai fini di re-immatricolazione, in cui la situazione del veicolo era quella citata nella domanda del lettore, per le quali mai vi è stato bisogno del notaio. In sostanza i casi che ho incontrato sono due:

1) Il veicolo ha comunque un possessore: è opportuna (non indispensabile) una scrittura privata in carta semplice di compraven-

dita che integra l'indispensabile dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (presente nel modulo A.S.I.) con il quale il richiedente dichiara di essere il proprietario del veicolo identificato solamente dal numero di telaio.

2) Il veicolo non ha neppure un possessore (tipico esempio: si acquista un immobile e dentro si trova un veicolo, ipotesi rara ma possibile) e allora si procede con il solo "atto notorio".

Sapendo quanto è indeterminata la burocrazia in Italia, il mio intervento non ha alcuna pretesa di inappellabilità: ho deciso di scrivere soltanto nell'intento di evitare spese notarili, mai basse, per un'operazione che in base alla mia esperienza si può considerare superflua.

Vittorio Falzoni Gallerani - Ferrara



## CONSULENZA LEGALE



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.



### LE CINTURE VANNO MONTATE SOLTANTO IN PRESENZA DEI PUNTI DI ATTACCO

Buongiorno, vorrei sapere cosa dice la legge relativamente alle cinture di sicurezza sulle auto d'epoca: sono obbligatorie? E se sì, per tutte le auto d'epoca?

Arrivata via e-mail

Gentile lettore, gli obblighi relativi alle cinture di sicurezza sono stati introdotti in Italia da una legge del 1988 (l. 111/88) e poi inclusi nel Nuovo Codice della Strada all'art. 172. Rispetto alla prima stesura del predetto Codice sono state apportate numerose modifiche.

Di particolare importanza quella entrata in vigore il 14 aprile 2006 (in attuazione della direttiva europea di aggiornamento in materia) che ha esteso l'obbligo, ai conducenti e passeggeri di tutti gli autoveicoli, adibiti sia al trasporto persone sia a quello di cose, di indossare le cinture di sicurezza durante la marcia. Dall'obbligo sono esonerati gli occupanti di quei veicoli privi fin dalla fabbrica di punti di attacco sulla carrozzeria per la loro installazione.

A tal riguardo, ai sensi della circolare del Ministro dei Trasporti n. B53/2000/MOT del 22.6.2000, l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza ricorre per le autovetture (cat. M1) che, immatricolate a far data dal 15.6.1976, siano predisposte in origine con specifici punti di attacco. Infatti, soltanto dal 1988 (con la predetta legge 111/88) è stato imposto l'equipaggiamento dei veicoli con le cinture di sicurezza quale requisito obbligatorio per ottenere l'immatricolazione. Inoltre, in tutti gli autoveicoli che le hanno vi è l'obbligo da parte degli occupanti di indossarle.

In estrema sintesi, si può affermare che gli autoveicoli immatricolati prima del 15.6.1976 risultano comunque privi di punti di attacco omologati e di conseguenza possono non avere installate le cinture di sicurezza mentre quelli immatricolati dopo e predisposti con i punti di attacco devono avere installate le cinture.



## LIBRO DEL MESE

**TOURING SUPERLEGGERA, LA CARROZZERIA CHE HA FATTO LA STORIA**

Per gli amanti delle automobili la carrozzeria Touring Superleggera è sinonimo di eleganza e raffinatezza unita all'efficienza aerodinamica. Basta pensare alle berline Superleggere, alle Ferrari "barchetta", alle Disco Volante.

Nomi mitici, che rappresentano soltanto alcune delle realizzazioni della famosa Carrozzeria milanese, nata nel 1926 (esattamente 90 anni fa) che ha vestito le più importanti Alfa Romeo dagli anni '30 agli anni '50 (6C 1750 "Flying Star", 6C 2300 Berlinetta Mille Miglia, 8C 2300 e 2900, 1900 Sprint, fino alle 2000 e 2600 Spider), le migliori Ferrari dei primi anni (le mitiche Barchette, le Berlinette Le Mans vincitrici delle Mille Miglia), la prima Maserati stradale di serie (la stupenda 3500 GT), le prime Lamborghini (350 GT e 400 GT), molte Lancia (dalle Lambda alle Flaminia) e tanti altri importanti marchi (Isotta Fraschini, Fiat, Aston Martin, Bianchi, Ansaldo, OM, Mercedes...). Auto che hanno vinto tutto, sia nei Concorsi di Eleganza sia in gara, Villa d'Este come la Mille Miglia (sei le vittorie assolute alla "Freccia Rossa", dal 1932 al 1950).

Molto attenta all'innovazione tecnologica, con il brevetto Superleggera, del 1937, in cui una gabbia di sottili tubi di acciaio veniva saldata al telaio con sopra la carrozzeria di alluminio: leggera e aerodinamica, fedele al motto: "Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo" ma anche con grande attenzione al confort grazie agli interni rifiniti in maniera impeccabile. Tutta la storia della Touring è racchiusa in questa nuova opera firmata da Giovanni Bianchi Anderloni, nipote del fondatore Felice e figlio del successore Carlo Felice, realizzata grazie all'archivio di famiglia e al supporto dei maggiori archivi nazionali e ad un ampio spoglio delle riviste dell'epoca.

Edita da Fucina, l'opera è monumentale: due volumi, oltre 750 pagine e più di 1300 foto (tra cui figurini, disegni e pubblicità dell'epoca) e parla anche del periodo in cui Carlo Felice Bianchi Anderloni fu a capo del Centro Stile Alfa Romeo, racconta del Registro Touring che raduna appassionati e collezionisti e della rinata Carrozzeria Touring Superleggera che, da una decina d'anni, realizza fuoriserie di altissimo livello. Il prezzo dell'opera è conseguente alla qualità della stessa: 280 euro.

L'opera sarà presentata ufficialmente al prossimo Salone di Padova giovedì 20 ottobre nello "Spazio ACI" al padiglione 3.

**Giovanni Bianchi Anderloni**

**CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA**

Fucina Editore, due volumi, oltre 750 pagg e 1300 foto

Rilegatura in similpelle, cofanetto

**Prezzo 280 Euro**



quanto egli fosse in grado di prevedere e pianificare l'evoluzione a lungo termine. Non molto, probabilmente, trattandosi di una ricerca essenzialmente sperimentale, fondata sul dato empirico della modellazione, che si verifica realmente solo quando è compiuta. Ma il compendio della sua opera, così come lo possiamo vedere a posteriori, mostra una coerenza e un'antichità stilistica talmente forti da far pensare a un'evoluzione preconcisa, almeno per il periodo che va dal 1934 al 1954. Un periodo che va persino oltre il limite della sua vita: un disegno talmente forte dunque che la sua impostazione si rivela per almeno un quinquennio dopo la sua morte, nel periodo in cui il figlio Carlo Felice ne eredita la scuola e assume la responsabilità della progettazione. Proprio allora, in questa continuazione senza quasi transizione, nella rinvenuta sobrietà delle realizzazioni dei primi anni '30, si chiarisce il ruolo marginale dell'ornamento esteriore. E allora che la Touring Superleggera, anche in termini quantitativi e grazie alla capacità di moltiplicazione dell'immagine propria dei nuovi mass media, dà il suo grande contributo alla diffusione di quel fenomeno composto che è noto come Linea Italiana.

Nello stile dell'automobile, Linea Italiana significa l'aver appunto rinunciato all'ornamento, alle forme simboliche e allusive, all'orientamento senza sostanza. Nell'intero panorama mondiale di quel ventennio, poche carrozzerie possono vantare un rapporto stilistico così nitido e riconoscibile come è quello della Touring.

Vediamone meglio le varie fasi del metodo di costruzione "Superleggera" che diventa vero marchio di fabbrica della Touring.

Nel tre esemplari a lato, dall'alto in basso, con le didascalie poste sempre da uno degli articoli di Auto Italiana di cui abbiamo parlato prima.

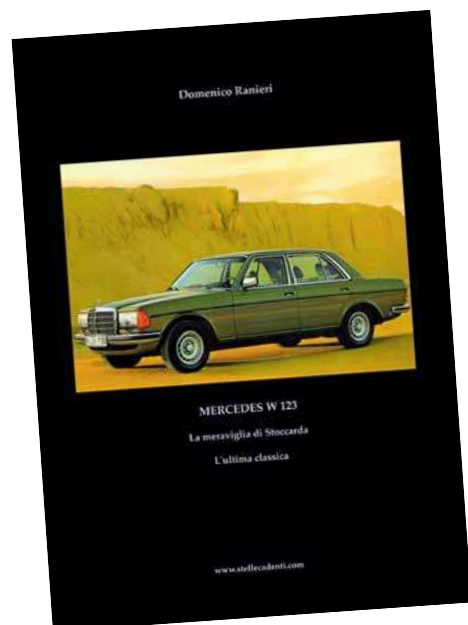
«Incastellatura di profilati d'acciaio di cinque decimetri di spessore saldati elettricamente poi «disassortiti dall'incastellatura della vettura con l'innescio di alluminio, dall'alluminio ad anionale, infine «la vettura come risulta finita. Coupé Superleggera interamente metallica su Alfa Romeo 8 cil. 2900. Foto totale della carrozzeria Kg. 1800».

**MERCEDES W 123: TUTTO SULLA "ULTIMA CLASSICA"**

Quella che oggi si chiama "Classe E", nel 1976, quando fu presentata la sua antesignana, era la "media" di Casa Mercedes, nonostante i circa 5 metri di lunghezza: la W123. Prodotta in 4 varianti di carrozzeria (berlina, station wagon, coupé e limousine) e in poco meno di 2,7 milioni di esemplari con lo stile di Bruno Sacco, è rimasta una pietra miliare del genere, per linea, tecnica, comodità e perché è... una Mercedes! Così la pensa l'appassionato Domenico Ranieri, che ha scritto un libro a essa dedicato perché "Sebbene apprezzata ai 4 angoli del globo, poco si è scritto su quella che viene da molti considerata come l'ultima vera media".

Il libro, edito con la collaborazione di **stellecadenti.com**, è il tipico volume realizzato dal vero appassionato: completo che più completo non si può, prende in esame ogni aspetto della vettura e della sua storia: perché è nata, perché e come comparla, esterni, interni, meccanica, manutenzione, eccetera. Piace il fatto che l'autore abbia preferito un'impaginazione didascalica a voli pindarici grafici che possono portare a scarsa chiarezza per rincorrere l'immagine. Peccato solo che manchino i... numeri di pagina (!): il libro è diviso soltanto in capitoli.

"La meraviglia di Stoccarda - L'ultima classica" è in vendita da Gilena a 39,90 euro.





## SUPERSWEDE, IL PIÙ VELOCE DI TUTTI

Ronnie Peterson è stato uno dei più grandi piloti di Formula 1. Velocissimo, qualcuno disse perfino più di Jackie Stewart, spettacolare, mai rassegnato anche se non aveva l'auto giusta per essere competitivo.

La sua carriera è raccontata con dovizia di particolari da Alain Henry, giornalista inglese all'epoca molto addentro alle vicende del Circus della F1 e amico del pilota svedese. Una biografia che sarebbe dovuta andare in libreria già nel 1979, come voleva Peterson, a coronamento di una splendida carriera alla quale mancava solo il titolo mondiale, che era alla sua portata. Monza, settembre 1978, decise diversamente, portandosi via "SuperSweden".

Il libro racconta la storia di Peterson dagli esordi, quando Ronnie iniziò a correre in Motocross per passare subito dopo ai kart, gareggiando con un mezzo costruito dal padre Bengt, a motore Bultaco. Poi, a fine anni '60, il debutto in F3, con pochi soldi ma una passione sconfinata. Con dovizia di particolari e aneddoti, Henry descrive le stagioni alla Tecno F3 e poi alla March in F2, campionati allora assai combattuti e anche ricchi che, se si aveva talento, portavano diritti alla F1. Peterson fu coinvolto nel progetto March, una nuova scuderia molto ambiziosa che oltre al team ufficiale aveva programmato la vendita delle sue vetture anche ai privati e in diverse categorie. Lo svedese fu partecipe di quel progetto e il quadro che ne fa l'autore è molto preciso nel ricordare momenti e sviluppi, anche inediti. Visto che con la March non riusciva però a vincere, lo svedese accettò di buon grado il corteggiamento di Colin Chapman, patron della Lotus. Con la scuderia sponsorizzata John Player Special, Peterson visse i momenti più belli e più brutti. Le prime vittorie, avendo come compagno di squadra nientemeno che Emerson Fittipaldi, ma anche la delusione per l'erede della famosa "72", quella Lotus 76 che né lui né Jacky Ickx riuscirono mai a far decollare.

Alla fine del 1974, dopo una stagione buona ma sotto le aspettative, l'autore svela la trattativa per uno scambio di piloti tra Lotus e Shadow che non andò a buon fine così l'astro nascente Tom Pryce rimase nel team di Don Nichols e Ronnie al suo posto. La parte centrale della carriera di Peterson corre veloce nelle pagine del libro, forse un po' troppo per il 1976, quando ritornò alla March, e il 1977 unico anno in cui guidò per Ken Tyrrell la famosa "sei ruote". Stagioni non all'altezza per i risultati, ma che comunque confermarono lo svedese come uno dei piloti più veloci della F1. E infine il clamoroso ritorno alla Lotus come seconda guida di lusso di Mario Andretti, nell'anno della magica vittoria del mondiale con la "79" ad effetto suolo.

A fine stagione Peterson non ci arrivò. L'incidente a Monza ebbe conseguenze letali e privò il mondo di un vero talento. Nel 1979, Ronnie avrebbe guidato una McLaren (e, di nuovo, il cambio non sarebbe stato fortunato, ndr).

Il libro ha il pregio di raccontare, attraverso le gesta di un campione, gli anni forse più elettrizzanti della F1, anche con brevi interviste ad altri protagonisti. Manca quasi del tutto la vita privata di Peterson e di sua moglie Barbro e il finale è un po' sintetico, mancando per forza di cose il racconto dello stesso pilota.

Ma la lettura è di soddisfazione.

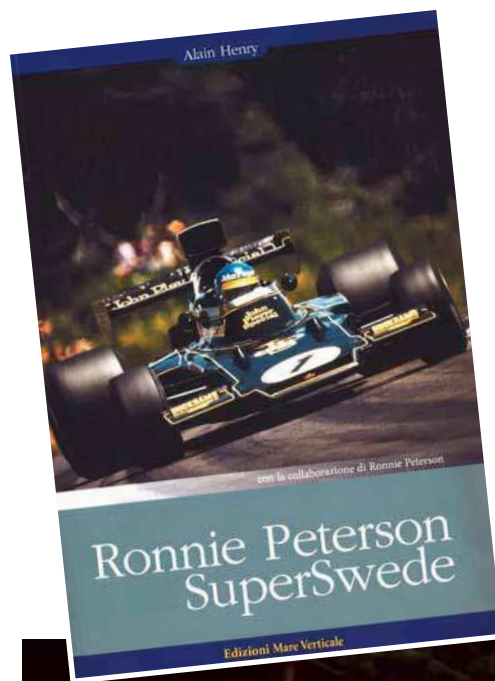
Alain Henry

**RONNIE PETERSON - SUPERSWEDE**

Edizioni Mare Verticale

224 pagine, foto in b/n - Lingua italiana

Prezzo 20 Euro



**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





## A UNA FORD T IL PRIMO PREMIO DEL 1° CONCORSO DI ELEGANZA DI VENEZIA

Villa d'Este non è il solo concorso di eleganza in Italia: l'ultimo nato si è disputato a fine maggio a Mestre. Il 1° Historic Car Venice, organizzato da AC Venezia, ha richiamato oltre cinquanta auto di diverse epoche e Costruttori. Dalla più anziana, una Ford T Runabout del 1914 (*foto grande*), a una rara Alfa Romeo GTV6 3.0 del 1983, vettura costruita in soli 200 esemplari per il Sudafrica, ciascun auto in mostra ha reso palese al folto pubblico presente una parte della storia della motorizzazione e del costume. E anche dello sport, perché non sono mancate le regine dei Rally anni '70-'80: una Lancia Fulvia HF 1600, una Strato's in versione stradale, una 037 e una S4, ex-vetture ufficiali della squadra Lancia, illustrate da una leggenda del rally come Sandro Munari, al quale è stato consegnato un premio alla carriera. Tra gli ospiti, Ezio Zermiani,

che gli appassionati di F1 ricordano per le dirette televisive di una F1 molto diversa da quella di oggi, anche in TV.

Come in tutti i concorsi, ci sono state vetture premiate: la Ford T su tutte; a una Jaguar Mk V cabriolet del 1949 è andato il premio per il restauro, mentre come miglior vettura conservata è stata eletta una Vauxhall S 20/60 del 1936.

Il riconoscimento al design è stato vinto da una Fiat Dino Spider Pininfarina del '68, classico esempio di bellezza senza tempo.

Ma anche le vetture popolari hanno avuto il loro spazio: Fiat 500 (*qui sotto*), Topolino, 500 Giardiniera e 508 "Baliilla", espressione ciascuna in tempi diversi dell'aspirazione popolare alla mobilità individuale, vista come traguardo per migliorare la propria condizione lavorativa e il tenore di vita.

(mella)



### LA GRANDE AMBIZIONE DELLA MITTELEUROPEAN RACE

Un gruppo di appassionati triestini sta lavorando all'organizzazione di un nuovo evento che porta nel nome la sua filosofia: Mitteleuropean Race. La manifestazione, in programma nei giorni 14, 15 e 16 ottobre, vuole infatti essere una testimonianza del radicamento di Trieste e del Friuli Venezia Giulia nella realtà mitteleuropea.

A organizzare la Mitteleuropean Race è Adrenalinika Motorsport di Trieste. Le aspettative a cui i soci stanno lavorando sono di portare al "Via!" dell'evento tra le 50 e le 70 auto storiche i cui equipaggi compiranno un itinerario nei panorami della regione confrontandosi con i cronometri in una gara di regolarità.

Le ambizioni sono pari all'impegno profuso nell'organizzazione: lo testimonia la sorta di "sottotitolo" che è stato coniato per la Mitteleuropean Race: "L'ultima delle classiche".

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





# MODENA MOTOR GALLERY®

**24 e 25 SETTEMBRE 2016**  
Modena, Capitale dei Motori

## MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA

Commercianti - La Strada degli Artigiani  
Editoria - Automobilia - Ricambi  
Oggettistica - Incontri

**La Grande Mostra del 2016:**  
**"Straordinaria Motor Valley"**  
Emilia Romagna - Italy

Eventi:  
**Anniversario Ducati/Lamborghini/Maserati**  
**Performance degli artigiani**  
**Asta Automobilia**  
**Le Microcar in Galleria (Museo Ames)**

### La Piazza dei Privati

Vendi la tua auto o moto d'epoca!  
Posto auto 60,00 € - Posto moto 20,00 €  
(oltre iva, comprensivo di 1 pass ingresso per 2 giorni)  
Prenotazione obbligatoria.

**Pacchetti speciali per i club a soli 40 €**

Main Partner



MOTOR  
VALLEY

Partner

**BPER:**  
Banca



**ModenaFiere**

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

Info e prenotazioni:

Tel. 059/4924794

[commerciale@motorgallery.it](mailto:commerciale@motorgallery.it)

Organizzazione e promozione:

Vision Up srl - ModenaFiere srl



SEGUICI  
SUI SOCIAL!



Camera di Commercio  
Modena



Comune  
di Modena



ASSICOOP  
Modena&Ferrara spa





## A MONTREUX 90 BUGATTI PER IL RADUNO INTERNAZIONALE

Una novantina di Bugatti di 14 modelli diversi costruiti tra il 1922 ed il 1939 sono state protagoniste del "Rencontre Internationale Bugatti 2016" svoltosi in Svizzera dal 20 al 26 giugno, con sede a Montreux e varie escursioni su itinerari diversi, per quasi mille chilometri di guida.

I "bugattisti" partecipanti sono arrivati da 11 paesi diversi.

Nel corso del raduno ci sono state diverse visite a musei interessanti, tra cui quello privato di auto d'epoca di Charles Gaston Renaud: 120 auto in ottimo stato, e di modelli rarissimi se non addirittura unici.

L'appuntamento con il prossimo Raduno Internazionale Bugatti è già fissato: si terrà nel giugno 2017 in Sardegna!

(tomazzoni)



www.mitteleuropeanrace.it - info@mitteleuropeanrace.it - Mob. +39 335 6444080 +39 335 5374527

ACI SPORT

**Race**

**MITTELEUROPEAN**

La nuova, "Ultima delle Classiche"

**Trieste, 14-15-16 Ottobre 2016**

Competizione di Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971 con  
87 prove cronometrate e 3 prove di media - Chiusura iscrizioni 04.10.2016

ORGANIZZATO DA

ADRENALINIK

ALFA ROMEO

Jermann

MAIN SPONSOR

PORTOPICCOLO

BAI

OFFICIAL PARTNER

BEVAGNA



## STELLA TRA LE STELLE A MONTEREY UN'ALFA ROMEO 8C 2900B ALL'ASTA DA RM

Il 19 e 20 Agosto a Pebble Beach-Monterey, California, andranno in scena come tradizione le aste più ricche dell'anno. RM Sotheby's è una delle case più attrezzate da questo punto di vista, e nell'incanto ferragostano proporrà un ricchissimo catalogo, nel quale spicca, tra le altre, una Alfa Romeo 8C 2900B del 1938 (a sinistra), che rappresenta una delle attrazioni principali del catalogo (stima 20-25 milioni di dollari). Si tratta di una Touring Spider a passo lungo, che fa parte della collezione di Sam e Emily Mann, collezione dalla quale provengono altre quattro auto presenti all'asta (tra cui una

Ferrari 250 Tour de France). Si pensa che soltanto 12 siano gli esemplari costruiti di questa Alfa Romeo, su un totale di 32 telai prodotti: questo è stato restaurato dallo specialista Tony Merrick ed è menzionato nel noto libro di Simon Moore dedicato alla "Immortale 2.9". Il resto del catalogo, consultabile sul sito internet [www.rmsothebys.com](http://www.rmsothebys.com), propone "pezzi" altrettanto sensazionali, tra cui la Jaguar D-Type vincitrice della 24 ore di Le Mans del 1956 (stima 20-25 milioni di dollari, a destra), la prima Shelby Cobra prodotta (telaio CSX 2000), una Ferrari 250 California del 1958 e una BMW 507 del 1957.



# BORAS



# AVES



# ECHOS



maggiori info su:  
[www.digitechtiming.com](http://www.digitechtiming.com)

seguici anche su:  
 **Digitech Timing**



**Regolarità, per professione, da sempre.**

## A LE MANS LA FIVA HA SCELTO UN'ALTRA "REGINA"

A Le Mans Classic quest'anno c'è stato anche il momento dell'eleganza, con l'iniziativa "Le Mans Heritage Concours" in cui quattro rappresentanti ufficiali della FIVA hanno attribuito il premio per il miglior stato di conservazione alla CD Peugeot del 1966 che proprio 50 anni fa disputò la 24 Ore di Le Mans con l'equipaggio composto da Alain Bertaut e Pierre Lelong. La vettura appartiene al museo de "L'Aventure Peugeot Citroën DS" di Sochaux, che è diretta emanazione del Gruppo PSA. La CD Peugeot vincitrice del riconoscimento a fine anno sarà esposta a Parigi nella sede dell'Unesco, assieme alle altre vetture vincitrici di analogo premio in altri importanti eventi "storici" dell'anno.



## ALL'ASTA DA BONHAMS L'ASTON MARTIN DEL DRAGONE

Al Goodwood Revival, in programma nel week end del 10 e 11 settembre, è in programma anche una vendita all'asta di Bonhams. Tra i lotti in vendita ci sarà anche la Aston Martin Speed Model nota come "Red Dragon" (sopra). Si tratta di una vettura costruita nel 1936 per il Tourist Trophy dell'Ulster, dove fu portata in gara da proprietario Richard Seaman. Poi con altri piloti la vettura corse altre importanti gare come la Mille Miglia e la 24 Ore di Le Mans. Dopo la guerra fu venduta al gallese Dudley Folland, che ne modificò la carrozzeria e la decorò con l'immagine del Dragone Rosso, simbolo del Galles, in omaggio alle sue origini gallesi. La rarità del modello assieme a questo ricco curriculum ha portato le stime della vettura a un importo tra 1,6 e 2 milioni di sterline.

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

## COZZI AUTO VENDE IL NUOVO MA FESTEGGIA CON LE STORICHE

Per i suoi 50 anni di attività, la Cozzi Giulio Auto di Canegrate (Milano) il primo e 2 ottobre organizzerà una "due giorni" dedicata alle auto storiche e alle gran turismo italiane moderne. Nello spazio esterno della struttura aziendale (in via San Pietro 11 a Canegrate) ci sarà un'esposizione di vetture di prestigio, sia storiche sia moderne. Tra le presenze previste quelle di modelli Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Fiat e Lancia. Altra iniziativa in programma è il Concorso d'eleganza Cozzi Giulio Auto che si svolgerà il sabato sera nel giardino antistante, dove verrà allestita una passerella per far "sfilare" le auto. Una apposita giuria le valuterà ed eleggerà la più bella. Nella giornata di domenica infine, sarà la volta della prova di regolarità "50° Cozzi Giulio Auto", sul percorso che separa la sede di Canegrate dallo show room di Legnano.

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



**Cozzi Giulio AUTO**  
1 - 2 OTTOBRE 2016



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

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

**9<sup>a</sup> MOSTRASCAMBIO**  
**CITTA' DI TREVISO**  
**8-9 OTTOBRE 2016**

**AUTO MOTO CICLI MODELLISMO**  
**RICAMBI D'EPOCA**

LO SPAZIO ESPOSITIVO VERRÀ RISERVATO SOLO SU PRENOTAZIONE

**laCastellana** **Via Castellana - PAESE (TV)**  
USCITA TANGENZIALE SUD direz. CASTELFRANCO  
CENTRO COMMERCIALE ORARIO PUBBLICO DALLE 9.00 ALLE 18.00

**ASTA DEL ROTTAME**  
AUTO E MOTO DA RESTAURARE  
motorasta  
l'attimo vincente  
dr. Andrea Vendramin  
tel. (+39) 39 36 123456  
motorastamail

**RADUNI MULTIMARCA**  
**MOSTRE TEMATICHE**

**sabato 8 OTT. SPECIALE RADUNI domenica 9 OTT.**

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

**LANCIA VINTAGE**

**RICAMBI LANCIA D'EPOCA**

**AFRA sas** [www.lanciovintage.it](http://www.lanciovintage.it)  
[info@lanciovintage.it](mailto:info@lanciovintage.it) Fax 0232861150



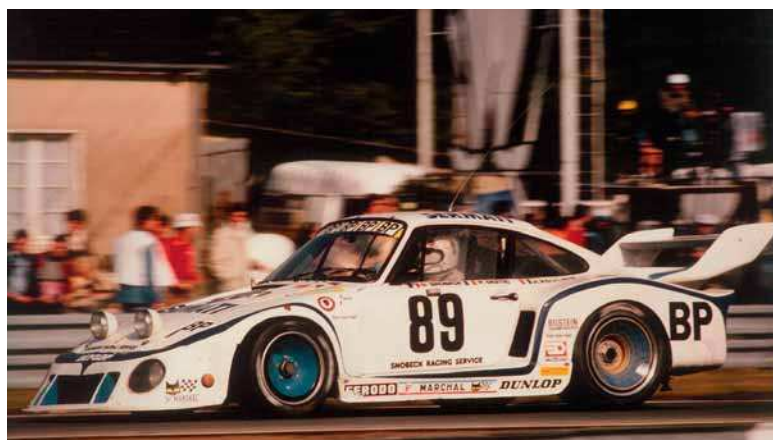
## ARTCURIAL A LE MANS CLASSIC: IL BANDITORE "BATTE" LA SUA AUTO...

In occasione di Le Mans Classic, la casa d'aste Artcurial ha organizzato un incanto che ha registrato un risultato complessivo di 8.717.752 milioni di euro, con il 62% dei lotti aggiudicati.

L'auto che ha raggiunto il prezzo più elevato è stata la Porsche 935 "clienti" del 1977 (in foto), venduta per 1.301.600 euro (la stima era di 1,1 milioni), con una curiosità: era l'esemplare che nel 1980 fu portato in gara a Le Mans da Hervé Poulain, cioè uno dei titolari di Artcurial, nonché banditore all'asta stessa...

Artcurial lavora adesso alle vendite future, in particolare quella del 30 ottobre, "Automobiles sur les Champs-Élysées", nella sede di Artcurial a Parigi.

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



## L'ITALIA (NON SOLTANTO AUTOMOBILISTICA) IN MOSTRA A STOCCARDA

La città tedesca di Stoccarda ha tutti "quarti di nobiltà" sufficienti a farne una delle capitali dell'automobile nel mondo (bastino i nomi di Porsche e Mercedes per testimoniarlo...). Con tale profilo non può mancare una rassegna dedicata appunto alle auto del passato, che si chiama Retro Classics ([www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de)).

Per la prossima edizione, in programma dal 2 al 5 marzo 2017, la rassegna presenta una novità assai

interessante: nel padiglione "Passione Italiana", 5.000 metri quadrati di superficie espositiva saranno dedicati al made in Italy automobilistico. L'iniziativa si deve alla vulcanica "Vision Up", società diretta da Mauro Battaglia, che organizza anche Modena Motor Gallery, una delle più interessanti realtà espositive italiane degli ultimi anni.

Passione Italiana sarà dunque dedicata non soltanto alle automobili, ma a tutto ciò che ha a che



# ROSSO CORSA

## ITALIA

We play seriously

SPECIALIZZATI IN GIOCATTOILI LANCIA FULVIA - SCALA 1:1

sedili replica Fusina

pastiglie freno racing

cerchi Cromodora

ammortizzatori regolabili

Weber 40 DCOE

fari Cibié Oscar

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

+39(0)10 7856846

+39 333 3959257

info@rossocorsaitalia.it

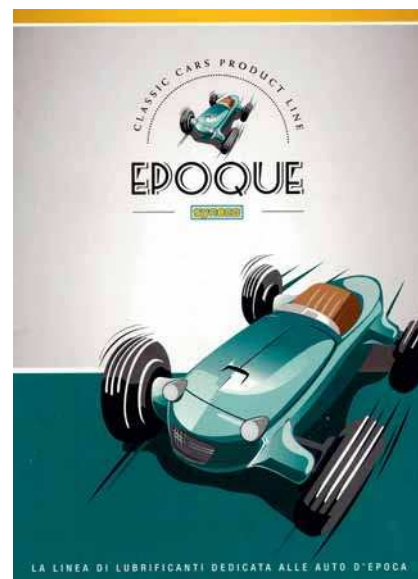
Genoa - Italy

## LUBRIFICANTI PER AUTO D'EPOCA: SECONDO SYNECO, SINTETICO È MEGLIO

Syneco S.p.A., società italiana fondata nel 1976, produce e commercializza lubrificanti sintetici per tutti i settori dell'autotrazione. Vanta numerosi brevetti e collabora con i principali fornitori di additivi e oli base raffinati per sostenere l'attività di sviluppo tecnologico comune. Ora ha realizzato una gamma, Syneco Motor Oil Epoque, specifica per auto d'epoca e che si compone di tre prodotti con altrettante gradazioni: 30W60, 20W60 e 20W50. Tutti sono formulati con basi e additivi di ultima generazione: il primo specifico per auto prodotte fino al 1950; il secondo per le auto del periodo 1950-1970; il terzo per i motori fino al 1990. Le proprietà di questi lubrificanti sono: facilità di pompaggio a freddo per aiutare l'avviamento ed evitare l'affaticamento del motorino d'avviamento; mantenimento della giusta viscosità a caldo, per "sigillare" le tolleranze tra pistone e cilindro; protettività contro l'ossidazione; bassi valori di volatilità per contenere il consumo; detergenza; compatibilità con gli elastomeri delle guarnizioni; adottabilità in motori revisionati.

Come dice il nome stesso Syneco, tutto si basa sulla sintesi, dunque nulla di minerale: si ritiene che quello dell'olio minerale ideale per le auto d'epoca sia un mito da sfatare. Sintetico significa migliore scorrevolezza a motore freddo, minore usura, minor sforzo, oltre alla soluzione per i fermi macchina prolungati, in termini di meno ossidazione, meno morchie e sporco. La gamma Syneco Epoque comprende anche altri prodotti specifici per le "storiche" relativi a trasmissioni e freni, additivi per olio e benzina, liquidi per circuiti oleodinamici e detergenti radiatori.

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



## SI DISPUTERÀ IL 25 SETTEMBRE IL "CIRCUITO DI MILANO" DI REGOLARITÀ

La rievocazione storica del "Circuito di Milano", manifestazione proposta dalla Commissione Sportiva dell'AC Milano, si disputerà domenica 25 Settembre. Le vetture saranno selezionate dallo stesso AC Milano e tra i piloti in gara vi sarà il presidente della stessa associazione, Ivan Capelli, su Fiat 501 Sport del 1924. La rievocazione ripercorrerà buona parte dei percorsi delle tre edizioni del 1936, 1937 e 1946 (nei pressi dell'Arena Civica, dell'Arco della Pace e del Castello).

"Fra gli obiettivi della Commissione Sportiva di AC Milano che abbiamo ricostituito un anno fa -ha sottolineato il suo presidente Pier Lorenzo Zanchi, all'atto della presentazione avvenuta il 19 Luglio scorso nella sede AC Milano di Corso Venezia- vi era ai primi posti la valorizzazione dell'AC come organizzatore di gare e rievocazioni storiche. Il Circuito di Milano è la prima di una nutrita serie di iniziative che offriremo agli appassionati."

Un'ottima notizia, sperando che per il futuro manifestazioni di questo tipo siano organizzate anche come "lancio" per la bistrattata Coppa Intereuropa, che lo stesso AC Milano organizza in qualità di gestore dell'Autodromo di Monza. Nel 2017 saranno 70 anni dall'ultima gara disputata a Milano, proprio il GP d'Italia nel circuito intorno alla Fiera.

[www.milano.aci.it](http://www.milano.aci.it)

**CIRCUITO DI MILANO**  
Milano 25 settembre 2016



## A MODENA MOTOR GALLERY SI FESTEGGIANO MASERATI E DUCATI

Quella che si terrà a ModenaFiere del 24 e 25 settembre sarà una edizione di Modena Motor Gallery con il... motore. Uno di quelli che nascono lungo la Via Emilia, anzi nella Motor Valley. Il connubio tra le due realtà quest'anno sarà ancora più diretto.

La strategia della mostra 2016 punta su due precise scelte. Gli appassionati troveranno ad attenderli a ModenaFiere un'area mercato di oltre 20mila metri quadri e una serie di manifestazioni espositive di altissimo livello.

Una grande mostra, su 1200 metri quadri, dedicati alle eccellenze della Motor Valley dove, in appena 50 km di Via Emilia, si concentra il meglio del mondo dei motori italiani.

Diversi i focus collegati ad anniversari importanti: dai 100 anni dalla nascita di Ferruccio Lamborghini ai 50 anni della Miura. Quest'anno si festeggiano anche i 90 anni di Maserati: il 25 Aprile del 1926 comparve alla Targa Florio una Diatto modificata, 8 cilindri 1500 cc: la prima Maserati.

Modena Motor Gallery dedicherà uno spazio importante anche alla Ducati, curato da Claudio Lusuadi. Sempre nel 1926 nasceva la Società Scientifica Radio Brevetti Ducati, che vent'anni dopo produrrà, su licenza, il Cucciolo, motore ausiliario per biciclette, monocilindrico di 48 cc con cambio a due velocità.

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



 **INTERNI AUTO MAIELI**  
VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



**INTERNI AUTO MAIELI**  
MANTOVA ITALY  
TEL 0376 695105  
FAX + 39 0376 695300  
[www.interniautomaieli.com](http://www.interniautomaieli.com)  
[maieli@inwind.it](mailto:maieli@inwind.it)



## SULLE ASTE DI CATAWIKI OGNI MESE 12 MILIONI DI APPASSIONATI IN CERCA DELLA LORO AUTO

Auto classiche e d'epoca tra gli oggetti rari e speciali messi in vendita da Catawiki, la casa d'aste online riconosciuta quest'anno da Deloitte come l'azienda a più rapida crescita del mondo nel settore tecnologico. Con 30.000 articoli messi all'asta in più di 300 aste settimanali, 80 categorie totali e oltre 150 banditori esperti tenuti a verificare l'autenticità degli oggetti, Catawiki offre un catalogo straordinario per rendere accessibile a tutti l'appassionante mondo delle aste, finora riservato ad ambienti esclusivi.

Le auto in particolare rappresentano una fetta importante dell'offerta Catawiki: circa 10 aste ogni mese, tra "classiche" (prodotte fino al 1985) e "youngtimer" (1985-2000) senza contare le aste dedicate alle moto (4 al mese) e all'automobilista. Un catalogo ricco di opportunità per gli appassionati del genere, che possono anche contare sull'expertise di professionisti del settore che si occupano di verificare e validare i pezzi prima che vengano messi in vendita. Tra i pezzi più interessanti messi all'asta su Catawiki, una Ferrari Dino 246 GT del 1971 che ha raggiunto la quotazione di 280.000 euro (sopra), una Bandini 750 Sport Siluro del 1953 valutata più di 250.000 euro (sotto) e una Lamborghini Murcielago V12 -2005 che ha toccato quota 170.000 euro.

Con Catawiki è possibile: acquistare oggetti da collezione unici provenienti da tutto il mondo attraverso aste aperte in tempo reale e pagare online in tutta sicurezza; vendere oggetti rari e straordinari ottenendo il massimo profitto grazie ai 12 milioni di appassionati di tutto il mondo che ogni mese visitano le aste di Catawiki; avere la certezza che gli oggetti messi all'asta siano stati controllati e autenticati da professionisti esperti nella loro categoria; vendere o comprare all'asta dovunque e in qualsiasi momento, su qualsiasi dispositivo attraverso un'app gratuita scaricabile da iTunes App Store e Google Play.

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



WWTsrl via del Mescolino, 4 Z.I.

31016 Cordignano TV

T +39 331 5327042 T +39 348 3368917

[www.wwtsrl.it](http://www.wwtsrl.it) - mail: [info@wwtsrl.it](mailto:info@wwtsrl.it)

**WWT**   
water works technology

WWT de GmbH Werkstrasse, 2

46240 Bottrop D

T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705

[www.wwtde.de](http://www.wwtde.de) - mail: [info@wwtde.de](mailto:info@wwtde.de)

## SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010-2016

## AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



**NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI**

# 49 giorni in 127

**È una gara con sé stessi: niente cronometro, niente tempo massimo se non quello di un traguardo aperto un mese. Tre amici torinesi l'hanno completato con una vecchia Fiat**

DI LUCA GASTALDI - FOTO DI STEFANO CONZ E LUCA GASTALDI

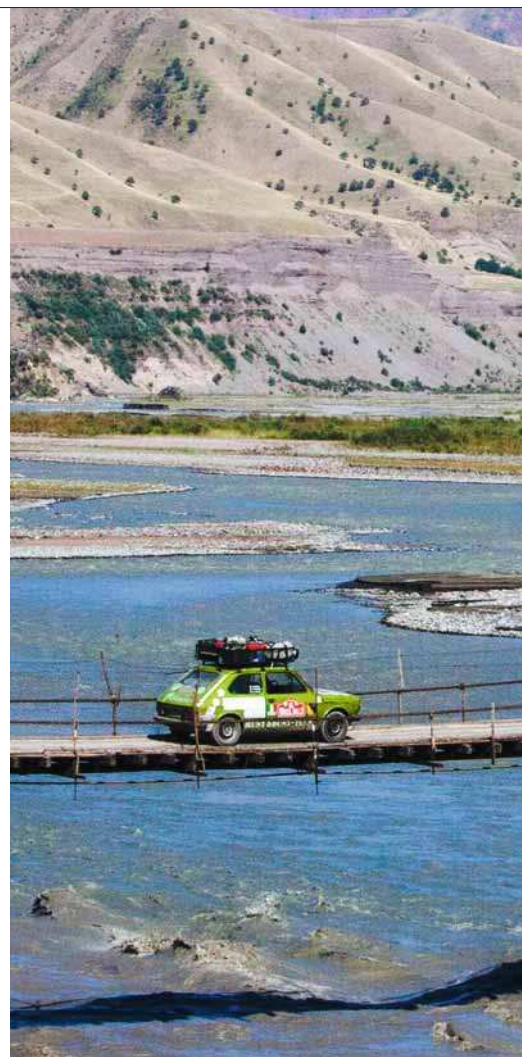
**P**roprio in questo periodo è in pieno svolgimento l'edizione 2016 del "Mongol Rally". Partito ufficialmente lo scorso 17 luglio dal circuito inglese di Goodwood, questo incredibile viaggio terminerà tra il 12 agosto e il 12 settembre: tanto rimarrà a disposizione la pedana di arrivo nella città russa di Ulan-Ude, a pochi chilometri dal confine con la Mongolia. Un periodo di tempo piuttosto ampio, ma il Mongol Rally non è una competizione. Non ci sono né vincitori, né vinti. Non un cane che sia al traguardo ad aspettarti! Nessuna cerimonia di chiusura, perché mai come in questo caso l'importante è partecipare.

Ma torniamo al Mongol Rally. La prima edizione risale al 2004, quando soltanto sei equipaggi si presentarono al via, e quattro di questi riuscirono a raggiungere il traguardo finale. Negli anni, il tam-tam tra i giovani avventurieri ha fatto crescere l'evento a dismisura, fino ad arrivare ai 245 equipaggi partiti nell'edizione 2015. Le regole di questa corsa sono molto semplici. Sono ammesse le auto di cilindrata massima 1.200 cc (le moto entro i 125 cc), l'organizzazione non prevede alcun tipo di

supporto o assistenza, e per l'iscrizione bisogna versare 1.000 sterline in beneficenza. "Un'avventura è tale solo se qualcosa va storto", sottolineano gli organizzatori. E un'avventura è tale solo se la ricorderai per tutta la vita, aggiungiamo noi.

## Ulan Bator

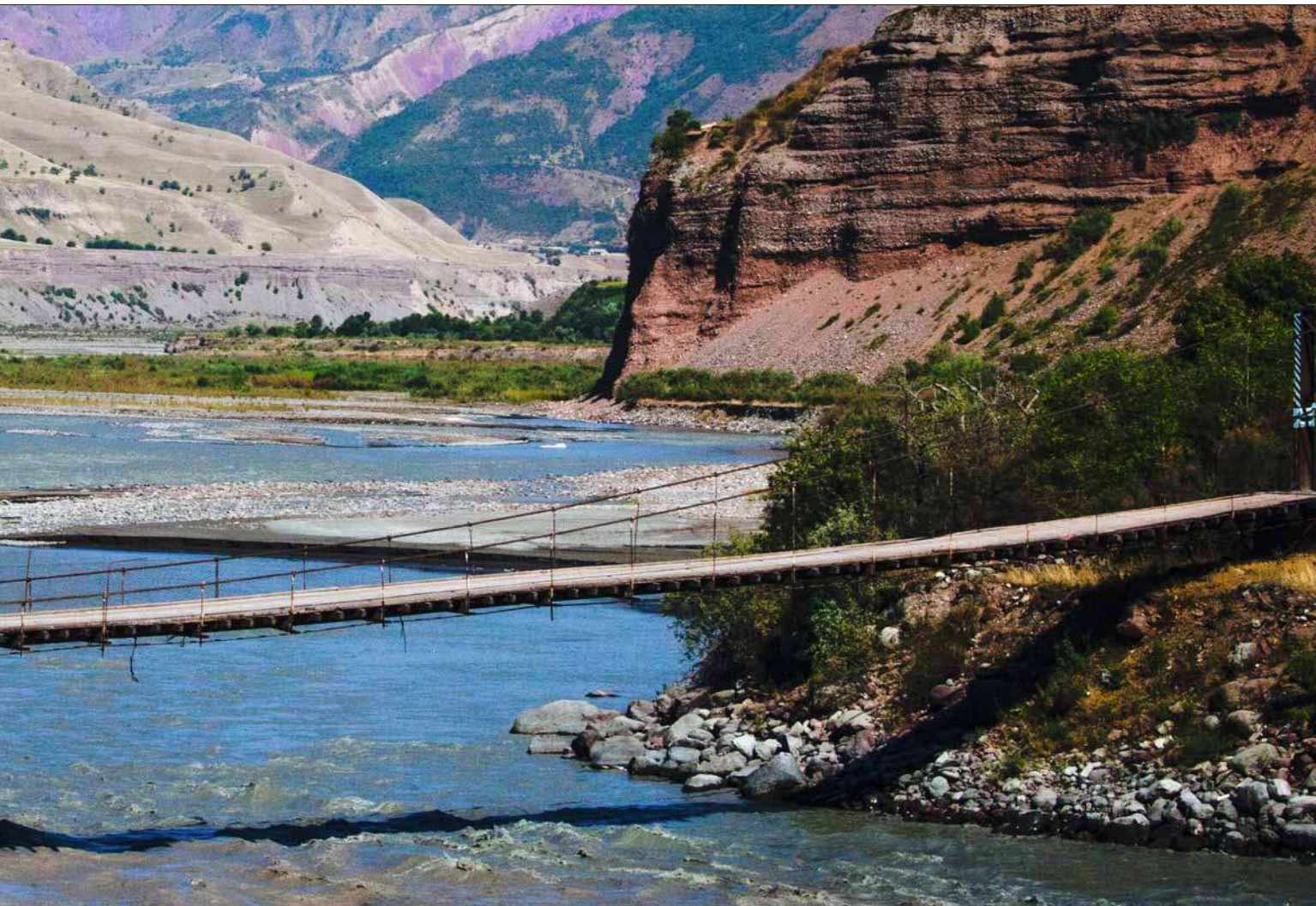
Con il tempo, la notorietà del Mongol Rally è arrivata anche in Italia. Già molti nostri equipaggi hanno seguito il loro istinto avventuriero, alcuni anche su un'auto storica, come quello composto dai giovani torinesi Giovanni Testa, Stefano Conz e Tommaso Piazza, che un paio d'anni fa hanno completato gli oltre 17mila chilometri del percorso (da Londra a Ulan Bator, in Mongolia) a bordo di una Fiat 127 del 1979: un classico nel suo sbiadito verde pisello. Un sogno tenuto troppo a lungo nel cassetto. Due anni di lavoro per mettere a punto il piano d'azione scattato il 20 luglio 2014, non senza difficoltà... Ma comunque portato a termine con successo, dopo 49 giorni di viaggio e 20 nazioni attraversate. Un bel traguardo, sia per il trio di "giovani esploratori" sia per un'utilitaria di quasi quarant'anni praticamente di serie. Giusto una messa a punto del motore,



### TEMERARI

La Fiat 127 dei tre amici torinesi nel deserto del Turkmenistan, a nord della capitale Ashgabat. In alto, un passaggio da temerari in Tagikistan.









## IL MONGOL RALLY DEL TEAM RUST & DUST

► Acquisto vettura: 900€ ► Preparazione vettura: 3.000€ (comprensivi di portapacchi su misura, taniche, attrezzi, fari supplementari, sostituzione parti meccaniche, riparazioni varie e adesivi) ► Costo iscrizione: 575€ ► Spese varie per il viaggio: circa 5.000€ (benzina, vitto e alloggio per tre persone) ► Rientro della vettura in Europa: circa 1.520€ con trasporto organizzato da The Adventurists (via treno dalla Mongolia alla Lituania), poi l'equipaggio è andato a recuperarla tornando a Torino su strada. Oggi la vettura è conservata presso la Galleria della Locomozione Storica di Rivarolo Canavese (TO): [www.museodelleautomobili.it](http://www.museodelleautomobili.it).





l'assetto rialzato, una batteria supplementare, doppia bobina, una capiente bagagliaia sul tetto e qualche faro in più. Stop. E che Dio ce la mandasse buona.

A due anni di distanza, l'esperienza del Mongol Rally è ancora viva nei portacolori del "Team Rust & Dust". Non solo perché pubblicata sul blog rustanddust.it (dove si può leggere il simpatico diario di viaggio), ma perché certi viaggi lasciano il segno: «Soprattutto quando trascorri otto giorni senza una doccia, un bidet o un lavandino!», scherza Giovanni Testa.

Ma andiamo per ordine, provando a ripercorrere le tappe della maratona, che poco ha da invidiare alla blasonata Pechino-Pariigi. Intanto, la lunga fase preparatoria, perché va bene lo spirito d'avventura e la goliardia ma per certe cose è meglio non improvvisare: «Sono stati necessari sei mesi di lavoro per mettere a punto il progetto - conferma Giovanni - perché c'erano molte cose da sistemare. Intanto, una strategia di comunicazione per riuscire a trovare qualche sponsor. Poi la ricerca di un'auto idonea e la sua preparazione. Quindi la scelta del percorso e la richiesta dei visti necessari per transitare nei vari Paesi».

Cosa mi dici della 127 verde? Come siete arrivati ad acquistare questa vettura?

Risponde Stefano: «Fin da subito eravamo decisi ad affrontare il Mongol Rally seguendo il più possibile lo spirito, e cioè utilizzando un'auto vecchia e scassata. Abbiamo quindi orientato la nostra ricerca verso una vettura che avesse almeno vent'anni di vita, che fosse italiana, simpatica e sgargiante da vedere, non per forza comoda, ma cosa più importante che avesse carattere e sembrasse completamente inadatta a completare questo viaggio. Le facce dei meccanici che l'hanno vista la prima volta erano inequivocabili! Dopo averne visionate altre, un giorno ci siamo imbattuti nell'inserzione della nostra 127 e ce ne siamo innamorati subito, soprattutto per il colore della carrozzeria. Siamo partiti alla volta di Bergamo per andare e vederla e la sera siamo tornati a casa a bordo della "belva"».

«Per quanto potevamo capirne al tempo - prosegue Stefano - ci sembrava in buone condizioni, ma quando l'abbiamo portata per la prima volta dal nostro meccanico Mario Pistonatto, che sarebbe diventato il nostro salvatore, ci siamo resi conto insieme



#### PAPAVERI

Sopra, un campo di papaveri in Iran: la prima tappa fino a quella che una volta era la Persia è stata la più rapida, perché il visto per quel paese ha una durata limitata. Nella pagina a fianco, la partenza da Londra e un parcheggio in Turchia trasformato in... campeggio.



#### OCEANICO

Sopra, il cimitero delle navi in Uzbekistan: qui, al confine con il Kazakistan, una volta c'era il Lago d'Aral, un enorme bacino di acqua salata, di origine oceanica, che nel breve volgere di 40 anni è stato quasi del tutto prosciugato dall'attività umana. Oggi si sta tentando di ripristinarlo, almeno in parte. Sotto, un simpatico incontro con un branco di cammelli.





a lui che nel complesso sì, era abbastanza a posto se la si intendeva usare in maniera normale, ma che non avrebbe avuto la minima possibilità di affrontare il percorso che avevamo in mente. Quindi abbiamo deciso di apportare alcuni interventi basilari (ammortizzatori, griglia di protezione, carburatore, filtro, rettificazione motore, gomme) per almeno alzare le nostre chance di successo e non partire con la sicurezza matematica di non arrivare mai... ».

## Corsa in Iran

Parliamo un po' del viaggio.

«Dopo la partenza da Londra ci siamo subito trovati in lotta contro il tempo, perché dovevamo rispettare la scadenza del visto per l'Iran. Avevamo sei giorni per varcarne i confini, quindi ci siamo messi su strada pensando soltanto a macinare chilometri. Spesso per dormire poggiavamo semplicemente i sacchi a pelo per terra, di fianco alla macchina, senza cercare ostelli o alberghi. È stato bello e divertente. Il 27 luglio siamo entrati in Iran e ci sono voluti cinque giorni per attraversarlo. Abbiamo avuto modo di conoscere una popolazione accogliente e amichevole. Ai semafori ci offrivano regali. Purtroppo soffrono il regime che li sovrasta e ci tengono a smentire i pregiudizi che i media internazionali hanno diffuso. I giovani hanno idee progressiste, ma sono schiacciati dalla polizia di regime e dai servizi segreti».

## La porta dell'inferno

«Usciti dall'Iran siamo entrati in Turkmenistan -prosegue il racconto Stefano Conz- un luogo dove non c'è nulla. Ashgabat è la capitale: la definiscono città dorata, ma in realtà è una città fantasma. Non si può fare niente, ci sono poliziotti in ogni angolo. L'unica vera attrazione del paese è quella che chiamano "la porta dell'inferno". Abbiamo deviato la nostra rotta per andare a visitarla, ma ne è valsa la pena: è quanto di più simile alle descrizioni dantesche dell'inferno. Una voragine circolare larga trecento metri che si apre nel nulla e sprofonda per almeno cento metri verso fiamme e fuochi di gas naturale».

«Dopo tre giorni in Turkmenistan -continua Stefano- siamo passati in Uzbekistan. Qui abbiamo visto la vera povertà. Abbiamo avuto difficoltà a trovare la benzina, poi

comprata al mercato nero. La situazione è migliorata nel sud-est del Paese, verso Samarcanda, dove si può ammirare l'antica storia di alcune cittadine».

## Pamir

«Altra tappa indimenticabile del viaggio è stata quella in Tagikistan -si inserisce Tommaso Piazza- dove abbiamo attraversato l'altopiano del Pamir. Sotto il profilo paesaggistico è stata una delle zone più belle che abbiamo visto. Allo stesso tempo è stato molto impegnativo: si arriva a 4.600 metri di altitudine su strade sterrate. La 127 stentava a rimanere accesa e noi avevamo un gran mal di testa».

Poi i tratti veloci in Kirghizistan, Kazakistan e Russia. Chilometri su chilometri fino ad arrivare in Mongolia.

«Pensavamo di aver affrontato le strade più impegnative sul Pamir -sottolinea Stefano- ma in Mongolia è stato molto peggio. Qui le strade sono al limite dell'impraticabilità: strade sterrate piene di buche, fiumi da guadaire... Uno lo abbiamo attraversato facendoci trainare da un trattore e quasi sommergendo la macchina. Siamo rimasti fermi per molte ore, sicuri che non saremmo più ripartiti. Il motore non dava segni di vita. Poi ci ha raggiunti un equipaggio olandese con un meccanico a bordo. Grazie a lui siamo riusciti a ripartire e raggiungere il traguardo finale».



### GIACIMENTO

Sopra, l'impressionante vista della "Porta dell'Inferno", in Turkmenistan: è una voragine creata nel 1971 a seguito del tentativo di attività estrattiva di gas, non andato a buon fine. A fianco, una riparazione in Tagikistan, lungo la Pamir Highway; più a destra, l'agognato traguardo!









## FIAT 903, MITICO ASTE E BILANCIERI

Può stupire che una vecchia utilitaria sia in grado di coprire una distanza di migliaia di chilometri, su strade per lo più dissestate, in un tempo tutto sommato contenuto. Ma lo stupore è soltanto di quelli che non sanno cosa è stata la Fiat 127. Un'automobile di quando la fantasia era al potere, verrebbe da dire, non soltanto per il periodo storico. Con la carrozzeria disegnata da un giovane artista, Pio Manzù, e la meccanica progettata da altri artisti, questa volta dei motori, come Dante Giacosa e la sua squadra. Il motore Tipo 100, 4 cilindri ad aste e bilancieri con testa in lega leggera, nasce per la Fiat 600 nel 1955, con cilindrata 633 cc, e avrà una carriera lunghissima, attraverso numerosi aumenti di cubatura, fino al 2000 ed a 1050 cc, equipaggiando numerosi modelli del Gruppo Fiat e di SEAT. La sua versione più nota è però quella di 903 cc (potenza 47 CV a 5.600 giri e coppia 6,5 kgm a 3.000 giri), montata proprio sulla 127.

Le sue qualità di robustezza e sobrietà nei consumi hanno permesso ai componenti del team di viaggiare a medie elevate, soprattutto nella prima tappa in cui dovevano raggiungere in fretta l'Iran, a causa della scadenza del visto. La 127 ha richiesto soltanto una preparazione leggera: l'impianto elettrico, prima di tutto, con una scatola sulla plancia (sotto a sinistra) nella quale erano riuniti gli interruttori degli accessori montanti per il viaggio, i fusibili e una presa di corrente, oltre alla batteria supplementare e la doppia bobina (in basso); poi ammortizzatori più robusti e di maggiore escursione, la bagagliera sul tetto. Ora la 127, con tutte le tappe del viaggio segnate sul cielo dell'abitacolo, e i saluti di mezzo mondo sulla carrozzeria, riposa in quel di Rivarolo Canavese.





## ADVENTURISTS, IL TURISMO UMORISTICO

Solo gli inglesi potevano mettere in piedi un evento simile. Sono un gruppo di ragazzi che hanno "l'obiettivo di rendere il mondo meno noioso", come scrivono sul loro sito internet all'indirizzo [www.theadventurists.com](http://www.theadventurists.com). Così si chiamano: The Adventurists.

Oltre al Mongol Rally, organizzano altre avventure intorno al mondo come la Rickshaw Run (una corsa di 3.500 km attraverso l'India a bordo di Ape Piaggio, a destra), l'Icarus Trophy (gara per parapendio a motore), l'Ice Run (con i sidecar sul ghiaccio siberiano del lago Baikal), il Mongol Derby (a cavallo lungo i 1000 km dell'originario servizio postale di Chinggis Khaan), la Ngalawa Cup (nell'Oceano Indiano con le tipiche imbarcazioni di legno), e infine l'Adventure 10 (in Marocco in sella alle Monkey Bike). Matti da legare, e con l'irresistibile "sense of humor" tipicamente britannico.

Reduci dall'impresa del Mongol Rally, i tre amici non hanno saputo resistere alla successiva chiamata degli Adventurist e nell'estate 2015 sono partiti per l'India per partecipare alla Rickshaw Run a bordo degli Ape "tuktuk". L'editore Zadengu ha appena pubblicato l'ebook "In India su tre ruote - 3.500 km di guasti, tè e monsoni" dov'è raccontata l'avventura da leggere tutta d'un fiato ([www.zadengu.it](http://www.zadengu.it)).



**17.500 KM**

Non poteva mancare un bel guado, che la 127 ha superato brillantemente, sia pure al traino di un altro veicolo.

A lato, il percorso del Mongol Rally: 17.500 km attraverso 20 paesi, in 49 giorni (alla media di 357 km al giorno).





# Tris di primi

**Un po' gara, un po' gioco e un po' turismo: tre anime in una sola gara, che permette di vivere la passione per le auto d'epoca in tutte le sue sfumature. Riuscito il gemellaggio con Lenzerheide**

DI ANDREA BERGAMINI - FOTO DAVIDE PUCCI

**C**i sono molti modi di vivere la propria auto d'epoca; chi la muove solo per una piccola gita, chi si spinge a goderne su strade dai paesaggi fantastici o che esaltano la guida, chi invece sfoga la propria competitività in gare di Regolarità al centesimo di secondo rincorrendo la perfezione.

Tutte queste anime sono contenute nella AXIM Ticino Classic, manifestazione svizzera per auto storiche, svoltasi gli scorsi 11 e 12 giugno, con partenza dal casinò di Lugano. Il percorso era composto da due tappe, per complessivi 350 km, su strade elvetiche con quattro passi alpini da scalare e arrivo a Coira, capoluogo del Canton Grigioni. Giunta alla seconda edizione, la gara combina la parte ludico-turistica alla sfida di Regolarità con il cronometro in un sapiente mix di gioco e competizione; di ottimo livello l'ospitalità ed ec-

lente l'assistenza ai concorrenti, come dimostra il completissimo radar dalla grafica chiara e curatissimo nei dettagli.

L'edizione 2016 ha presentato la succosa novità del gemellaggio con la Lenzerheide Motor Classics, manifestazione di prestigio nel panorama svizzero delle auto storiche, che ha accolto i concorrenti della Ticino Classic fra i suoi partecipanti per un'esibizione su tre giri del percorso fra le case e le rive del lago della splendida località grigionese.

## Rolls-Royce

Le vetture iscritte rappresentavano un'ampia varietà di vetture, dalla più anziana Triumph TR2 Long Door del 1954 di Enrico Colombo e Francesca Guerrucci, alla Rolls-Royce Silver Shadow 1979 di Filippo ed Anke Lombardi, ad alcune delle più belle vetture anni '60 e '70, come Giu-

lietta Spider e Porsche Speedster, oltre a vetture americane, piuttosto diffuse in Svizzera a quei tempi.

Fra i numerosi equipaggi italiani in gara, *Automobilismo d'Epoca* era rappresentata da Luca Galbiati-Davide Mariscotti su Morris Mini Cooper S del 1963, premiati con l'iscrizione alla gara all'ultimo Raduno "In pista con noi" a Balocco, e da Andrea Bergamini-Patrizia Sgardoli su Lancia Flavia Coupé del 1964.

Il maltempo ha purtroppo accompagnato gli equipaggi nella prima tappa, caratterizzata dall'attraversamento del passo Lucomagno a quasi 2000 metri di quota, e durante la sosta a Trun i concorrenti hanno affrontato la prima prova, un quiz non semplice dove occorreva abbinare una decina di marchi automobilistici del passato ai relativi stemmi. Arrivati al Golf Club di Sagogn per la pausa dedicata al pran-





zo, i concorrenti hanno accompagnato il ricco aperitivo con altre due prove, tanto curiose quanto impegnative: indovinare con il tatto alcune parti meccaniche e riconoscere alcune fragranze e profumi, alcune prettamente automobilistiche come pneumatici o pelle. Sembra facile...!

## Lenzerheide

Un ricco buffet sulla terrazza della splendida Club House con vista sulle montagne circostanti il campo ha deliziato i partecipanti, in attesa di svelare cosa effettivamente potessero essere i componenti meccanici da indovinare, prima della ripartenza per Lenzerheide, dove era in pieno svolgimento la "Motor Classics", che coinvolge circa 150 auto stradali e da corsa di tutte le categorie, comprese alcune "Grand Prix", e una trentina di moto da corsa che nei due giorni si lanciano ripetutamente sul percorso per la delizia di pubblico e piloti!

Dopo una breve attesa è stato riservato un turno di circuito ai concorrenti della Ticino Classic che si sono affrontati sul percorso più alto d'Europa, spingendo nella parte in salita nel bosco fino in mezzo alle case per poi affrontare una veloce discesa fatta da curve e controcure sulla riva

## QUALITÀ

In alto, panoramica delle vetture iscritte, non moltissime ma in generale di buona qualità. Sopra, a sinistra la Mini Cooper S dei vincitori Galbiati-Mariscotti; a destra, la Lancia Flavia Coupé di Bergamini-Sgardoli. Sotto, a sinistra la premiazione e a destra l'ottimo road-book.



del Lago, emozionante quanto impegnativo. Dopo la sistemazione in hotel e un meritato riposo, trasferimento per i partecipanti della Ticino Classic con gli shuttle nella struttura hospitality della Lenzerheide per la cena con tutti i partecipanti delle due manifestazioni riuniti fino a tardi in una calda atmosfera conviviale.

Il mattino dopo, finalmente sotto il sole, trasferimento ad Arosa, perla delle Alpi, per la gara di precisione, in una sfida a colpi di centesimi su quattro prove da tre passaggi ciascuna, che sarebbe andata a sommarci al risultato delle altre prove di abilità del sabato. L'ultimo trasferimento ha portato le vetture a Coira per il pranzo e la

premiazione che ha visto vincitore assoluto proprio l'equipaggio di "In pista con noi" Galbiati-Mariscotti su Morris Mini Cooper, brillanti nella Regolarità e vincitori della prova di tatto. Al secondo posto, i coniugi Nessi su Ford Thunderbird del 1956, che a dispetto della mole della vettura hanno primeggiato nella gara di Regolarità, e al terzo posto Bergamini-Sgardoli, ben piazzati nella prova di precisione e primi nel quiz su marchi e simboli.

Premiati anche Enrico Colombo per la sua Triumph (vettura più anziana) e premio di consolazione ad Uberti e Bendini, purtroppo fermati da un guasto alla loro Saab prima della fine della prima tappa.





# C'è Nivola nell'aria

**Sfilata cittadina di auto e moto prestigiose a Mantova  
Il club organizzatore AMAMS ha puntato anche sui momenti culturali, sempre nel ricordo del grande pilota**

DI MIRKA BIASI E FRANCESCO STEVANIN - FOTO MARCO CATTONAR

**È** stato un fine settimana, quello del 2 e 3 luglio al Circuito del Te, all'insegna della cultura e del motorismo storico, con un parterre di 38 automobili e 45 motociclette da corsa di assoluto livello: «*Non potevamo celebrare meglio la festa dei 30 anni dell'Amams*» ha commentato Claudio Scapinello, presidente dell'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche intitolata a Tazio Nuvolari, che nel 2016 compie 30 anni. Un evento indimenticabile, durante il quale il pubblico, numeroso come quando «Ni-

vola» e Guido Leoni sfidavano i loro concorrenti alla «esse» dell'Esedra di Palazzo Te, ha potuto immergersi nell'atmosfera dei box di un tempo, in una sorta di percorso sensoriale completo; atmosfera, odori, abiti d'epoca e il rombo dei motori da corsa, tra cui segnaliamo la Maserati 6CM ex-Villorese del 1938 e la piccola e combattiva Poggi Formula Junior del 1959, costruita proprio a Mantova; in mostra statica c'era anche la riproduzione della Ferrari 166 SC, Mille Miglia 1948, usata per le riprese del film «Quando corre Nuvolari».

L'evento ha avuto un interessante prologo il venerdì 1° Luglio in centro a Mantova, dove il giornalista e scrittore Lorenzo Montagner ha presentato il proprio libro «*Nuvolari genio della Velocità*», edito da Tre Lune, chiacchierando con lo scrittore e collaboratore di *Automobilismo d'Epoca*, Danilo Castellarin.

Con il 2 luglio si è dato inizio allo spettacolo, con la sfilata dei veicoli che sono stati presentati al pubblico: gli speaker, in abbigliamento d'epoca come i piloti, hanno presentato concorrenti, auto e moto con det-



tagli e nozioni interessanti per il pubblico. La sera una vecchia officina è stata la scena dello spettacolo teatrale "Quando passa Nuvolari": fra attrezzi e motori, due attori compaesani di "Nivola" hanno riportato alla memoria le gesta dell'asso del volante e del manubrio.

## La "placca" alla Maserati 6CM

Alla fine non è stato compito semplice quello della giuria ASI (presente anche il presidente Loi) nell'assegnare i premi del concorso dinamico di restauro e conservazio-

ne, per eleggere i mezzi più meritevoli di ogni categoria. In mostra statica, tra le motociclette c'erano anche due pezzi unici: la Moto Guzzi "Dondolino" di Guido Leoni e la Moto Guzzi "Condor" del Campione italiano Elio Scopigno.

Tra le auto sono stati consegnati i seguenti premi: migliore vettura anteguerra 1919 - 1940 Amilcar CGS 1924 di Angelo Seneci; miglior abbinamento pilota-vettura anni '20 - '30 a Franco Di Bitetto su Riley Merlin Special 1936; miglior abbinamento pilota-vettura anni '40 - '50 ad Antonio Traversa su Lotus Mk X del 1955; premio Vetture

Sport 1947 - 1963 alla O.S.C.A. Morelli 187 S del 1957 di Francesco Adamoli; auto meglio conservata Stanguellini Sport 1100 del 1948 di Fabrizio Lorenzoni; miglior restauro Jaguar XK 120 OTS/CKD del 1951 di Stefano Rota; il premio più ambito, la placca "Il Mantovano Volante" Auto, è andato infine alla Officine Alfieri Maserati 6CM del 1938 di Nicola Sculco.

Alla manifestazione ha presenziato anche una nutrita pattuglia di Vigili del Fuoco in divisa e mezzi d'epoca, capitanata dall'ingegnere Colangelo, presidente della Galleria Nazionale del Corpo dei Vigili del Fuoco.



## BROOKLANDS

In apertura, la Riley 9 Brooklands (1930) di Arturo Ferraro. Qui sopra: a sinistra la partenza delle auto inglesi; al centro, Achille Parilla, premiato per la sua Moto Parilla 175 MSDS del 1957; a destra, il presidente dell'ASI, Roberto Loi (primo a destra) alla consegna dei premi.



## LA "ESSE" DELL'ESEDRA

Qui sopra, Nicola Sculco in azione sulla bellissima Maserati 6 CM del 1938 che ha vinto la placca "Mantovano Volante": nell'immagine sta affrontando la "Esse dell'Esedra". Il Circuito del Te utilizzato per la rievocazione mantiene il medesimo tracciato di quello usato all'epoca.





## FIAT 500: LA PICCOLA COL CUORE GRANDE

I primi tre giorni di luglio si è svolto il 33° Meeting Internazionale Fiat 500 Storiche di Garlenda, in provincia di Savona. Come al solito la partecipazione è stata molto grande, con esemplari diversi ed equipaggi giunti da molti paesi.

I tre giorni dell'evento hanno visto svariate iniziative che hanno intrattenuto i partecipanti con musica e spettacoli celebrando la superutilitaria italiana. Palcoscenico principale del Meeting è stato l'aeroporto "Panero" di Villanova d'Albagna, non lon-

tano da Garlenda, dove oltre agli spettacoli c'è anche stato lo schieramento delle vetture in modo da scrivere il numero 60, preannunciando così il 60° anniversario del lancio del modello che cadrà l'anno prossimo.

A proposito di compleanni, una delle iniziative particolari del Meeting è stato lo spazio dedicato alla 500 Ferves Ranger, il raro modello fuoristrada, che quest'anno compie 50 anni. La manifestazione si è poi caratterizzata per il suo impegno so-

ciale, grazie alla presenza di rappresentanti dell'Unicef che hanno portato le Pigotte, bambole di pezza attraverso la cui vendita l'organizzazione raccoglie fondi per le sue iniziative benefiche.

Durante il raduno numerose sono state le iniziative di "cinquecentisti" e sponsor che hanno voluto dare un contributo a favore dell'Unicef, dell'ospedale per bambini Gaslini di Genova e per la scuola materna di Cajamancha, in Perù.

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

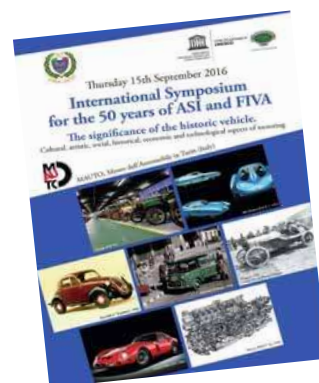
## CAVICCHI E GIOLITO RELATORI D'ECCEZIONE PER I 50 ANNI DELL'ASI

Nell'ambito delle iniziative culturali per il 50° anniversario dell'Asi e della FIVA (Federation internationale vehicules anciens), giovedì 15 settembre presso il Museo dell'Automobile di Torino si svolgerà un simposio Internazionale sul tema: "L'Importanza del veicolo storico, aspetti culturali, artistici, sociali, economici e tecnologici del motorismo". I lavori inizieranno alle 9.30 con i saluti di Roberto Loi, presidente dell'Asi, di Benedetto Camerana presidente del Museo dell'Automobile e di Patrick Rollet, presidente della FIVA.

In mattinata verrà presentato il World Motoring Heritage Program da parte del vice Presidente FIVA Senior Mario Theissen. Francesco Bandarin parlerà poi del futuro del veicolo storico nell'UNESCO. Rodolphe Rapetti si soffermerà invece sulla salva-

guardia del patrimonio automobilistico francese, illustrando alcuni esempi dell'azione del ministero della Cultura mentre Lorenzo Morello parlerà del contributo dell'automobile all'evoluzione industriale. Concluderà la mattinata Carlo Cavicchi che interverrà sugli aspetti sociali del veicolo storico. Nel pomeriggio i lavori verranno aperti da Roberto Giolito che affronterà il tema legato al veicolo storico inteso come opera d'arte. Giuliano Silli invece illustrerà l'evoluzione stilistica in relazione all'utilizzo. A seguire Adolfo Orsi si soffermerà sugli aspetti economici del collezionismo automobilistico, quindi Thomas Kohler relazionerà sui 50 anni di FIVA mentre Danilo Castellarin parlerà sul mezzo secolo di Asi.

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





## CLUB ITALIA: MAILANDER CONFERMATO PRESIDENTE

Lunedì 23 maggio a Torino, si è svolta la trentesima assemblea dei soci del Club Italia. Dopo aver approvato all'unanimità il bilancio dell'esercizio 2015 l'assemblea ha unanimemente ratificato la relazione del presidente per il triennio 2013-2015. L'assemblea ha poi eletto i nuovi organi direttivi per il triennio 2016-2018. Di seguito i nomi. Collegio dei Revisori dei Conti: Andrea Bianco, Sergio Gabrieli e Federica d'Ambrosio. Il Collegio dei Probiviri è stato confermato nelle persone di: Luciano Buson, Gaetano Passarelli e Alessandro Scotti. Infine a completare una giornata intensa, si è svolto il Comitato Direttivo con la nomina dei cinque consiglieri che in base alle preferenze ricevute sono risultati: Monica Mailander Macaluso (*in foto*), Carlo Tura, Federico Buratti, Silvano Cima, Stefano Possati. Monica Mailander Macaluso ricoprirà la carica di Presidente, Stefano Possati assumerà quella di Vice-Presidente, mentre Silvano Cima avrà il ruolo di Tesoriere. A Carlo Tura è stato assegnato il progetto "Junior".  
[www.clubitalia.it](http://www.clubitalia.it)



## ANCHE LE RISAIE OSPITANO LE "STORICHE"

Puntuale come da 26 anni a questa parte, la Società Operaia di Mutuo Soccorso di Villata, in provincia di Vercelli, anche quest'anno ha rinnovato l'appuntamento con il suo evento per auto e moto d'epoca "Villata - Giro turistico fra le risaie". La manifestazione si è tenuta domenica 10 luglio, con ritrovo nella piazza antistante il castello di Villata. Le auto partecipanti hanno costituito una galleria di modelli ricca e variegata. Tra le tante erano presenti Lancia Beta Montecarlo, Alfa Romeo Matta in allestimento "Celere" della Polizia (*in foto*), Volvo 144 Taxi, oltre a Ford Escort Gt, Opel Record coupé, Giulietta Spider, Mercedes Pagoda, Porsche 911, Alfa Duetto e varie moto fra cui le Moto Guzzi Falcone e Airone. Dopo aver fatto mostra di sé nella mattina le auto sono poi state protagoniste di un giro nelle campagne vercellesi. Nel pomeriggio l'evento si è concluso con la premiazione.





ASSOCIAZIONE MANTOVANA AUTO MOTO STORICHE  
TAZIO NUVOLARI

# XXII° Trofeo Marco Magelli



PREMIO "LA MANOVELLA D'ORO" 2015  
Mantova 3-4 settembre 2016






Con il patrocinio di



AUTOMOBILE CLUB  
MANTOVA



MUSEO  
TAZIO  
NUVOLARI



Scuderia  
Tazio Nuvolari  
Asia

INFO E PROGRAMMA:  
[WWW.AMAMS.ORG](http://WWW.AMAMS.ORG)  
[infoamams@amams.org](mailto:infoamams@amams.org)  
Tel 0376 648205

 TrofeoMarcoMagelli



## SALISCENDI DOLOMITICI PER LE KARMANN GHIA

Nell'ultimo week-end di giugno 34 variopinte Karmann Ghia provenienti da tutta Europa hanno colorato le strade delle Dolomiti. È stato il 9° raduno internazionale del marchio – “Di Passo in Passo” – organizzato dal Karmann Ghia Club Italia.

Sede della manifestazione è stata Ganischgerhof di Nova Ponente da dove la carovana delle Karmann Ghia si sono mosse per una serie di escursioni nelle zone circostanti. Il raduno si è concluso a Novacella con l'incontro conviviale dei partecipanti.

Nei suoi saluti conclusivi, il presidente del club Emilio Fano ha dato appuntamento per l'anno prossimo, quando il Karmann Ghia Club Italia festeggerà i suoi primi dieci anni di vita. In via di definizione la località sede del 10° Raduno Internazionale.

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



## 19 “CLASSICHE” SULLE STRADE CÔRSE

Il Classic Club Italia organizza da qualche anno raduni dinamici in località di sicuro richiamo turistico e dalle strade impegnative, tanto che l'iniziativa è stata chiamata Classic Marathon. L'edizione 2016 della Classic Marathon si è svolta in Corsica dal 28 Maggio al 5 giugno con la partecipazione di 19 equipaggi su auto di modelli differenti, come Alfa Romeo Duetto, Mercedes “Pagoda”, Alfa Romeo 1900.

Provenienti da diverse località della Lombardia, i partecipanti si sono ritrovati a Savona per imbarcarsi sul traghetto che li ha portati in Corsica. Arrivati a Bastia con i... “maratoneti” hanno poi compiuto un articolato itinerario a tappe sulle tortuose strade còrse toccando Saint Florent, Ile Rousse, Calvi.

Nel corso dell'iniziativa non sono comunque mancate le “variazioni” compiute da qualche equipaggio che ha voluto vedere qualche località particolare.

Prossimo appuntamento del sodalizio, il 6° Ischia Classic dal 9 all'11 settembre.

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



## A SETTEMBRE LE MATRA IN PROVINCIA DI SIENA

Il 24 e 25 settembre si svolgerà il secondo raduno nazionale Matra. A organizzare l'evento è il Club Matra Italia che come teatro dell'iniziativa ha scelto la Cinta Senese, toccando i paesi di Sarteano, Chiusi e Montepulciano.

Il raduno è aperto a tutti i possessori di vetture Matra, anche se non soci, ed è possibile partecipare anche per un solo giorno.

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

## QUANDO LE MG VANNO AL MARE ARRIVANO AUTO DA TUTTA EUROPA

Si è svolta dal 23 al 30 maggio sulla riviera marchigiana, la undicesima edizione del raduno “MG by the sea”, evento che si tiene ogni due anni con base a Gabicce Terme (PU). Oltre agli italiani hanno partecipato equipaggi provenienti da Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda, Svizzera. Molto ampio è stato il panorama di MG viste al raduno: TC, TD, TF, A, A Twin Cam, B, B/GT V8, C, RV8, F, TF. Come tradizione il programma ha previsto escursioni nelle località dell'entroterra. Una si è snodata su un percorso di 225 km che tra l'altro ha portato le MG a Cingoli (con visita al museo del sidecar). Una seconda, di 176 km, ha avuto come meta la località di Sarsina, luogo di nascita del poeta latino Plauto. Altra meta è stata Montelabbate, con un itinerario di 88 km. Poi è stata la volta di Petriano (98 km), per finire con Sant'Angelo in Vado, raggiunto con un tracciato di 135 km. Ultima escursione è stata quella di domenica 29, con i 91 km che hanno portato le MG a Urbino (foto grande). Oltre alla robusta dose di strade panoramiche, i partecipanti al raduno MG hanno anche avuto modo di guidare sulla pista dell'autodromo di Misano Adriatico, dove la sera di venerdì 27 maggio hanno disputato una prova di regolarità in notturna su tre giri di pista. A vincere è stato Moreno Fortunato, al secondo posto Massimo Bottoli e al terzo l'olandese Ron Nieuwenhuis. Al termine, premiazioni e arrivederci alla prossima edizione di “MG by the sea”, dal 21 al 28 maggio 2018.

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





## LE VETERANE SULLE STRADE DEI VINI

"Veterane sulle Strade dei Vini e Circuito Bordino" è la denominazione della manifestazione svoltasi il 3, 4 e 5 giugno nell'alessandrino con l'organizzazione del Veteran car club Pietro Bordino di Alessandria; 75 sono state le auto partecipanti che hanno compiuto una serie di itinerari sulle colline della provincia di Alessandria con il loro caratteristico paesaggio fatto di grandi vigneti.

Località base della manifestazione è stata Novi Ligure da dove è partita l'escursione della carovana di "storiche" sulle strade della zona di Tortona e l'Oltrepò Pavese. La prima sgroppata, effettuata il sabato è stata di 250 km. Il raduno ha poi avuto anche un importante momento più "urbano": domenica le auto sono infatti state protagoniste della vera e propria rievocazione del circuito Bordino (con una simpatica esibizione di bambini su auto a pedali, a sinistra), tracciato cittadino su cui si sfidarono i più grandi campioni negli anni 20. Le 75 auto sono state divise in cinque batterie a seconda



dell'anno di costruzione e hanno percorso il circuito su cui c'è stato un confronto con i cronometri (di Regolarità). Al termine sono stati proclamati i vincitori della manifestazione: Bernard e Christiane Dandenmaier hanno vinto "Le Veterane sulle Strade dei vini", al volante di una Riley Sprite TT del 1935; la rievocazione sul circuito Bordino è stata vinta da Irene Azzoni su Lancia Flaminia Touring del 1961.

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



## IL RADUNO DELLE DINO: L' INCONTRO CON I "GRANDI" DEL DESIGN

Il 10, 11 e 12 giugno il Club Dino Italia ha organizzato un raduno dedicato al 50° anniversario del primo modello Dino. Sede dell'iniziativa è stata Alba, in Piemonte, da cui i partecipanti si sono poi mossi per raggiungere Torino per la visita del Museo dell'Automobile, e per compiere altre visite nella zona delle Langhe.

Al raduno hanno partecipato anche venti equipaggi stranieri, che sono partiti anche dal Nord Europa per arrivare sulle strade piemontesi. E dal Giappone sono arrivati 14 appassionati della Dino, che anche senza aver partecipato con la propria vettura hanno testimoniato il grande amore che suscita nel mondo il nome del figlio di Enzo Ferrari.

Il programma del raduno ha previsto anche momenti di incontro con i personaggi che hanno fatto la storia della Dino e dello stile automobilistico italiano. Al museo dell'automobile di Torino quello con Aldo Brovarone -uno dei protagonisti della storia Dino, oltre che di tanti altri importanti modelli, *ritratto a sinistra*- e con Paolo Martin, designer della Dino berlinetta competizione del 1967. C'è

così stata una "lezione di storia" con tema unico: la Dino nelle sue varie declinazioni.

Il raduno ha poi visto un incontro con l'ingegnere designer Leonardo Fioravanti (*ritratto a destra*), dalla cui matita sono usciti capolavori assoluti, come la Ferrari Daytona. Fioravanti ha illustrato ai radunisti lo sviluppo di un modello automobilistico, dal primo disegno fino alla sua industrializzazione.

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



**Sverniciatura ad acqua  
ad altissima pressione**

**Silemotori**

**La potenza dell'acqua  
al vostro servizio**

[silemotori.it](http://silemotori.it)

**Tre motivi  
per scegliere la nostra tecnologia**

È assolutamente efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine anche da supporti non metallici, grazie ad un flusso d'acqua che può essere variato sia in termini di pressione che di concentrazione. Il flusso può essere localizzato con grande precisione per trattamenti estesi o mirati.

Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera, pertanto risulta adatta al trattamento delle auto d'epoca.

Rispetta l'ambiente in quanto l'acqua di lavorazione viene filtrata e riutilizzata per successivi trattamenti mentre le impurità e i residui sedimentano in una vasca da cui vengono poi smaltiti.

**Silemotori s.r.l.**

[silemotori@gmail.com](mailto:silemotori@gmail.com) - tel. 393 9733779

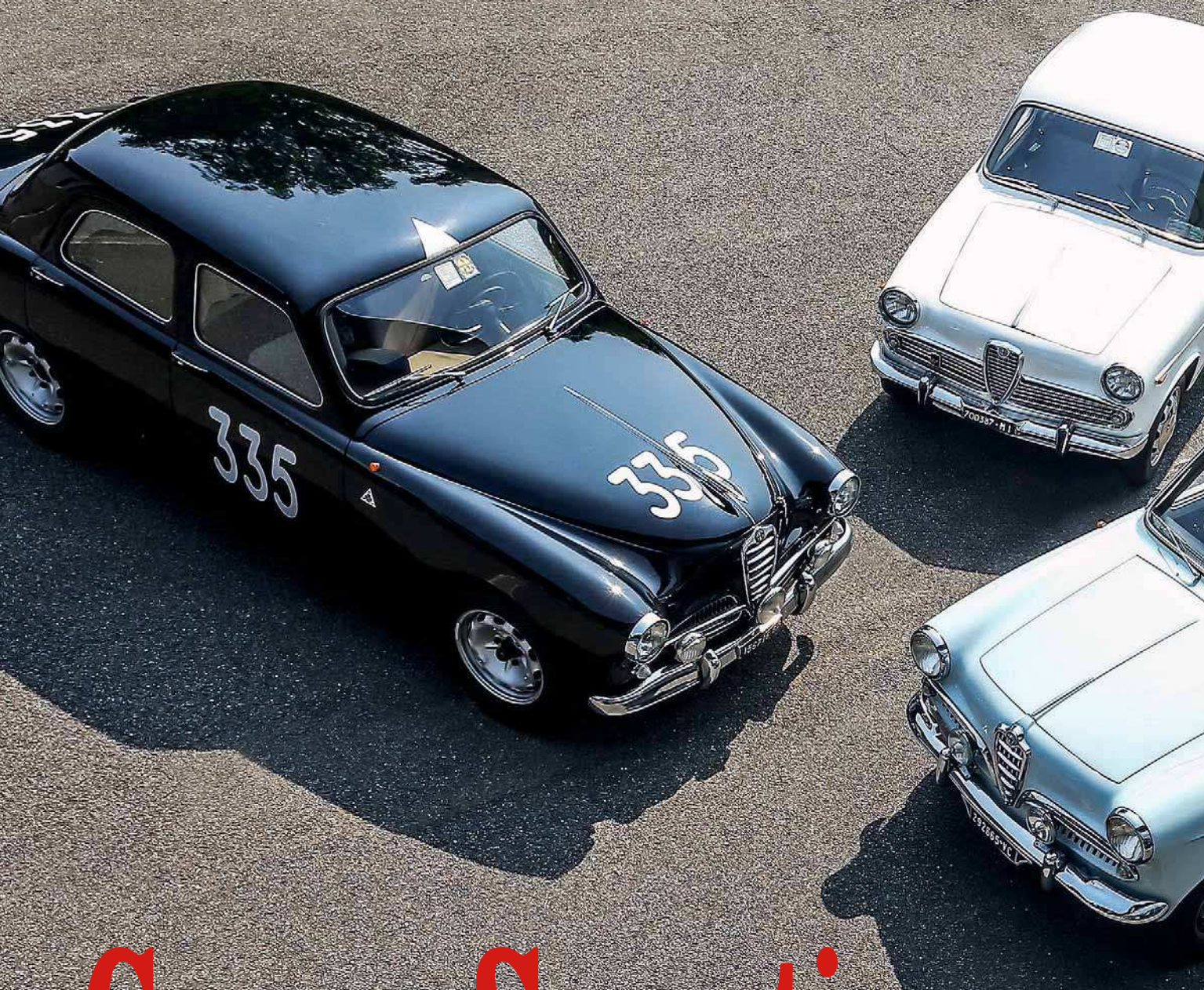
sede: Via Reginato, 85/H - 31100 Treviso

sede operativa: Via Marconi, 101 - 31020 Villorba (TV)



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA





# Cuore Sportivo

**Giulia è la più famosa, ma tutte le berline  
del Portello hanno fatto sognare intere generazioni  
Abbiamo riunito le più importanti**

**DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO THOMAS MACCABELLI**





**C**i sono berline pensate per le necessità della famiglia. E c'è chi non vuole rinunciare alla guida brillante. L'esigenza è ben nota in Alfa Romeo, una Casa che ha sempre puntato sulle prestazioni, anche quando si trattava di berline. E continua a puntarci: la nuova Giulia Quadrifoglio ha la bellezza di 510 CV. Così è capitato che modelli del Biscione validi, ma "normali" per il gusto dell'alfista, non siano riusciti a soddisfare appieno il pubblico. Ma al Portello (e poi ad Arese) sapevano come rimediare: sapienti ritocchi alla meccanica (per esempio la sostituzione del carburatore monocorpo con uno doppio corpo), qualche modifica estetica e un ritocco al prezzo, bastavano per dare alla vettura un tono sportivo e incontrare la domanda. Per dare un "marchio" a tutto ciò, Alfa Romeo ha

spesso marchiato le modifiche con la sigla "TI", come "Turismo Internazionale": nulla a che fare con i viaggi, anzi. Il riferimento era alla categoria di gare in voga negli anni '50, riservate alle berline derivate di serie. L'Alfa Romeo vi partecipava con la 1900, potenziata ad hoc e chiamata, appunto, "TI". Da allora l'acronimo divenne comune per indicare le versioni più prestanti, anche senza alcun riferimento alle competizioni; talvolta rafforzato da "Super", a indicare un allestimento superiore, soprattutto nella parte tecnica e, dunque, nelle prestazioni.

### Famiglia da corsa

La 1900 è stata la prima Alfa Romeo a fregiarsi del marchio TI. Un titolo meritato, visto che gareggiava e vinceva. Ricordiamo l'affermazione al Giro di Fran-

### POKERISSIMO

Le berline TI fotografate per questo servizio: una 1900 Super (a sinistra), due Giulietta (prima serie azzurra e seconda serie biancospino), una Giulia 1.6 (grigio) e una 1.3 (amaranto). Le abbiamo fotografate nella zona antistante il Centro Prove e Servizi della nostra Casa editrice.





cia del 1953, nella categoria turismo fino a 2000 cc, oppure alla Carrera Panamericana del '54. L'impostazione meccanica della vettura ricalca in parte la tradizione Alfa Romeo ma si differenzia dalla 6C prodotta nel dopoguerra: il motore è un inedito quattro cilindri bialbero di 1884 cc, con valvole disposte a V in testa e camera emisferica; la testata è in lega leggera, il basamento in ghisa. Le valvole sono al sodio per migliorare il raffreddamento. Tutto ciò oltre alla carrozzeria a scocca portante, novità assoluta per il Biscione: una soluzione che offre vantaggi rispetto ai tradizionali sistemi a telaio, sia in termini di risparmio di peso, sia perché facilita la produzione in serie. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti, a quadrilateri con molle elicoidali ed ammortizzatori telescopici. Dietro c'è un'altra innovazione (che caratterizzerà la produzione Alfa per il ventennio successivo): il ponte rigido collegato al telaio da due puntoni longitudinali e unito alla scocca da un

braccio centrale triangolare, con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. I freni sono a tamburo sulle quattro ruote.

La 1900 è presentata nel 1950. La versione "spinta", 1900 TI, arriva due anni dopo: grazie all'aumento del diametro delle valvole e al carburatore doppio corpo Solex al posto del mono corpo, il bialbero della T.I. può vantare una decina di CV in più, arrivando a 100 CV-Sae a 5500 giri. La versione TI resta in produzione dal 1952 al '54, prodotta in poco più di 600 esemplari.

## Super

L'auto che abbiamo fotografato in questo servizio è una 1900 "T.I. Super" del 1955. L'appellativo "Super" indica in questo caso la crescita di cilindrata fino a 2000 cc, dovuta all'incremento di alesaggio, l'aumento del rapporto di compressione e l'adozione di due carburatori doppio corpo Solex 40. La potenza sale a

## PRONTO GARA

Dopo sessant'anni, la linea della 1900, prima berlina Alfa Romeo con carrozzeria portante, è ancora assai piacevole. Questo esemplare, una TI Super del 1955: ha partecipato alla Mille Miglia di quell'anno. Fu consegnata già allestita così, da corsa.





#### STRUMENTI

Alcuni dettagli della 1900 TI Super. Il cruscotto è più ricco rispetto alla versione normale: ha anche il contagiri (che contiene il manometro olio), termometro acqua e indicatore benzina. Il divano anteriore ha il bracciolo estraibile. Sotto, la luce posteriore, più a sinistra la patina sul marchio anni '50 e il bel fregio sul cofano anteriore.



115 CV-Sae (notevole, per l'epoca), la velocità arriva a 180 km/h. Questo modello, presente sul mercato dal 1954 al '57, è prodotto in 483 esemplari. La 1900 T.I. Super del servizio appartiene ad Alessandro Morfeo. Il fratello Emanuele ci ha raccontato che la vettura partecipò alla Mille Miglia del 1956 e del 1957 e che ai tempi uscì dalla fabbrica già in allestimento gara, con il motore tipo 1308 a due carburatori doppio corpo e cambio a cinque marce a cloche (invece delle quattro con comando al volante della vettura di serie), il serbatoio carburante da 100 litri e la strumentazione completa.

La 1900 però costava troppo per la classe media di allora (il prezzo superava i 2 milioni di lire). Così l'obiettivo di passare da una produzione poco più che artigianale ad una di grande serie non poteva essere raggiunto. È soltanto con la Giulietta "milletrè", più accessibile, che l'Alfa Romeo colma la lacuna e riesce a raggiungere la dimensione voluta. La Giuliet-







ta berlina arriva sul mercato nel 1955, giusto il tempo di intercettare il “miracolo economico”, che fino al 1964 porterà il tenore di vita del nostro paese a livelli europei. L'Italia cambia, si avvia alla motorizzazione di massa, il mercato chiede prodotti all'altezza. La Giulietta è l'auto azzeccata che arriva al momento giusto.

Anzitutto è indovinata la cubatura del motore: 1300 cc sono la via di mezzo fra le “piccole” e la 1900. Il quattro cilindri bialbero qui è tutto in alluminio. Potente (53 CV, all'inizio), ma anche robusto: all'epoca vantava una percorrenza ben superiore alla media dei concorrenti. La Giulietta è in pratica una 1900 in miniatura: ha anche lei scocca portante, sospensioni anteriori a ruote indipendenti, ponte rigido posteriore ancorato alla carrozzeria con triangolo centrale e bracci longitudinali. Una meccanica efficiente, che rimarrà il punto di riferimento della concorrenza per oltre trent'anni. La Giulietta coniuga buone prestazioni, confort, consumi e costi d'uso contenuti con un prezzo (1.375.000 lire) in assoluto non economico, ma ottimo in proporzione alle qualità del prodotto. Non a caso, di Giulietta se ne produrranno 178mila, contro 19mila 1900.

Il vertice tecnico dell'Alfa Romeo allora era composto da un trio di eccezionale capacità: Orazio Satta Puliga, Giuseppe Busso (meccanica) e Ivo Colucci (carrozzeria). La Giulietta è il frutto della loro capa-

cità tecnica e di sviluppo. All'inizio il motore bialbero eroga una potenza di 53 CV-Cuna a 5200 giri, una coppia di 8,5 kgm-Cuna a 3000 giri; la velocità massima è dell'ordine dei 140 km/h. La “t.i.” arriva nel 1957: con poche modifiche, come l'aumento del rapporto di compressione da 7,5:1 a 8,5:1 e la sostituzione del carburatore mono corpo con un doppio corpo verticale Solex, la potenza sale a 65 CV. Nell'abitacolo, alla strumentazione è aggiunto il contagiri. Il prezzo aumenta a 1.525.000 lire.

## Evoluzione Giulietta

Nel 1961 la Giulietta t.i. alza ancora l'asticella: modifiche al basamento (tipo Giulia) e alla carburazione portano la potenza a 74 CV, per una velocità di 155 km/h; sono numeri notevolissimi per l'epoca. La vettura presenta anche novità estetiche (calandra con griglia a quadretti), e alla selleria (sedili anteriori separati e reclinabili di serie). Il tutto al prezzo ragionevole di 1.270.000 lire, segno che le economie di scala cominciavano a funzionare. Nel '64 la Giulietta esce di produzione (ma rimane in listino ancora per un anno) sostituita dalla nuova berlina Giulia 1300.

Le Giulietta che abbiamo fotografato rappresentano le due serie “t.i.”. Quella di colore azzurrino è stata immatricolata nel 1957 e appartiene alla famiglia Morteo. L'altra, colore Biancospino, è stata immatricolata nel 1962 (quindi appartiene all'ultima serie)

## FANALINI

Sopra, la Giulietta I serie accompagnata alla I serie della Giulia. La differenza stilistica farebbe pensare che siano più dei cinque effettivi, gli anni che separano le due vetture. Divano a tre posti e cambio al volante caratterizzano questa Giulietta, riconoscibile dalla serie successiva a prima vista al posteriore, dove i fanalini sono incassati nella carrozzeria. La strumentazione comprende un piccolo contagiri (dotazione incredibile all'epoca) e i termometri acqua e olio.







ed è di proprietà di Carlo Fugazza. Notiamo che ha ancora il cambio al volante (verso la fine del '62 veniva offerto come optional il cambio a cloche), mentre il carburatore è il Solex C32 (invece del precedente Solex C35 APAIG). Meccanicamente le differenze più vistose rispetto alla serie precedente sono la testa più stretta e la pompa della benzina collocata in alto fra il radiatore ed il motore. In seguito la pompa sarà spostata in basso per evitare i fenomeni di "vapour lock".

## È subito "TI"

Nel 1962 appare sul mercato la berlina destinata a sostituire la Giulietta: la Giulia. Vettura dalla linea innovativa, secondo lo slogan "disegnata dal vento". Monta il nuovo bialbero "millesei", alimentato da un carburatore doppio corpo Solex 32, capace di 106 CV-SAE. Simile alla Giulietta, ha varie migliorie, tra cui il cambio a cinque marce, novità che sa di corse. La Giulia si fregia fin dall'inizio del marchio TI, per mettere in evidenza le prestazioni, di prim'ordine, di cui la vettura è capace. L'ottima aerodinamica facilita una velocità massima elevatissima (attorno ai 170 km/h), e la quinta permette di tenere medie elevate. Anche l'abitabilità è migliore rispetto alla Giulietta, soprattutto in senso longitudinale. All'esterno la calandra cromata incornicia i quattro fari e dona grinta alla vettura. Con vari aggiornamenti, la Giulia resterà per quindici anni il punto di riferimento del suo segmento.

L'auto che abbiamo fotografato è una Giulia TI immatricolata nel gennaio del '64, in tinta grigia. È stata costruita ancora al Portello (di lì a poco la produzione della Giulia si sposterà ad Arese) e per questo si differenzia in alcuni particolari dalle Giulia successive, ad esempio per le cerniere delle porte, come ci fa notare il proprietario Giorgio Montanarini. Questo esemplare conserva la leva del cambio al volante (da lì a qualche mese sarà di serie a cloche) e per questo è omologata per sei posti, nonostante la panca anteriore abbia gli schienali sdoppiati. La Giulia di Montanarini ha già abbandonato i freni a tamburo a tre ceppi della primissima serie e monta i freni a disco Dunlop sulle quattro ruote con servofreno.

## Due doppio corpo

Per avere prestazioni ancora più brillanti, un anno dopo la Casa milanese appronta una versione alleggerita e potenziata: la "TI Super", detta anche "Quadrifoglio" per la presenza del noto marchio in corrispondenza dei parafranghi anteriori. Il bialbero 1.6 guadagna due carburatori orizzontali doppio corpo, il rapporto di compressione sale da 9:1 a 9,7:1, e la potenza di conseguenza a 129 CV-Sae, per una velocità massima oltre 185 km/h, dunque prestazioni ben



**SEPARATI**  
L'abitacolo della Giulietta  
Il serie si riconosce  
immediatamente per  
i sedili separati e la  
strumentazione più  
moderna nel disegno  
(gli indicatori sono  
gli stessi della serie  
precedente); rimane  
però il cambio al volante,  
almeno di serie (sopra).





### CALANDRA

Frontale e coda sono le zone interessate dalle principali modifiche estetiche. La calandra è più massiccia, in pezzo unico, e i fari sono meno sporgenti. Al contrario, al posteriore i fanalini (sotto) formano ora la parte finale delle "codine", presentano la luce di retromarcia e sono avvolti nella cromatura.



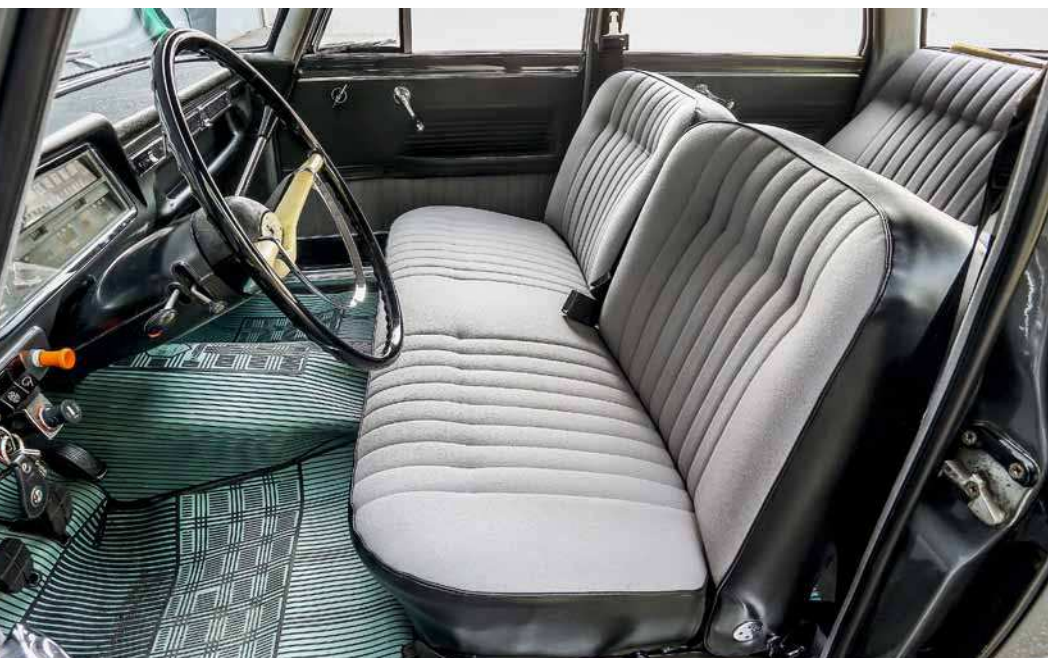


superiori a quelle già ragguardevoli della T.I. normale. Sarà venduta in soli 501 esemplari ma resta una pietra miliare del marchio per le tante vittorie in gara: ricordiamo su tutte il primo posto di classe fino a 2000 cc al Tour de France del 1963. Sarà sostituita dalla Sprint GTA. Con la Giulia si inaugura una nuova abitudine: da qui in avanti tutte le Alfa Romeo "Super" saranno alimentate da due carburatori orizzontali doppio corpo, mentre le "TI" avranno un carburatore doppio corpo verticale.

## Una marcia in più

Qualche anno dopo, a inizio 1966, arriva la Giulia TI 1300: in listino dal 1964 c'era la "1300 normale", una Giulia con motore della Giulietta (leggermente potenziato) su cui però le prime tre marce risultavano un po' lunghe in rapporto al peso della vettura e penalizzavano la ripresa. Difficile rimediare: accorciando il rapporto al ponte per avere più brillantezza, si incappava nell'inconveniente di ridurre la velocità in quarta. A quel punto in Alfa decidono di montare il cambio della 1600 TI alla nuova Giulia, e già che ci sono potenziano anche il motore (da 89 a 94 CV Sae): nasce così la Giulia 1300 TI e le sorti della versione "milletrè" si capovolgono: diventa la Giulia preferita (oltre 144mila unità prodotte).

La 1300 TI in tinta amaranto che abbiamo fotografato è stata immatricolata nel 1970. Unici optional presenti (ma... "obbligatori"): sedili anteriori divisi e pneumatici 165 x 14. Semplificata la fanaleria a due fari e calandra in griglia nera con tre baffi cromati. Caratteristico (da fine 1967) il cruscotto in plastica nera che racchiude tutti gli indicatori nei due quadranti circolari.



## GUARNIZIONI

La Giulia TI di queste immagini è una delle ultime costruite al Portello, nel 1964. È omologata per sei persone, ma gli schienali anteriori sono sdoppiati (a sinistra). L'esemplare è per massima parte originale: addirittura conserva alcuni dettagli di fabbrica, come le guarnizioni sulle porte con il numero di serie (a destra). Bellissimo il volante in bachelite (ancora in stile anni '50); gli strumenti sono simili a quelli montati sulla Giulietta, come dimensioni, ma racchiusi in un cruscotto unico: il tachimetro è a nastro, sotto di esso ci sono indicatore benzina e termometri olio e acqua, più a sinistra il piccolo contagiri con zona rossa a 6.300 giri. All'estrema destra, la calandra con i doppi fari e le luci posteriori circondate dal filetto cromato.









## DE ADAMICH: "GIULIA VELOCISSIMA MA TROPPO ALTA"

Andrea De Adamich vince il Campionato europeo Turismo nel 1966 e nel 1967 con la GTA dell'Autodelta. Fin dagli esordi dimostra di quali numeri è capace alla guida di un'Alfa Romeo.

Alla Coppa Carri del 1962, gara del Campionato italiano di Velocità Turismo, gareggia con una 1900 TI della scuderia Trivellato. Si trova contro piloti affermati e auto più moderne della sua: «*Eppure andai fortissimo -racconta-, all'ultimo giro ero al comando. Poi all'improvviso, mentre ero in Parabolica, il motore cedette di schianto e una nuvola bianca invase l'abitacolo. Riuscii a tagliare il traguardo da secondo, a motore spento e con la porta aperta per far uscire il fumo.*»

La sua prima presa di contatto con l'Alfa Romeo risale al 1957, quando Andrea De Adamich non era ancora maggiorenne ma già smanitava di guidare. Nel tempo libero dagli impegni scolastici accompagnava un amico, che alla guida della sua Giulietta T.I. nuova di fabbrica percorreva le autostrade milanesi, spesso di notte quando erano deserte: «*L'amico si chiamava Giorgio Bloch, che doveva rodare la Giulietta perché voleva partecipare alla Mille Miglia*» (dopo l'ultima edizione di velocità del 1957, se ne disputarono tre miste Velocità/Regolarità, ndr).

Nel 1963, Mario Angiolini vede correre il pilota triestino e lo vuole nella sua scuderia, la famosa "Jolly Club". Gli affida la Giulia TI Su-

per per gareggiare al Rally dei Fiori a Sanremo e De Adamich vince la classe "turismo preparato". Subito dopo arriva il bis al Rally del Portogallo, dove si permette di battere il campione italiano della specialità, Arnaldo Cavallari. Poi De Adamich passa alla Velocità e vince la 4 Ore di Monza (destra, foto Actualfoto). Gli abbiamo chiesto che ricordo ha della Giulia "Quadrifoglio" e dei suoi punti di forza: «*La velocità era senza dubbio il suo pregio principale -ricorda Andrea-. La coda tronca garantiva un'ottima aerodinamica. A Monza riuscimmo a battere le Lotus Cortina, e ti assicuro che fu un'impresa.*»

► E i difetti?

«*Il baricentro alto. In curva rollava parecchio, si sollevava la ruota interna e, nonostante l'autobloccante, la vettura perdeva trazione.*»

► Era pur sempre una berlina...

«*Anche la Cortina lo era, ma era più bassa e con una migliore distribuzione del peso, grazie al motore montato in posizione un po' arretrata rispetto alla Giulia.*»

► E nei Rally invece come si comportava la Giulia?

«*In curva andava meglio. Nei Rally la velocità è più bassa che in pista e l'inserimento in curva non risentiva del rollio. Anzi, la Giulia si dimostrava agile.*»

► Giulia TI Super o Sprint GTA: quale sceglieresti oggi?





#### EVOLUZIONE

La Giulia 1300 TI è una evoluzione della "normale": la plancia è molto diversa, sono comparse radica e plastica per la strumentazione; il cambio è sul pavimento. All'esterno, sono scomparsi i filetti cromati in coda e le coppe ruota hanno un disegno diverso.

«Se guardo alla mia carriera agonistica -parte De Adamich-, senza dubbio una GTA da gara, una vettura che figura bene anche oggi, ha una linea bellissima. Per sentimento invece mi piacerebbe una Giulia Ti Super, è un'auto per la quale provo affetto, vorrei averne una in garage.»

► Hai un aneddoto da raccontare su queste auto?  
«In Autodelta avevamo un po' di Giulia giardinetta, le

usavamo per l'assistenza ed erano guidate dai meccanici. I motori erano preparati come quelli delle "Quadrifoglio" da gara. Un giorno, a Balocco, sul rettilineo più lungo di 2 km, ci siamo accorti che le Station Wagon avevano una velocità di punta superiore a quella delle TI Super! Era un'ulteriore conferma sul campo della teoria della coda tronca...».







**SCHEMA TECNICA**

**1900 TI (1952-54)**



**Motore** Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa e testa in lega leggera, alesaggio 82,55 mm, corsa 88 mm, cilindrata 1884 cc, rapporto di compressione 7,7:1, potenza 100 CV-Sae a 5500 giri Due alberi a camme in testa (catena), 2 valvole per cilindro Accensione a spinterogeno Carburatore doppio corpo Solex 40 P11 Impianto elettrico 12V Raffreddamento ad acqua **Trasmissione** Motore anteriore, trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate + RM, coppia conica, rapporto al ponte 10:41 Pneumatici 165 x 400 Corpo vettura Berlina 6 posti e 4 porte, carrozzeria portante in lamiera d'acciaio **Sospensioni:** ant ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, ammortizzatori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post assale rigido ancorato al telaio con triangolo centrale, bielle longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio 53 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.630 Carreggiate ant/post 1.320/1.325 Lunghezza 4.400 Larghezza 1.600 Altezza 1.490 Peso in ordine di marcia kg 1.100 **Prestazioni** Velocità massima: 170 km/h

**1900 TI SUPER (1954-57)**

Come 1900 TI, tranne:

**Motore** Alesaggio 84,50 mm, cilindrata 1.975 cc, rapporto di compressione 8:1, potenza 115 CV-Sae a 5500 giri Due carbu-

ratori doppio corpo Solex 40 P11 **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 4.440 Peso in ordine di marcia kg 1.140 **Prestazioni** Velocità massima 180 km/h

**GIULIETTA TI I SERIE (1957-61) E II SERIE (1961-64)**



**Motore** Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, monoblocco e testa in lega leggera, alesaggio 74 mm, corsa 75 mm, cilindrata 1290 cc, rapporto di compressione 8,5:1, potenza 65 CV-Cuna a 6150 giri (II serie: 74 CV-Cuna a 6300 giri), coppia 9,5 kgm-Cuna a 3400 giri Carburatore doppio corpo verticale Solex 35 APAIG (II serie: Solex 32 APAIG) Due alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro Accensione a spinterogeno Impianto elettrico 12 V Lubrificazione forzata con filtro Raffreddamento ad acqua **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate + RM, rapporto al ponte 9:41, differenziale coppia conica ipoide Cerchi in acciaio 5J x 15 Pneumatici 155 x 15 **Corpo vettura** Berlina 5 posti e 4 porte, carrozze-

ria portante in lamiera d'acciaio **Sospensioni:** ant ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, ammortizzatori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post assale rigido, triangolo superiore e puntoni inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio 40 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.380 Carreggiate ant/post 1.280 (1.286 dal '57; 1.292 dal '59)/1.270 Lunghezza 4.033 (4.106 dal '59) Larghezza 1.550 (1.555 dal '57) Altezza 1.400 (1.405 dal '57; 1.500 dal '59) Peso in ordine di marcia kg 908 (950 dal '59; II serie: 980) **Prestazioni** Velocità massima 155 km/h

**GIULIA TI (1962-67)**

**Motore** Tipo 00514; 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, monoblocco e testa in lega leggera; alesaggio mm 78, corsa mm 82 Cilindrata 1.570 cc Potenza 90 CV-Din a 6000 giri Coppia 12,1 kgm-Din a 4400 giri Rapporto di compressione 9:1 Due alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro Carburatore verticale doppio corpo Solex 32 PAIA 7 Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce sincronizzate + RM Rapporti: I 3,30, II 1,98, III 1,35, IV 1, V 0,79, RM 3,01; rapporto al ponte 8/41 Pneumatici 155 x 15 **Corpo vettura** Berlina 5 posti (6 posti per le versioni con cambio al volante), 4 porte Carrozzeria portante **Sospensioni:** ant ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori e barra stabilizzatrice; post assale rigido, bracci longitudinali, stabilizzatore a T, molle elicoidali, ammortizzatori Freni idraulici a tamburo (dal '64 a disco con ser-







vofreno) Sterzo a vite e rullo, oppure circolazione di sfere Capacità serbatoio 46 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2510 Carreggiate ant/post 1310/1270 Lunghezza 4140 Larghezza 1560 Altezza 1430 Peso in ordine di marcia 1060 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 165 km/h

## GIULIA 1300 TI (1966-72)

**Motore** 4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale; testa e basamento in lega leggera, alesaggio 74 mm, corsa 75 mm Cilindrata 1290 cc Rapporto di compressione 9:1 Due alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro Carburatore verticale doppio corpo Solex 32 PAIA 7 Raffreddamento ad acqua Potenza 82 CV-Din a 6000 giri Coppia 10,6 kgm-Din a 4900 giri **Trasmissione** Trazione posteriore; frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce sin-



cronizzate + RM Coppia conica ipoide, rapporto al ponte 8/41 Pneumatici 155 x 15, dal 1969 a richiesta 165 x 14 **Corpo vettura** Berlina 5 posti, 4 porte Carrozzeria portante Sospensioni: anteriori ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori e barra stabilizzatrice; post ponte rigido, bracci longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori Freni idraulici a disco sulle 4 ruote, con servofreno dal '67 (dal '69: limitatore di frenata al retrotreno); freno a mano a tamburo sulle ruote posteriori; sterzo a circolazione di sfere oppure vite e rullo **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.510 Carreggiate ant/post 1.324/1.274 Lunghezza 4.160 Larghezza 1.560 Altezza 1.430 Peso a vuoto 1.000 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 160 km/h



## LA SFIDA DEL SUD

Alla fine degli anni '60 l'Alfa Romeo si pone l'obiettivo di aumentare la sua quota di mercato e individua in una berlina economica, ma pur sempre prestante e all'avanguardia, il mezzo adatto.

Si pensa a numeri tanto grandi da immaginare un nuovo stabilimento per produrla, a Pomigliano d'Arco in provincia di Napoli: l'IRI proprietaria dell'Alfa Romeo accetta il progetto. La progettazione è affidata all'ingegnere Rudolf Hruska e Giorgetto Giugiaro si occupa del disegno. Il 29 aprile 1968 si posa la prima pietra del nuovo stabilimento; dopo soli quattro anni, nel 1972, la fabbrica è funzionante.

L'Alfasud, come si chiama la vettura ivi prodotta, porta con sé molte novità, prima di tutte la trazione anteriore; poi, il motore è un boxer, di 1200 cc, di buone prestazioni (63 CV), robusto e affidabile come tradizione del Marchio. La linea a due volumi è all'avanguardia, l'abitabilità invidiabile; infine, la tenuta di strada è eccellente. Il motore si discosta dalla tradizione Alfa: è un quattro cilindri orizzontali contrapposti con basamento in ghisa (si dilata meno a caldo rispetto all'alluminio) e testa in lega leggera; ha il vantaggio di un ingombro minimo in altezza, che permette di abbassare lo sbalzo anteriore e il baricentro. Le prestazioni sono di tutto rispetto, l'Alfasud è ai vertici della categoria per velocità (oltre 150 km/h) e accelerazione, mentre la cubatura sotto i milletrè permette tangibili risparmi nelle spese di bollo e assicurazione: doti che fanno sognare l'utente medio. Gli "alfisti" più esigenti invece storcono il naso di fronte alla cilindrata ridotta, l'alimentazione mono carburatore e il cambio a sole quattro marce. Serve anche qui una "TI" da affiancare alla versione base. Con piccoli ritocchi alla meccanica e un sapiente restyling del frontale e degli interni, l'Alfasud assume così un tono sportivo in grado di soddisfare le richieste soprattutto di un pubblico giovane. La potenza sale da 63 a 68 CV-Din grazie al carburatore doppio corpo, al lieve aumento del rapporto di compressione (da 8,8:1 a 9:1), al diverso incrocio delle valvole. Inoltre, optional di fatto obbligatorio, arriva anche il cambio a cinque marce. All'esterno i doppi fari circolari e gli spoiler la trasformano in una vera sportiva. Ancora una volta, l'exploit TI è servito. Da allora, la sigla TI è abbinata a molti modelli Alfa Romeo, a volte in corrispondenza anche di aumenti di prestazioni, altre per identificare un semplice allestimento più brillante di quello di base. Sulla nuova Giulia del rilancio Alfa Romeo, però, la sigla TI non c'è: la più potente si chiama soltanto "Quadrifoglio".



## SCHEDA TECNICA

### ALFASUD TI (1973-77)

**Motore** Tipo 30104, anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri orizzontali contrapposti, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 80 x 59 mm, cilindrata 1186 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 68 CV-Din a 6000 giri, coppia 9,2 kgm-Din a 3200 giri **Distribuzione** monoalbero (cinghia), 2 valvole per cilindro Accensione a spinterogeno Carburatore doppio corpo verticale Weber 32 DIR 41 Lubrificazione forzata Raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 4 o 5 marce Rapporto al ponte 9/37 Pneumatici 145-13 oppure 165/70-13 **Corpo vettura** Berlina 5 posti e 2 porte, carrozzeria portante Sospensioni: ant ruote indipendenti tipo McPherson, bracci trasversali con montante verticale e biella longitudinale, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post assale rigido, bielle longitudinali, barra trasversale Panhard, molle elicoidali, ammortizzatori Freni a disco **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.455 Carreggiate ant/post 1.384/1.351 Lunghezza 3.926 Larghezza 1.590 Altezza 1.370 Peso in ordine di marcia kg 810 **Prestazioni** Velocità massima 160 km/h





# Souplesse quotidiana



## **SENZA TEMPO**

Elegante e potente, classica e moderna: la linea della W113 è una delle sintesi meglio riuscite della storia. Una linea senza tempo.



**Una linea immortale  
per un'auto ancora  
in grande forma  
e usabile tutti i  
giorni. Sportiva  
da passeggio, ha  
quotazioni accettabili:  
non oltre 75.000  
euro. I ricambi invece  
possono rivelarsi  
un salasso**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO ENRICO SCHIAVI

**R**aramente un modello di automobile ha avuto la responsabilità capitata sulle spalle della W113 "Pagoda", e cioè di sostituire in un colpo solo una stella e una stellina di prima grandezza: la Mercedes Benz 300 SL Roadster, magnifica sorella "glamour" della feroce "Ali di Gabbiano", e la più piccola 190 SL: meno prestigiosa, ma per noi ancora più bella.

Certamente la Mercedes W113, come dimensioni e posizionamento di mercato, è molto più vicina alla 190, della quale ci pare la scontata evoluzione; un collegamento, se così si può dire, con la prima lo troviamo solo nel motore sei cilindri in linea, pur se di cubatura assai inferiore e meno sofisticato (alimentazione con iniezione indiretta nei collettori di aspirazione anziché diretta nella camera di scoppio).

Una sostituta vera della 300 SL Roadster, peraltro, la Mercedes Benz l'ha presentata, a nostro avviso, soltanto nel 2007, con la SLR McLaren Roadster: un prodotto ugualmente elitario sia in campo prestazionale sia di mercato. Ma torniamo alla Pagoda per dire che, quando appare agli occhi del pubblico la prima volta al Salone di Ginevra del 1963, il suo stile riesce a non far rimpiangere quello della 190, pur essendo completamente diverso: il che è tutto dire! E in effetti la matita di Paul Bracq qui crediamo abbia espresso il suo capolavoro: perfettamente proporzionata, luminosa, piuttosto aggressiva con i suoi parafranghi accentuati per fare posto alle grandi ruote ma senza perdere un briciolo di eleganza, sarà in grado di tenere il mercato ai massimi livelli per otto anni, cedendo il testimone ancora nel pieno del suo fascino e, come ogni vera diva, lasciando moltitudini inconsolabili. Un cenno alla forma del tetto rigido che le ha dato il soprannome è d'obbligo: la sua superficie concava pare sia stata concepita per facilitare l'accesso all'abitacolo e, contemporaneamente, per evitare che, in caso di pioggia, l'acqua cadesse sugli occupanti all'atto di aprire le porte, data l'assenza dei gocciolatoi; diciamo "pare" in quanto tutto ciò è riportato dalla letteratura sul modello ma a noi, invece, piace credere sia stato un puro e semplice colpo di genio dello straordinario stilista francese.





## LINGUAGGIO

L'estetica della vettura doveva rappresentare la sportività secondo Mercedes. Nella vista laterale questo linguaggio formale è subito comprensibile. Il disegno si deve a Paul Bracq con la supervisione di Friedrich Geiger.



## Tecnica sopraffina

Dalle berline della serie W111 del 1959, la Pagoda prende la fanaleria anteriore a sviluppo verticale racchiusa sotto un unico vetro e la scocca a deformazione progressiva in caso d'urto: un contributo epocale per la sicurezza e una primizia assoluta per una vettura sportiva. Ecco: "sportiva" magari è una parola grossa se riferita alla 113; diciamo che essa, della sportiva ha le proporzioni e il generoso motore ma il confort è quello di una berlina con le conseguenti rinunce sul piano della tenuta di strada e della maneggevolezza; una situazione che mai ha angustiato la sua clientela, fatta soprattutto da maturi signori con adeguato portafoglio e dalle loro giovani mogli (o amiche).

E, in effetti, tutta o quasi la dinastia SL è stata pressoché l'unica incarnazione, nel panorama automobilistico mondiale, di questo riuscito compromesso: una sorta di incrocio tra una Porsche e una Bentley (quelle vere), in salsa decapottabile, che non ha mai avuto rivali.

La macchina, pur con i limiti appena descritti, è un capolavoro di ingegneria moderna: motore a sei cilindri in linea da 2,3 litri alimentato ad iniezione meccanica con pompa a sei pompanti; sospensioni indipendenti sulle quattro ruote; freni a disco anteriori con servofreno e doppio circuito; cambio meccanico o automatico a quattro rapporti (meccanico a cinque marce a richiesta da

marzo 1966); l'unica "anticaglia", ma di ottimo funzionamento, è la scatola dello sterzo a circolazione di sfere (servoassistita a richiesta): un equipaggiamento, quindi, del tutto in linea con le aspettative ingenerate dall'aspetto della macchina.

Le versioni proposte sono tre: Roadster a due posti con tetto in tela; Coupé con solo il tetto rigido e abitacolo in configurazione 2+2 e infine, *ça va sans dire*, Roadster Coupé a due soli posti ma con tetto rigido in dotazione.

Il successo è subito rassicurante ed il primo aggiornamento è del 1967, sempre a Ginevra: consiste nello stivaggio dentro al cofano del nuovo motore da 2,5 litri della 250 SE presentata due anni prima; i CV sono sempre gli stessi 150 del 2.3, ma con un aumento della coppia motrice di circa il 10%: aumenta ancora la sua dolcezza, attraverso l'adozione di sette supporti di banco al posto dei quattro precedenti, ma non le prestazioni; ciò non impedisce alla Mercedes-Benz di adoperarsi per migliorare la frenata della 250 SL montando i freni a disco anche dietro.

Esteticamente, essa è pressoché identica alla 230, tanto che si narra che i primi esemplari destinati alla stampa fossero delle 230 con il motore due litri e mezzo, ed è una versione di transizione in attesa di montare il motore M130 da 2,8 litri; ciò avviene nel febbraio 1968: la 280 SL nasce quindi meno di un anno dopo l'introduzione della 250. Il motore ora eroga 20 CV in più, con un





aumento avvertibile delle prestazioni che diventano però difficili da sfruttare appieno a causa dei già citati limiti delle sospensioni; la nuova versione si distingue immediatamente per i nuovi dischi copri-ruota in un sol pezzo.

La produzione della W113 cessa nel marzo del 1971 dopo 48.912

esemplari costruiti, così suddivisi: 19.831 "230"; 5.196 "250" e 23.885 "280"; le eredi (in particolare la R107), pur riuscendo a perpetuare con eleganza il concetto espresso all'inizio di "sportiva confortevole", non saranno, a nostro avviso, mai più altrettanto attraenti e proporzionate.

## IN VACANZA CON LA "PAGODA"

Le Mercedes W113, insieme alle R107, sono protagoniste di viaggi organizzati dalla ditta Nostalgic di Monaco di Baviera, partner della Casa di Stoccarda nel programma ClassicCarTravel. I tour si svolgono in Toscana, nella zona del Chianti, e in Francia nella regione della Provenza. Il costo è di 1795 Euro per persona in camera doppia (tre notti) e comprende auto, benzina, assicurazione, transfer da e per aeroporto o stazione di arrivo, un pranzo e una cena, personale durante l'intero itinerario con veicolo di soccorso e auto di scorta, road-book e visite guidate.

Le date ancora disponibili per il 2016 sono 8-11 settembre per la Toscana; 30 settembre-3 ottobre; 6-9 ottobre; 13-16 ottobre in Provenza.

Per altre informazioni, visitare il sito [www.mercedes-benz.com/ClassicCarTravel](http://www.mercedes-benz.com/ClassicCarTravel).







## PERCHÉ COMPRARLA

Perché è una delle macchine più eleganti della storia e, per gli amanti della bellezza, ciò è molto importante: essa è in grado di migliorare qualsiasi paesaggio o situazione vi venga in mente di fotografare durante una delle piacevoli escursioni in cui vi accompagnerà. È anche, come accennato, l'unica auto che vi permette di coniugare aspetto sportivo e dimensioni compatte con un confort principesco: cosa, quest'ultima, di primaria importanza se vi assale lo sconforto ogni volta che consultate la vostra carta d'identità. Ma spesso è gradita anche alle coppie più giovani, per le quali l'auto rimane adattissima in virtù anche di un corredo meccanico tutt'altro che letargico: il passo autostradale potrebbe essere molto più spedito di quanto consentito dai limiti in vigore anche con la 230, che già è in grado di sfiorare i 200 km/h; e l'accelerazione, senza essere bruciante, consente allunghi imperiosi con una terza da 140 all'ora, sufficiente per sbrigare in fretta qualsiasi sorpasso. I riflessi pronti dei meno attempati possono venire molto utili sul misto, quando, se si desidera spingere, la coda potrebbe dare segni di impazienza piuttosto vistosi; certamente è un'auto che invita al relax e che è pienamente godibile se si guida in maniera conseguente: per una spider non crediamo sia un difetto.

Una Pagoda ben restaurata, oggi le "conservate" sono ancora più rare degli sgravi fiscali, è anche una macchina molto affidabile, che richiede solo di essere usata con regolarità per mantenere ben lubrificato l'impianto di iniezione.

Da ultimo, il fattore investimento ci sembra valido oltre ogni ragionevole dubbio; è vero che ultimamente i prezzi sono aumentati ma rimangono sempre molto inferiori a quelli richiesti per la ugualmente bella ma, al confronto, borsa 190 SL; non c'è un motivo al mondo che giustifichi questa situazione e crediamo che presto il mercato si adeguerà.







## PERCHÉ NON COMPRARLA E COSA GUARDARE

Iniziamo col dire che non esiste un motivo connesso con l'auto in sé che sconsigli l'acquisto, a meno che essa proprio non vi piaccia (ma allora non stareste leggendo questo servizio); passiamo quindi ad esaminare le attenzioni da porre nell'eventuale acquisto.

Non compratela come progetto di restauro pensando di compiere l'operazione in economia: una parola, questa, che è semplicemente sconosciuta a queste Mercedes che costano molto d'acquisto e moltissimo di restauro a causa di prezzi dei ricambi agghiacciati: la sola cornice della calandra, per di più riprodotta, costa circa 700 euro: ce n'è abbastanza per essere indotti ad andare in giro con la macchina avvolta nel "pluriball", nel tentativo di preservarla dalle ammaccature. Per usare una Pagoda con serenità occorre non essere nella necessità di fare i conti per la spesa.

E, visto che il consiglio è quello di acquistare un'esemplare già restaurato, si esamini molto attentamente la sua documentazione fotografica (Non c'è? Salutate e girate i tacchi!) sincerandosi che tutte le parti arrugginite siano state sostituite e che le lamiere siano state opportunamente trattate prima della verniciatura; si passi poi a verificare la correttezza del motore montato: accorgersi in ritardo di avere acquistato una 280 con motore di una 230 non è una bella sorpresa; a questo fine è bene che la sua targhetta di riconoscimento, rivettata sotto il numero punzonato, sia quella d'origine; nella stessa zona, appena sopra la linea di accoppiamento, c'è la sigla della cilindrata sulla testata che deve essere bella, pulita e in rilievo.

Con frequenza superiore alla media, le Pagoda non sono nel colore originario: non è un peccato mortale, anche perché la certificazione ASI è ugualmente ottenibile se lo schema delle tinte ne riproduce uno storicamente corretto, ed è anche umanamente comprensibile vista la quantità di esemplari verniciati all'epoca in colori decisamente smorti.

È anche vero, però, che i restauratori più rigorosi tendono a riprodurre la situazione originale: fatto che noi approviamo incondizionatamente poiché quelle tinte poco vivaci sono testimonianza di un'epoca ben precisa che non andrebbe perduta.

Fate voi; concordiamo che una Pagoda blu o verde metallizzato entusiasma più di una color caffèlatte e quindi: lo scopo è veleggiare tra Santa Margherita Ligure e Portofino? Verniciate la vostra come più vi aggrada; metterete la SL nella vostra collezione? Coraggio: fate un piccolo sacrificio e optate per il ripristino dell'originalità.

A questo fine risulta imprescindibile la disponibilità della "Fahrzeug Daten Card" che è possibile ottenere dalla Mercedes, attraverso un suo Concessionario, fornendo il numero di telaio.

Posto che noi sconsigliamo sempre il cambio automatico, quando possibile (e qui lo è), l'unica complicazione rimanente su queste vetture è il sistema di iniezione del carburante. In caso di malfunzionamento l'unica cosa da fare è portare pompa e iniettori presso un Centro Bosch e prepararsi a sborsare un buon numero di Euro (attorno ai 1.800). Tutti gli altri interventi sono alla portata di un buon meccanico.

Un ultimo avvertimento che ripetiamo: le SL, nonostante il loro aspetto, non sono auto sportive nel vero senso della parola; se vi piace scalare i Passi alpini a tempo di record, è meglio optate per altre soluzioni.

### IN PUNTA DI DITA

L'abitacolo trasuda qualità: i materiali, se la vettura è stata mantenuta correttamente, si trovano in ottimo stato. Comodissime le poltrone, rivestite di spessa pelle. Il volante ha una corona molto sottile, per una guida "in punta di dita". Sopra, i comandi della climatizzazione, il posacenere con la sigla del modello, accendisigari e orologio. In alto, la strumentazione completa e ben leggibile. Sotto, dietro i sedili c'è spazio soltanto per qualche bagaglio, ma alcuni esemplari sono dotati di uno strapuntino.







## QUALE SCEGLIERE E QUANTO PAGARLA

Noi propendiamo per la 230 in quanto ci sembra inutile spendere di più per i venti CV in più di una 280; accomuniamo nella preferenza le 250 ma sono rarissime e, sia ben chiaro, non devono essere pagate più di una 230. Come detto la scelta del cambio automatico ci pare da evitare in tutti i modi e ci penseremmo su due volte anche prima di acquistare una coupé, attirati magari dal divanetto posteriore: si tenga presente che dopo i tre anni di età i bambini non ci stanno più e togliere il pesantissimo (46 kg) tetto rigido ogni volta che si desidera fare un giretto all'aria aperta ci pare una prospettiva scoraggiante. Valido, invece, sulle roadster il sediletto unico che consente, sia pur fuori legge, di trasportare un umano, anche adulto, collocato trasversalmente, in caso di necessità.

Se l'esemplare che avete trovato è dotato di tetto rigido ben venga ma sinceratevi di avere il posto per stivarlo; il consiglio, infatti, è di non montarlo mai perché nell'operazione si segna inevitabilmente la vernice e la tentazione è di lasciarlo poi montato, con grave compromissione delle salite della capote in tela, strizzata senza pietà nel vano sottostante: sorte immeritata, per un manufatto molto ben concepito e in grado di proteggere da aria e acqua senza far rimpiangere alcun hard-top.

Dal punto di vista commerciale, l'abbiamo già detto, sono vantaggiose le Pagoda in colori vivaci anche se, duole dirlo, non sono quelli d'origine; sinceratevi almeno che fossero previsti in gamma e che siano coordinati con i colori dei rivestimenti interni e della capote.

Oggi i prezzi da pagare, sul mercato italiano, per un bell'esemplare, vanno dai 60 ai 75.000 Euro, con i valori superiori per le 280 magari equipaggiate con cambio a cinque marce disponibile a richiesta da maggio 1966 (un vero toccasana per la rapportatura troppo corta che caratterizza le W113) e il condizionatore d'aria.



## PARABREZZA

Nella vista frontale (in alto) si apprezzano l'incedere quasi maestoso e la linea del parabrezza che ha portato al soprannome di "Pagoda". Sopra, l'elegante capote una volta sollevata si adatta perfettamente alla linea, mentre quando è chiusa finisce riposta sotto il suo coperchio (sotto) e scompare alla vista con finitura perfetta.





## COME PERSONALIZZARLE

Relativamente al condizionatore d'aria, una dotazione che ci pare molto pertinente al tipo di auto, aggiungiamo una raccomandazione: se ne trovate una con il "Behr" fornito dalla Casa, fate di tutto per conservarlo ben in funzione; se, invece, vi è un vecchio "Frigette" oppure "Autoclima" non funzionanti, il consiglio è di rimuovere il tutto e, se si ritiene irrinunciabile viaggiare al fresco, si monti un'unità moderna: almeno funzionerà.

I cerchi in lega, disponibili a richiesta da luglio 1969 e solo sulla 280 (denominati "bundt style"), non ci paiono irresistibili sulle W113 e consigliamo di tenere gli originali in ferro; a livello delle ruote ci piacciono, invece, gli pneumatici con sottile linea bianca; da rimuovere subito le finiture cromate sui parafranghi: una "prelibatezza" after-market molto apprezzata dai tedeschi che noi troviamo invece di pessimo gusto.

L'impianto audio non può essere altro che Becker dell'epoca, dei tipi "Europa", "Grand Prix", "Monte Carlo" o "Mexico", e completato dall'antenna elettrica. Consigliato il "wind stop", che rende i viaggi a cielo aperto ancora più piacevoli, accettabili un paio di fendinebbia rotondi e cromati mentre non stanno bene volanti e pomelli del cambio fuori serie.

Ci rendiamo conto che la nostra breve trattazione è più un come "non" personalizzarle, ma ci sembrava comunque dovuta poiché spesso incontriamo questi sciagurati interventi; l'evitarli, quantomeno, fa risparmiare denaro.



### PROFILO

Nella foto grande, la "nostra" W113 con il tetto rigido montato: ogni commento ci pare superfluo. Nelle foto sopra, dall'alto: la presa d'aria frontale che porta aria all'abitacolo; il profilo cromato della calandra è un ricambio molto costoso, anche se replicato; l'elegantissimo accenno di "codina" posteriore che rende concave le estremità dello specchio di coda; i cerchi sono in colore nero come la vettura, più avanti saranno in nero satinato, in contemporanea con la modifica delle coppe ruota. A sinistra, un'immagine commerciale ispirata alle qualità di sportiva eleganza della "Pagoda".



## GAMMA COLORI

I codici dei colori sono riportati su una targhetta nel vano motore lato guida e sono due: il primo per la carrozzeria, il secondo per il tetto rigido; se sono diversi significa che l'auto è nata bicolore: in quel caso lo sfondo della stella sui copri ruota deve essere in colore del tetto; se al posto del secondo codice vi è un trattino significa che il tetto rigido non era stato fornito.

### ►Pastello

Nero 040; Bianco 050; Grigio chiarissimo 158; Beige chiaro 181; Beige chiarissimo 726; Antracite 173; Grigio grafite 190; Verde scuro 268; Verde oliva scuro 291; Blu 903; Blu scuro 332 o 904; Blu orizzonte 304; Blu medio 350; Marrone rossiccio 460; Tabacco 423; Rosso brillante 568; Bordeaux 573; Rosso scuro 542; Rosso 501 o 576; Avorio 658; Avorio chiaro 670; Bianco papiro 717.

### ►Metallizzati

Antracite 172; Grigio medio 178; Argento 180; Blu 387 o 906; Blu medio 396; Beige 462; Marrone rossiccio 461; Rame 463; Whisky 467; Rosso 567; Rosso 571; Verde muschio 834; Beige chiarissimo 728.

*I cerchi ruota sono in colore vettura fino a che rimangono visibili dietro i copri ruota in due pezzi; diventano poi neri satinati.*

### ►Interni in finta pelle MB Tex

Turchese 112; Bronzo 113; Pelle naturale chiara 114; Blu scura; Caviale 116; Rosso 117; Grigio chiaro 118; Grigio chiarissimo 119; Cognac 120 o 140; Crema 121;

Rosso chiaro 122 o 133; Blu medio 123; Blu 135; Verde 124 o 134; Nero 131; Rosso 132; Grigio 136 o 137; Marrone scuro 138; Bambù 139; Beige 141; Pergamena 144 o 147.

### ►Interni in pelle perforata

Nero 201 o 241; Rosso 202 o 242; Rosso chiaro 203 o 243; Blu 205 o 245; Blu medio 206; Grigio chiaro 207 o 247; Crema 209; Pelle naturale 210; Verde scuro 211; Verde reseda 212; Giallo antico 213; Ruggine 214; Cognac 216 o 250; Turchese 217; Bronzo 218; Pelle naturale chiara 219; Blu scuro 220; Grigio chiarissimo 221; Rosso vino 222; Grigio medio 223; Verde oliva 224 o 244; Bianco 230; Grigio antracite 231; Marrone 232; Marrone scuro 248; Bambù 249; Beige 251; Pergamena 254 o 257.

### ►Moquette

Nera; Crema; Antracite; Grigio grafite; Grigio scuro; Blu; Turchese; Verde; Verde scuro; Rosso; Rosso vino; Rosso chiaro; Ruggine; Rosso medio; Beige; Marrone; Marrone scuro

*Tappeti in gomma sono previsti nella zona dei piedi degli occupanti nei colori grigio o beige a seconda del colore della moquette.*

### ►Capote

Nero; Blu Marina; Blu scuro; Marrone; Crema; Beige; Pergamena; Grigio; Grigio chiaro; Grigio chiarissimo; Grigio scuro; Verde; Verde scuro; Marrone rossiccio; Marrone scuro.

*Le combinazioni di colore interno/esterno/tappeti/capote sono innumerevoli e impossibili da trattare in questa sede.*







**SERBATOIO**  
Sopra, il vano motore è occupato per intero ma ordinato. Nelle foto in alto, da sinistra in senso orario: il serbatoio di espansione dell'impianto di raffreddamento; il serbatoio dell'olio del servosterzo; il bagagliaio occupato in parte dalla ruota di scorta; gli iniettori dell'impianto Bosch indiretto (si intravede l'astina rossa per il controllo del livello olio). Foto in alto a destra: le targhette con i "numeri" della vettura: codice modello, telaio, colore eccetera.

## SCHEDA TECNICA



### MERCEDES BENZ 230SL

**Motore** Tipo 127.981 Sei cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 82 mm Corsa 72,8 mm Cilindrata 2.306 cc Rapporto di compressione 9,3:1 Potenza 150 CV a 5.500 giri Coppia 20 kgm a 4.200 giri Distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da catena Alimentazione ad iniezione indiretta Bosch Lubrificazione a carter umido Capacità carter olio 5,5 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Capacità circuito 10,8 litri Impianto elettrico a 12 Volt Alternatore 490 Watt Batteria 55 Ah

**Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro velocità Rapporti del cambio: I 4,06; II 2,23; III 1,42; IV 1; RM 3,58; a richiesta cambio automatico a quattro velocità, rapporti: I 3,98; II 2,52; III 1,42; IV 1; RM 4,15 Rapporto al ponte 3,75 (a richiesta 3,93) Cerchi in acciaio 5,5" (da 07/64: 6") x 14" pneumatici 185 x 14

**Corpo vettura** Carrozzeria portante Spider Sospensioni anteriori indipendenti, trapezi, molle elicoidali, elementi ausiliari in gomma, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori indipendenti, semiassi oscillanti, bracci di spinta longitudinali, molle elicoidali, elementi ausiliari in gomma, compensatore idraulico Freni a disco anteriori, servofreno Sterzo a circolazione di sfere, servosterzo a richiesta Capacità serbatoio carburante 65 litri (da 11/65 82 litri) **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.400 Carreggiata anteriore 1.486 Carreggiata posteriore 1.487 Lunghezza 4.285 Larghezza 1.760 Altezza 1.315 (Roadster) 1.300 (Coupé) Peso in ordine di marcia 1.295 kg (Roadster) 1.351 kg (Coupé) **Prestazioni** Velocità massima 193 km/h Consumo medio carburante 15 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 10 sec Accelerazione 0-1.000 m 31,3 sec Ripresa 1.000 m da 40 km/h in IV 39,7 sec

### MERCEDES BENZ 250 SL

Come Mercedes Benz 230 SL, tranne:

**Motore** Tipo 129.982 Corsa 78,8 Cilindrata 2.496 cc Rapporto di compressione 9,5:1 Coppia 22 kgm a 4.500 giri **Corpo vettura** Freni a disco sulle quattro ruote **Prestazioni** Accelerazione 0-100km/h 9,6 sec Accelerazione 0-1.000 m 30,7 sec Ripresa 80-120 km/h in IV 10,9 sec

### MERCEDES BENZ 280SL

Come Mercedes Benz 250 SL tranne:

**Motore** Tipo 130.982 Alesaggio 86,5 mm Cilindrata 2.778 Potenza 170 CV a 5.750 giri Coppia 24,5 kgm **Dimensioni e peso** Peso in ordine di marcia 1.360 kg (Roadster) 1.416 kg Coupé



# Vento. a richiesta

**Lancia stupisce con una fuoriserie nel periodo di passaggio alla Fiat. Tetto scomponibile e coda ridisegnata regalano nuova personalità alla coupé torinese, trasformata su ordinazione da Zagato**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

## OTTAGONI

La Lancia Beta Spider in azione. Il frontale è comune alle Coupé e alle "HPE". I fari anteriori ottagonali sostituiscono, sulle versioni di maggior cilindrata, quelli circolari gemellati; saranno abbandonati sulla III serie,











**M**olti appassionati di Lancia tuttora non si spiegano perché, a fine anni '60, la Lancia non abbia pensato a produrre una spider, sulla base della Fulvia coupé, per contrastare le versioni scoperte dell'antagonista milanese, la Giulia, che poteva vantare addirittura due: la GTC e la "Duetto". Per non parlare delle tante scoperte inglesi.

Una versione spider avrebbe costituito un'evoluzione naturale del progetto Fulvia Coupé: le sue forme erano dichiaratamente ispirate al design dei motoscafi, e il padiglione, appoggiato su montanti esili al volume quasi monolitico della carrozzeria, sembrava fatto apposta per essere tagliato via. Ma a Torino non se ne fece nulla e i "Lancisti" rimasero a bocca asciutta; l'ultima scoperta "piccola" della casa torinese, l'Appia Convertibile allestita da Vignale, era fuori listino ormai dal 1963, mentre Flavia e Flaminia, fuori portata per i comuni mortali, avevano resistito fino al '67 e al '68 rispettivamente.



### **Timido approccio**

Ci vorrà la gestione Fiat per tentare un nuovo timido approccio all'argomento "cabrio". Nel 1974 debutta la versione Spider della nuova Beta, primo modello nato sotto la nuova proprietà e dotato di motori bialbero trasversali provenienti proprio da Mirafiori. E l'approccio è timido per davvero: intanto la vettura non è una cabrio, ma una sorta di "targa", col lunotto morbido e apribile secondo la ricetta adotta-

### **NIENTE APPENDICI**

Sopra, la Beta Spider tutta aperta: cristalli abbassati, tetto rigido smontato, capote morbida ripiegata. Le linee restano tese, pulite ed eleganti; la maggior brillantezza della motorizzazione di punta non è sottolineata da alcun tipo di appendice specifica: una scelta di gran gusto. Si notano i montanti orizzontali sopra le porte, aggiunti per irrigidire maggiormente la scocca dopo alcuni problemi evidenziati dai primi esemplari, che ne erano sprovvisti (a sinistra).





**TIENE BENE**  
Dall'alto: la capote morbida in posizione chiusa e abbattuta, per la quale non è prevista copertura; le guarnizioni sul "giro tetto" nella parte superiore dell'abitacolo. Il proprietario assicura che, nonostante la complessità del tutto, la tenuta all'acqua è buona. Gli crediamo, ma conveniamo con lui che non ci sia nulla di meglio di una giornata di sole per godersi appieno la Beta Spider.





ta in Germania sulle prime 911 e sulle BMW Topcabriolet modificate da Baur; poi la Spider non è una versione regolarmente a listino, ma è venduta come variazione della versione coupé, quasi si trattasse di un accessorio da montare a richiesta. E in qualche modo è proprio così: disegnata da Pininfarina, che la presenta al Salone di Ginevra del 1974, ma allestita dalla Carrozzeria Zagato, la Beta Spider in fabbrica nasce come coupé. Le vetture, deliberate su richiesta del cliente, sono prodotte e parzialmente assemblate in Lancia a Chivasso (TO), prima di essere inviate in Zagato a Terrazzano di Rho (MI) dove si provvede a tagliarle, modificarle, abbinarle coi dettagli specifici prima di rispeditarle in fabbrica dove sono completate con la meccanica e i particolari minori. Il costo dell'o-

perazione incide sul prezzo finale per oltre cinquecentomila lire, per un totale di 7.646.000. Il risultato estetico è gradevole e molto personale, e conferma le caratteristiche tipiche di questo tipo di carrozzeria, soprattutto in modalità "aperta", in cui la Beta, come le BMW Baur, sfoggia un volume di coda che pare più lungo di quello frontale; certo è che per realizzare vetture gradevoli, operazioni di questo tipo

#### TONI CALDI

L'abitacolo con plancia e volante marroni e selleria in skai tabacco. Il volante è stato mantenuto originale, benché sia uno degli elementi più spesso sostituiti per il design insolito e poco sportivo. A sinistra, la Spider prima serie in un'immagine ufficiale. Nella pagina seguente, dall'alto, i comodi sedili anteriori dalla profilatura evidente; i due posti posteriori con gli schienali singoli e poco spazio per gambe e testa; la strumentazione dal disegno originale ma molto ricca.











hanno bisogno necessariamente di forme di partenza molto pulite ed equilibrate, quali sono tuttora quelle della Beta Coupé.

### Rinforzata

Realizzata solo su meccanica 1600 (derivazione Fiat 124 Sport) e 1800, poi portata a 2000 (Fiat 132) la Beta Spider, in virtù della sua derivazione da una vettura chiusa, conserva un robusto roll-bar centrale, che funge da aggancio per la piccola capote posteriore e per il tettuccio rigido superiore. I primi esemplari (si dice 560) denunciano però un'elevata flessibilità della scocca, che perciò è rinforzata aggiungendo le due traverse fisse sopra le porte, come sull'esemplare di queste pagine, appartenente alla 2a serie. La Beta Spider ha infatti seguito l'iter produttivo delle corrispondenti versioni coupé di pari cilindrata, ad eccezione di alcuni componenti specifici quali i gruppi ottici posteriori (rivisti leggermente col primo restyling del 1975) e il paraurti posteriore (modificato nel 1977 in occasione del passaggio dalla targa

quadra a quella rettangolare). Oltre a questi, realizzati appositamente per la Spider sono i quattro parafranghi, i sedili posteriori e la consolle centrale delle prime due serie, in cui manca l'interruttore del lunotto termico, qui ovviamente non presente. Prodotta fino al 1982 in circa 9400 esemplari, la Beta Spider ha conosciuto un buon successo anche sul suolo statunitense, dove era denominata Beta Zagato e disponeva di motori anche in versione a iniezione, oltre a paraurti maggiorati e faleria specifica.

### Esuberante

Su strada la Spider è una macchina molto più funzionale di quanto sembri. L'impostazione di guida è mo-



**SEMPLIFICAZIONE**  
Sopra, lo specchio di coda, dalla pulizia estrema, coi bei fanalini dal disegno semplificato, specifici per la spider. Qui sopra, i felici proprietari della vettura.



derma e facile, le prestazioni di questa versione 2000 da 119 CV sono esuberanti, aiutate dalla progressione del carburatore doppio corpo, e grazie al cambio a 5 marce si riescono a percorrere 10/12 km con un litro. Anche la tenuta di strada è superiore alle aspettative, con un appoggio stabile e sicuro anche sul bagnato e un sottosterzo limitato (la Beta è una "tutto avanti").

Il tetto si smonta in fretta e può essere alloggiato nel vano bagagli, piuttosto ampio e integrabile con lo spazio sui sedili posteriori; grazie alle doti di leggerezza e robustezza, il tetto può poi essere collocato sopra o sotto le valigie. Anche la capottina posteriore è pratica: fissata al roll-bar tramite due ganci, si abbatte velocemente e non richiede una protezione una volta aperta; una volta chiuso tutto, la tenuta ad acqua e vento è molto vicina a quella della versione coupé, della quale la Spider conserva anche le comode poltroncine con poggiatesta integrato.

## Brighton

L'esemplare di queste pagine, una 2000 del 1979, appartiene al commercialista romano Francesco Vellucci, che proprio con la Beta ha inaugurato nel 2003 la sua "carriera" di collezionista di auto storiche (quasi tutte Lancia); scovata presso una carrozzeria di Terracina (LT) dove era ormai adibita a pollaio, dopo mesi di indecisione decide di chiedere informazioni. Scopre che è una "unipro" (prima dell'unico intestatario privato era stata della concessionaria Lancia di Latina); si fa quindi coraggio e l'acquista con l'intenzione di rimetterla su "alla buona". Ma bastano pochi chilometri per rendersi conto di non essere soddisfatto e così intraprende la strada del restauro completo, facendo sabbiare e riverniciare l'auto nel colore originale, il raro rosso Brighton 191 metallizzato, revisionando la meccanica, ritappezzando gli interni con lo skay originale, reperito in Francia, e rivedendo l'impianto elettrico, modificato solo nell'accensione, elettronica, con componenti dell'epoca. Oggi Vellucci ne fa un uso quasi quotidiano, addirittura preferendo la Beta nei lunghi viaggi alla sua Mercedes moderna. *"Le prestazioni sono brillanti - ci dice - e tenuta di strada e frenata sono ottime. Al contrario di quanto si dice, non ho mai avuto problemi né di infiltrazioni dal tetto né di ruggine; se proprio devo trovare delle pecche, alcuni dettagli elettrici sono poco affidabili, come il devioluci e il tergi non molto veloce, che qui ho voluto mantenere con spazzole e motorino originali. Già la terza serie monta componenti più efficaci. Per il resto... manca solo l'aria condizionata! All'epoca era un accessorio previsto, aspetto solo di scovarne un impianto e poi alla Beta non mancherà davvero nulla."*



### INCLINATO

A sinistra, soltanto un piccolo logo sul tappeto in gomma del baule ricorda la collaborazione di Zagato nell'allestimento delle Spider; sotto, il tettuccio rigido adagiato nel baule; in basso, il brillante e affidabile motore trasversale da 1995 cc di provenienza Fiat 132: è inclinato di 20° verso l'abitacolo.



### SCHEDA TECNICA

#### LANCIA BETA SPIDER 2000 (1979)

**Motore** Anteriore trasversale inclinato di 20°, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 84x90 mm, cilindrata 1995 cc, rapporto di compressione 8,9:1, doppio albero a camme in testa, cinghia dentata, un carburatore Weber 34 DATR 2/200, potenza 119 CV-DIN a 5500 giri, coppia 17,9 kgm-DIN a 2800 giri, raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore, cambio a 5 marce + RM, frizione monodisco a secco, rapporto al ponte 3,785:1, cerchi in lega leggera, pneumatici 175/70 SR14 **Corpo vettura** Carrozzeria tipo "targa", 2 porte, 2+2 posti Sospensioni a ruote indipendenti con ammortizzatori telescopici, molle elicoidali, barre antirullo; anteriori triangoli inferiori, posteriori bracci oscillanti trasversali Freni a disco sulle quattro ruote, impianto frenante a doppio circuito, servofreno, freno a mano sulle ruote posteriori Sterzo a pignone e cremagliera Capacità serbatoio 52 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Carreggiata ant/post 1.406/1.392 Lunghezza 4040 Larghezza 1646 Altezza 1250 Peso in ordine di marcia 1050 kg **Prestazioni** Velocità massima 190 km/h; consumo medio 12 km/l **Esemplari costruiti:** 1883



**DISTINZIONE**

I profili cromati alla calandra caratterizzano con semplicità il modello. Rispetto alla "sorella" Fiat 1100 Cabriolet Carrozzerie Farina ha un nuovo paraurti e la sede dei fari differente. I fendinebbia sono un accessorio d'epoca: allora se ne montava uno soltanto.





# Una Rondine fa primavera

**Sulla base della 1100 Cabriolet  
Stabilimenti Farina, Pigozzi crea  
nel dopoguerra un modello di prestigio  
che porta alla Simca tanta notorietà  
Preparando il terreno per i successi  
futuri del marchio con l'uccellino**

**DI DARIO MELLA - FOTO MICHELE ROSETTA**

**N**el dopoguerra, la Renault, divenuta statale contro il volere del suo fondatore Louis Renault, gode (e non può essere diversamente) dei favori del governo.

Enrico Teodoro Pigozzi - Henry Theodore Pigozzi per i francesi - italiano e patron della Simca, rientrato al timone dell'azienda dopo le turbolenze della guerra, si ritrova a dover fare i conti con una situazione diversa rispetto agli anni precedenti il conflitto. Restano immutati, questo sì, i dazi doganali a causa dei quali la Simca stessa è nata, per iniziativa Fiat, alla fine del 1934, quando le vetture uscite dall'azienda francese sono, nella sostanza, delle Fiat costruite Oltralpe. Resosi conto inoltre che, stante la situazione politica, alla Renault è impossibile far concorrenza nel settore delle vetture popolari, Pigozzi deve inventare qualcosa di nuovo. Lo spunto nasce dalla Simca 8 berlina, modello presentato nel 1938, che deriva dal-

la contemporanea Fiat 1100, dalla quale mutua il motore di 1089 cc a valvole in testa. Questo stesso modello Simca è aggiornato nel dopoguerra con alcune modifiche estetiche e dotato di un motore di 1221 cc da 41 CV a 4800 giri, sufficienti per imprimere la giusta vivacità a un'auto che pure non ha la pretesa di essere sportiva. E anche per renderla diversa e più importante sul mercato d'Oltralpe, specie nei riguardi dei modelli Peugeot.

La rinnovata Simca 8 entra in listino quando la Fiat ha già rimpiazzato la propria 1100 B, ma i piani di Pigozzi sono diversi. Fra l'altro, la cilindrata di 1221, ottenuta con misure di alesaggio e corsa di 72 x 75 mm, sarà ripresa dalla Fiat su due modelli, la 1200 Granluce del 1957 e la 1100 D del 1962. E ciò in virtù dell'interscambio che c'è tra Torino e Nanterre.

La 8 berlina, per inciso, resterà in produzione fino al 1951 quando cederà il posto alla nuova "Aronde", che



non somiglia ad alcun modello Fiat dell'epoca, segno che Pigozzi e la Simca sono ormai liberi di orientare la produzione secondo le specifiche necessità del mercato francese.

Le auto, come tante altre cose, vengono ricordate e sono ricercate a livello storico per molti motivi, ma ce n'è uno che dà la stura agli altri ed è l'emozione. È proprio il soggiorno di Pigozzi a Torino, dove si è recato per un viaggio di lavoro in Fiat, a ispirare la nascita della 8 Sport cabriolet. A Torino, infatti, egli vede la Cisitalia 202, gli piace e da quelle sinuose ed eleganti forme scaturisce l'idea di affiancare una cabriolet alla 8 berlina. Gli Stabilimenti Farina, oltretutto, hanno dato (o stanno dando) forma ad auto analoghe nate nello stesso arco temporale, come la Fiat 1100 cabriolet del 1947 e la Ferrari 166 Inter cabriolet del 1949, prima vettura di Maranello con questo tipo di carrozzeria. Entrambe prendono spunto dalla Cisitalia, forse perché figlie delle stesse mani. Se consideriamo che la Cisitalia 202 è esposta al Museo di Arte Moderna di New York, possiamo constatare come anche la Simca 8 Sport cabriolet sia oggi espressione di uno stile che ha dato origine al termine di "sculture in movimento".

## Stabilimenti Farina

Presentata al Salone di Parigi del 1948, a fianco della berlina, la 8 Sport cabriolet attira immediatamente l'attenzione dei visitatori. In quegli anni, infatti, la carrozzeria aperta a due posti è molto in voga tra le vetture sportive, siano esse stradali oppure Sport da competizione, dove sono soprannominate "barchette", e in questo caso non hanno la capote. Attorno alla 8 Sport cabriolet, però, c'è molto via vai, le persone si affollano per guardarla più da vicino per cui Pigozzi, fiutando l'interesse, vuole dare un seguito produttivo nel più breve tempo possibile. Perché ha questa fretta? Perché dietro a quel prototipo presentato al Salone non c'è... nulla! E allora da dove è arrivato, visto che è finito e funzionante? Quel prototipo, che è lì per saggiare la reazione della gente, è in realtà una Fiat 1100 cabriolet Stabilimenti Farina (il secondo esemplare costruito) modificata nella calandra con i caratteri distintivi Simca al posto di quelli Fiat. Uno, a questo punto, potrebbe chiedersi come sia possibile, dato che tutto questo comporterebbe l'aver concluso precisi accordi. La 1100 cabriolet è stata condotta in Francia da Pietro Peronne, capo officina presso gli Stabilimenti Farina, con

## EQUILIBRIO

Nelle foto piccole della pagina a lato: la decorazione della griglia radiatore, la maniglia di apertura del coperchio bagagli, qui rivolta in alto (in seguito fu girata in basso), il delicato disegno dei copriruota integrali e un dettaglio della capote.

Comunque la si guardi, su questa Simca emerge l'equilibrio dei volumi della carrozzeria.

In basso: le tre finte uscite d'aria sul parafrangente anteriore distinguono la prima serie del modello. Contribuisce alla pulizia della fiancata la sottile maniglia porta che rientra a filo della carrozzeria.











la raccomandazione da parte di Pigozzi di non andare a Nanterre (sede Simca) ma a Suresnes, dov'è ubicata una vecchia fabbrica Fiat: questo per non destare troppi interrogativi.

Giunto Perrone a destinazione, la 1100 è presa in consegna da due ingegneri e... trasformata in "Simca 8 Sport cabriolet", con destinazione Parigi. Questo fatto segna un punto di svolta anche per il futuro di Pietro Perrone, che accetta la proposta di Pigozzi di rimanere a lavorare in Francia alle dipendenze della Simca anziché rientrare a Torino. Il motivo della scelta di Perrone è legato da un lato alle migliori condizioni di vita che offre la Francia in quegli anni, specie a Parigi e dintorni; da un altro, Pigozzi conta sulla sua professionalità per la costruzione della nuova vettura, alla quale occorre dedicare risorse, materiali ed esperienza diverse da quelle disponibili a Nanterre, dove lo stabilimento Simca è completamente assorbito dal lavoro necessario per l'attrezzaggio del nascente modello Aronde.

A mettere a disposizione i locali e a costruire la catena di montaggio pensa Jean Clément Daninos, un industriale francese attivo nel mondo dell'automobi-

le (ma ha lavorato anche in aviazione), il quale, nel 1945, sale al vertice della Società Facel ribattezzandola Facel Métallon. Per inciso, il marchio di automobili Facel Vega, che vede la luce nel '54, ha origine proprio per iniziativa di Daninos.

Pigozzi, che con Daninos intrattiene buoni rapporti, si rivolge a lui non solo perché la realtà Facel è adatta allo scopo, ma anche perché sa che Daninos ha già avuto modo di lavorare con Pinin Farina su un progetto Bentley, quindi, come dire, gioca in casa. In più l'inserimento di Perrone permette di riversare l'esperienza e le conoscenze necessarie alla messa a punto del sistema produttivo. E comunque tutto ciò non basta, servono anche rinforzi operativi che la Fiat invia sotto forma di un certo numero di tecnici.

## Industriale stilista

La linea di montaggio è approntata in un anno e mezzo e questo intervallo temporale, dopo l'anteprima della cabriolet al Salone, è utilizzato per perfezionare la stessa cabriolet e per preparare la versione coupé. Anche qui si fa in fretta, perché tutto il lavoro iniziale per il coupé consiste nel ricavare un tettuccio di la-

## PREZZO

L'accurata finitura dell'interno, visibile nella foto, spiega in parte il prezzo elevato di questa vettura. I pomelli lungo la plancia comandano l'acceleratore a mano, il contatto dell'accensione, il tergicristallo (il comando è sotto la plancia) l'azionamento del motorino d'avviamento e lo starter, mentre sulla plancia a sinistra del volante si trova la levetta degli indicatori di direzione. La spia a lato è un'aggiunta successiva. La commutazione luci è sul pavimento.



miera e sistemarlo sopra l'abitacolo, ma così non dice nulla, non c'è stile, niente. Ci pensa allora Daninos a dare forma a quella che al momento è soltanto una buona intenzione. Rivelandosi pregevoli doti di stilista, l'industriale francese rielabora quel tetto e, ispirandosi alla Cisitalia 202, lo adatta alle proporzioni e al disegno della 8 cabriolet. Il tutto assume un aspetto completamente diverso e molto elegante, specialmente nel taglio del lunotto panoramico che si inserisce alla perfezione nel disegno della parte posteriore della vettura. Ma c'è da risolvere il problema della forte curvatura laterale del vetro, non ottenibile con le tecnologie produttive di allora senza originare distorsioni di immagine, problema che costringe a dividere il lunotto in tre parti unite tramite sottili profili lucidi.

Siamo ora giunti al Salone di Parigi del '49 per la presentazione della cabriolet, nella veste (quasi) defini-

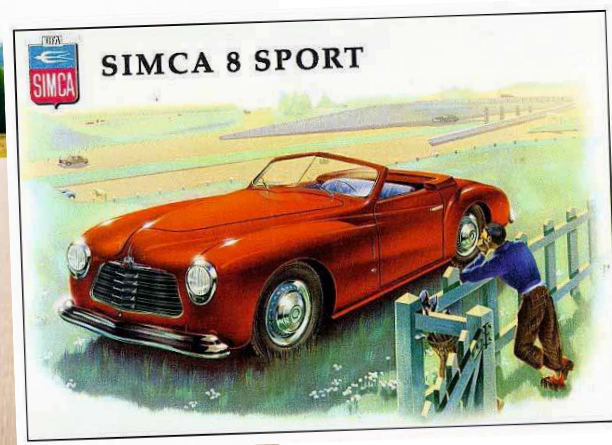
tiva, e del nuovo coupé. Rispetto al prototipo cabriolet dell'anno prima ci sono modifiche nella parte anteriore: la calandra resta uguale, ma il paraurti presenta un ribasso nella parte centrale. Il "quasi" tra parentesi indica che la vettura esposta al Salone non ha gli indicatori di direzione sotto ai fari, che diverrà la soluzione definitiva.

Altre modifiche saranno introdotte nel corso della produzione, principalmente nella plancia dove l'originale strumentazione di pre-serie, racchiusa in un cruscotto centrale con contagiri a sinistra e orologio all'estrema destra della plancia, è spostata dietro al volante.

La nuova forma del cruscotto a lunetta è moderna e in linea con quanto proviene dalle più recenti mode americane. Comprende il tachimetro, l'indicatore di livello carburante e dell'olio, mentre il contagiri e l'orologio, circolari, si trovano al di fuori del cruscotto

## RICERCATEZZA

Sotto, il volante a due razze cromate con corona antiscivolo in tinta vettura rivela una ricercatezza che va oltre il concetto di sportività; il pulsante del clacson è sdoppiato: la corona esterna aziona il lampeggio dei fari. I due strumenti sotto la plancia, non originali, sono termometro acqua e amperometro. L'abitacolo è per due: dietro gli schienali c'è uno spazio per i bagagli riparato dalla capote che, in alternativa, può ospitare due bambini.



## CLIENTE

Il disegno pubblicitario indica il cliente-tipo. Qui è un giovane golfista. La vettura, in rosso, risalta nel verde ed è, in proporzione all'uomo, assai più grande che in realtà. Il proprietario (a sinistra alla guida) è un appassionato novarese.



verso il centro della plancia. Di nuovo c'è il cassetto porta guanti ubicato dove prima si trovava l'orologio. Altre modifiche minori coinvolgono via via il disegno dei copricerchi, la maniglia di apertura del cofano posteriore e il portatarga con relativo sistema di illuminazione e luce di stop.

Va fatto un accenno alla leva del cambio, che di fabbrica nasce a pavimento. La Simca, tuttavia, preso atto del successo che sta incontrando la posizione della leva al volante, offre la possibilità ai clienti di ordinare la vettura con tale soluzione che, vuoi per la modernità, vuoi per la moda, diverrà la preferita. E un'altra nota la merita la carrozzeria, che è formata da pannelli di alluminio, a eccezione delle porte e dei cofani che sono d'acciaio.

## Il bello costa

La produzione in serie della cabriolet e del coupé inizia nel marzo del 1950, ma il processo produttivo è piuttosto articolato. Ad Amboise, nel dipartimento della Loira, vengono prodotti gli elementi della carrozzeria che sono poi spediti a Colombes nel dipartimento dell'Hauts-de-Seine, dove si trova la catena di montaggio. Da lì le carrozzerie escono per essere trasportate a Dreux nel dipartimento dell'Eure-et-Loir, dove è ubicato il vecchio stabilimento Facel. Qui le vetture sono abbigliate e finite.

Questo articolato processo, del quale non si può fare a meno, ricade sul costo industriale della "8 cabriolet" che deve essere venduta a un prezzo doppio rispetto alla berlina, cosa che la porterebbe fuori mercato. Usiamo il condizionale perché la vivacità su strada dovuta alla maggiore potenza (50 CV contro 41 della berlina) e la più alta velocità massima (135 orari contro 110), ma soprattutto il fatto che all'epoca sia ritenuta la più bella auto francese in produzione, fanno sì che i clienti mettano ugualmente mano al portafoglio pur di entrare in possesso di un'automobile che farà sicuramente voltare i passanti. E, una volta al volante, apprezzano la superiore tenuta di strada nei confronti della stessa berlina (cabriolet e coupé hanno sospensioni irrigidite) e l'ottima frenata. L'aumento di 9 CV, a parità di cilindrata, è ottenuto incrementando il rapporto di compressione, montando valvole di maggiore diametro e modificando i collettori di aspirazione e scarico. In più viene migliorata l'equilibratura dinamica del complesso albero a gomiti-frizione.

Le belle auto a volte condividono con le belle donne un destino: qualcuna diventa attrice. La 8 Sport ca-

briolet è l'auto dell'attore Eddie Constantine, protagonista del film poliziesco "Cet homme est dangereux" girato nel 1953 dal regista francese Jean Sacha. Un anno dopo la si rivede nel film drammatico "Les Impures" di Pierre Chevalier, con Raymond Pellegrin e Micheline Presle.

Se l'eleganza si addice maggiormente alla cabriolet, alla 8 Sport coupé tocca un ruolo più sportivo, specialmente nei Rally, dove ottiene buoni piazzamenti assoluti e vittorie di classe. Che giovano all'immagine e alle vendite, tanto che la Simca stessa ha provveduto, nel gennaio del '50, all'omologazione necessaria per iscrivere due coupé al Rally di Montecarlo, dove ottengono, con Scaron-Pascal, il quarto posto assoluto e la vittoria di classe nella categoria 1100-1500 cc, mentre il secondo equipaggio, formato da Angelvin-Chaboud, chiude quinto.

La produzione della Simca 8 Sport terminò nel 1952 per entrambe le versioni. Il periodo di produzione fu piuttosto breve, un paio d'anni o poco più, ma è comprensibile se si pensa all'elevato prezzo di listino: novità e bellezza della vettura motivavano le persone all'acquisto, ma era un effetto destinato inevitabilmente ad affievolirsi con il passare del tempo. In più era ormai pronta la nuova Aronde berlina con telaio a scocca portante, che fornirà la piattaforma alle future sportive della Casa della rondinella.

## QUATTRO CILINDRI

A destra: in alto il vano bagagli, in parte occupato dalla ruota di scorta, conserva comunque una capienza sufficiente; al centro, il motore quattro cilindri in linea di 1221 cc sta comodamente nel vano anteriore; in basso, il dettaglio della targhetta con i numeri di telaio, motore e carrozzeria. Sotto, la Simca 8 cabriolet lungo una strada di campagna: un viaggio in tranquillità all'aria aperta è l'uso ideale di quest'auto.



## CHIUSA

A lato, la Simca 8 berlina dalla quale deriva lo chassis della cabriolet. Sotto: anche a capote chiusa la 8 cabriolet conserva la bellezza che la contraddistingue, acquisendo anche un punto di sportività in più, quasi fosse un coupé.







## SCHEDA TECNICA

### SIMCA 8 SPORT

**Motore** Quattro cilindri in linea, anteriore longitudinale, monoblocco in ghisa, testa in alluminio, albero motore su quattro supporti di banco Cilindrata (cm<sup>3</sup>): 1221 Alesaggio e corsa (mm): 72 x 75 Velocità media del pistone (m/sec): 12 a 4800 giri Rapporto di compressione: 7,8:1 Potenza 50 CV SAE a 4800 giri Coppia 8,9 kgm SAE a 3200 giri Distribuzione: albero a camme laterale mosso da catena, aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione: un carburatore Solex 32 PBiC, starter manuale, pompa carburante meccanica, filtro aria a secco Accensione: bobina e spinterogeno Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi (coppia elicoidale), filtro olio sul circuito principale, capacità circuito litri 2,8 Raffreddamento: ad acqua forzata mediante pompa centrifuga, ventilatore sempre in presa, capacità circuito 6,5 litri Impianto elettrico: 12V Dinamo: Paris-Rhone da 300 W Batteria: 45 Ah **Trasmissione** Trazione: posteriore Frizione: monodisco a secco, comando meccanico Cambio: a quattro marce e RM, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> sincronizzate, leva di comando a pavimento (a richiesta al volante) Rapporti al cambio: 1<sup>a</sup> 3,704:1, 2<sup>a</sup> 2,381:1, 3<sup>a</sup> 1,471:1 4<sup>a</sup> 1:1, RM 4,762:1 Differenziale e rapporto al ponte: coppia conica elicoidale, 9/40 Pneumatici: 5,25 x 15" **Corpo vettura** Carrozzeria: cabriolet, 2 porte, 2+2 posti Telaio: chassis separato derivato Fiat 1100 E, carrozzeria in lamiera d'alluminio (porte e cofani in acciaio) Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a doppio effetto Sospensione posteriore: ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici a doppio effetto Freni: idraulici a tamburo sulle quattro ruote, anteriori ventilati, superficie d'attrito per tamburo 100 cm<sup>2</sup>, freno a mano meccanico a nastro sulla trasmissione Sterzo: a vite e rullo Capacità serbatoio carburante (litri): 55 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420 Carreggiata anteriore 1.231 Carreggiata posteriore 1.226 Lunghezza 4.090 Larghezza 1.550 Altezza a capote chiusa 1300 Peso a vuoto (kg): 920 (950 coupé) **Prestazioni** Velocità massima (km/h): 135 Velocità raggiungibili nelle marce inferiori e in RM (km/h): 1<sup>a</sup>: 36, 2<sup>a</sup>: 56, 3<sup>a</sup>: 90, RM: 28





# Riconversione industriale

**Dopo la prima guerra mondiale fabbriche siderurgiche e meccaniche sono in grado di produrre automobili. Una Torpedo di 1500 cc ci racconta la storia della primissima motorizzazione italiana**

DI NINO BALESTRA - FOTO MATTEO BOEM

**U**na prima e importante spinta all'industrializzazione italiana viene dalla prima guerra mondiale quando, per molteplici fattori, l'industria nazionale è costretta a svincolarsi da licenze, brevetti e capitali stranieri per fare affidamento soltanto sulle proprie risorse. Prima di questo cambiamento, parliamo del primo decennio del '900, lo scarso sviluppo del mercato dell'auto in Italia è fortemente condizionato dal costo elevato delle automobili e da un reddito pro capite assai basso.

Un'auto di media cilindrata costa nel 1910 tra le 10.000 e le 15.000 lire, quando il salario annuo di un operaio specializzato raggiunge a malapena le 900 lire! Poi arriva la Grande Guerra che assorbe ogni energia e capitale disponibile, creando comunque dimestichezza con il mezzo a motore, sia auto sia camion, tanto da ipotizzare, fra gli addetti ai lavori, che l'epoca dell'automobile intesa come esclusivo mezzo di svago e sport, riservato ad una ristretta élite, si sia ormai concluso, aprendo le porte a un futuro nel quale l'auto sarà per tutti o quasi.

## **Ferrotaille**

Sul finire della guerra la Ferrotaille di Torino, società per materiali siderurgici e ferroviari, arriva a occupare 4.000 addetti, impegnata nelle forniture belliche. Ma già nel corso del 1918, quando ormai si sta delineando la disfatta dell'impero austro-ungarico e del suo esercito, la direzione dell'azienda pensa alla riconversione, accettando di buon grado la proposta dell'ingegnere Effrem Magrini per la progettazione e costruzione di una vettura medio-utilitaria intorno al litro e mezzo di cilindrata. Già nel 1912 Fiat ha proposto la Tipo Zero, con cilindrata di 1,8 litri, che si è affermata come auto pratica, dotata di

**AGGIUNTI**  
L'ambientazione lungo una stretta strada di campagna rende più naturale ed elegante l'incendio dell'Aurea 400. I fanalini posti sotto ai fari sono gli indicatori di direzione, aggiunti per adeguamento al Codice della Strada.







tutte le soluzioni meccaniche delle vetture di cilindrata e categoria superiore, parca nei consumi, solida e sicura.

I successivi progressi compiuti nel settore durante la guerra, anche in campo aviatorio, hanno portato alla convinzione che la cilindrata di 1500 cc sia l'ideale compromesso fra le mille esigenze richieste a un'automobile, che si possono riassumere principalmente nel contenuto costo di acquisto, nella manutenzione ridotta e semplice e nelle prestazioni

soddisfacenti. Un giusto equilibrio che attirerà una clientela sempre maggiore. E così è, tanto che decine di Case, in testa Fiat con la 501, optano per questa soluzione.

Nell'ottobre del 1919, un anno dopo il termine del conflitto, la vettura è pronta. Si tratta di una quattro cilindri di 1,5 litri e 22 CV, fornita già carrozzata dalla Casa in versione Torpedo standard, in grado di superare su strada piana i 70 km/h.

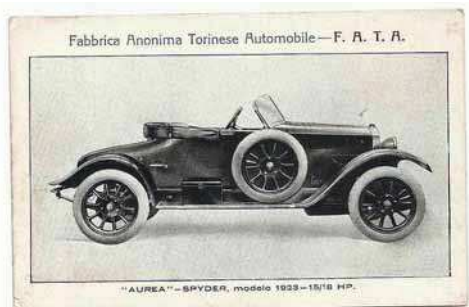
La Ferrottaie dispone all'inizio del 1920, in quanto Società Anonima, di un capitale interamente versato di 20 milioni di lire, ma ritiene -per questo nuovo prodotto- di creare una sezione autonoma dedicata alla costruzione dell'automobile, per la quale si sceglie il nome beneaugurante di Aurea; un veicolo che sarà prodotto con poche varianti, fino al 1929, in poco meno di mille esemplari.

### F.A.T.A.

L'accoglienza per questo primo modello, definito "15/18 HP" secondo l'uso dell'epoca che indicava la categoria fiscale di appartenenza, è molto buona, tanto che dopo un paio d'anni dall'avvio della pro-

### PREDELLINO

A lato, la pubblicità all'epoca sottolineava le qualità, anche estetiche, della Aurea. Sotto: il predellino è utile per salire in auto, ma può essere utilizzato all'occorrenza per sistemare una borsa fissabile alla carrozzeria. Una particolarità di questa Aurea 400 è di avere le due portiere solo sul lato sinistro.





duzione, il 24 giugno 1922, la Ferrottaie, che incontra difficoltà economiche nella riconversione del dopoguerra, è trasformata in F.A.T.A., cioè Fabbrica Anonima Torinese Automobili. La società ha durata di 25 anni, capitale sociale di 500.000 lire e circa 150 operai, come dire un bel salto all'indietro.

L'Aurea, ora definita "Modello 400", con potenza di 23 CV, conosce anche qualche buona affermazione sportiva con la versione più "spinta", denominata "400 Sport", da 30 CV per una velocità di circa 100 km/h, oltre che con quella da competizione, denominata 400 Corsa, chassis accorciato, 35 CV e oltre 130 km/h.

Gli affari vanno abbastanza bene, grazie anche a un buon andamento delle esportazioni, così che il capitale sociale passa il 19 dicembre del 1925 a due milioni di lire e gli stabilimenti sono trasferiti in Corso Peschiera 250, nei locali più ampi della fabbrica di auto Nazzaro, che ha chiuso i battenti poco prima. Le esportazioni rappresentano in quegli anni una voce importante per l'Aurea, che trova sbocchi interessanti sui mercati europei di Austria, Germania, Inghilterra, Cecoslovacchia, Spagna, ma anche

## UNA STORIA FINITA BENE

Ogni auto ha la sua storia. La "nostra" Aurea fu costruita a Torino nel 1923 con numero di telaio 250 e inviata al Concessionario australiano come chassis privo di carrozzeria, completa però dei disegni per realizzare in loco il torpè, che era una pratica usuale all'epoca per evitare le pesanti tasse doganali di importazione. Da un listino australiano si rileva che il telaio costava 350 sterline australiane, mentre con carrozzeria torpè eseguita in Italia il prezzo saliva a 525 sterline. Con la medesima carrozzeria, realizzata però in Australia su disegni originali, il costo scendeva a 465 sterline complessive. La vettura era fornita nei colori grigio, blu, verde scuro o amaranto, con parafanghi sempre neri.

La numero 250 fu dunque carrozzata in Australia, come indicato da vari particolari, il più evidente dei quali è il parabrezza diverso dalle vetture realizzate in Italia e che reca il numero del brevetto "Pat. 12443/14-13/3/14". Fu acquistata verso la fine del 1923 da Richard P. Lacy di Burnley (sobborgo di Melbourne) e immatricolata con targa 40639, rimanendo in suo possesso sino al 1962, per finire negli ultimi quindici anni abbandonata sotto una tettoia, fortunatamente con clima molto asciutto. Nel 1962 fu acquistata da Daisy Dutton, titolare del Dutton's Garage della stessa Burnley. L'intenzione era di utilizzarne il motore per trasformarlo in pompa per l'acqua, ma per fortuna non se ne fece nulla. Nel 1964 l'Aurea passò a Norman Quinn, di Ballart, cittadina a un'ottantina di chilometri da Melbourne che la regalò alla figlia e al giovane marito, i quali non dovettero essere entusiasti, poiché la misero in un garage dove rimase ferma sino al 1978.

Il 29 marzo di quell'anno la povera Aurea n. 250 fu acquistata da Graham Wollard, sempre di Ballart, che finalmente dette inizio a un serio restauro della meccanica, spendendo circa 7.000 dollari australiani, cifra con cui si poteva comprare una Ford Escort nuova e ben accessoriata.

Nel 1987 l'Aurea passò ancora di mano, finendo all'anziano William Taylor, il quale proseguì con qualche piccolo intervento di carrozzeria. Ma Taylor lasciò questo mondo poco dopo e gli eredi finirono in fretta e furia (e in modo orrendo) la vettura, che fu acquistata nel 2001 da un commerciante inglese che si riforniva spesso in Australia, finendo nei saloni della ditta Malcom C. Elder & Son di Cambridge.

Il 22 giugno 2003, dopo aver vagato da un salone britannico all'altro, fu oggetto di scambio con altre auto ad opera della ditta Luzzago di Brescia: come dire che, dopo ottant'anni l'Aurea ha fatto ritorno a casa. A questo punto è acquistata da un collezionista italiano appassionato di marche italiane scomparse o semi sconosciute, che nel 2005 la porta in Veneto e la sottopone a una finizione accurata, mentre la meccanica non ha avuto necessità di alcun intervento.

La fortuna, che ogni appassionato sogna la notte, è che l'auto -pur in tutto questo peregrinare- aveva a corredo una sostanziosa cartella con tutti i documenti, passaggi di proprietà, fatture, foto, corrispondenza, persino l'asta per la misurazione della benzina e il libretto d'uso originale. Una storia finita bene, anzi benissimo.







in Egitto e soprattutto in Australia.

Nel 1923 il dealer per l'Inghilterra è l'AUREA Motors Ltd di Londra, mentre per l'Australia le vetture torinesi sono distribuite dalla Universal Motors di Sydney.

Nel 1925 la produzione raggiunge la discreta cifra di 150 unità complessive, grazie anche al nuovo modello "500", di dimensioni leggermente superiori, potenza portata a 26 CV, nuovo cambio a quattro marce e velocità di circa 85 km/h.

### **Anche a rate**

Ma i bei tempi durano poco. La Fiat lancia nel maggio 1925 il nuovo modello "509", innovativa utilitaria di appena un litro di cilindrata, dotata di ogni comfort, valvole e asse a camme in testa e 22 CV. Con un peso contenuto in circa 700 kg per la versione Torpedo Standard e consumo di appena 9 litri ogni 100 chilometri, la 509 sfiora gli 80 km/h. Questa nuova vettura Fiat può contare su tre formidabili vantaggi rispetto a tutta la concorrenza: per prima cosa il prezzo, fissato in sole 18.500 lire (e due anni dopo sarà ridotto a 15.900), mentre l'Aurea co-

sta circa 26.000 lire e la Ceirano, altra quattro cilindri di 1,5 litri, addirittura 31.200 lire; in secondo luogo ha una capillare rete di Officine Autorizzate e Concessionarie Fiat in tutto il territorio nazionale; infine -novità assoluta- si può acquistare a rate, con pratiche svolte dagli stessi concessionari e un sovrapprezzo finale di sole 500 lire. La società SAVVA è creata appositamente da Fiat, non per avere una nuova fonte di guadagno, ma unicamente per favorire le vendite delle proprie vetture. Dal 1925 al 1929 sono oltre 90.000 le 509 prodotte, con conseguente crisi per decine di piccole Case costruttrici come l'Aurea.

Nel 1927 si registra una perdita di esercizio e i bilanci continuano a essere in rosso negli anni seguenti, nonostante aggiornamenti meccanici e migliorie varie.

Nel 1932 la maggioranza del pacchetto azionario è rilevata da Giovanni Ceirano, nome noto che nei primi anni del '900, assieme ai fratelli, aveva dato vita alle più famose Marche italiane. Due anni dopo Ceirano, assieme al figlio Ernesto, assume il controllo totale della ditta, limitandosi, per contratto, alla so-

**PIONIERISTICO**  
Sopra, la guida di questa vettura riporta a un periodo pionieristico dell'automobilismo. Soprattutto per quanto riguarda le prestazioni, ben più contenute di quelle di un'auto anche soltanto di vent'anni dopo. Il tergicristallo si aziona a mano per mezzo della levetta sul parabrezza.





la costruzione di parti separate per conto terzi. Il 4 giugno del 1936 la ragione sociale diviene "FATA di Giovanni Ceirano & Figlio".

Purtroppo il mondo è nuovamente travolto dagli eventi bellici e i sempre più intensi bombardamenti del 1944/45, mirati soprattutto alle fabbriche, danneggiano profondamente gli stabilimenti FATA. Così, nell'aprile del 1945, a guerra appena terminata, Giovanni Ceirano decide di chiudere l'impresa, ponendo fine alla storia travagliata della piccola Aurea, ma anche alle sue personali e vulcaniche attività automobilistiche.

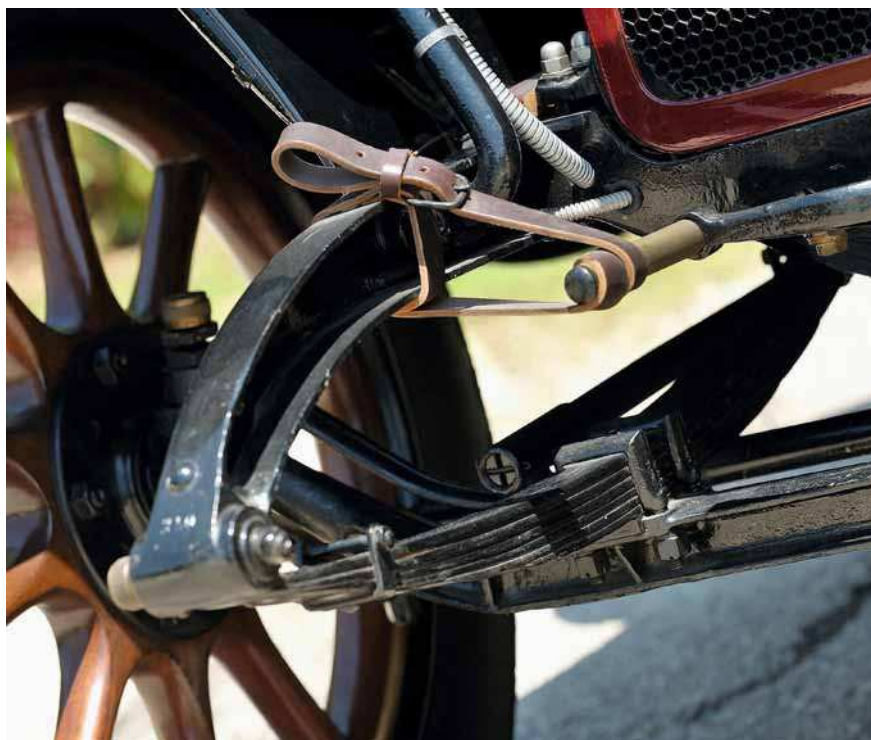
## Ancora otto

Oltre alla protagonista di questo servizio, una Aurea del 1923 modello 400 con 23 CV di potenza, freni alle sole ruote posteriori e cambio a tre velocità, sono sopravvissuti di certo altri otto esemplari, sparsi un po' ovunque. Dalla Sicilia (due vetture), all'Australia (continente dal quale proviene anche la Torpedo 400 dell'articolo), una in Italia settentrionale, un'altra ancora trovata in Spagna, infine una conservatissima nelle stesse mani da molti anni si trova in

## DETTAGLI

Sopra, il soffice sedile posteriore rivestito di pelle. In alto, l'amperometro (a sinistra), il manometro olio, e l'interruttore delle luci illuminati da una lampadina schermata; a destra, dall'alto: la maniglia sul pavimento apre la botola da cui si accede alla trasmissione; la pedaliera ha il gas al centro, le due leve sono di cambio e freno a mano; l'asta sopra la pedaliera è l'acceleratore manuale; la parte alta del parabrezza ribaltabile; il faro supplementare manovrabile; la ruota posteriore in legno, si intravede il tamburo del freno; il doppio tappo della camera d'aria, anti polvere per le strade di allora.





centro Italia. La tecnica costruttiva dell'Aurea è ortodossa, semplice ma molto curata nelle lavorazioni e nei dettagli. Le ruote a razze di legno della ditta Macchi di Torino sono un'opera d'arte, perché nei vari restauri affrontati sono risultate quasi sempre perfette, pur a quasi un secolo dalla loro costruzione. Come tutte le auto del periodo, ogni dettaglio meccanico è surdimensionato, tanto che in tutte le vetture esaminate non si sono riscontrate tracce visibili di usura negli ingranaggi del cambio, del differenziale, della scatola dello sterzo, della distribuzione, eccetera. Il motore è un quattro cilindri monoblocco, testa smontabile, valvole laterali. I freni solo alle ruote posteriori ma molto efficienti, in grado di bloccare la vettura in poco spazio, purché la velocità non superi i 50 km/h, tanto da poter viaggiare abbastanza tranquillamente anche nel traffico attuale. La vera carenza sta nell'accelerazione, molto lenta anche a causa del cambio a sole tre marce.

Il successivo modello "500", che beneficiava della potenza portata a 26 CV, disponeva di un cambio a quattro velocità e -su richiesta- anche dei freni anteriori, sempre a comando meccanico. Lo sterzo è molto diretto, durissimo nelle manovre da fermo, tanto da creare nei primissimi chilometri delle difficoltà, perché la più lieve oscillazione del volante produce un'inquietante instabilità della traiettoria. Ma una volta fatta l'abitudine, l'auto fila dritta senza incertezze.

Il problema, con la "400", è affrontare le salite: anche sulla pendenza più lieve la terza non regge, perciò si

deve passare alla seconda, con un salto di rapporto troppo accentuato. D'altro canto il motore ruota al massimo a 2.600 giri, ma per la sua buona conservazione è meglio non superare i 2.200. Dunque bisogna accettare un drastico rallentamento. Se in piano si viaggia a 50-55 km/h, una volta innestata la seconda la velocità scende a meno di 20.

## Macchina del tempo

La prima non si usa mai, se non per partire, passando alla marcia superiore dopo pochi metri.

Il cambio è il congegno che richiede la maggiore dimestichezza nell'uso. Il passaggio alle marce superiori non è molto complicato, è solo lento e si deve fare un attimo di sosta in folle, mentre per scalare ci vuole un orecchio "musicale", che deve captare i giri giusti e fare l'immane doppietta. Chi ha esperienza con auto da corsa fino circa agli anni Settanta si troverà più facilmente a proprio agio, mentre chi proviene da auto moderne servoassistite è bene che si avvicini con la necessaria cautela e disposto a ripartire da zero nella sua esperienza automobilistica, non soltanto con l'Aurea, ma con qualunque vettura anni Venti e Trenta.

Chi ci riesce, farà un piacevole salto indietro nel tempo. Sono ovviamente da ricercare tutte le più dimenticate strade comunali, dove il traffico sia quasi inesistente. Sarà come salire sulla macchina del tempo e si scoprirà che anche i 30 km/h sono una piacevole emozione; se poi vi riesce bene uno scalare di marcia, sarà un vero inno alla gioia.

## CINGHIA DI CUOIO

Sopra: a sinistra, una vista d'insieme della sospensione anteriore con balestra semiellittica longitudinale, si nota anche la cinghia che tiene ferma la manovella d'avviamento; a destra, sopra il radiatore c'è il termometro acqua. Nella pagina a fianco, il ventilatore di raffreddamento con pale di alluminio e cinghia di cuoio di prima dotazione e ancora in grado, dopo novant'anni, di assolvere alla sua funzione. Più a destra, il motore visto dal lato sinistro con (foto sotto) il dettaglio del magnete dal quale partono i fili delle candele. Il fanalino centrale è originale, gli altri furono aggiunti per adeguamento al Codice della Strada.





#### SCHEDE TECNICA

### F.A.T.A. AUREA 400 (1925)

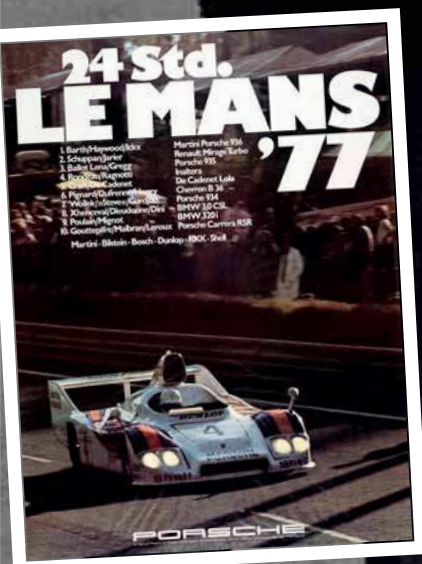
**Motore** Aurea Serie 100, 4 cilindri in linea, anteriore, monoblocco e testa smontabile in ghisa, basamento in alluminio Alesaggio e corsa (mm): 65 x 110 Cilindrata (cc): 1.460 Velocità media del pistone (m/sec): 9,53 a 2600 giri Rapporto di compressione: 5,2:1 Potenza massima 23 CV a 2600 giri Distribuzione: un asse a camme nel basamento, valvole laterali, fasatura 6 - 60/65-18 Gioco a freddo punterie: scarico 0,6; aspirazione 0,4 Alimentazione: un carburatore Solex Accensione: magnete ad alta tensione Marelli Ordine di accensione: 2-1-3-4 Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggi, capacità coppa 5 litri Raffreddamento: a termosifone con radiatore a nido d'ape Impianto elettrico: 6 Volt **Trasmissione** Trazione: posteriore Frizione: a dischi multipli in acciaio Cambio: Aurea serie 200 a tre velocità + RM Rapporto finale: 4,66:1 Ruote: a 10 raggi in legno della Ditta Macchi Pneumatici: a tallone 820 x 120 oppure 710 x 90 **Corpo vettura** Telaio: Aurea serie 400 a longheroni e traverse Carrozzeria: torpedino standard a quattro posti Sospensione anteriore: assale rigido con balestre longitudinali Sospensione posteriore: ponte rigido con balestre longitudinali Freni: a tamburo meccanici sulle ruote posteriori, due ceppi a espansione azionati dal pedale, altri due da leva a mano sul pavimento Sterzo: a vite senza fine e ruota elicoidale **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.600 Carreggiata anteriore e posteriore 1.250 Lunghezza 3.570 Larghezza 1.460 Altezza 1.610 (al parabrezza) Peso dell'autotelaio (kg): 610 Peso vettura torpedino, con ruota di scorta e accessori (kg) 900 **Prestazioni** Velocità massima (km/h): 75





# Le MANS Casa mia

**Dominò le scene in un periodo difficile per le gare Sport. Forse per questo meno nota di altri modelli di Stoccarda, è invece una delle auto da competizione più leggendarie. Vinse il Mondiale Sport e tre volte la 24 Ore francese**





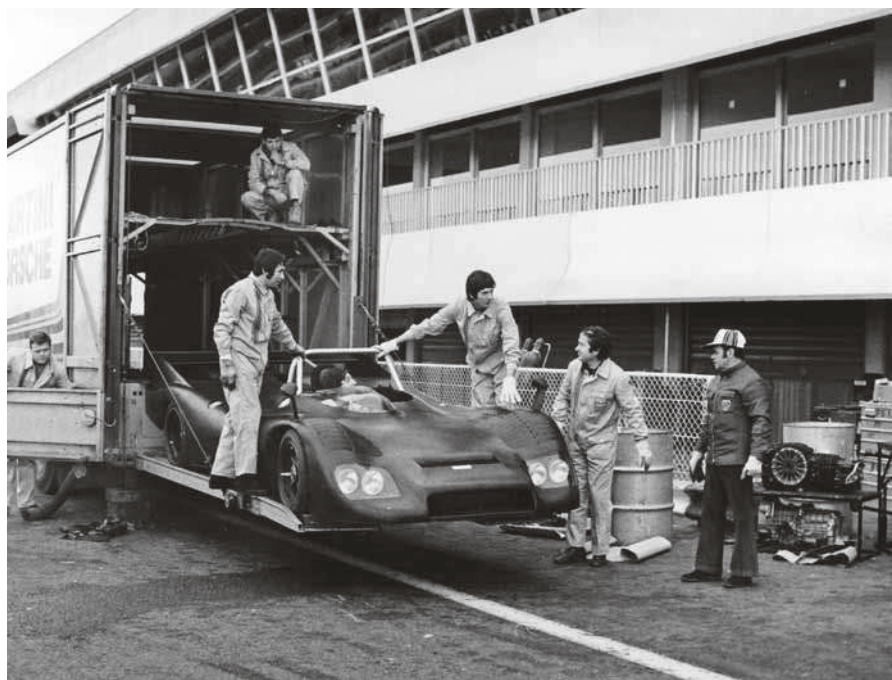
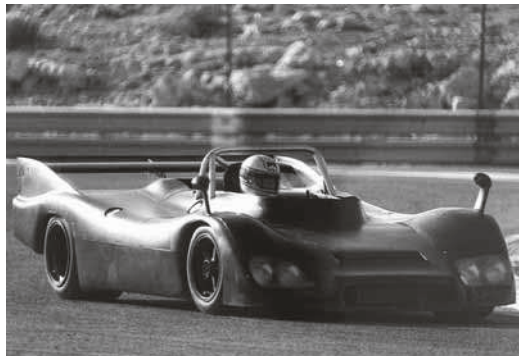


**NELLA STORIA**  
Le Mans, 1977: Jürgen Barth "trascina" la Porsche 936/001 alla vittoria, con il motore che va a 5 cilindri dopo una rimonta dal 42° posto. Un'edizione della 24 Ore che rimarrà nella storia.

**G**li appassionati sapevano che Porsche avrebbe provato la nuova 935 al Paul Ricard. Così, verso le otto di un freddo mattino del febbraio 1976, molti di loro avevano già raggiunto il circuito per assistere al debutto. In religioso silenzio, guardavano verso l'uscita dei box, in attesa di vedere finalmente in azione la vettura per il Campionato del mondo Marche. Finalmente, dal fondo della corsia box si sente un latrato squarciare il silenzio che avvolge la pista e i presenti volgono lo sguardo verso l'attesa 935, che però è ancora ferma nei box. È un attimo: appare invece una sagoma nera, lunga, bassa e larga: l'inattesa 936. Incattivita dal colore nero opaco, attira gli sguardi di tutti. È l'alba di una nuova era che porterà la Casa a vincere il Mondiale Marche e tre edizioni della 24 Ore di Le Mans. La 936 trasmette una forte sensazione di cattiveria e potenza: subito velocissima, per il suo colore è soprannominata "Schwarze Witwe" ossia "Vedova Nera". La storia comincia nel settembre 1975, quando i dirigenti della Casa di Stoccarda affidano a Ernst Fuhrmann il compito di approntare una vettura per competere nella classifica assoluta del Campionato Mondiale Sport, per il quale il regolamento tecnico privilegia le Gr. 6 "Silhouette", contro le quali la 935 Gr. 5, derivata dalla

911, non avrebbe avuto alcuna possibilità. Alfa Romeo e Alpine-Renault schiereranno auto progettate per le corse, rispettivamente la 33 TT 12, iridata nel 1975, e l'A442 turbo. Porsche invece affronta un periodo storico non facile, e vede nelle corse la possibilità di una nuova partenza anche sul mercato, come da sua tradizione. L'obiettivo a Weissach è di costruire una biposto che costi poco, dunque razionale e che sfrutti molte parti disponibili delle precedenti vetture, anche perché i regolamenti ultimamente cambiano con frequenza. Per evitare che trapelino notizie, la 936 è realizzata dagli stessi uomini che si occupano della 935, un gruppetto di 30 specialisti tra ingegneri e tecnici. La 936.001 è pronta a fine gennaio 1976 e fa il primo collaudo il 9 febbraio sul circui-





to di prova di Weissach; dopo una serie di test segreti, dal 13 al 18 febbraio 1976, a Le Castellet, la 936 è impegnata in alcuni test comparativi con la 935.

## Turbo

La 936 fonde nelle forme sinuose le esperienze acquisite con le precedenti 908/3 e 917/10 Can-Am. Il frontale ha una forma a cucchiaino; il cofano motore ha pinne stabilizzatrici che sorreggono un alettone a tutta larghezza. Come su tutti i purosangue da competizione di Stoccarda, anche sulla 936 il telaio è un traliccio in tubi tondi di alluminio e le sospensioni sono abbastanza tradizionali: anteriori con triangolo inferiore, bracci trasversali superiori e ammortizzatori telescopici con molla elicoidale coassiale; posteriori con un sistema di bracci trasver-

sali, lunghi puntoni di reazione vincolati alla parte posteriore dell'abitacolo e molla-ammortizzatori coassiale; in entrambi i casi c'è la barra antirollio. L'impianto frenante è derivato dalla 917, a doppio circuito con bilanciatore di frenata e ripartitore nell'abitacolo, dischi ventilati e pinze a quattro pistoncini. I cerchi in lega da 15", con pneumatici Goodyear, completano il quadro telaistico.

Cuore tecnologico della 936 è il sei cilindri boxer turbocompresso "Typ 911/78", in pratica il motore della 911 Carrera RSR Turbo del 1974 e della 908/03 Turbo del 1975, con cilindrata di 2142,6 cc, che si giova dell'esperienza dei potentissimi motori Can-Am: ha carter in magnesio, cilindri con canne in Nikasil, albero motore in acciaio che ruota su otto cuscinetti di banco, bielle in titanio e pistoncini forgiati

## PRIMI TEST

In alto, la "Vedova Nera" come fu soprannominata per il colore, ritratta a Weissach nel 1976, in un'immagine della cartella stampa del Martini Racing Team. Nelle foto in bianco nero qui sopra, tre momenti dei primi test: quello privato a Weissach sulla pista di prova Porsche (9 febbraio '76, foto piccola sopra) e al Paul Ricard quattro giorni dopo (sopra e in movimento, con Jochen Mass al volante).





in alluminio. Lo completano le teste della 906, con distribuzione monoalbero su 4 cuscinetti mosso da catena. L'accensione è doppia, elettronica a scarica capacitiva Bosch, stessa marca dell'iniezione meccanica, e turbina KKK con due scambiatori di calore. Con la pressione di sovralimentazione di 1,5 bar, eroga 520 CV a 8000 giri per una coppia di 48 kgm a 6000 giri. La lubrificazione è a carter secco, con la pompa dell'olio della 908, un serbatoio a sinistra dell'abitacolo e il radiatore montato oltre l'assale anteriore. Raffreddamento ad aria, con ventola mossa dall'albero motore, per un flusso d'aria di circa 1700 litri al secondo. Cambio a cinque rapporti, tipo 915/50, assistito da una frizione a tre dischi Borg & Beck a secco, e raffreddato da un sistema di circolazione dell'olio dedicato e dotato di un piccolo radiatore; differenziale autobloccante tarato tra l'80 e il 100%. La 936 pesa soltanto 720 kg in ordine di marcia.

## Iridata '76

La 936.001 debutta in gara il 4 aprile 1976, alla 300 Km del Nürburgring. Affidata a Rolf Stommelen, nelle prove ottiene il 2° posto dietro l'Alpine Renault A442 di Patrick Depailler, che è più veloce della Porsche di oltre 2".

Il tempo della vettura francese è però falsato dall'uso di cerchi posteriori più larghi del consentito e da un alettone posteriore irregolare. Le Alpine sono comunque ammesse alla gara grazie all'intervento del presidente della Federazione Internazionale, Pierre Ugeux, e al consenso della Porsche. La confusione regolamentare è tale che si decide di postporre l'aggiornamento delle norme al 1977.

Il giorno della gara la pista è allagata dalla pioggia e avvolta dalla nebbia. Al via, le due Renault si scontrano, e la Porsche prende il comando della gara distanziando subito gli inseguitori.

Dal 6° giro, la 936 ha problemi all'acceleratore e Stommelen è costretto a guidare, per gran parte della gara, con l'acceleratore bloccato a fondo corsa; s'inventa allora un modo folle e geniale di guidare: nelle curve spegne l'interruttore di accensione e in uscita lo riaccende. Non è uno stile di guida ottimale, ma gli permette di terminare la gara in 5a posizione. Alla 4 Ore di Monza del 25 aprile, la Porsche affida la 936.002 a Jochen Mass e Jacky Ickx; la vettura è nella tradizionale livrea Martini Racing e, soprattutto, ha le pinne posteriori, e dunque l'alettone, a una maggiore altezza rispetto al cofano. Partita dalla pole-position, la 936 prende subito il comando della gara, poi, a 15 giri dalla fine, è rallentata dalla rottura di un tubo di scarico, problema che tuttavia non le preclude la vittoria.

La 936.002 vince anche la successiva 500 km di Imola con lo stesso equipaggio.

Il 12 e 13 giugno, alla 24 ore di Le Mans, la gara più importante della stagione benché non titolata, sono presenti la 936.001 per Reinhold Joest-Jürgen Barth e la 936.002 per Jacky Ickx-Gijs van Lennep.



## DOPPIO MONDIALE

Nel 1976 Porsche è...

"Doppel Weltmeister"

con la 935 e la 936: in

alto, da destra Jacky

Ickx, Jochen Mass,

Manfred Jantke, Rolf

Stommelen e Manfred

Schurti. Sotto: la 300 KM

del Nürburgring; dopo

questa gara lo sponsor

decise di cambiare il

nero con il bianco...





nep. Quest'ultima sfoggia un nuovo cofano motore con una grande cupola e un'enorme presa d'aria. Partite con il 2° e 3° tempo, alle spalle della Alpine-Renault A442 di Jean-Pierre Jabouille-Patrick Tambay, le due 936 prendono subito il comando. Lo strapotere delle 936 è tale che dopo 15 ore di gara, la 936.001 ha più di 7 giri di vantaggio sulla vettura gemella e 10 giri sulla terza; si dovrà però ritirare alla 17esima ora per problemi al motore. Sale in testa la 002 che, alla 20esima ora, torna ai box per la sostituzione di un collettore di scarico: la riparazione richiede 34 minuti, ciononostante la 936 rientra in pista ancora al comando e vola verso la vittoria. È la prima auto con motore turbocompresso ad aggiudicarsi la maratona francese. La 936.002 vince anche la successiva Coppa Florio, aggiudicandosi matematicamente il Campionato Mondiale Sport. La superiorità della biposto tedesca è tale da vincere in tutte le successive gare: la 200 Miglia di Mosport con Ickx, la 1000 km di Digione, dove riappare la 936.001 con Ickx-Mass, e la 250 KM del Salzburgring dove Mass pilota la 936.002. Con questa gara

**PIÙ ALTA**  
In basso, la 936.002, pronta la per la 1000 KM di Monza 1976: l'ala posteriore è più alta. Qui sotto, Le Mans '76. la 936.002 vince la 24 Ore con Gijs van Lennep (a sinistra) e Jacky Ickx.



si conclude il campionato, ma non la storia agonistica della 936 che, continuamente aggiornata, nelle successive stagioni prende parte alla sola "24 ore di Le Mans".

## Il dopo Mondiale

Nell'inverno la 936 è affinata nell'aerodinamica e dotata di propulsore biturbo, che permette di innalzare la potenza e soprattutto ridurre il tempo di risposta del turbo e migliorare l'accelerazione. A Le Mans '77 sono iscritte la 936.001 per Jurgen Barth-Hurley Haywood e la 936.002 affidata a Jacky Ickx-Henri Pescarolo. La 001 disputa una gara rocambolesca e, pur con un pistone rotto, percorre gli ultimi 2 giri di gara a passo d'uomo, conquistando un'incredibile vittoria, dopo che Ickx, sceso dalla 002 ritirata alla terza ora, compie una sensazionale rimonta dalla 41esima posizione nella quale la numero 001 era precipitata dopo la sostituzione della pompa di iniezione.

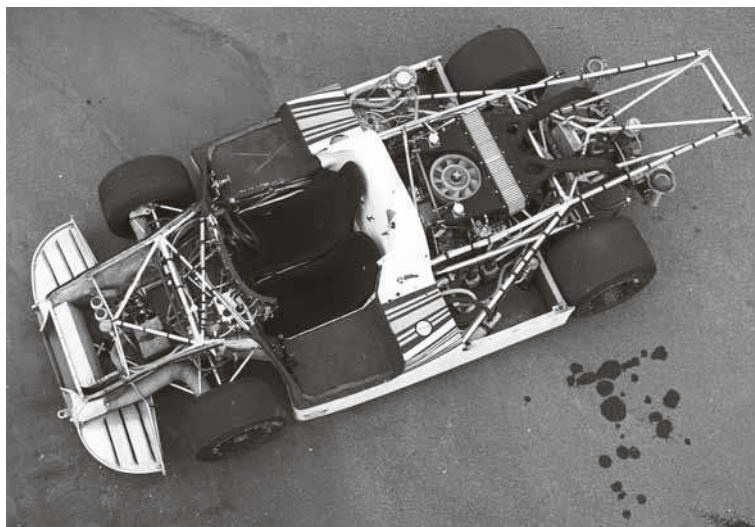
Dopo questo rocambolesco finale, i tecnici di Zuffenhausen sviluppano un propulsore con distribuzione a 4 valvole per cilindro, scelta che impone l'uso di una sola candela di accensione e di teste raffreddate ad acqua. Nasce il propulsore "Typ 935/73" distinto da misure di alesaggio e corsa di 87 x 60 mm (2140,084 cc). L'installazione del nuovo propulsore impone ai tecnici la riprogettazione della parte posteriore del telaio. Nei primi mesi del 1978 i tecnici Porsche realizzano il nuovo telaio 936-003 e, parallelamente, aggiornano il telaio 936-001.

Alla 24 Ore di Le Mans del 10-11 giugno 1978 sono presenti 3 vetture: la 936-001, con motore a 4 valvole, per Bob Wollek-Jurgen Barth-Jacky Ickx; la 936-002, con motore a 2 valvole, per Hurley Haywood-Peter Gregg-Reinhold Joest; la 936-003, con motore a 4 valvole, per Jacky Ickx-Henri Pescarolo-Jochen Mass. La n. 001 conclude al 2° posto, alle spalle dell'Alpine Renault A442B di Didier Pironi-Jean Pierre Jaussaud, e davanti alla 936-002.

Nel 1979 la Porsche 936 torna a Le Mans, il 9 e 10 giugno, sponsorizzata dalla Essex Oil. Grazie a nuo-







vi condotti di aspirazione e scarico il suo propulsore eroga 580 CV e ha una più ampia fascia di utilizzo. In gara la 936-001 di Wollek-Haywood è costretta al ritiro, mentre la 003 di Jacky Ickx-Brian Redman è vittima dell'esplosione di uno pneumatico, che la fa uscire di pista. Dopo una lunga riparazione ai box, torna gara a 18 giri dalla vettura di testa. Ancora una volta Ickx si lancia in una grande rimonta, fino a quando è costretto a fermarsi per la rottura della cinghia della pompa di iniezione. Lo stesso Ickx effettua la riparazione lungo il percorso, ma poi la vettura è squalificata alla 17a ora per aver usufruito di un aiuto esterno.

Alla 24 ore del 14-15 giugno 1980 è iscritta una nuova Porsche, denominata 908/80. Assemblata dai tecnici del Joest Racing Team, sul telaio numero 936.004, ha il motore del 1977 con due valvole per cilindro ed è affidata allo stesso Joest in coppia con Jacky Ickx. Partita dalla pole-position, in gara accusa problemi alla trasmissione e conclude alle spalle della Rondeau-Cosworth, vincitrice a sorpresa.

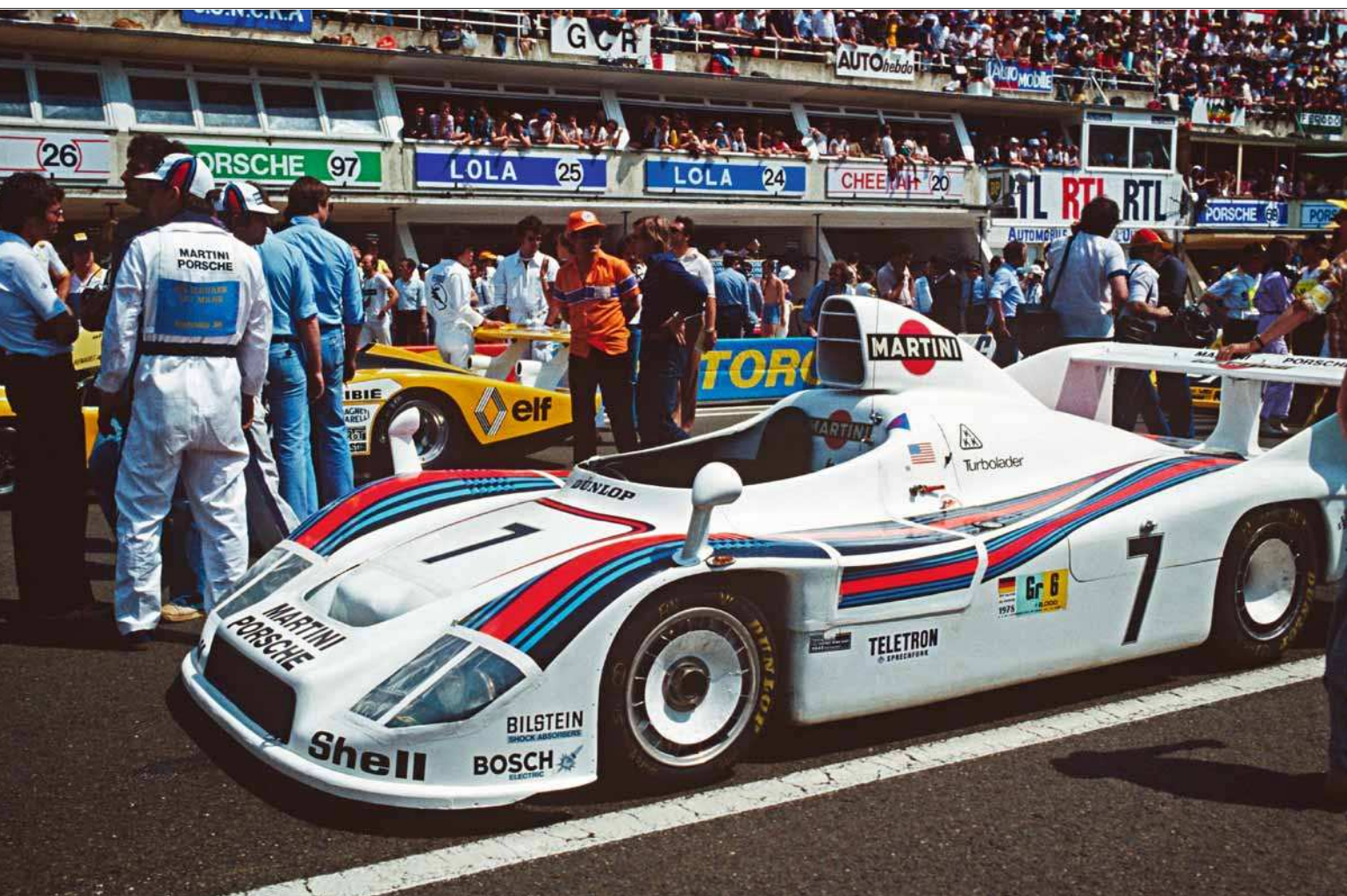
## Il motore per Indy

E siamo al 1981: Peter Schutz, direttore della Casa tedesca, ha avuto notizia dai tecnici del Motorsport che la 944 Turbo, allestita per correre la maratona francese pubblicizzando il nuovo corso tecnico della Casa, non potrà lottare per la vittoria assoluta. Decide allora di riutilizzare la 936, che era già stata inviata al museo. Dato che il regolamento tecnico delle vetture Sport Gr.6 non prevede limite di cilindrata, si decide di allestire la 936 con il motore Typ 935/75 di 2650 cc (alesaggio e corsa 92,3 x 66

## BITURBO

In alto, la 936/78.003 di Jacky Ickx-Henri Pescarolo-Jochen Mass è costretta al ritiro a Le Mans '78 per incidente. Dotata del nuovo propulsore Typ 935/73 a 4 valvole per cilindro, ha anche una nuova ala posteriore. Qui sopra, la vettura "nuda": il motore è diventato biturbo.

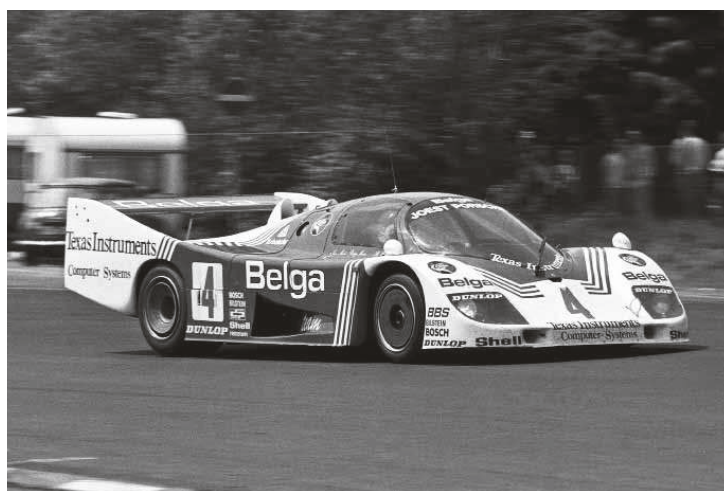




mm) con distribuzione a 4 valvole. Si tratta del 6 cilindri sviluppato per la 500 Miglia di Indianapolis del 1980, che può raggiungere i 750 CV. Per la gara francese va modificato per usare la benzina al posto del metanolo e la pressione di sovralimentazione ridotta a 1,6 bar per 620 CV a 8000 giri.

A Le Mans Porsche iscrive due vetture: la 936-001 per Jochen Mass-Vern Schuppan-Hurley Haywood e la 936-003 per Jacky Ickx-Derek Bell; quest'ultima domina la gara vincendo con 14 giri di vantaggio sulla Rondeau. A Le Mans '81 partecipa ancora anche la 936-004 del Joest Racing (ufficialmente 908/80) condotta dallo stesso Joest insieme a Dale Whittington-Klaus Niedzwiedz, costretta al ritiro per un incidente. Con questa gara, termina la storia delle Porsche 936 ufficiali.

Realizzata, inizialmente, per partecipare al solo Mondiale Marche, la 936 si rivelò nel tempo una vettura eccezionale, tra le più competitive, oltre che più belle, della storia dell'automobilismo. Alla Porsche va il merito, in questo caso, di aver creduto nel progetto pur in un periodo di grande confusione regolamentare, che tenne lontane dalle gare Sport molti Costruttori.



## LE 936 DIMENTICATE

30 maggio 1982: la 936.J005 alla 1000 Km del Nürburgring, ritirata al 19° giro per incidente. La vettura ora ha il tetto: quando, nel 1982, debutta il regolamento Gruppo C, Porsche non ha le nuove 956 per tutti i clienti sportivi. Alcuni team realizzano una Gr. C di transizione partendo proprio dalla 936: in particolare il Team Joest (la vettura della foto) e il Team Kremer che costruisce 3 esemplari della Porsche-Kremer CK5.





## VITTORIA A... 5 CILINDRI

Nel giugno 1977, la 936.001 vinse a Le Mans in un modo destinato a rimanere nella storia eccezionale. «Fu una gara molto dura e piena di problemi, ma fantastica -ricorda Jurgen Barth-. Partimmo con il 7° tempo e dopo poco più di un'ora fummo costretti a una sosta di 28 minuti per sostituire la pompa di alimentazione. Rientrammo in 42esima posizione. Poi, la rottura del contagiri ci costrinse a guidare "a orecchio". Dovevamo anche stare attenti alle temperature, perciò in rettilineo ogni tanto dovevamo alzare un po' il piede. Dopo una notte infernale, riuscimmo a risalire fino alla 2a posizione alle spalle della Renault poi, prima di mezzogiorno, passammo al comando. A mezz'ora dalla fine lasciai la vettura a Haywood con 19 giri di vantaggio sugli inseguitori, ma dopo un giro di pista Hurley rientrò ai box con un pistone rotto. Si pensò anche al ritiro, ma mi presi la responsabilità di tornare in pista per concludere la gara. Togliemmo alimentazione e accensione al cilindro danneggiato e tornai in pista per gli ultimi 10 minuti di gara. La difficoltà era data dal fatto che da un lato dovevamo prendere la bandiera per essere classificati, dall'altro che l'ultimo giro, per regolamento, non poteva essere percorso con un tempo superiore a tre volte quello di qualifica. Insomma, ero costretto a percorrere due giri: feci il primo in 6 minuti. Fu una vittoria fantastica. Ancor oggi, lckx la considera la sua vittoria più bella».

Dal canto suo, lckx ricorda: «Quando presi il volante della 936 n°4, eravamo in 42a posizione. Ancora oggi non so spiegare esattamente come andò. Ero in uno stato di euforia, guidai tutta la notte al massimo delle mie possibilità, registrando giri sempre più veloci; non avevamo nulla da perdere. Giro dopo giro, passammo dal 42° al 2° posto. Tutta la squadra era in uno stato di grazia, e tutti pensavano che saremmo riusciti a raggiungere l'inimmaginabile. Anche Barth e Haywood furono velocissimi. Guidarono senza la minima sbavatura. Tutto era perfetto. La domenica mattina passammo al comando, poi, quando Haywood rientrò ai box con un pistone rotto, ci fu un attimo di smarrimento. Jürgen allora prese l'iniziativa di scollegare il cilindro non funzionante. Riusci a trascinare la 936 oltre la linea del traguardo, con il motore che andava a 5 cilindri».



### CARRIERA PLURIENNALE

Nella pagina a fianco, sopra la 936/77.002 n° 7 di Hurley Haywood, Peter Gregg e Reinhold Joest sulla griglia di Le Mans 1978; sullo sfondo, la coda della Alpine-Renault che vincerà la gara. In questa pagina, in alto la 936/78.003 di lckx/Redman squalificata nel 1979 per aver ricevuto l'aiuto esterno di un meccanico. Sopra, la 908/80, poi rinumerata 936.004, 2a assoluta nel 1980. Sotto, la 936/81.003 di lckx/Bell con motore Typ 935/75 di 2650 cc (620 CV a 8000 giri) nel 1981.







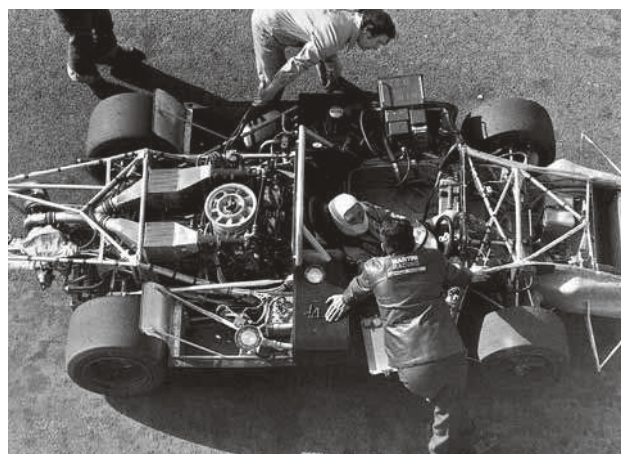
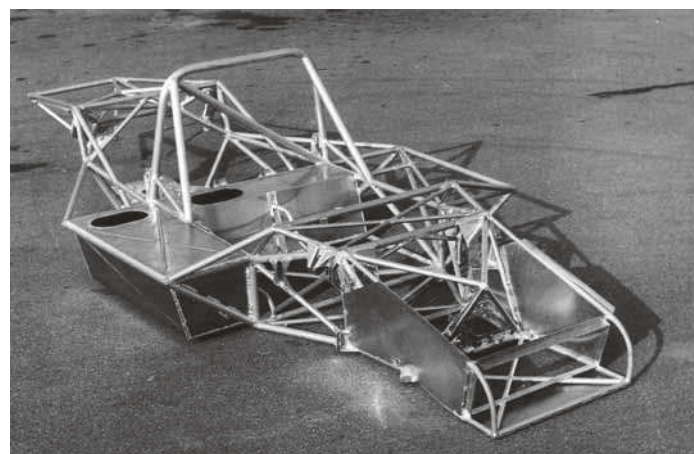
| Denominazione della vettura  | 936/76                                                           | 936/76                                                           | 936/77                                                           |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Anno di produzione           | 1976                                                             | 1976                                                             | 1977                                                             |
| Motore                       | Tipo 911 / 78<br>6 cilindri boxer, 2 valvole per cilindro        | Tipo 911 / 78<br>6 cilindri boxer, 2 valvole per cilindro,       | Tipo 911 / 78<br>6 cilindri boxer, 2 valvole per cilindro        |
| Raffreddamento               | ad aria                                                          | ad aria                                                          | ad aria                                                          |
| Alesaggio e corsa mm         | 83 x 66                                                          | 83 x 66                                                          | 83 x 66                                                          |
| Cilindrata unitaria e totale | 357,100 e 2142,6 cc                                              | 357,100 e 2142,6 cc                                              | 357,100 e 2142,6 cc                                              |
| Rapporto di compressione     | 6,5 : 1                                                          | 6,5 : 1                                                          | 6,5 : 1                                                          |
| Tubocompressore              | 1 turbina KKK                                                    | 1 turbina KKK                                                    | 2 turbine KKK                                                    |
| Pressione turbo              | 1,2 - 1,5 bar                                                    | 1,2 - 1,5 bar                                                    | 1,2 - 1,5 bar                                                    |
| Potenza massima              | 520 CV a 8000 giri                                               | 520 CV a 8000 giri                                               | 540 CV a 8000 giri                                               |
| Coppia                       | 48 kgm a 6000 giri                                               | 48 kgm a 6000 giri                                               | 50 kgm a 6000 giri                                               |
| Accensione                   | elettronica, 2 candele per cilindro                              | elettronica, 2 candele per cilindro                              | elettronica, 2 candele per cilindro                              |
| Lubrificazione               | carter a secco                                                   | carter a secco                                                   | carter a secco                                                   |
| Trasmissione                 | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM |
| Telaio                       | tubolare in alluminio                                            | tubolare in alluminio                                            | tubolare in alluminio                                            |
| Sospensione anteriore        | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidale, barra stabilizzatrice |
| Sospensione posteriore       | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice |
| Ammortizzatori               | Bilstein telescopici a gas                                       | Bilstein telescopici a gas                                       | Bilstein telescopici a gas                                       |
| Freni                        | a disco, ventilati                                               | a disco, ventilati                                               | a disco, ventilati                                               |
| Pneumatici anteriori         | 10,5 x 15"                                                       | 10,5 x 15"                                                       | 10,5 x 15"                                                       |
| Pneumatici posteriori        | 15,0 x 15"                                                       | 15,0 x 15"                                                       | 15,0 x 15"                                                       |
| Passo                        | 2400 mm                                                          | 2400 mm                                                          | 2410 mm                                                          |
| Carreggiata anteriore        | 1580 mm                                                          | 1580 mm                                                          | 1530 mm                                                          |
| Carreggiata posteriore       | 1510 mm                                                          | 1510 mm                                                          | 1480 mm                                                          |
| Lunghezza                    | 4200 mm                                                          | 4200 mm                                                          | 4700 mm                                                          |
| Peso in ordine di marcia Kg  | 700-720 kg                                                       | 700-720 kg                                                       | 700-720 kg                                                       |
| Velocità massima             | oltre 350 km/h                                                   | oltre 350 km/h                                                   | oltre 350 km/h                                                   |





### SINGOLO TURBO

A sinistra, ancora la 936.001 vincitrice della 24 ore di Le Mans '77, in piena azione. Sotto, a sinistra il telaio della Porsche 936: un semplice ma efficace traliccio di tubi tondi in alluminio, di sezione differente. A destra, Jochen Mass riporta le prime impressioni ai tecnici durante il primo test al Paul Ricard nel febbraio '76: si nota al posteriore il singolo turbo di cui era inizialmente dotata la 936.



| 936/78                                                           | 936/79                                                           | 908/80                                                           | 936/81                                                           |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1978                                                             | 1979                                                             | 1980                                                             | 1981                                                             |
| Tipo 935 / 73<br>6 cilindri boxer, 4 valvole per cilindro        | Tipo 935 / 73<br>6 cilindri boxer, 4 valvole per cilindro        | Tipo 911 / 78<br>6 cilindri boxer, 2 valvole per cilindro        | Tipo 935 / 75<br>6 cilindri boxer, 4 valvole per cilindro        |
| ad aria                                                          | ad aria                                                          | ad aria                                                          | ad aria cilindri - teste ad acqua                                |
| 87 x 60                                                          | 87 x 60                                                          | 83 x 66                                                          | 92,3 x 66                                                        |
| 356,681 e 2140,084 cc                                            | 356,681 e 2140,084 cc                                            | 357,100 e 2142,6 cc                                              | 441,608 e 2649,650 cc                                            |
| 7 : 1                                                            | 7 : 1                                                            | 6,5 : 1                                                          | 7 : 1                                                            |
| 2 turbine KKK                                                    | 2 turbine KKK                                                    | 2 turbine KKK                                                    | 2 turbine KKK                                                    |
| 1,2 - 1,5 bar                                                    | 1,2 - 1,5 bar                                                    | 1,2 - 1,5 bar                                                    | 1,6 bar                                                          |
| 580 CV a 8500 giri                                               | 580 CV a 8500 giri                                               | 540 CV a 8000 giri                                               | 620 CV a 8000 giri                                               |
| 53 kgm a 6000 giri                                               | 53 kgm a 6000 giri                                               | 50 kgm a 6000 giri                                               | 62 kgm a 6200 giri                                               |
| elettronica, 1 candela per cilindro                              | elettronica, 1 candela per cilindro                              | elettronica, 2 candele per cilindro                              | elettronica, 1 candela per cilindro                              |
| carter a secco                                                   | carter a secco                                                   | carter a secco                                                   | carter a secco                                                   |
| frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 5 velocità + RM | frizione monodisco a secco,<br>cambio tipo 917 a 4 velocità + RM |
| tubolare in alluminio                                            | tubolare in alluminio                                            | tubolare in alluminio                                            | tubolare in alluminio                                            |
| a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice |
| a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice | a ruote indipendenti,<br>molle elicoidali, barra stabilizzatrice |
| Bilstein telescopici a gas                                       | Bilstein telescopici a gas                                       | Bilstein telescopici a gas                                       | Bilstein telescopici a gas                                       |
| a disco, ventilati                                               | a disco, ventilati                                               | a disco, ventilati                                               | a disco, ventilati                                               |
| 10,5 x 15"                                                       | 10,5 x 15"                                                       | 10,5 x 15"                                                       | 10,5 x 15"                                                       |
| 15,0 x 15"                                                       | 15,0 x 15"                                                       | 15,0 x 15"                                                       | 15,0 x 15"                                                       |
| 2430 mm                                                          | 2430 mm                                                          | 2410 mm                                                          | 2430 mm                                                          |
| 1530 mm                                                          | 1530 mm                                                          | 1530 mm                                                          | 1530 mm                                                          |
| 1480 mm                                                          | 1480 mm                                                          | 1480 mm                                                          | 1480 mm                                                          |
| 4740 mm                                                          | 4740 mm                                                          | 4700 mm                                                          | 4740 mm                                                          |
| 800 kg                                                           | 800 kg                                                           | 700-720 kg                                                       | 825 kg                                                           |
| oltre 350 km/h                                                   | oltre 350 km/h                                                   | oltre 350 km/h                                                   | 360 km/h                                                         |



**Jano, Scaglietti, Bianchi e Crepaldi  
costruiscono una monoposto leggera  
e a motore posteriore. Non ha mai  
corso, ma adesso è giunta l'ora**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO LUCA MAURI

# Quattro amici in officina





**N**el 1960, alla terza stagione di attività della F. Junior, guardando il panorama internazionale appariva chiaro che la filosofia vincente era quella dei Costruttori inglesi, che, non disponendo di motori molto potenti, si erano ingegnati costruendo telai molto leggeri che privilegiavano il rapporto peso-potenza e la maneggevolezza (da regolamento il peso minimo era 360 kg in ordine di marcia per i motori mille, mentre per i millecento saliva a 400 kg). In Italia, dove mancava una vera scuola di telaisti, si privilegiava invece la potenza, soprattutto con il Fiat 1100 e poi con i Lancia. E se all'inizio della F. Junior le potenze garantite dai motori avevano messo una pezza alle mancanze dei telai nostrani, soprattutto sui tracciati veloci mentre su quelli più misti erano dolori, a cavallo degli anni '60 le prestazioni assolute non bastavano più a garantire una sufficiente competitività. La rivoluzione tecnica del motore posteriore aveva anzi modificato le cose ancora più in favore degli "inglesi".

## Jano

Preso atto della situazione, un bravo meccanico milanese dedito alla categoria, Tino Bianchi, con l'aiuto di uno sportivo entusiasta come Gastone Crepaldei, soprattutto, di un tecnico di chiara fama come Vittorio Jano, si coalizzano per realizzare una monoposto che possa ovviare al punto debole delle realizzazioni nostrane. Ispirandosi al concetto di John Cooper, il trio pensa bene di realizzare un telaio che possa

ospitare qualsiasi tipo di motore, così da avere ampi sbocchi commerciali anche all'estero. L'idea è quella di vendere il telaio completo senza motore, così come è a scelta l'acquisto della carrozzeria, la cui realizzazione è affidata a un altro nome di fama, il modenese Scaglietti. Insomma, parafrasando la nota canzone di Gino Paoli potremmo dire quattro amici in... officina.

## English style

Il telaio è in tubi tondi di sezione differente: quelli inferiori, dove è fissato il gruppo motore-cambio, da 40 mm di diametro, mentre quelli superiori sono da 25 mm. La struttura è completata da due centine, all'altezza del cruscotto e dietro il posto guida anche con funzione protettiva del pilota in caso di incidente. Le sospensioni, a ruote indipendenti, hanno all'anteriore bracci trasversali di forma triangolare e ammortizzatori telescopici con molle elicoidali coassiali, mentre al posteriore vi sono doppi bracci trasversali triangolari di piccolo diametro direttamente collegati al portamozzo, una balestra unica superiore trasversale (fissata al centro) con tamponi metallici alle estremità per limitare lo schiacciamento e cavetti metallici per limitare l'escursione in estensione. I freni sono a tamburo sulle quattro ruote, della 1100 all'anteriore e della 600 Multipla al posteriore, ma è prevista anche la possibilità di montare i dischi, così come le ruote a raggi originali (con pneumatici 135x13" all'anteriore e 155x14" al posteriore) possono essere sostituiti da altri in lega leggera. Per ottimizzare la distri-

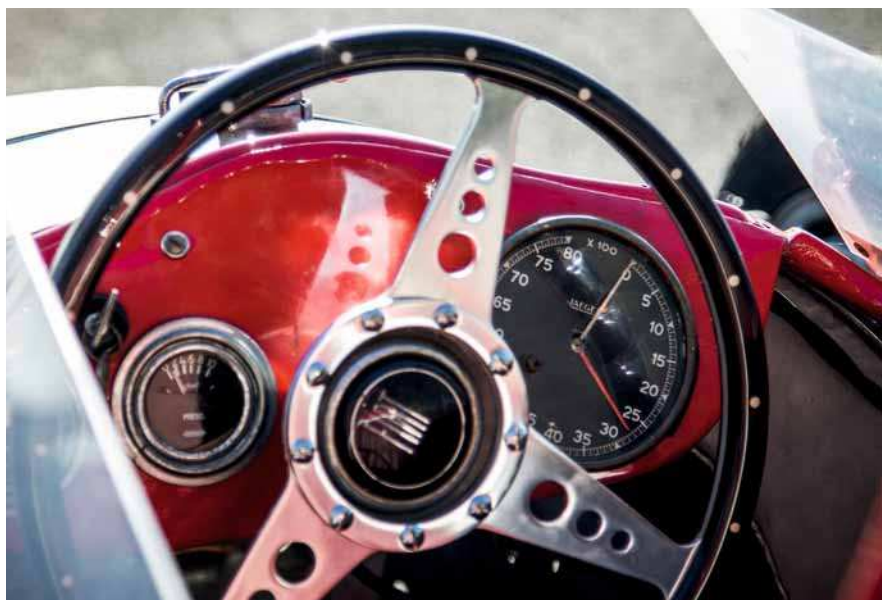
**DI NUOVO IN PISTA**  
Dopo circa mezzo secolo la BJC F. Junior è tornata in pista, all'autodromo "Tazio Nuvolari" di Cervesia (PV). Franco Beolchi è alla guida della monoposto durante il primo test a restauro pressoché ultimato.







buzione dei pesi dietro il radiatore acqua anteriore è posizionata una piccola batteria. Per eseguire i collaudi si monta un tradizionale motore Fiat 1100 con due carburatori doppio corpo orizzontali Weber tipo 38 DCO-E1. La pompa dell'acqua è spostata sul lato sinistro del motore con portata potenziata per garantire il necessario ricircolo con il radiatore anteriore. Il cambio è il quattro marce della Fiat 600, montato rovesciato dato il posizionamento contrario rispetto a quello sulla vettura di serie. Insomma, la BJC Formula junior sulla carta ha tutti i presupposti per avere successo; invece dopo i primi collaudi l'unico esemplare prodotto, quello del nostro servizio, viene acquistato da Roberto Crippa, noto pittore che negli anni '50 ha aderito al "manifesto dello spazialismo" (alcuni suoi disegni con i totem antropomorfi furono esposti anche a New York) e grande appassionato di volo acrobatico, morto nel 1972 durante un'esibizione. Egli però non usa mai la monoposto in gara. La BJC di Formula Junior finisce così parcheggiata per anni nell'angolo di un autosalone, dove nel 2000 la nota l'attuale proprietario che, pur senza conoscerne la storia, incuriosito dalle forme particolari e dalla qualità della realizzazione, tratta l'acquisto con il curatore dei beni del povero Crippa, che probabilmente non era completamente conscio della particolarità della monoposto sotto la sua tutela. Così, dopo anni di abbandono, la BJC trova una nuova casa e un vero appassionato che la accudisce.



## **Non è mai troppo tardi**

Costui, Franco Beolchi, la porta nel suo garage personale, realizzato in perfetto stile anni Sessanta, dove inizia a smontarla pian piano per "godersi" ogni particolare, rendendosi conto che in effetti questa monoposto di chilometri ne ha percorsi ben pochi. Perciò, i particolari meccanici non sono per nulla usurati, tutt'al più opacizzati dal tempo. Beolchi comunque smonta completamente la monoposto per





## TRIANGOLARE

Nell'altra pagina: la sezione frontale è generosa, al contrario del posteriore, sopra, che termina con l'apertura triangolare per lo sfogo dell'aria calda. Il volante, pur coerente, è provvisorio: l'originale è ancora in restauro; la strumentazione ha contagiri, manometro olio e termometro acqua. Nelle foto qui a fianco, in senso orario dall'alto a sinistra: il radiatore dell'acqua anteriore, con il serbatoio della benzina che si trova sopra le gambe del pilota; il tappo del serbatoio con la tradizionale chiusura tramite levetta girevole; il retrotreno ha i triangoli delle sospensioni in tubi doppi, gli ammortizzatori telescopici e la balestra superiore trasversale e il cambio Fiat 600 montato al contrario; infine, la sospensione anteriore a doppi triangoli sovrapposti, con ammortizzatore telescopico in posizione obliqua e molla coassiale. In basso: il motore Fiat 1100 con i due carburatori doppio corpo Weber 38 DCO-E1 orizzontali.

verificare tutte le componenti, pulisce e lubrifica le parti meccaniche, sostituisce tubi e manicotti in gomma. Inoltre smonta e revisiona il motore, in via preventiva. Per la carrozzeria realizzata in alluminio da Scaglietti è bastata una semplice lucidata, oltre a un piccolo ritocchino, per tornare all'antico splendore. Così per la BJC Formula Junior arriva il momento tanto atteso di rimettere le ruote in pista. Per ora, soltanto una "sgambata" per verificare che tutto giri a dovere e per realizzare le immagini di questo servizio; ma Beolchi ha già espletato tutte le pratiche necessarie per ottenere il Passaporto Tecnico e ha promesso alla sua "bella" che finalmente la farà debuttare in corsa. Non è mai troppo tardi.

## SCHEDA TECNICA

### BJC FORMULA JUNIOR

**Motore** Fiat 1100 posteriore/centrale longitudinale, 4 cilindri in linea Distribuzione aste e bilancieri, due valvole per cilindro Alimentazione due carburatori doppio corpo Weber orizzontali tipo 38 DCO-E1 Raffreddamento a liquido (capacità circuito 15 litri) con pompa centrifuga, radiatore anteriore Cilindrata 1.089 cc **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio Fiat tipo "600" di serie a 4 rapporti + RM, montato in posizione rovesciata Differenziale meccanico Frizione monodisco in materiale sinterizzato Cerchi a raggi, anteriore 9J x 13", posteriori 7Jx15 Pneumatici anteriori 135-13", posteriori 155x14" **Corpo vettura** Monoposto, carrozzeria in alluminio Telaio traliccio in tubi tondi di acciaio Sospensioni a ruote indipendenti, anteriori a doppi triangoli sovrapposti con ammortizzatori telescopici idraulici obliqui e molle elicoidali coassiali; posteriori a triangolo doppio inferiore tubolare, ammortizzatori idraulici telescopici, balestra superiore trasversale con tamponi metallici di fine corsa Freni idraulici a tamburo, anteriori tipo Fiat 1100, posteriori tipo Fiat 600 Multipla Capacità serbatoio 42 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.100 Carreggiate ant/post 1.320/1.220 Peso in ordine di marcia 400 kg





# Prove & Rievocazioni

## ABARTH

|                             |     |            |
|-----------------------------|-----|------------|
| 1000 GR.2/70                | 26  | apr-07     |
| 1000 SP #SE04*0047          | 71  | ott-11     |
| 2000 SP SE010 #034 (1969)   | 97  | mag-14     |
| 205A (1950)                 | 96  | apr-14     |
| 595/695SS/695 ASSETTO CORSA | 43  | dic-08/gen |
| 750 COUPE' ZAGATO (1958)    | 87  | mag-13     |
| 850 RECORD MONZA (1960)     | 87  | mag-13     |
| OT 1000 SPIDER              | 57  | mag-10     |
| OTR 1000                    | 106 | apr-15     |
| SE 037                      | 119 | lug-16     |
| SIMCA 2000 GT               | 83  | dic-12/gen |
| SIMCA 1300                  | 116 | apr-16     |
| T 140 (1967)                | 93  | dic-13/gen |

## AC

|       |    |            |
|-------|----|------------|
| COBRA | 73 | dic-11/gen |
|-------|----|------------|

## ALFA ROMEO

|                                      |     |             |
|--------------------------------------|-----|-------------|
| ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE          | 90  | ago/set-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/gen  |
| 1750 BERLINA                         | 24  | feb-07      |
| 1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO           | 14  | gen/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 GTV                             | 118 | giu-16      |
| 2000 PRAHO                           | 74  | feb-12      |
| 2000 SPORTIVA (1954)                 | 80  | ago/set-12  |
| 2600 SPIDER                          | 84  | feb-13      |
| 2600 SPRINT                          | 43  | dic-08/gen* |
| 2600 SPRINT                          | 105 | mar-15      |
| 33 Q.V. / PERMANENT                  | 87  | mag-13      |
| 33 SPORT-33 STRADALE                 | 8   | gen/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      |
| 6C 2500 SPORT                        | 111 | ott-15      |
| 8C 2300                              | 54  | feb-10      |
| A MOTORE CENTRALE                    | 33  | dic-07/gen  |

|                                    |     |            |
|------------------------------------|-----|------------|
| ALFA 6                             | 40  | ago/set-08 |
| ALFA 75                            | 51  | ott-09     |
| ALFA 75                            | 105 | mar-15     |
| ALFA 75                            | 108 | giu-15     |
| ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE           | 83  | dic-12/gen |
| ALFA 90                            | 78  | giu-12     |
| ALFASUD                            | 77  | mag-12     |
| ALFASUD                            | 103 | dic-14/gen |
| ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)     | 97  | mag-14     |
| ALFASUD SPRINT                     | 109 | lug-15     |
| ALFASUD TI                         | 75  | mar-12     |
| ALFETTA                            | 37  | mag-08     |
| ALFETTA 1.8                        | 33  | dic-07/gen |
| ALFETTA 1.8 GT                     | 93  | dic-13/gen |
| ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5    | 27  | dic-03/gen |
| ALFETTA GTV 6 2.5                  | 27  | mag-07     |
| ALFETTA GTV TURBODELTA             | 47  | mag-09     |
| ARNA                               | 93  | dic-13/gen |
| DUETTO                             | 29  | lug-07     |
| DUETTO E SPIDER 1966-1990          | 1   | ago/set-03 |
| GIULIA                             | 7   | nov/dic-04 |
| GIULIA 1600 S                      | 52  | nov-09     |
| GIULIA GT 1600-1300                |     |            |
| JUNIOR-GTV 2000                    | 1   | lug/ago-03 |
| GIULIA GT JUNIOR                   | 91  | ott-13*    |
| GIULIA GT "UNIFICATO"              | 99  | lug-14     |
| GIULIA GTA 1600 - 1300             | 10  | mag/giu-05 |
| GIULIA SPIDER PROTOTIPO            | 18  | giu-06     |
| GIULIA SPIDER VELOCE 1600          | 48  | giu-09     |
| GIULIA SPORT SPECIAL               | 60  | ago/set-10 |
| GIULIA SUPER E GT JUNIOR           | 65  | mar-11     |
| GIULIA TI 1300                     | 115 | mar-16*    |
| GIULIA TI SUPER                    | 71  | ott-11     |
| GIULIA TZ                          | 11  | lug/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/gen |
| GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE     | 3   | mar/apr-04 |
| GIULIETTA SPRINT-SECIALE           | 106 | apr-15     |
| GIULIETTA SS                       | 13  | nov/dic-05 |
| GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989) | 63  | dic10/gen  |
| GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA     | 20  | ago/set-06 |
| GIULIETTA TI                       | 81  | ott-12     |
| GT "UNIFICATA"                     | 99  | lug-14     |
| GT JUNIOR                          | 74  | feb-12     |

|                           |     |            |
|---------------------------|-----|------------|
| GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"   | 5   | lug/ago-04 |
| GTA - 155 DTM             | 56  | apr-10     |
| GTA JUNIOR                | 95  | mar-14     |
| GTV 1750                  | 46  | apr-09     |
| JUNIOR Z                  | 39  | lug-08     |
| JUNIOR Z                  | 81  | ott-12*    |
| MONTREAL                  | 42  | nov-08     |
| MONTREAL                  | 114 | feb-16*    |
| SPIDER                    | 89  | lug-13     |
| SPIDER 2600 - 1300        | 59  | lug-10     |
| SPIDER JUNIOR 1300 (1968) | 92  | nov-13     |
| SPIDER VELOCE 2.0         | 2   | dic-03/gen |

## ALPINE-RENAULT

|            |    |            |
|------------|----|------------|
| A106       | 73 | dic-11/gen |
| A110       | 57 | mag-10     |
| A110 GR. 4 | 76 | apr-12*    |
| A220       | 44 | feb-09     |

## AMC

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

## APACHE

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

## ASA

|                |    |            |
|----------------|----|------------|
| 1000 GT        | 56 | apr-10     |
| 1000 GT SPIDER | 30 | ago/set-07 |

## ASTON MARTIN

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

## ATTILA

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

## AUDI

|                            |     |         |
|----------------------------|-----|---------|
| PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE" | 82  | nov-12* |
| 80L (1972)                 | 34  | feb-08  |
| QUARTZ PININFARINA         | 86  | apr-13  |
| QUATTRO                    | 34  | feb-08  |
| QUATTRO                    | 104 | feb-15  |
| QUATTRO GR.B               | 114 | feb-16  |
| RS 2 AVANT                 | 79  | lug-12* |

## AUSTIN HEALEY

|                           |     |            |
|---------------------------|-----|------------|
| 100 E 3000                | 62  | nov-10     |
| 3000 MK III               | 116 | apr-16     |
| COOPER S HATCHBACK (1964) | 100 | ago/set-14 |
| SPRITE MKI                | 56  | apr-10     |
| SPRITE MKI                | 91  | ott-13     |

## AUTOBIANCHI

|                             |     |            |
|-----------------------------|-----|------------|
| A111                        | 115 | mar-16*    |
| A112 ABARTH                 | 5   | lug/ago-04 |
| A112 ABARTH                 | 111 | ott-15     |
| A112 ABARTH "TROFEO" (1977) | 91  | ott-13     |
| A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA | 19  | lug-06     |

## RADIALE

**Omologata Turismo Radiale: questa Abarth derivata dalla Fiat 850 Coupé portò al debutto la famosa testa dello Scorpione. Il servizio su Aprile 2015.**







**MEZZO SECOLO**  
Il "Duetto" compie 50 anni:  
sul numero di Luglio 2013  
gli abbiamo dedicato  
il servizio di copertina.  
A lui e alle altre Spider  
dell'Alfa Romeo.

|                         |     |            |
|-------------------------|-----|------------|
| BIANCHINA PANORAMICA    | 82  | nov-12     |
| BIANCHINA BERLINA       | 77  | mag-12     |
| BIANCHINA CABRIOLET     | 29  | lug-07     |
| BIANCHINA FURGONCINO    | 104 | feb-15     |
| BIANCHINA PANORAMICA    | 57  | mag-10     |
| BIANCHINA TRASFORMABILE | 2   | dic-03/gen |
| BIANCHINA TRASFORMABILE | 50  | ago/set-09 |
| PRIMULA                 | 58  | giu-10     |
| STELLINA                | 67  | mag-11     |
| Y10 - 25 ANNI           | 62  | nov-10     |
| Y10 MISSONI             | 97  | mag-14     |

|                  |    |        |
|------------------|----|--------|
| <b>AUTOBLEU</b>  |    |        |
| 750 MILLE MIGLIA | 57 | mag-10 |

|               |    |        |
|---------------|----|--------|
| <b>B.S.A.</b> |    |        |
| SCOUT (1935)  | 78 | giu-12 |

|                      |     |            |
|----------------------|-----|------------|
| <b>BENTLEY</b>       |     |            |
| 4.5LITRE "BLOWER"    | 50  | ago/set-09 |
| CONTINENTAL FASTBACK | 110 | ago/set-15 |
| S-TYPE CONTINENTAL   | 50  | ago/set-09 |
| T MKI                | 14  | gen/feb-06 |
| T PRIMA SERIE        | 14  | gen/feb-06 |

|                   |    |        |
|-------------------|----|--------|
| <b>BERTONE</b>    |    |        |
| RACER TEAM (1969) | 96 | apr-14 |

|                |     |        |
|----------------|-----|--------|
| <b>BIANCHI</b> |     |        |
| S 9 1400       | 116 | apr-16 |

|                   |    |        |
|-------------------|----|--------|
| <b>BIZZARRINI</b> |    |        |
| 5300              | 31 | ott-07 |

|                                     |     |            |
|-------------------------------------|-----|------------|
| <b>BMW</b>                          |     |            |
| PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"          | 82  | nov-12*    |
| 1602 TOURING, 2002 TARGA            |     |            |
| E 2002 TURBO                        | 99  | lug-14     |
| 2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii | 55  | mar-10     |
| 2002 GRUPPO 2                       | 30  | ago/set-07 |
| 2002 tii                            | 30  | ago/set-07 |
| 1600 GT                             | 112 | nov-15     |
| 1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO      | 99  | lug-14     |
| 3.0 CSL                             | 44  | feb-09     |
| 3.0 CSL LE GARE                     | 44  | feb-09     |
| 316i E 36 (1993)                    | 114 | feb-16     |
| 320i CABRIOLET                      | 119 | lug-16     |
| 320 E21 CABRIO BAUR                 | 47  | mag-09     |
| 320i E30                            | 112 | nov-15*    |
| 3200 S                              | 75  | mar-12     |
| 507 ROADSTER                        | 96  | apr-14     |
| 700                                 | 78  | giu-12     |
| E3 2800/3000                        | 73  | gen-12     |
| ISETTA 300 GB                       | 118 | giu-16     |
| M1                                  | 42  | nov-08     |
| M1 PROCAR                           | 42  | nov-08     |
| M3                                  | 92  | nov-13     |
| M3 E30 MODIFICATA + GR. N           | 115 | mar-16     |
| SERIE 3 E21                         | 12  | set/ott-05 |
| SERIE 3 E21                         | 101 | ott-14     |
| Z1                                  | 82  | nov-12     |

|                 |    |        |
|-----------------|----|--------|
| <b>BORGWARD</b> |    |        |
| P100            | 45 | mar-09 |

|                |    |        |
|----------------|----|--------|
| <b>BRADLEY</b> |    |        |
| GT 1974        | 17 | mag-06 |

|                |    |            |
|----------------|----|------------|
| <b>BRISTOL</b> |    |            |
| 409            | 63 | dic-10/gen |

|                              |    |            |
|------------------------------|----|------------|
| <b>BUGATTI</b>               |    |            |
| 23                           | 74 | feb-12     |
| EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA | 60 | ago/set-10 |
| STORY                        | 48 | giu-09     |
| TYPE 35A                     | 48 | giu-09     |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| <b>BUICK</b>            |    |        |
| SUPER SERIES 50 RIVIERA | 25 | mar-07 |

|                                 |    |            |
|---------------------------------|----|------------|
| <b>CADILLAC</b>                 |    |            |
| 62 SEDAN DE VILLE 1952          | 7  | nov/dic-04 |
| COUPÉ DE VILLE 1957             | 28 | giu-07     |
| COUPÉ DE VILLE 1958             | 3  | mar/apr-04 |
| ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL | 97 | mag-14     |

|                 |    |        |
|-----------------|----|--------|
| <b>CATERHAM</b> |    |        |
| 7               | 77 | mag-12 |

|              |    |        |
|--------------|----|--------|
| <b>CEMSA</b> |    |        |
| F 11         | 41 | ott-08 |

|                             |    |            |
|-----------------------------|----|------------|
| <b>CHEVROLET</b>            |    |            |
| BEL AIR 1953                | 30 | ago/set-07 |
| BEL AIR 1957                | 19 | lug-06     |
| CAMARO                      | 33 | dic-07/gen |
| CORVETTE C1 283 C.I.        | 1  | lug/ago-03 |
| CORVETTE C3                 | 8  | gen/feb-05 |
| CORVETTE STING RAY          | 13 | nov/dic-05 |
| FLEETLINE AEROSSEDAN (1947) | 64 | feb-11     |

|                  |    |        |
|------------------|----|--------|
| <b>CHEVRON</b>   |    |        |
| B42 - FERRARI F2 | 84 | feb-13 |

|                           |   |            |
|---------------------------|---|------------|
| <b>CHRYSLER</b>           |   |            |
| GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO | 6 | set/ott-04 |

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

|                        |     |            |
|------------------------|-----|------------|
| <b>CITROËN</b>         |     |            |
| 2CV                    | 41  | ott-08     |
| 2CV 6 SPECIAL          | 108 | giu-15     |
| 2CV UMAP               | 65  | mar-11     |
| AX GTi                 | 47  | mag-09     |
| BX 14 RE               | 49  | lug-09     |
| C4 G ROADSTER          | 56  | apr-10     |
| CX 40 ANNI             | 95  | mar-14     |
| CX ATHENA              | 64  | feb-11     |
| DS 19 LE CADDY CHAPRON | 91  | ott-13     |
| DS 19-20-21-23         | 13  | nov/dic-05 |
| DS 21 PALLAS           | 38  | giu-08     |
| DS 23 i.e. (1973)      | 72  | nov-11     |
| DYANE                  | 29  | lug-07     |
| DYANE 6                | 108 | giu-15     |
| GS                     | 64  | feb-11     |
| M35                    | 69  | lug-11     |
| MEHARI                 | 5   | lug/ago-04 |
| SM                     | 3   | mar/apr-04 |
| SM MASERATI            | 102 | nov-14     |

|              |    |        |
|--------------|----|--------|
| <b>COBRA</b> |    |        |
| 289          | 82 | nov-12 |

|               |    |        |
|---------------|----|--------|
| <b>CONDOR</b> |    |        |
| AGUZZOLI      | 27 | mag-07 |

|            |    |            |
|------------|----|------------|
| <b>DAF</b> |    |            |
| SILURO     | 73 | dic-11/gen |

|                  |    |        |
|------------------|----|--------|
| <b>DAGRADA</b>   |    |        |
| LANCIA F. JUNIOR | 71 | ott-11 |

|                     |    |            |
|---------------------|----|------------|
| <b>DAIMLER</b>      |    |            |
| 2.5 LITRE V8 (1967) | 61 | ott-10     |
| SP 250 C-SPEC       | 83 | dic-12/gen |

|               |    |        |
|---------------|----|--------|
| <b>DATSUN</b> |    |        |
| 240Z          | 46 | apr-09 |

|                              |    |        |
|------------------------------|----|--------|
| <b>DB</b>                    |    |        |
| RACER 500                    | 91 | ott-13 |
| DE LUCA                      |    |        |
| FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT | 84 | feb-13 |

|                   |     |        |
|-------------------|-----|--------|
| <b>DE SANCTIS</b> |     |        |
| SP 1000           | 116 | apr-16 |

|                  |     |            |
|------------------|-----|------------|
| <b>DE TOMASO</b> |     |            |
| DEAUVILLE        | 38  | giu-08     |
| MANGUSTA         | 117 | mag-16     |
| OSCA             | 95  | mar-14     |
| PANTERA L        | 14  | gen/feb-06 |

|              |    |            |
|--------------|----|------------|
| <b>DEVIN</b> |    |            |
| MG SPECIAL   | 70 | ago/set-11 |

|                   |    |            |
|-------------------|----|------------|
| <b>DUNE BUGGY</b> |    |            |
| DUNE BUGGY        | 80 | ago/set-12 |

|                 |    |            |
|-----------------|----|------------|
| <b>ELDORADO</b> |    |            |
| MASERATI 420M   | 40 | ago/set-08 |

|               |    |        |
|---------------|----|--------|
| <b>ELVA</b>   |    |        |
| MK I B (1954) | 86 | apr-13 |

|              |     |            |
|--------------|-----|------------|
| <b>FACEL</b> |     |            |
| VEGA         | 103 | dic-14/gen |

|               |     |            |
|---------------|-----|------------|
| <b>FALCON</b> |     |            |
| MK II         | 110 | ago/set-15 |

|                                |     |            |
|--------------------------------|-----|------------|
| <b>FERRARI</b>                 |     |            |
| 166 INTER COUPE' TOURING       | 16  | apr-06     |
| 208 GTS                        | 1   | lug/ago-03 |
| 208/308 GT4                    | 20  | ago/set-06 |
| 208 TURBO GTS                  | 98  | giu-14*    |
| 212 EXPORT TOURING (1952)      | 107 | mag-15     |
| 225 S VIGNALE BERLINETTA       | 50  | ago-09     |
| 250 GT # 1739                  | 95  | mar-14     |
| 250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958) | 61  | ott-10     |
| 250 GT SWB                     | 12  | set/ott-05 |
| 250 GTE SQUADRA MOBILE         | 91  | ott-13     |
| 250 GTL                        | 36  | apr-08     |
| 250 GTO                        | 5   | lug/ago-04 |
| 275 GTB                        | 89  | lug-13*    |
| 275 GTB/4                      | 113 | dic-15/gen |
| 275 GTB, GTS E GTB/4           | 6   | set/ott-04 |
| 288 GTO                        | 5   | lug/ago-04 |
| 308 GTB GRUPPO 4               | 79  | lug-12     |
| 308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA  | 10  | mag/giu-05 |
| 312 B3 "SPAZZANEVE"            | 35  | mar-08     |
| 312 P                          | 54  | feb-10     |
| 312B                           | 57  | mag-10     |
| 312 T                          | 112 | nov-15     |
| 330 GT 2+2                     | 34  | feb-08     |
| 333 SP                         | 85  | mar-13     |
| 340/375#0320AM                 | 87  | mag-13     |
| 365 BB (1974) - 512 BB (1982)  | 76  | apr-12     |
| 365 GTB/4                      | 28  | giu-07     |
| 365 GTC/4                      | 99  | lug-14     |
| 400                            | 49  | lug-09     |
| 400 E 410 SUPERAMERICA         | 9   | apr-05     |
| 500 MONDIAL                    | 65  | mar-11     |



|                                  |     |            |                                |     |            |                                 |     |             |
|----------------------------------|-----|------------|--------------------------------|-----|------------|---------------------------------|-----|-------------|
| 512 BB                           | 109 | lug-15     | 130 "MAREMMA"                  | 76  | apr-12     | 600 RESTAURO - 7                | 113 | dic-15/gen  |
| 860 MONZA #0604                  | 39  | lug-08     | 130 2.8 BERLINA                | 41  | ott-08     | 600 DALLA I SERIE ALLA D        | 1   | lug/ago-03  |
| BB 512-BB 512I                   | 11  | lug/ago-05 | 130 BERLINA 1971               | 11  | lug/ago-05 | 600 MULTIPLA TAXI               | 99  | lug-14      |
| DINO 206-246 GT-GTS              | 7   | nov/dic-04 | 130 COUPÉ 3.2                  | 1   | lug/ago-03 | 600 SPIDER VIGNALE (1963)       | 76  | apr-12      |
| DINO 246 F.1                     | 43  | dic-08/gen | 1300 GIARDINETTA VIOTTI        | 68  | giu-11     | 6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI         | 25  | mar-07      |
| DINO 246 GT                      | 94  | feb-14     | 131                            | 30  | ago/set-07 | 850 BERLINA                     | 80  | ago/set-12  |
| DINO 246 GTS                     | 35  | mar-08     | 131 2500 D                     | 59  | lug-10     | 850 COUPÉ E SPORT COUPÉ         | 18  | giu-06      |
| F40                              | 74  | feb-12     | 131 ABARTH                     | 111 | ott-15     | 850 "MOSTRO"                    | 110 | ago/set-15  |
| PININ                            | 70  | ago/set-11 | 131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)   | 75  | mar-12     | 850 SPECIAL                     | 75  | mar-12      |
| 250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE   | 86  | apr-13     | 131 RACING E VOLUM. ABARTH     | 61  | ott-10     | 850 SPORT COUPÉ                 | 112 | nov-15      |
| <b>FIAT</b>                      |     |            | 131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3      | 52  | nov-09     | 850 SPORT RACER TEAM BERTONE    | 38  | giu-08      |
| 8V GHIA SUPERSONIC               | 63  | dic-10/gen | 132 1.6                        | 14  | gen/feb-06 | 850 SPORT SPIDER                | 1   | lug/ago-03  |
| 8V ZAGATO                        | 119 | lug-16     | 4X4 CAMPAGNOLA DAKAR           | 84  | feb-13     | 900 A BERLINA 1954              | 22  | nov-06      |
| "100" PROTOTIPO (1952)           | 84  | feb-13     | 500 CABRIOLET PININFARINA      | 92  | nov-13     | 1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)    | 76  | apr-12      |
| 124                              | 54  | feb-10     | 500-600 JOLLY "SPIAGGINE"      | 90  | ago/set-13 | 1100                            | 78  | giu-12*     |
| 124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA | 15  | mar-06     | 500 L (1964)                   | 96  | apr-14     | 1100 D                          | 104 | feb-15      |
| 124 SPIDER                       | 84  | feb-13     | 500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ | 19  | lug-06     | 1100 FAMILIARE                  | 117 | mag-16      |
| 124 SPIDER                       | 110 | ago/set-15 | 500 A-C BELVEDERE              | 85  | mar-13     | 1100 R                          | 107 | mag-15      |
| 124 SPORT SPIDER                 | 29  | lug-07     | 500 "TOPOLINO" B               | 23  | dic-06/gen | 1100/103                        | 4   | mag/giu-04  |
| 124 SPORT COUPÉ                  | 91  | ott-13*    | 500 "TOPOLINO" SPORT           | 41  | ott-08     | 1100/103 A                      | 94  | feb-14      |
| 125                              | 26  | apr-07     | 500 D (1960)                   | 86  | apr-13     | 1100/103 D                      | 94  | feb-14      |
| 125                              | 88  | giu-13     | 500 D                          | 115 | mar-16     | 1100/103 TV                     | 47  | mag-09      |
| 125                              | 112 | nov-15     | 500 SPERANDEO                  | 69  | lug-11     | 1100/103 TV PININ FARINA (1954) | 105 | mar-15      |
| 125 COUPÉ' SAMANTHA              | 114 | feb-16     | 500 TV L (1972) -              |     |            | 1500 GT GHIA                    | 71  | ott-11      |
| 127 GRUPPO 2                     | 70  | ago/set-11 | 126 GPA 800 (1974)             | 103 | dic-14/gen | 1500L                           | 96  | apr-14      |
| 127 SCIONERI                     | 60  | ago/set-10 | 500L                           | 48  | giu-09     | 1200 GRANLUCE                   | 100 | ago/set-14  |
| 127 SPORT 70/75 HP               | 56  | apr-10     | 508 S                          | 113 | dic-15/gen | 1400                            | 102 | nov-14      |
| 128                              | 27  | mag-07     | 508 S SPORT SPIDER BALILLA     | 93  | dic-13/gen | 1500 SPORTINA SCIONERI (1966)   | 101 | ott-14      |
| 128                              | 101 | ott-14     | 600 ANNIVERSARIO               | 106 | apr-15     | 2300                            | 35  | mar-08      |
| 128 COUPÉ' GR. 2                 | 97  | mag-14     | 600 RESTAURO - 1               | 107 | mag-15     | 2300 S COUPÉ                    | 1   | lug/ago-03  |
| 128 COUPÉ' 1.3 S                 | 30  | ago/set-07 | 600 RESTAURO - 2               | 108 | giu-15     | 2300 S COUPÉ                    | 43  | dic-08/gen* |
| 128 GIANNINI NP GR. 2            | 83  | dic-12/gen | 600 RESTAURO - 3               | 109 | lug-15     | ABARTH 124 RALLY                | 4   | mag/giu-04  |
| 128 GR. 2                        | 83  | dic-12/gen | 600 RESTAURO - 4               | 110 | ago/set-15 | ABARTH 131 RALLY                | 14  | gen/feb-06  |
| 128 RALLY                        | 45  | mar-09     | 600 RESTAURO - 5               | 111 | ott-15     | ABARTH 695 SS (1966)            | 114 | feb-16      |
|                                  |     |            | 600 RESTAURO - 6               | 112 | nov-15     | ABARTH FORMULA                  | 55  | mar-10      |

|                                  | Numero | Mese-Anno  |                                      |     |            |
|----------------------------------|--------|------------|--------------------------------------|-----|------------|
| <b>ALFA ROMEO</b>                |        |            |                                      |     |            |
| 2000                             | 31     | ott-07     | 128 COUPÉ S-SL 1100-1300             | 16  | apr-06     |
| ALFASUD SPRINT                   | 4      | mag/giu-04 | 1300 E 1500                          | 11  | lug/ago-05 |
| ALFETTA                          | 75     | mar-12     | 132 I, II E III SERIE                | 12  | set/ott-04 |
| GIULIA GT JUNIOR                 | 36     | apr-08     | 600                                  | 50  | ago/set-09 |
| GIULIETTA / GIULIA SPIDER        | 110    | ago/set 15 | 850 BERLINA                          | 85  | mar-13     |
| GIULIETTA (GIULIA) SPRINT        | 83     | dic-12     | 850 COUPÉ'                           | 77  | mag-12     |
| GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116 | 9      | mar/apr-05 | 850 SPIDER-SPORT SPIDER              | 20  | ago/set-06 |
| GIULIETTA TURBODELTA             | 21     | ott-06     | BALILLA                              | 43  | dic-08/gen |
| GTV/SPIDER                       | 79     | lug-12     | NUOVA 500                            | 82  | nov-12     |
| NUOVA SUPER                      | 44     | feb-09     | RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC         | 34  | feb-08     |
| <b>AUTOBIANCHI</b>               |        |            |                                      |     |            |
| A111                             | 32     | nov-07     | X1/9                                 | 46  | apr-09     |
| A112 ABARTH                      | 40     | ago/set-08 | <b>INNOCENTI</b>                     |     |            |
| A112 V SERIE                     | 119    | lug-16     | MINI COOPER                          | 35  | mar-08     |
| PRIMULA COUPÉ I E II SERIE       | 15     | mar-06     | <b>JAGUAR</b>                        |     |            |
| <b>BENTLEY</b>                   |        |            |                                      |     |            |
| MULSANNE TURBO                   | 76     | apr-12     | XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)      | 45  | mar-09     |
| <b>BMW</b>                       |        |            |                                      |     |            |
| 320 iS                           | 49     | lug-09     | XJ-S                                 | 68  | giu-11     |
| SERIE 6 E24                      | 26     | apr-07     | <b>LAMBORGHINI</b>                   |     |            |
| Z3                               | 88     | giu-13     | DIABLO                               | 97  | mag-14     |
| <b>CITROËN</b>                   |        |            |                                      |     |            |
| AMI 6                            | 24     | feb-07     | <b>LANCIA</b>                        |     |            |
| CX                               | 8      | feb-05     | APPIA                                | 70  | ago/set-11 |
| <b>FERRARI</b>                   |        |            |                                      |     |            |
| 208-308-328                      | 52     | nov-09     | APRILIA BERLINA                      | 107 | mag-15     |
| 348                              | 80     | ago/set-12 | BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)          | 10  | mag/giu-05 |
| TESTAROSSA - TR512 - F512M       | 63     | dic-10/gen | BETA HPE                             | 100 | ago/set-14 |
| <b>FIAT</b>                      |        |            |                                      |     |            |
| 1100 /103                        | 64     | feb-11     | FULVIA                               | 53  | dic-09/gen |
| 1100 B/E                         | 93     | dic-13/gen | FULVIA COUPÉ' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO | 73  | dic-11/gen |
| 1100 R E 124                     | 7      | nov/dic-04 | FULVIA II SERIE                      | 105 | mar-15     |
| 124 COUPÉ 1400, 1600, 1800       | 14     | gen/feb-06 | <b>LAND ROVER</b>                    |     |            |
| 124 SPECIAL                      | 33     | dic-07/gen | RANGE                                | 56  | apr-10     |
| 126                              | 25     | mar-07     | <b>LOTUS</b>                         |     |            |
| 127 I E II SERIE                 | 13     | nov/dic-05 | ELAN M100                            | 101 | ott-14     |
|                                  |        |            | ELISE                                | 113 | dic-15/gen |
|                                  |        |            | <b>MASERATI</b>                      |     |            |
|                                  |        |            | BITURBO                              | 6   | set/ott-04 |
|                                  |        |            | BITURBO 2.24 SPYDER RACING           | 38  | giu-08     |
|                                  |        |            | QUATTROPORTE                         | 112 | nov-15     |
|                                  |        |            | <b>MERCEDES-BENZ</b>                 |     |            |
|                                  |        |            | CLASSE S W126                        | 18  | giu-06     |



|                                    |     |             |
|------------------------------------|-----|-------------|
| ABARTH SE035                       | 91  | ott-13      |
| BARCHETTA                          | 55  | mar-10      |
| CAMPAGNOLA A 1964                  | 19  | lug-06      |
| CAMPAGNOLA                         | 84  | feb-13      |
| COUPÉ                              | 66  | apr-11      |
| DINO COUPÉ                         | 101 | ott-14      |
| DINO 2.0 SPIDER                    | 32  | nov-07      |
| DINO SPIDER 2000-2400              | 6   | set/ott-04  |
| GIANNINI 500 TV                    | 28  | giu-07      |
| MORETTI 850 COUPÉ                  | 43  | dic-08/gen  |
| NUOVA 500 1957                     | 8   | gen/feb-05  |
| NUOVA 500 SPORT                    | 37  | mag-08      |
| NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78 | 28  | giu-07      |
| PANDA 30                           | 36  | apr-08      |
| RITMO                              | 69  | lug-11      |
| RITMO ABARTH 130 TC                | 15  | mar-06      |
| S 76 "300HP"                       | 108 | giu-15      |
| SAVIO JUNGLA                       | 94  | feb-14      |
| UNO TURBO                          | 81  | ott-12*     |
| UNO TURBO I.E.                     | 53  | dic-09/gen  |
| VIGNALE GAMINE 500                 | 17  | mag-06      |
| VIGNALE GAMINE E SAMANTHA          | 94  | feb-14      |
| X 1/9                              | 81  | ott-12      |
| X 1/9                              | 113 | dic-15/gen* |

#### FITTIPALDI

|             |    |        |
|-------------|----|--------|
| F001 E F004 | 62 | nov-10 |
|-------------|----|--------|

#### FORD

|                        |     |            |
|------------------------|-----|------------|
| ANGLIA                 | 71  | ott-11     |
| CAPRI RS               | 107 | mag-15     |
| CONSUL MARK II DE LUXE | 40  | ago/set-08 |
| ESCORT                 | 68  | giu-11     |
| ESCORT 940             | 13  | nov/dic-05 |
| ESCORT COSWORTH GR. A  | 86  | apr-13     |

|                                  |     |               |
|----------------------------------|-----|---------------|
| ESCORT MKII                      | 84  | feb-13        |
| ESCORT RS                        | 60  | ago/set-10    |
| ESCORT RS 2000 16v               | 67  | mag-11        |
| ESCORT RS GR. 2                  | 60  | ago/set-10    |
| FAIRLANE 500 (1958)              | 17  | mag-06        |
| FIESTA MKI (1976-1983)           | 106 | apr-15        |
| XR2i                             | 117 | mag-16        |
| GT/111                           | 70  | ago/set-11    |
| MUSTANG (1964 - 1968)            | 5   | lug/ago-04    |
| MUSTANG (1968 - 1971)            | 12  | set/ott-05    |
| MUSTANG 289 (1966)               | 14  | gen/feb-06    |
| RS 200 GR. B                     | 81  | ott-12        |
| TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL | 92  | nov-13        |
| TAUNUS TC2                       | 110 | ago/set-15    |
| THUNDERBIRD (1954-1958)          | 23  | dic-06/gen-07 |

#### FRAZER-NASH

|                   |     |        |
|-------------------|-----|--------|
| BMW 319/55 (1937) | 106 | apr-15 |
|-------------------|-----|--------|

#### FRONTLINE

|                      |    |            |
|----------------------|----|------------|
| DEVELOPMENTS MG LE50 | 80 | ago/set-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/set-12 |
| AERODYNAMIC | 44 | feb-09     |

#### HEALEY

|             |    |            |
|-------------|----|------------|
| SILVERSTONE | 53 | dic-09/gen |
|-------------|----|------------|

#### HILLMAN

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

#### HONDA

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

#### HOWMET

|    |    |            |
|----|----|------------|
| TX | 53 | dic-09/gen |
|----|----|------------|

#### INNOCENTI

|                     |     |            |
|---------------------|-----|------------|
| AUSTIN A 40/ A 40 S | 103 | dic-14/gen |
| IM3S                | 108 | giu-15     |
| MINI BERTONE        | 76  | apr-12     |
| MINI DE TOMASO      | 23  | dic-06/gen |
| MINI 90 SL          | 96  | apr-14     |

#### INTERMECCANICA

|        |     |            |
|--------|-----|------------|
| ITALIA | 100 | ago/set-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   | dic-03/gen |
| RIVOLTA LELE              | 22  | nov-06     |

#### ISOTTA FRASCHINI

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

#### JAGUAR

|                      |     |            |
|----------------------|-----|------------|
| E-TYPE LIGHTWEIGHT   | 72  | nov-11     |
| E-TYPE ROADSTER MKII | 1   | lug/ago-03 |
| E-TYPE V12 ROADSTER  | 63  | dic-10/gen |
| MK X                 | 37  | mag-08     |
| MKII 3.8             | 31  | ott-07     |
| SS 3,5 LITRE         | 90  | ago/set-13 |
| XJ 220               | 65  | mar-11     |
| XJ6 MKI              | 1   | lug/ago-03 |
| XJ-C 4.2             | 20  | ago/set-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     |

#### JEEP

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

#### JENSEN

|      |     |        |
|------|-----|--------|
| 541  | 65  | mar-11 |
| C V8 | 118 | giu-16 |

#### KARMANN GHIA

|           |     |        |
|-----------|-----|--------|
| CABRIOLET | 77  | mag-12 |
| CABRIOLET | 117 | mag-16 |

#### KELLISON

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

#### LAMBORGHINI

|                        |    |            |
|------------------------|----|------------|
| COUNTACH               | 72 | nov-11     |
| ESPADA                 | 24 | feb-07     |
| ESPADA + NOTIN VILLULA | 60 | ago/set-10 |

|                                            |            |                   |
|--------------------------------------------|------------|-------------------|
| <b>G KLASSE</b>                            | <b>96</b>  | <b>apr-14</b>     |
| <b>SEC W 126</b>                           | <b>106</b> | <b>apr-15</b>     |
| <b>SERIE 123 STATION-WAGON</b>             | <b>5</b>   | <b>lug/ago-04</b> |
| <b>SL 107</b>                              | <b>67</b>  | <b>mag-11</b>     |
| <b>SL SERIE 129</b>                        | <b>3</b>   | <b>mar/apr-04</b> |
| <b>W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET</b>         | <b>78</b>  | <b>giu-12</b>     |
| <b>W123 BERLINA</b>                        | <b>23</b>  | <b>dic-06/gen</b> |
| <b>W124 CABRIO</b>                         | <b>22</b>  | <b>nov-06</b>     |
| <b>MG</b>                                  |            |                   |
| <b>B SPIDER</b>                            | <b>47</b>  | <b>mag-09</b>     |
| <b>F/TF</b>                                | <b>90</b>  | <b>ago/set-13</b> |
| <b>MGA</b>                                 | <b>98</b>  | <b>giu-14</b>     |
| <b>NSU</b>                                 |            |                   |
| <b>PRINZ 4-4L</b>                          | <b>17</b>  | <b>mag-06</b>     |
| <b>RO 80</b>                               | <b>87</b>  | <b>mag-13</b>     |
| <b>PEUGEOT</b>                             |            |                   |
| <b>404</b>                                 | <b>15</b>  | <b>mar-06</b>     |
| <b>PORSCHE</b>                             |            |                   |
| <b>911 "BUMPER"</b>                        | <b>91</b>  | <b>ott-13</b>     |
| <b>911 TURBO 3.0 - 3.3</b>                 | <b>37</b>  | <b>mag-08</b>     |
| <b>911/964</b>                             | <b>58</b>  | <b>giu-10</b>     |
| <b>911/964 RS</b>                          | <b>74</b>  | <b>feb-12</b>     |
| <b>928</b>                                 | <b>69</b>  | <b>lug-11</b>     |
| <b>944</b>                                 | <b>54</b>  | <b>feb-10</b>     |
| <b>ROLLS-ROYCE</b>                         |            |                   |
| <b>SILVER CLOUD</b>                        | <b>30</b>  | <b>ago/set-07</b> |
| <b>SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE</b> | <b>42</b>  | <b>nov-08</b>     |
| <b>SAAB</b>                                |            |                   |
| <b>900</b>                                 | <b>92</b>  | <b>nov-13</b>     |
| <b>TRIUMPH</b>                             |            |                   |
| <b>TR4</b>                                 | <b>72</b>  | <b>nov-11</b>     |
| <b>VOLKSWAGEN</b>                          |            |                   |
| <b>GOLF GTI I SERIE</b>                    | <b>2</b>   | <b>dic-03/gen</b> |
| <b>VW-PORSCHE 914</b>                      | <b>51</b>  | <b>ott-09</b>     |
| <b>VOLVO</b>                               |            |                   |
| <b>480 ES</b>                              | <b>25</b>  | <b>mar-07</b>     |

#### INSTANT-CLASSIC

La Classe G di Mercedes-Benz è stata una instant-classic del 4x4, fin dal momento della presentazione. Poco impegnativa nell'acquisto, un po' di più nella gestione, specie per il consumo: tutte le indicazioni per l'acquisto sul fascicolo di Aprile 2014.





|                   |     |            |
|-------------------|-----|------------|
| JARAMA            | 113 | dic-15/gen |
| JSLERO            | 5   | lug/ago-04 |
| MIURA E COUNTACH  | 2   | dic-03/gen |
| MIURA P400, S, SV | 21  | ott-06     |
| MIURA P400SV      | 85  | mar-13     |
| MIURA P400        | 116 | apr-16     |
| MIURA ROADSTER    | 43  | dic-08/gen |
| MIURA SV JOTA     | 26  | apr-07     |
| URRACO            | 19  | lug-06     |
| URRACO            | 25  | mar-07     |

## LANCIA

|                                     |     |            |
|-------------------------------------|-----|------------|
| LE STRATOS DI SANDRO MUNARI         | 53  | dic-09/gen |
| 037 RALLY                           | 9   | mar/apr-05 |
| 2000 I.E. (1972)                    | 16  | apr-06     |
| 2000 / I.E.                         | 110 | ago/set-15 |
| APPIA COUPÉ                         | 49  | lug-09     |
| APPIA COUPÉ PININFARINA             | 91  | ott-13     |
| APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE           | 91  | ott-13     |
| APPIA ZAGATO                        | 6   | set/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/set-08 |
| AURELIA B50 CONVERTIBILE            | 118 | giu-16     |
| 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.8                       | 108 | giu-15     |
| DELTA TUTTE LE INTEGRALI            | 52  | nov-09     |
| ECV (1986)                          | 63  | dic-10/gen |
| FLAMINIA                            | 80  | ago/set-12 |
| FLAMINIA CONVERTIBILE               | 32  | nov-07     |
| FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5      | 18  | giu-06     |
| FLAMINIA COUPÉ "HF"                 | 115 | mar-16     |
| FLAMINIA GT TOURING                 | 11  | lug/ago-05 |
| FLAMINIA SPORT ZAGATO               | 30  | ago/set-07 |
| FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE             | 81  | ott-12     |
| FLAVIA 1.8 COUPÉ HF                 | 33  | dic-07/gen |
| 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 1.3 S COUPÉ SPIDER           | 116 | apr-16     |
| FULVIA BERLINA                      | 115 | mar-16*    |
| FULVIA COUPÉ                        | 113 | dic15/gen* |
| FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S            | 4   | mag/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   | dic-03/gen |
| STRATOS                   | 114 | feb-16     |
| THEMA                     | 65  | mar-11     |
| SPECIALE SILVER FLAG 2014 | 99  | lug-14     |
| Y                         | 116 | apr-16     |

## LAND ROVER

|                        |     |        |
|------------------------|-----|--------|
| LAND ROVER             | 94  | feb-14 |
| LAND ROVER 80/DEFENDER | 115 | mar-16 |

## LOTUS

|                    |     |            |
|--------------------|-----|------------|
| 7                  | 38  | giu-08     |
| 21                 | 93  | dic-13/gen |
| 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/set-14 |
| MK 34 F. 3 - IL RESTAURO | 60  | ago/set-10 |

## MASERATI

|                               |     |            |
|-------------------------------|-----|------------|
| 250F                          | 33  | dic-07/gen |
| 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/set-08 |
| A6GCS, 150S, 200SI            | 59  | lug-10     |
| A6GCS/53                      | 81  | ott-12     |
| BITURBO SPYDER                | 98  | giu-14*    |
| BOOMERANG                     | 110 | ago/set-15 |
| BORA                          | 80  | ago/set-12 |
| GIBLI SS SPIDER 4.9           | 87  | mag-13     |
| INDY                          | 4   | mag/giu-04 |
| KYALAMI                       | 82  | nov-12     |
| MERAK                         | 9   | mar/apr-05 |
| MEXICO                        | 8   | gen/feb-05 |
| MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT  | 84  | feb-13     |
| QUATTROPORTE (1963-1987)      | 3   | mar/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                     | 113 | dic-15/gen |
| 190 SL                  | 10  | mag/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   | dic-03/gen |
| 300 ADENAUER            | 7   | nov/dic-04 |
| 300 SE CABRIOLET        | 3   | mar/apr-04 |
| 300 SL GULLWING         | 4   | mag/giu-04 |
| 300 SL ROADSTER         | 6   | set/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   | dic-03/gen |
| 500 E - E500            | 79  | lug-12*    |
| 600 LIMOUSINE E PULLMAN | 9   | mar/apr-05 |
| 600 W100                | 77  | mag-12     |
| C107 SLC                | 36  | apr-08     |
| SE 280 W 108            | 41  | ott-08     |
| SL                      | 90  | ago/set-13 |
| SL (W 194) 60 ANNI      | 76  | apr-12     |

## MERCURY

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

## MG

|                                  |     |            |
|----------------------------------|-----|------------|
| MG A 1500                        | 7   | nov/dic-04 |
| MG B GT 1.8                      | 7   | nov/dic-04 |
| MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II | 27  | mag-07     |
| MG B SPIDER MKI                  | 1   | lug/ago-03 |
| MG MIDGET                        | 4   | mag/giu-04 |
| MG MIDGET                        | 69  | lug-11     |
| MG RV8                           | 112 | nov-15     |
| MG SERIE T                       | 39  | lug-08     |
| MG TF (1954)                     | 75  | mar-12     |

## MINI

|                        |     |            |
|------------------------|-----|------------|
| CLUBMAN ESTATE         | 32  | nov-07     |
| COOPER MADE IN ENGLAND | 3   | mar/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 GRAN SPORT BERLINETTA | 115 | mar-16 |
| 750 TDM                   | 15  | mar-06 |

## MORGAN

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

## MORONI

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

## MORRIS

|                               |    |         |
|-------------------------------|----|---------|
| MINOR MINOR TRAVELLER "LOTUS" | 97 | mag-14  |
| MORRIS MINOR                  | 78 | giu-12* |
| 1000                          | 66 | apr-11  |

## MTM

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

## NASH

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



## RACER

La Riley Sprite 1.5 è un tipico esempio di "racer" britannica d'anteguerra: semplice, leggerissima e velocissima. Un appassionato l'ha portata in Italia e noi ne abbiamo parlato su Marzo 2015.



## NISSAN

|             |    |            |
|-------------|----|------------|
| SUNNY GTI-R | 63 | dic-10/gen |
|-------------|----|------------|

## NSU

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

## OGLE

|         |     |         |
|---------|-----|---------|
| SX 1000 | 104 | feb-15* |
|---------|-----|---------|

## O.S.C.A.

|          |    |            |
|----------|----|------------|
| MT4 1500 | 80 | ago/set-12 |
|----------|----|------------|

## OM

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

## OPEL

|                            |     |            |
|----------------------------|-----|------------|
| 1900 GT                    | 23  | dic-06-gen |
| 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 COUPE' | 24  | feb-07     |

## OSI

|              |     |        |
|--------------|-----|--------|
| FORD 20 M TS | 111 | ott-15 |
|--------------|-----|--------|

## PANHARD

|               |    |            |
|---------------|----|------------|
| PL 17 E 24 CT | 53 | dic-09/gen |
|---------------|----|------------|

## PEUGEOT

|                            |     |            |
|----------------------------|-----|------------|
| 106 RALLYE                 | 100 | ago/set-14 |
| 106 RALLYE                 | 113 | dic-15/gen |
| 163 BR                     | 27  | mag-07     |
| 203                        | 118 | giu-16     |
| 203 SPIDER                 | 39  | lug-08     |
| 204                        | 77  | mag-12     |
| 204 CABRIOLET E 304 COUPE' | 10  | mag/giu-05 |
| 205 1.9 GTI                | 81  | ott-12*    |
| 205 GTI GENTRY             | 109 | lug-15     |
| 205 GTI E RALLYE           | 42  | nov-08     |
| 205 ROLAND GARROS          | 117 | mag-16     |
| 205 TURBO 16               | 103 | dic-14/gen |
| 309                        | 87  | mag-13     |
| 402                        | 88  | giu-13     |
| 402 DARL'MAT               | 79  | lug-12     |
| 402 DARL'MAT DSE           | 12  | set/ott-05 |
| 403                        | 10  | mag/giu-05 |
| 403 CABRIOLET              | 116 | apr-16     |
| 403 JAEGER                 | 98  | giu-14     |
| 404 DA RECORD              | 102 | nov-14     |
| 504 CABRIO                 | 70  | ago/set-11 |
| 504 COUPE' 1972            | 22  | nov-06     |
| 905                        | 49  | lug-09     |
| COUPE'                     | 107 | mag-15     |
| TIPO 3                     | 30  | ago/set-07 |

## PONTIAC

|                          |    |            |
|--------------------------|----|------------|
| FIREBIRD TRANS/AM (1974) | 2  | dic-03/gen |
| GTO (1966)               | 16 | apr-06     |

## PORSCHE

|                                    |     |            |
|------------------------------------|-----|------------|
| 356 C                              | 6   | set/ott-04 |
| 356 TUTTI I MODELLI                | 67  | mag-11     |
| 356 C                              | 111 | ott-15     |
| 356 SC COUPE'                      | 2   | dic-03/gen |
| 356 SC (1953)                      | 98  | giu-14*    |
| 356/2 #004                         | 34  | feb-08     |
| 550 1500 rs #031                   | 118 | giu-16     |
| 597                                | 8   | gen/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   | lug/ago-03 |
| 911 CARRERA (1989)                 | 107 | mag-15     |
| 911 CARRERA RS 2.7                 | 93  | dic-13/gen |
| 911 S 2.4                          | 114 | feb-16*    |
| 911 T 2.2                          | 8   | gen/feb-05 |
| 911 T 2.2                          | 100 | ago/set-14 |
| 911 T US-COUPE'                    | 98  | giu-14     |

|                                  |      |            |
|----------------------------------|------|------------|
| 911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA    | 60   | ago/set-10 |
| 911 TURBO 3.3                    | 12   | set/ott-05 |
| 911                              | 89   | lug-13*    |
| 912                              | 5    | lug/ago-04 |
| 912 (1965)                       | 98   | giu-14*    |
| 917                              | 46   | apr-09     |
| 924                              | 75   | mar-12     |
| 924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT 4 | mag/ | giu-04     |
| 924 - 924 CARRERA GT             | 86   | apr-13     |
| 928 S                            | 23   | dic-06/gen |
| 934 TURBO GR. 4                  | 119  | lug-16     |
| 935                              | 71   | ott-11     |
| 959                              | 111  | ott-15     |

## 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 |
| 9 "SPECIAL" (1936) | 114 | feb-16 |
| SPRITE 1.5         | 105 | mar-15 |

## ROLLS-ROYCE

|               |     |            |
|---------------|-----|------------|
| SILVER SHADOW | 113 | dic-15/gen |
|---------------|-----|------------|

## ROVER

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

## SAAB

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

## SAFAF

|            |    |            |
|------------|----|------------|
| 6CV (1933) | 73 | dic-11/gen |
|------------|----|------------|

## SAM

|        |     |        |
|--------|-----|--------|
| C 25 F | 117 | mag-16 |
|--------|-----|--------|

## 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 REPLIC DEHO (1949) | 100 | ago/set-14 |
| 1000                       | 86  | apr-13     |
| 1000 COUPE'/1200 S COUPE'  | 22  | nov-06     |
| ABARTH 1150 CORSA          | 86  | apr-13     |
| RALLYE, RALLYE 1-2-3       | 10  | mag/giu-05 |

## SINGER

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

## ŠKODA

|              |     |        |
|--------------|-----|--------|
| 110 R (1976) | 107 | mag-15 |
|--------------|-----|--------|

## SPADA

|                |    |            |
|----------------|----|------------|
| ZANZARA (1967) | 73 | dic-11/gen |
|----------------|----|------------|

## STANGUELLINI

|                           |    |            |
|---------------------------|----|------------|
| 1100 SPORT INTERNAZIONALE | 60 | ago/set-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 |
| SPORT 800      | 112 | nov-15 |

## TRABANT

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

## TRIUMPH

|                           |     |            |
|---------------------------|-----|------------|
| DOLOMITE SPRINT           | 11  | lug/ago-05 |
| GT6R REPLIC               | 21  | ott-06     |
| ITALIA                    | 41  | ott-08     |
| SPITFIRE 1.5              | 9   | mar/apr-05 |
| SPITFIRE (1962-1980)      | 9   | mar/apr-05 |
| TR2 FRANCHORCHAMPS        | 88  | giu-13     |
| TR2 (1954) - TR3 B (1962) | 119 | lug-16     |
| TR3 A                     | 2   | dic-03/gen |
| 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 III GTI 2 litri            | 112 | nov-15*    |
| 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  | dic-13/gen |
| MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)   | 79  | lug-12     |
| SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)    | 84  | feb-13     |
| SAMBA BUS                       | 6   | set/ott-04 |
| TL 1.6                          | 28  | giu-07     |
| VOLKSWAGEN-PORSCHE 914          | 3   | mar/apr-04 |

## VOLVO

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

## ZAZ

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

## VARIE

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

Nota: \* confronto tra più modelli



## RALLY: DOPO IL "CAMPAGNOLO" DA ZANCHE VINCE ANCHE IL "LANA"

Dopo il Rally Campagnolo vinto a giugno, l'equipaggio Lucio Da Zanche-Daniele De Luis su Porsche 911 RSR (a sinistra) ha concesso il bis a Biella, conquistando la sesta edizione del rally Lana Storico, quinta prova del Campionato italiano Rally auto storiche, e anche la vittoria nel 2° Raggruppamento. La gara si è disputata su un percorso di 375 km suddivisi in due tappe: una sabato 25 giugno e la seconda alla domenica 26. Dieci le prove speciali in programma, per complessivi 115 km cronometrati.

Da Zanche è riuscito a non commettere errori nella fase iniziale, il sabato con avverse condizioni meteo, per poi attaccare a fondo fino a prendere il comando vincendo le ultime due prove della giornata. La domenica ha poi respinto gli attacchi della concorrenza, soprattutto dell'equipaggio Davide Negri-Roberto Coppa, tornati su Porsche 911 RSR Gr. 4 (a destra), che si sono dovuti accontentare di un altro secondo posto a Biella dopo quelli del 2014 e 2015.

Il podio è stato completato da Elwis Chentre-Andrea Canepa, anche loro su Porsche 911, con cui hanno preceduto Simone Giombini-

Stefano Cirillo su Lancia Rally 037 Gr. B. Giombini-Cirillo hanno vinto nel 4° Raggruppamento per soli due secondi su "Lucky"-Pons (Lancia Delta Integrale Gr. A) che hanno patito per una "toccatina" e una foratura.

Nel 3° Raggruppamento Maurizio Rossi-Riccardo Imerito (Ford Escort Gr. 4) avevano la gara... "in tasca" già al sabato e grazie a questa vittoria mantengono il comando della classifica di gruppo. Infine, Luigi Capsoni-Lucia Zambiasi (Alpine Renault A110 1300) hanno vinto il 1° Raggruppamento. Nella classifica femminile successo per Chantal Galli-Donatella Statuto.

Non sono mancati i colpi di scena, come il ritiro di Erik Comas-Yannick Roche (Lancia Stratos) nella terza "speciale" dopo aver vinto le prime due.

Nel Trofeo A112 Abarth Cochis-Manganone hanno vinto davanti a Meggiarin-Gallotti e Armellini-Mengon: quest'ultimo equipaggio conserva il comando nella classifica provvisoria dopo quattro delle sei gare in calendario.

(biasioli)



### I BUONI RISULTATI DELLA "ISOLA VICENTINA"

La scuderia Squadra Corse Isola Vicentina ha vissuto una esperienza positiva con la sua partecipazione al Rallyday Città di Schio, svoltosi in concomitanza con il rally per auto moderne.

La scuderia di Isola Vicentina ha schierato al "Via!" quattro equipaggi.

Marco e Renato Brunello con l'Autobianchi A112 Abarth Gruppo 2 hanno dapprima ingaggiato un duello con Mario Mettifofo e Mattia Franchin, anch'essi su A112 Abarth Gr. 2, per poi siglare con lo scratch sull'ultima speciale una prestazione di alto livello che è valsa loro la terza posizione nella classifica assoluta.





## CON LE BARCHETTA SULLE DOLOMITI

Dal 16 al 19 giugno si è svolta a Bassano del Grappa “La leggenda di Bassano-Trofeo Giannino Marzotto”, che ha portato 80 vetture sport-barchetta costruite fino al 1960 su un percorso mozzafiato di circa 600 km. La manifestazione, organizzata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca “Giannino Marzotto” e a calendario Fiva e Asi, è vissuta sulla gara di Regolarità.

Tra i partecipanti (oltre il 70% provenivano dall'estero) il due volte campione del mondo di rally Miki Biasion a bordo di una Devin D-Porsche del 1959. Altre vettura di rango presenti alla manifestazione sono state la Talbot Lago T 26 GS del 1949 e l'Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans del 1932.

La vittoria è andata all'equipaggio Keil Horst-Gino Perbellini (Jaguar Biondetti Special del 1950); 2° classificato: Philippe Jolly-Salvatore Guerrieri (Amilcar CG SS del 1927); 3° Manoel Jolly-A. Jolly (Amilcar CG SS Compressore del 1926). Maria Fernandez-Maria Villaseñor (Allard J2X del 1952) hanno conquistato il Trofeo Maria Teresa de Filippis per la classifica femminile.



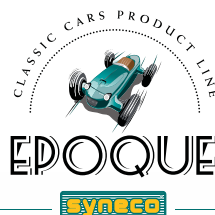
## SULLE COLLINE DI BOLOGNA CON L'OCCHIO AL CRONOMETRO

Organizzata dal Team San Luca di Bologna si è svolta domenica 10 luglio a Querciola (BO) la prima edizione della prova turistica con sezioni di regolarità a strumentazione libera 1° Raid “Coppa della Querciola” a cui hanno partecipato 43 vetture. Il percorso si è snodato sulle strade dell'appennino Tosco-Emiliano.

Al termine, a vincere la prova sono stati Onofrio-Gasparri su Fiat 124 Spider nella categoria A; Guitti-Artioli su Alfa Romeo Duetto nella categoria B; Dondi-Caleffi su Fiat 124 coupé nella categoria C.

## IL 17 E 18 SETTEMBRE REGOLARITÀ A PIANCAVALLO

Organizzata dalla Scuderia PN Corse di Pordenone, il 17 e 18 settembre si disputerà il 7° Historic Nordest, gara di regolarità turistica Aci Sport per auto storiche e moderne. La prova si svolgerà su un percorso completamente inedito che si snoderà sulle sinuose strade della provincia di Pordenone. La struttura della gara conta su 5 controlli orari e 30 prove cronometrate, su un percorso di 220 km. Sede della manifestazione è Piancavallo (PN).



E' arrivata l'estate? Regala al tuo motore una boccata d'aria fresca con i prodotti **Syneco Epoque**. Trattiamo la tua auto con tecnologie moderne che rispettano la sua storia.

Scopri tutta la gamma su: [www.syneco.it](http://www.syneco.it)

Syneco S.p.A. S.Giuliano Milanese, Milano  
[www.syneco.it](http://www.syneco.it) | [epoque@syneco.it](mailto:epoque@syneco.it) | Tel. 02.9880840



## ZORZI-ZORZI: DOMINIO A MONZA NELL'ITALIANO VELOCITÀ

Marco e Giorgio Zorzi (Porsche 911 3.0, n. 156 sotto e in bagarre in basso a destra) del Team Bassano si sono aggiudicati la terza prova del campionato Tricolore Autostoriche disputata domenica 3 luglio sulla pista di Monza. In 1h01'27"333 i due hanno percorso 27 giri del tracciato brianzolo, alla media di 152,7 km/h. I vincitori hanno prima sorpreso nelle qualificazioni segnando il secondo tempo dietro la Porsche 930 di Mario Massaglia, e poi in gara hanno concluso al primo posto assoluto, aggiudicandosi così il successo nel 2° Raggruppamento. Di Antonio Lucente (VW Maggiolino, a destra, sopra) e Dario Cerati-Mario Pio Marsella le vittorie rispettivamente

nel 1° e 3° Raggruppamento. In gara, i due Zorzi sono stati quasi sempre in testa: soltanto per tre giri sono stati sopravanzati da Paolo Tancini-Marco Coldani, che però poi si sono ritirati verso metà gara. Così, sul podio si sono piazzati Andrea Marazzi-Matteo Milani e Garofalo-Nino Guagliardo, tutti su Porsche 911. Per l'equipaggio Garofalo-Guagliardo c'è poi stata una penalizzazione di 25 secondi che l'ha portato in quarta posizione. Sul terzo gradino del podio è così salito il toscano Stefano Mundi. Prossimo appuntamento per il Campionato Italiano Autostoriche sarà al Mugello il 3-4 settembre.



## IL RACING TEAM CITTÀ DI BASSANO PORTA A CASA IL RALLY DI SCHIO

L'equipaggio Bonollo-Brunaporto su Fiat 131 Racing del Team Bassano ha vinto il rally Città di Schio per auto storiche disputatosi nel week end del 10 luglio. Nereo Bonollo e Giovanni Brunaporto sulla loro Fiat 131 Racing Gr. 2 (in foto) hanno preso il comando alla prima prova speciale, per poi confermarsi con altri tre successi parziali consecutivi. Al termine è stato di una cinquantina di secondi il vantaggio sull'equipaggio secondo classificato Stefano Cracco-Denis Gainelli su Renault 5 Gt Turbo Gr. A, anche questo appartenente al Team Bassano. Oltre a questi risultati la scuderia veneta può vantare i piazzamenti di Danilo Pagani in coppia con Adriano Beschin, quarti con la Fiat 131 Abarth Gr. 4, e di Giampietro Pellizzari e Mauro Magnaguagno, quinti su Ford Escort RS Gr. 2.



Godersi la storica o conservarla in garage?



L'UNICA SOLUZIONE PER USARE LE STORICHE ED EVITARNE IL DEGRADO

Chiedi informazioni gratuite a: [info@sintoflon.com](mailto:info@sintoflon.com) o chiama senza impegno: 0438 470354





## I DI FULVIO DOMINANO A SESTRIERE (E ALTAVILLA VINCE LA CLASSE)

Il pilota abruzzese Stefano Di Fulvio, su Osella PA 9/90 (sopra) si è aggiudicato per la quarta volta consecutiva la Cesana-Sestriere per auto storiche, giunta quest'anno alla 35ª edizione e disputata come sempre sui 10,4 km della strada che divide Cesana da Sestriere, a 2.035 metri di quota. Di Fulvio ha anche stabilito il nuovo record (4'30"06) battendo finalmente il primato di Andres Vilarino che resisteva dal 1992, quando il percorso era senza chicane. Sul podio anche le altre due Osella PA 9/90 di Simone Di Fulvio (secondo, fratello del vincitore) e Piero Lottini. I tre hanno così dominato il 4° Raggruppamento. Nel 1° il successo è andato a Vittorio Mandelli su Jaguar E-Type (6'03"88); nel 2° Raggruppamento ha vinto Guido Vivalda su Porsche Carrera RS (5'37"97) e nel 3° Andrea Fiume su Osella PA 8/9 (5'17"08). Il 5° Raggruppamento -riservato alle monoposto- è stato vinto da Antonio Angiolani su March 783 (5'26"02). Gina Colotto (Formula Abarth), Mario Tacchini (Ritmo Abarth), Bruno Graglia (Abarth 124 Rally) e Robert Trossello (Abarth 850 Nürburgring) hanno vinto le coppe messe in palio da Abarth Classiche per il campionato monomarca organizzato dallo Scorpione. Ricca la rappresentanza della Scuderia del Portello, con Alfredo Altavilla, Chief Operating Officer area EMEA del gruppo FCA, che ha guidato l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce (sotto): alla prima esperienza in una competizione ufficiale di Velocità per auto storiche, Altavilla ha vinto la classe GT fino a 1300 cc del 1° Raggruppamento.



# Old Cars CHALLENGE 2016



Il Campionato di Regolarità per Auto Storiche del Centro Italia



Coppa Borzacchini  
4-5 Giugno



Trofeo Scarfiotti  
25-26 Giugno



Dalla Majella al Mare  
27-28 Agosto



Guarcino - Campocattino  
Nuova Data!  
24-25 Settembre



**Trofeo del Terminillo - 05-06 Novembre**  
Info e iscrizioni su [www.carclubcapitolino.com](http://www.carclubcapitolino.com)

Campionato di Regolarità per Auto Storiche a strumentazione libera come da norme A.S.I.. Info, regolamento e classifiche su [www.oldcarschallenge.it](http://www.oldcarschallenge.it)



# FAUSTO & FURIO'S

CORSO DI REGOLARITÀ - 7A PUNTATA

IN COLLABORAZIONE CON



Regolarità, per professione, da sempre.

CON IL PATROCINIO DI



## UNA GRANDE INIZIATIVA DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA

Dalla "garetta" domenicale di club al grande evento internazionale, il binomio Regolarità-auto storiche è sempre più imprescindibile. Seguendo un percorso a puntate andremo alla scoperta del mondo delle "gare classiche": regole, consigli e trucchi per imparare a diventare dei buoni driver

EH, ME LA RISPIEGHI?

No

EH DAI, NON L'HO CAPITA!

È SULLA LAVAGNA,  
VATTELA A LEGGERE!

MA PROPRIO NIENTE, EH!  
POTREMMO DIRE CHE  
NON HO CAPITO...

NON OSARE...

...UN TUBO!  
PFFFFF...!

...STO ANDANDO  
A CASA...



► Testo e foto di Michele Di Mauro  
In collaborazione con 3S Eventi  
e Digitech Timing  
Strisce di Luca Vergerio  
(disegni) e Alessandro Capuano  
(sceneggiatura)







#### ALLENAMENTO

Il delicato momento di passaggio sul pressostato. In questa immagine una sessione di allenamento allestita con due "tubi" collegati a una cronostampante.

# L'approccio ai "tubi"

Le tecniche migliori per avvicinarsi alla base di rilevamento: fondamentali progressività e linearità di marcia. I consigli per migliorare

**A** proposito delle gare di Regolarità abbiamo già spiegato che le medie di percorrenza da tenere sono relativamente basse, tanto da consentire teoricamente a qualsiasi pilota su qualsiasi vettura di concludere serenamente la gara. È necessaria però una distinzione: quanto detto vale in special modo per le gare A.S.I., in cui è prioritaria l'attenzione degli organizzatori per l'integrità di automobili, spesso di grande pregio o molto antiche, e per l'aspetto turistico e culturale dell'evento. Un po' diversa è invece la vocazione degli eventi a calendario C.S.A.I.-ACISport, che per tradizione privilegiano un approccio più brillante, sia per la natura dei tracciati sia per le medie imposte. Questo rende più impegnativo e, tutto sommato, più divertente il compito di restare nei tempi.

Se si aggiunge che è sempre possibile trovarsi davanti un mezzo più lento (il classico trattore) in zone in cui il sorpasso può essere rischioso, e che bisogna sempre e comunque attenersi alle norme

del C.d.S. (con buona pace del nostro Sgomitoni), si comprende bene come sia naturale tentare di avvantaggiarsi dove il percorso lo consente, col risultato di giungere spesso in anticipo alla zona di rilevamento. Qui, in genere, si raggiungono i concorrenti che precedono, fermi e incolonnati in ordine di numero dinanzi al cartello giallo di preavviso, in attesa del proprio turno. Ovviamente ciò non è possibile nelle prove di media, che come abbiamo visto prevedono controlli segreti posizionati non in una zona di rilevamento "dichiarata", ma potenzialmente in un qualsiasi punto del tragitto interessato. Sono i casi in cui l'autocontrollo del nostro metodico Spiegoni fa la differenza.

## Occhio al parabrezza

Tornando alla nostra zona di rilevamento, è proprio qui che inizia la parte più delicata: il conduttore deve cercare di eliminare qualunque fonte di distrazione e concentrarsi al massimo sull'immi-

\*3S Eventi è una società sportiva con sede a Roma dedicata allo sviluppo e alla diffusione, tra giovani e meno giovani, della Regolarità automobilistica e del mondo che ruota attorno ad essa, privilegiando gli aspetti aggregativi e una competizione sana e amichevole. Digitech Timing dal 1992 è un'azienda leader nel settore della produzione di strumenti professionali di cronometraggio, apprezzati dai professionisti sia per l'affidabilità, anche in condizioni estreme, che per la semplicità di utilizzo anche delle funzioni più avanzate.





nente e agognato passaggio sul pressostato. L'esperienza e le preferenze personali suggeriscono l'anticipo adeguato per partire dal cartello giallo. A tal proposito, quando è visibile, va misurata visivamente la distanza che separa il cartello giallo dal tubo (segnalato dal cartello rosso) e vanno considerate alcune variabili che potrebbero influenzare le prestazioni della nostra vettura: prime tra tutte la pendenza e l'aderenza del fondo stradale. È facile intuire che coprire 50 metri in salita su un fondo ghiacciato richiede una tecnica di guida e un tempo differenti rispetto a una prova in discesa su asfalto asciutto. Per calcolare con precisione i tempi di reazione di ciascuna vettura, alcuni regolaristi utilizzano un "mirino" orizzontale segnato sul parabrezza (foto): posizionando la testa in una posizione prefissata e definita a prova di errore, e allineando con lo sguardo il mirino al tubo, si calcolano i tempi di percorrenza fino al pressostato utilizzando la prima marcia e mantenendo una determinata pressione sul pedale del gas. La maniera più semplice per regolare l'acceleratore è, con le dovute cautele, premerlo a fondo; col tempo si imparerà poi a compensare anticipi e ritardi dati dalle condizioni del fondo. Riguardo l'uso dei più tradizionali "mirini" sugli sportelli, abbiamo già ampiamente sviscerato l'argomento e vi rimandiamo quindi alla seconda puntata di questa rubrica, nel paragrafo dedicato allo "sdoppiaggio". Stavolta ci concentriamo invece sulla gestione dei pedali, per i quali vi suggeriamo tre differenti tecniche. Non esiste una tecnica di passaggio in assoluto migliore delle altre, il nostro consiglio è di conoscerle e provarle tutte per poi adottare quella più adatta alla propria sensibilità e alle caratteristiche del veicolo.

## NO STOP ZONE

Dal cartello giallo a quello rosso che indica il pressostato non è consentito il fermo ruota. Tra le tecniche consigliate per gestire al meglio questa fase c'è il "punta-tacco" (in basso).

### 1) Tecnica del punta-tacco

In prossimità del pressostato si lascia progressivamente la frizione e contemporaneamente con il piede destro si sfrutta la classica tecnica del "punta-tacco" acceleratore-freno per tenere su di giri il motore e controllare con precisione l'avvicinamento al tubo.

### 2) Tecnica del freno

Si parte dal cartello giallo passando subito il piede sinistro dalla frizione al freno, che si usa per modulare più tempestivamente l'accelerazione; l'acceleratore è infatti sempre premuto; non c'è quindi bisogno del "punta-tacco" per controllare l'avvicinamento al tubo. I vantaggi sono la gestione di una variabile in meno (la frizione), maggior controllo del veicolo in salita e in discesa, e soprattutto si slitta di meno sullo sterrato e sul bagnato.

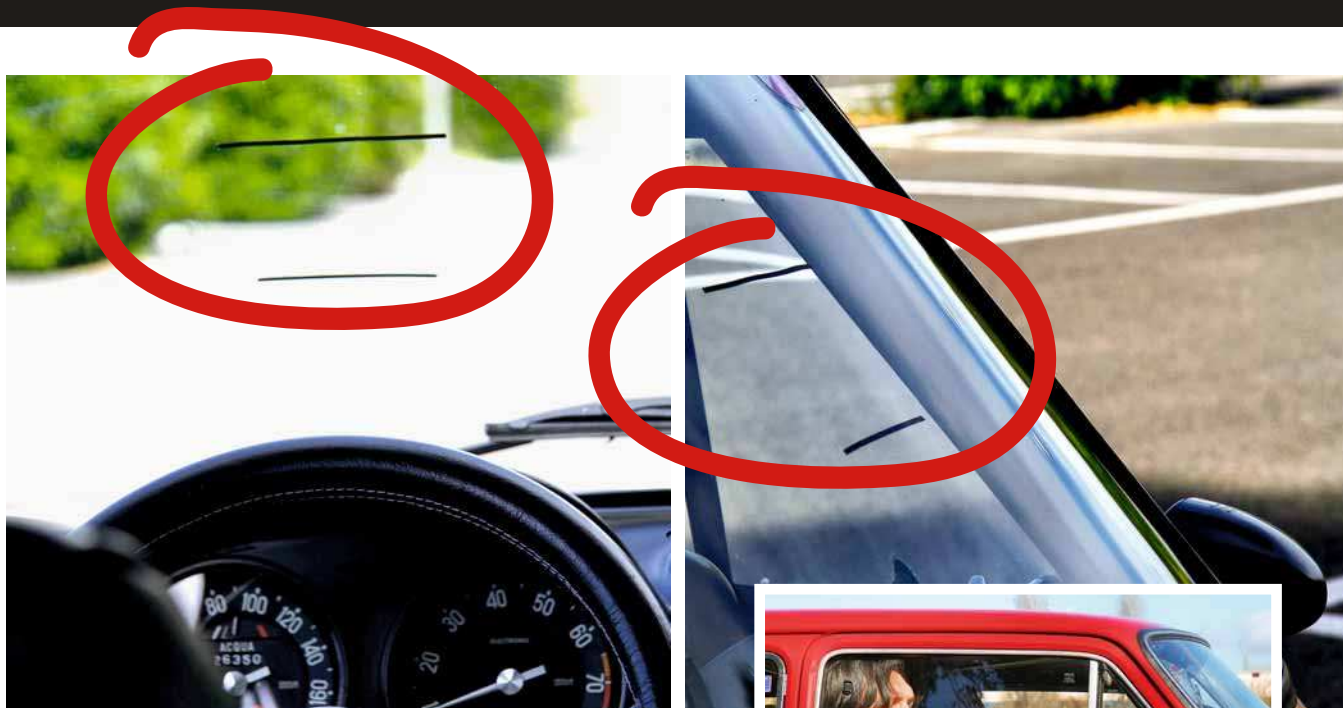
### 3) Tecnica dell'acceleratore

In prossimità del pressostato si rilascia semplicemente il freno ad accelerazione costante. Come? Alcuni regolaristi più smaliziati hanno installato sul cruscotto un secondo acceleratore ad azionamento manuale, che può essere anche bloccato a diversi regimi preimpostati. Il vantaggio è che in avvicinamento al tubo l'auto evita di beccheggiare, e ci si può concentrare sulla gestione del solo pedale del freno col piede destro.



Va tenuto presente che nelle tecniche 2) e 3) il consumo dei freni è molto elevato, quindi fuori dalle zone di rilevamento bisogna cercare di risparmiarli, altrimenti nelle ultime prove si rischia di arrivare coi freni deboli e sbagliare l'avvicinamento al pressostato. Ricordiamo inoltre che, in linea generale, se fatto con esperienza un passaggio veloce tende a minimizzare l'effetto dell'errore, mentre un passaggio molto lento, al contrario di quanto si possa pensare, è di solito più impreciso.





## DUE USI, DUE MIRINI

Dopo aver spiegato nelle precedenti puntate l'uso del mirino su sportello e finestrino (a destra), in questa puntata introduciamo l'uso di quelli sul parabrezza (sopra), utili per avvicinarsi ai tubi senza eccessivi distacchi. Per la "sdoppiata" si userà poi il mirino laterale.



## LE REGOLE FONDAMENTALI PER MIGLIORARSI

- ➊ Soprattutto nel caso più comune in cui è il navigatore a "sdoppiare", è indispensabile che al momento del passaggio la vettura sia perfettamente perpendicolare al pressostato.
- ➋ Bisogna allenarsi, allenarsi, allenarsi. Un buon allenamento è fatto di poche ma fondamentali regole, che sono:
  - ▶ Allenarsi almeno una volta a settimana
  - ▶ Sempre con lo stesso pilota o navigatore
  - ▶ Dotarsi di strumentazione affidabile (basta una buona stazione di allenamento)
  - ▶ Non aver paura di sperimentare soluzioni nuove, ricordatevi che è un allenamento, non siete in gara!
  - ▶ Ad ogni giro di allenamento annotare sempre i tempi ottenuti, in anticipo come in ritardo rispetto al tempo imposto, sia del pilota sia le "sdoppiate" del navigatore; a casa trasferirle in un foglio excel indicando data e totale dei tempi ottenuti a fine giornata per capire quando e come si sbaglia e di conseguenza cosa correggere
  - ▶ Partecipare a più gare possibili, cercando sempre di confrontarsi con equipaggi esperti
  - ▶ A fine gara non esultare mai per il posto in classifica, ma per il miglioramento di media ottenuto!



## NECESSAIRE

Fondamentali per una buona sessione di allenamento: pressostato (a sinistra), cronostampante (a fianco), un po' di pazienza e... la vostra auto storica!



# Numeri da capogiro

**CONFERMATO IL SUCCESSO DELLA MANIFESTAZIONE  
E DEL "MARCHIO" LE MANS**

**123MILA SPETTATORI, 550 AUTO IN PISTA E 8.500**

**NEI PRATI INTORNO AL CIRCUITO LA DICONO LUNGA  
SU QUELLO CHE SI PUÒ FARE CON LE "STORICHE",  
COME CONFERMA EMANUELE PIRRO**

TESTO E FOTO DI MASSIMO CAMPI





L'ottava edizione della Le Mans Classic è stata un gran successo: sole e caldo hanno accolto la storia della più grande gara di durata al mondo con oltre 123.000 spettatori presenti sul tracciato della Sarthe, ben 550 vetture in pista, 1000 piloti e 10 vincitori suddivisi tra le varie classi. L'organizzazione di Peter Auto e l'Automobile Club de l'Ouest ha anche visto la partecipazione di ben 8.500 vetture di 180 club, la celebrazione del centenario della BMW e il 50° anniversario della prima vittoria della Ford a Le Mans, la Competizione Le Mans Heritage Club, Little Big Mans, la mostra dedicata alle bisarche delle squadre corse.

L'asta di Artcurial ha totalizzato oltre 9 milioni di euro con il 72% dei lotti venduti e il prezzo più alto pari a 1,3 milioni di euro è sta-

to raggiunto da una Porsche 935 che ha corso a Le Mans tre volte. È dal 2002 che si disputa la Le Mans Classic, l'evento dedicato alle auto che hanno corso la maratona della Sarthe, una manifestazione con cadenza biennale che raduna sul tracciato della 24 Ore (quello di 13,6 km) una quantità considerevole di vetture e piloti. La formula di gara prevede sei raggruppamenti che disputano, nell'arco di 24 ore, tre batterie di circa 45 minuti ciascuna, con cambio di pilota, cosicché ogni auto gareggia in tre distinti momenti delle 24 ore, notte compresa. Alla Le Mans Classic sono ammesse vetture costruite tra il 1923, anno di inizio della gara francese, ed il 1981, con l'aggiunta, per la prima volta, dei prototipi Gruppo C che hanno corso tra il 1982 ed il 1993. Un parterre eccezionale di mezzi, in cui viene tracciata tutta la principale storia



#### PARTENZA

Alla Le Mans Classic la partenza delle varie "griglie" è fatta alla maniera degli anni corrispondenti alle vetture: nella foto, quella della "griglia 3", dedicata alle auto delle 24 Ore 1957-1961.



delle corse di durata e della maratona francese. Vedendo le vetture in gara si ha la netta sensazione del progresso dei mezzi e delle difficoltà nel pilotarle a seconda delle varie stagioni.

## La storia in sei capitoli

Si inizia con la **Griglia 1**, vetture anteguerra che hanno corso tra il 1923 ed il 1939, anni dei pionieri da corsa, quando i “Bentley Boys” dominavano la scena sul tracciato di oltre 16 km, con le strade ancora in terra battuta. Dopo i famosi “ragazzi” inglesi il dominio passa alle Alfa Romeo e poi alle Bugatti che vincono due volte la gara lasciando una sola vittoria a Lagonda e Delahaye.

Ben 58 le vetture iscritte a questa categoria, un nuovo record per la manifestazione.

Dopo la parentesi bellica si torna a correre nel 1949, e la **Griglia 2** è dedicata proprio a queste vetture che hanno corso fino al 1956. Anni dove si fanno strada nuovi costruttori, con nomi che presto scriveranno pagine importanti nella storia: Talbot, Jaguar, Mercedes e Ferrari. Tuttavia, gli anni ‘50 sono senza ombra di dubbio “marchiati” Jaguar (vittorie nel 1951, ‘53, ‘56 e ‘57), con le barchette tipo C e D. Seguono la Talbot, vittoriosa nel 1950, la Mercedes che vince nel 1952 e la Ferrari nel 1954.

La **Griglia 3** comprende le auto dal 1957 al 1961, periodo in cui Ferrari avvia la sua striscia di ben sette vittorie dal 1958, anno in cui la gara è combattutissima con ben 15 ore sotto la pioggia. Nel 1959, confermando il successo al Nürburgring, l’Aston Martin ottiene la prima e unica vittoria a Le Mans. Nel 1961, la Ferrari raggiunge Bentley e Jaguar con la sua quinta vittoria.

La **Griglia 4** comprende le vetture che hanno corso tra 1962 ed il 1965: nel ‘62 Ferrari monopolizza il podio diventando la Casa più titolata nella Sarthe. Nello stesso anno, undici GT arrivano tra le prime 13 al traguardo. È il periodo della sperimentazione delle auto a turbina, che compaiono anche a Le Mans nel 1963 con la BRM / Rover, ma la soluzione tecnica non è vincente. La Ferrari coglie l’ultima vittoria nel 1965, con la 275 LM del North American Racing Team guidata da Rindt-Gregory.

Nel 1966 arriva la prima vittoria americana e la **Griglia 5** è dedicata ad uno dei periodi d’oro della corsa, quello tra il 1966 ed il 1971, quando le corse di durata sono la massima espressione dell’automobilismo sportivo. La Ford vince ininterrottamente dal 1966 al 1969. Nel 1970 cambiano regolamento e protagonisti, le macchine da battere diventano le Sport e Porsche nel 1970 vince finalmen-







### BAGARRE

A sinistra, la griglia 1 (1923-1939): una Aston Martin Ulster (1935, n. 53) precede una Bentley 4,5 Litre (1929, n. 55). In alto, la griglia 4 (1962-65) in azione sul rettilineo di Mulsanne e in bagarre (in basso a sinistra, la Jaguar E 44 con le AC Cobra 59 e 60 e la Porsche 904 n. 66). Sotto, una Cadillac 61 all'attacco di una Austin Healey 100/4 nella griglia 2 (1949-56).



### NIENTE ELETTRONICA

In alto, strumenti di lavoro che parlano di automobili senza elettronica... Qui sopra, una delle tante scene in tema che si possono vedere alla Le Mans Classic: qui si parla di gelati... d'epoca, ovviamente!







#### CARTA DA PARATI

Sopra, la magnifica Porsche 917 presente nella griglia 5 (1966-1971) con i colori del Team Salzburg che vinse la 24 Ore del 1970. A lato, una vettura che pochi ricordano: la Inaltera del 1976, vettura costruita da Rondeau con motore Ford, sponsorizzata da una ditta di carta da parati.



te con la 917. Da allora, il palmarès della marca tedesca è salito a ben 18 vittorie, un record difficilmente eguagliabile.

**La Griglia 6** è dedicata alle auto più recenti, quelle che hanno corso tra il 1972 e il 1981. Alla fine del 1971 le potenti Sport 5 litri sono state messe al bando in favore delle Sport 3 litri. Nel triennio 1972-'74 domina la Matra, orgoglio della tecnologia francese con le sue barchette V12. Sono gli anni anche di Henri Pescarolo che sulla Sarthe ha ottenuto quattro successi e il record di partecipazioni: ben 33. Nel 1975 vince la Mirage di John Wyer, con il Ford DFV 8 cilindri di F1. Sono anche gli anni di Jacky Ickx, che prima raggiunge e poi supera il record di quattro vittorie di Olivier Gendebien. Poi arriva l'ora del turbo, con la Renault, che vince nel 1978, e poi le Porsche 935 (nel 1979, quando sul secondo gradino del podio sale anche Paul Newman) e 936.

### Formula Consumo

Quest'anno c'è stata la novità della gara con le **Gruppo C**, i prototipi che hanno corso tra il 1982 ed il 1993, vetture tra le più belle e importanti della storia. Porsche, Jaguar, Mercedes, Toyota, Nissan e Mazda: il Gruppo C offre uno spettacolare esempio di come si correva negli anni '80, vetture ancora moderne, dal grande fascino, con prestazioni vicine a quelle dei prototipi attuali e velocità di punta di oltre 300 km/h!

La loro storia di questi prototipi ha inizio nel 1982, quando il Mondiale Endurance cambia radicalmente, dopo anni di regolamento, il Gr. 5 "Silhouette", che aveva allontanato case e pubblico. L'aspetto più importante del regolamento Gruppo C (Consumo) sta



#### METAMORFOSI

Bellissima la Lister Jaguar "Flat Iron" del 1958 (sopra), protagonista della griglia 3; le auto di questo schieramento coprivano l'epoca in cui a Le Mans correavano le GT stradali, e che vide terminare l'era Jaguar e cominciare quella Ferrari, con l'intermezzo Aston Martin nel '59. Sotto, la Ferrari 250 LM rappresenta il periodo 1962-65 (griglia 4), anni in cui Maranello domina e le auto compiono la metamorfosi da gran turismo quasi stradali a prototipi a tutti gli effetti.







**MITI DA CORSA**  
A sinistra, l'Alpine Renault A443 del 1978, versione a passo lungo e con motore maggiorato della A442B che vinse nello stesso anno a Le Mans, qui condotta da Alain Serpaggi. Sotto, un altro "mito" delle gare di durata: la Porsche 911 RSR 2.1 Turbo del 1974.



## PARATA DI "EX"

Oltre le vetture ci sono anche gli uomini in pista per questa importante manifestazione. Tanti piloti, appassionati, collezionisti, e soprattutto nove vincitori della 24 Ore. Emanuele Pirro ha vinto cinque volte con l'Audi (2000, 2001, 2002, 2006 e 2007). Il simpatico campione romano è ora delegato Fia per la F1 e per il WEC ed è spesso impegnato in pista con le "storiche". Qui si è alternato alla guida di un'Alfa Romeo T 33/3 (1969) e di una Lola T290 (1972). Il suo compagno in Audi, Marco Werner, tre volte vincitore della 24 Ore, si è esibito al volante di ben tre auto: una Lotus IX (1955), una Maserati T63 Birdcage (1961) e una Maserati A6 GCS Barchetta (1954). Romain Dumas, pilota ufficiale Porsche, tre volte primo alla 24 Ore tra cui l'ultima, era in pista su una 962 Gr. C. In omaggio al padre morto nel 2015, Julien Beltoise ha corso sulla Inaltera che Jean-Pierre guidò nel 1976 insieme a Henri Pescarolo, che qui affiancava lo stesso Julien. Gérard Larrousse, attuale presidente del Club dei piloti da Grand Prix, è tornato al volante di una Porsche 550 Spyder del 1958. Eric Hélary, vin-

citore di Le Mans su Peugeot nel 1993, si è diviso tra una Chevrolet Corvette C3 (1970), una Lancia Beta Gr. 5 (1979) e una Alfa Romeo 33 TT (1971). Andy Wallace, primo nel 1988 con Jaguar, è rimasto fedele al marchio di Coventry correndo con una D-Type (1955), mentre il suo ex compagno Jan Lammers dall'Olanda, ha corso con una Austin Healey 3000. Emmanuel Collard, altro protagonista di Le Mans, ha corso con una Porsche 908/3 (1971) e una 911 Turbo RSR (1974). Tra i piloti vincitori assoluti, Jochen Mass (1989) e Gijs van Lennep (1971 e

1976) sono tornati in pista su De Tomaso Pantera Gr. 4 (1971), Porsche 911 RSR 3L (1974) e Porsche 908 LH (1968). Erano soltanto alcuni dei... soliti noti, ma c'erano anche Ralf Kelleners, Uwe Alzen, Jean Ragnotti, Paul Belmondo, Hans Hugenholtz, Wolfgang Kaufmann, Franck Lagorce, François Perrodo, Christian Pescatori, Frédéric Da Rocha, Alain Serpaggi. E molti altri.

(Nella foto, da destra: l'organizzatore Patrick Peter, Pierre Fillon presidente ACO, Pescarolo, Belmondo, Pirro e Ragnotti).





nella libertà di progettazione. Le restrizioni riguardano il carburante: la capacità del serbatoio non può superare i 100 litri e sono autorizzati 6 rifornimenti nelle gare di 1000 km o 6 ore, 12 nelle gare di 12 ore e 25 nella 24 ore di Le Mans. Il consumo massimo consentito per una gara di 1000 km è di 55 litri/100 km, mentre a Le Mans si scende a circa 48 litri/100 km. La formula serve ad equilibrare motori aspirati con motori turbo, con potenza nell'ordine dei 600 CV. Sono inoltre prescritte dimensioni minime per il parabrezza e la larghezza interna dell'abitacolo. La vettura deve avere una lunghezza massima di 4,80 metri, una larghezza di 2 metri, un'altezza compresa tra 1 e 1,10 metri e peso minimo di 800 kg senza benzina; non è consentito l'uso di minigonne.

La Porsche è la marca più pronta a reagire alle nuove regole e nel 1982 schiera la 956 con motore boxer 6 cilindri da 2.649 cc, sovralimentato. Negli anni seguenti la Casa di Stoccarda è sempre quella da battere, con la 962, evoluzione della 956; il "flat six" tur-

bo aumenta la cilindrata fino a tre litri. Le Porsche diventano auto "universali", perché sono facili da gestire e competitive: le usano moltissimi team privati come Brun, Kremer e Joest, che spesso riescono ad essere anche più veloci del team ufficiale; spesso le griglie di partenza assumono quasi i contorni del monomarca. La Porsche domina il campo fino al 1986, ma gli avversari sono pronti a dare battaglia, intuendo il richiamo pubblicitario di queste gare, in particolare la 24 ore di Le Mans.

A fine anni '80 Jaguar e Mercedes sono pronte a rilevare il testimone della Porsche. Coventry si affida alla TWR di Tom Walkinshaw, a cui fornisce un V12 aspirato di sei litri; Sauber entra nell'orbita Mercedes con un V8 5.0 sovralimentato. La TWR-Jaguar è la nuova regina della categoria, dimostra che il V12 aspirato può combattere contro i motori sovralimentati e vince il titolo mondiale nel 1987 e 1988 con le Xjr8 e Xjr9. Ha piloti di prim'ordine come Eddie Cheever, Raoul Boesel, John Watson, Jan Lammers, John



**EMANUELE PIRRO**

## **"A LE MANS QUESTE AUTO TORNANO A CASA"**

Emanuele Pirro da quando ha smesso di fare il pilota professionista si dedica, tempo permettendo, alle auto storiche pilotando vetture di collezionisti nelle competizioni più prestigiose. L'abbiamo incontrato alla Le Mans Classic: *"Mi diverto molto, corro con un'Alfa Romeo 33/3 del 1969 (a destra) e una Lola T290 del 1972, in entrambi i casi con Gianluca Rattazzi. L'Alfa è più impegnativa da pilotare della Lola, è una vettura con una tecnologia meno recente e si sente alla guida."*

► Come si corre a Le Mans con un'auto degli anni '70?

*"È sempre molto bello correre qui, anche con una storica, perché Le Mans è cambiata poco e dunque queste vetture, che sono fatte per scorrere molto, si trovano in un certo senso a casa loro. Per esempio a Jarama, dove siamo stati di*

*recente, che è una pista molto più tortuosa, con le storiche si fa fatica perché sforzano e si impuntano, con l'aggravante che rispetto a 40-50 anni fa sono molto migliorate le gomme, ma tecnologia e assetti delle auto sono sempre quelli."*

► Come ti spieghi l'enorme successo di questa manifestazione?

*"È la dimostrazione che non esiste soltanto la F1. Evidentemente a Le Mans hanno capito cosa vuole il pubblico. Qui lo spettatore è accolto molto bene, si sente parte integrante di un evento, può vedere,*

*in molti casi anche toccare le macchine che ha sognato da giovane, può incontrare nel paddock i suoi idoli del passato, e questo fa la differenza. Lo stesso vale per il GP Monaco Historique, Goodwood e*

*anche alcune gare in America dove il pubblico aumenta a ogni edizione: è in questa direzione che dovrebbe guardare chi gestisce il motorsport."*

► Perché in Italia l'interesse verso lo sport motoristico è ai minimi storici?

*"In Inghilterra, Germania, America e qui in Francia c'è sempre stata una grossa cultura automobilistica, mentre in Italia ci sono sempre stati pochi appassionati e tantissimi tifosi della Ferrari. Quando il Cavallino non vince cala automaticamente l'interesse, mentre all'estero c'è una cultura diversa, figlia anche di una stampa che ha dato informazione su più fronti, educando anche gli spettatori. Fare una manifestazione che funziona richiede un investimento a lungo termine, bisogna crederci, capire cosa vuole il pubblico di volta in volta, non fermarsi al risultato immediato, ma offrire ed educare. Ci vuole tempo, costanza, i risultati, se lavori bene, poi arrivano."*



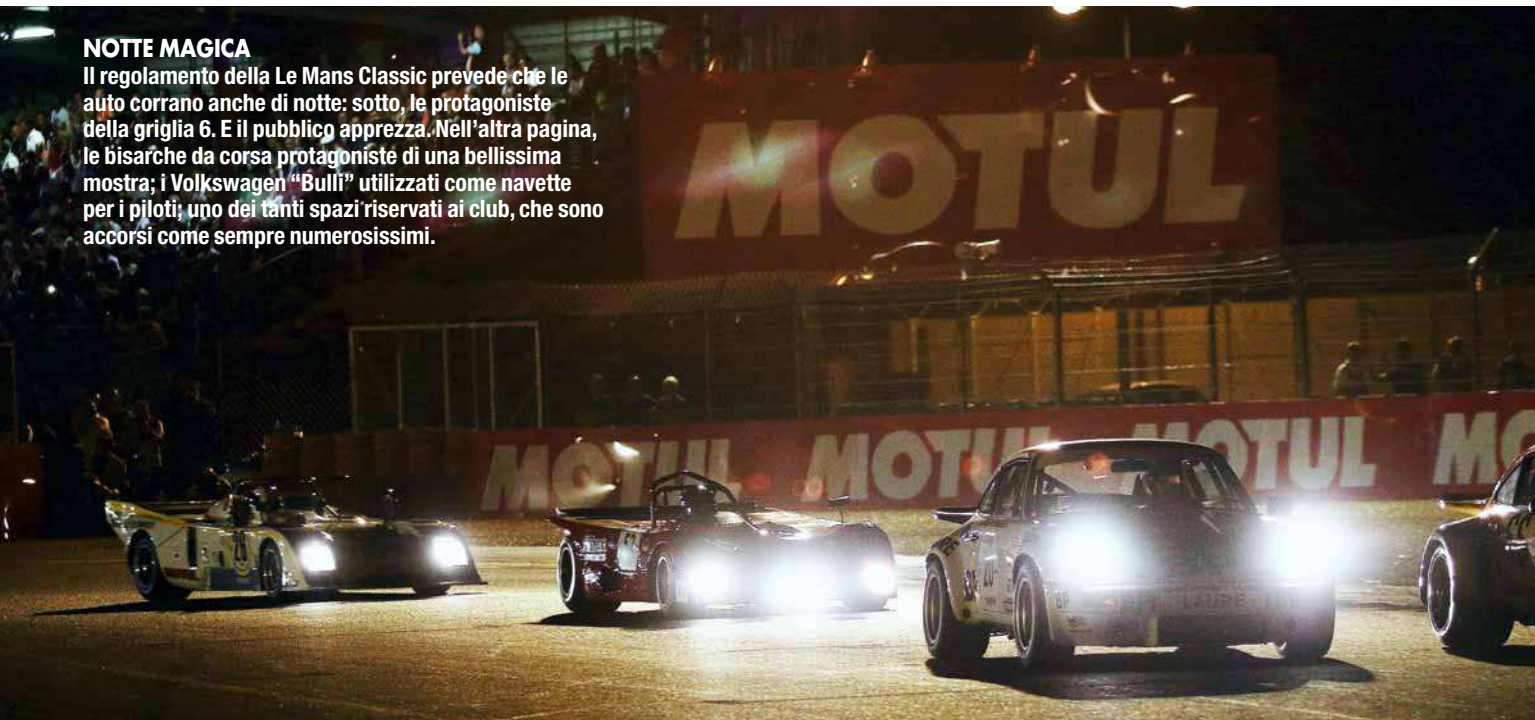


Nielsen, Martin Brundle e Johnny Dumfries e nel 1987 vince anche a Le Mans. Il testimone è rilevato dalla Sauber-Mercedes, che vince il titolo 1989 (compresa Le Mans) e '90. Anche per le frecce d'argento della formazione svizzero-tedesca i piloti hanno un ruolo importante, con Jochen Mass, Mauro Baldi, Jean-Louis Schlesser nel ruolo di piloti esperti, affiancati nel 1990 da tre giovani promesse dell'automobilismo tedesco, ovvero Karl Wendlinger, Michael Schumacher e Heinz-Harald Frentzen.

Nel 1990 la FIA pensa che sia utile uniformare il regolamento motoristico a quello della F1, perciò le vetture Sport devono essere equipaggiate da motori aspirati di 3,5 litri e il peso minimo scende a 750 kg. Sarà un'idea fallimentare (nella quale molti videro lo zampino malizioso di Bernie Ecclestone, in favore della F1): in due sole stagioni il Campionato del mondo Endurance morirà, e la categoria sarà tenuta in vita dalla sola Le Mans, fino al ritorno del WEC dei giorni nostri. E la "battaglia" con la F1 è ricominciata.

## NOTTE MAGICA

Il regolamento della Le Mans Classic prevede che le auto corrano anche di notte: sotto, le protagoniste della griglia 6. E il pubblico apprezza. Nell'altra pagina, le bisarche da corsa protagoniste di una bellissima mostra; i Volkswagen "Bulli" utilizzati come navette per i piloti; uno dei tanti spazi riservati ai club, che sono accorsi come sempre numerosissimi.



► Tu sei una star delle corse. Come ti rapporti con il pubblico?

*"Ho fatto il professionista per molti anni, passando dalle monoposto alle gare Turismo e all'Endurance: mi ritengo molto fortunato per avere vissuto diversi aspetti del mio lavoro e da ogni esperienza ho cercato di imparare, sia dal punto di vista tecnico sia da quello umano. Mi è molto servito correre in America: là il successo di un evento si misura sempre in base al numero di spettatori*

*e quindi tutto è studiato per il piacere del pubblico; in Europa dipende dal numero di vetture e piloti in gara, e da quanto si è ottenuto dai diritti televisivi. I piloti americani sono disponibili con i loro fan e si comportano in funzione di questo. Il format, gli orari, le squadre: è tutto organizzato in funzione di chi ti deve vedere. I piloti, i team manager, perfino i meccanici vedono lo spettatore non come un rompiscatole, ma come una risorsa: è quello che spende dei soldi per vederti*

*e acquista i prodotti che tu pubblicizzi. Ho visto bambini, in una manifestazione come il Festival of Speed di Goodwood, chiedere un autografo a campioni della F1 ed essere liquidati con un semplice scarabocchio senza neppure essere guardati in faccia, poi fare la stessa cosa con gli americani e ricevere un bell'autografo con dedica personale, una foto e magari anche una piccola battuta o una semplice carezza o un abbraccio. Questo fa una differenza enorme."*







# Onde gravitazionali

**Il destino presenta il conto delle ribalderie: il nostro trova un'increspatura spazio temporale e mentre pensa di viaggiare verso il grande evento francese, prima del "Bianco" si ritrova a una gara senza pubblico.**

**DI ROBERTO CORNO\***



**V**i siete mai trovati a passare su un Ponte di Einstein-Rosen o attraverso un *wormhole* (o, per parlare come si mangia, un "buco di verme")? Insomma, per meglio capirci tra rudi meccanici, siete mai finiti in un maledetto cunicolo spazio-temporale?

Bene, a me è successo e attenzione, non un "ponticello" ma un vero e proprio "buco di verme", tant'è che mi sono trovato a Cesana

Torinese, anziché a Le Mans, senza quasi accorgermene.

Ma procediamo con ordine: tutto inizia quando il nostro caro e illustrissimo caporedattore mi inoltra una e-mail:

"Buongiorno sig. Pelizzari, Le scrivo perché stavo pensando di andare a Le Mans Classic il prossimo luglio con la Fulvia Coupé del Vs. servizio. Probabilmente riesco a organizzarmi il lavoro in modo da poter partire da Torino, quindi mi domando se può mettermi in contatto con Roberto Corno, per vedere se riusciamo a organizzare una carovana...".

Naturalmente l'occasione è ghiotta, anzi irrinunciabile, ma si sa: "Prima di tutto la famiglia!" e ancora: "Cosa vuoi che mi interessi, è il solito raduno di macchine, posso benissimo rinunciare!".

Ormai ho deciso, non andrò, anche perché, famiglia a parte, ci tengo alla pelle e in effetti dopo Rallye di Montecarlo Historique, Gp di Monaco Historique, Vernasca Silver Flag e altri appuntamenti minori, è bene stare calmi.

E proprio mentre sono impegnato a spiegare alla mia consorte la scarsa importanza di Le Mans nella storia automobilistica internazionale e la conseguente totale inutilità di una gita di 2000 km per raggiungere il circuito, accade l'inimmaginabile e giunge una risposta inaspettata: "Capisco che Le Mans Classic sia poco interessante, però noi quella settimana saremo al mare e tu solo ed abbandonato a te stesso a Torino... Quindi vai, almeno non ti annoi!". Detto fatto, imbarco moglie e figli verso il mare e, gettati con meticolosa cura quattro vestiti nello zaino, parto per incontrare il mio compagno di avventura e anche il mezzo che ci accompagnerà.

L'auto in questione è una sfavillante Lancia Fulvia Coupé 1300 rossa con tanto di valigia di cuoio e borsa d'epoca con racchette da tennis nel baule. Carichiamo i miei bagagli, controlliamo la carta stradale e come schegge impazzite partiamo verso il Tunnel del Monte Bianco... anche se non mi è ben chiara la funzione delle racchette da tennis.

\*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



Trottiamo allegramente lungo la Torino-Aosta e proprio mentre il proprietario mi racconta di aver fatto controllare dal meccanico la Fulvietta soltanto la settimana prima, gli faccio: "L'assolo di batteria in questo pezzo è fantastico!" risposta: "L'autoradio non funziona, è rotta...". L'assolo di batteria si trasforma in un'assordante fracasso (come una latta piena di chiodi scossa freneticamente da un tarantolato); ci fermiamo in una piazzola sotto un sole spacca cranio. In un attimo mi passa davanti agli occhi tutta la mia vita (virtuale) a Le Mans: parcheggi zeppi di sublimi auto vecchie, mercatini, baguette, l'incontro con un giornalista (leggi: manigoldo) inglese per organizzare mascalcionate internazionali, gadget, croissant, gare diurne e notturne, il tifo sfegatato per due amici inglesi in gara con un'Aurelia B20, anteguerra come se piovesse, Pastis, Gruppo C, il pass stampa per spadroneggiare indisturbato ai box, l'intervista da Pulitzer a Emanuele Pirro...

Avanziamo in maniera stentata e fracassona a 32 km/h per quattro chilometri tentando di raggiungere l'uscita dell'autostrada; ce la facciamo per un pelo. Sotto un sole implacabile chiamiamo i soccorsi. Il motore è cotto, noi bolliti. È la fine!

Rettifico: non è finita. Siccome al peggio non c'è mai fine, invece di finire a fare un giro di pista a 400 km/h di fianco a Pirro finisco (quasi di vivere) a fianco del guidatore del carro attrezzi che si spara Aosta-Santhià a 140 km/h fissi! L'unica cosa che mi distrae dal pen-

siero fisso di morire è l'osservare come il mio compagno di sventura dissimuli il terrore di vedere la sua amata Fulvia, già ammutolita, carambolare giù dal pianale.

L'avventura transalpina è durata così poco che faccio ancora in tempo ad andare a chiudere l'ufficio alle 17.30!

Devo però ammettere che il folle raid in carro attrezzi mi risveglia dal torpore e dalla depressione; per fortuna sono ancora vivo e poi sono costretto a un fine settimana solitario!

Così, in quattro e quattr'otto mi organizzo e il mattino dopo alle 8 e 20 son già a Cesana per assistere alla salita per auto storiche Cesana-Sestriere. La giornata è fantasmagorica, così come lo sono le auto, l'unica cosa che mi sorprende, e non poco visto il contesto, è la scarsità di pubblico sia lungo il percorso sia attorno alle macchine ferme. Incredibile, visto lo scenario e il blasone della manifestazione: che dipenda forse dalla scarsa promozione?

Alla fine comunque, per esorcizzare la bronzina fusa della Fulvia, sfoggio una proverbiale (ancor più del solito) faccia di bronzo e non soltanto riesco a partecipare al pranzo ufficiale, ma anche a farmi dare un passaggio per tornare a Cesana su una 131 Abarth in livrea Alitalia, ex-Alen!

Mai disperare!

E comunque, pare proprio che ci sia un buco nero che dalla strada per Le Mans conduce a Sestriere...



#### CARRO ATTREZZI

Scene da un fine settimana dagli esiti imprevedibili: la partenza sotto il solleone e, poche ore dopo, la disperazione nella canicola (pagina a fianco). Allibiti, i due viaggiano sul carro attrezzi più veloce del Nord Italia. Dopodiché, Corno si presenta, con la solita aria di chi si trova lì per caso, a Sestriere e punta subito la 131 Abarth ex-Alen per scroccare la solita salita, manco fosse alla Vernasca. Il proprietario capisce l'antifona e lo porta soltanto in discesa...

Corno è partito davvero per Le Mans o ha millantato come suo solito? Una copertina a fiori sul sedile di una Fulvia non fa che rendere il mistero più fitto... Chiederemo alla Nasa!



**ABBIAMO PARTECIPATO ALLA GARA,  
TRA LE PIÙ IMPEGNATIVE D'ITALIA  
(99 PROVE AL CENTESIMO E 3 A MEDIA IN 500 KM)  
CON UN EQUIPAGGIO FORMATO DAL "DEB" GALBIATI  
E DALLA NOTA NAVIGATRICE FANTI  
GARA VINTA DA MOZZI DOPO UN LUNGO DUELLO CON MOCERI**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO PHOTO COLLECTION ITALY



# #lastranacoppia

**P**er la terza volta, su sette partecipazioni e dopo il 2010 e 2013, la coppia formata da Giordano Mozzi e Stefania Biacca, su Triumph TR2 del 1955, ha iscritto il proprio nome nell'albo d'oro della Stella Alpina-Trofeo Azimut, giunta alla 31a edizione. La vittoria per la coppia mantovana è arrivata al "foto-finish", dopo il ritiro, a una manciata di km dal traguardo, di Mocerì-Bonetti, traditi da un guasto al motore della loro Fiat 508 C del 1939; i due avevano dominato fin dal primo giorno la Regolarità organizzata da Scuderia Trentina Storica, sotto l'egida di AciSport. Ritirati invece dopo poche prove, il venerdì, gli altri favoriti Canè-Galliani (Chrysler 72 Sport 1927); cosicché il rush finale per la vittoria, nelle ultime prove di abilità al centesimo di secondo, ha visto in lizza oltre ai vincitori, terzi prima dello stop di Giovanni Mocerì, anche D'Antinone-De Biase (Porsche 911 del 1969), secondi al via della seconda tappa. La lotta fra Mozzi e D'Antinone è stata appassionante e si è risolta per pochissimi punti. Sul terzo gradino del podio si sono piazzati Baldissera-Covaz (Lancia Fulvia Montecarlo 1972), alla prima gara da "top driver", grazie alla condotta... regolare. A seguire:

Ronzoni-Ronzoni (Porsche 911 T 1970); Gennaro-Giacomello (Riley Nine Sport 1935); Iacovelli-Bertoletti (Porsche 356 del 1954); Colombo-Ballabio (Fiat 103/1100 Tv 1956); Nobis-Mambrini (Porsche 356 del 1960); Sisti-Gualandi (Lancia Aprilia 1937); Colpani-Cristiano (Triumph TR3 del 1957). Bottini-Boscardin (Triumph TR3 del 1956) hanno vinto il trofeo della classifica femminile, mentre quello riservato alle scuderie è andato alla Loro Piana Classic.

Menzione speciale, infine, a Enzo Scapin, al via della Stella Alpina per la trentunesima volta consecutiva su Fiat 103/1100 TV Trasformabile del 1955.

## Galbiati

Per *Automobilismo d'Epoca* ha partecipato alla Stella Alpina 2016 la... strana coppia, composta da Luca Galbiati, alla prima esperienza in una gara di Regolarità impegnativa, e Lucia Fanti, navigatrice (e pilota) ben nota nell'ambiente. I due hanno ben figurato, sulla grintosa Morris Mini Cooper (1963). Ecco il loro racconto: *"Mi chiamano dalla redazione e mi offrono di par-*





## FEDELISSIMO

A sinistra, la Mini del nostro equipaggio sul magnifico sfondo delle Dolomiti. Sopra, i vincitori Mozzi-Biacca al via da Corvara; a destra, dall'alto D'Antinone-De Biase, secondi; Cané-Galliani, sfortunati con la loro Chrysler 72 Sport; il fedelissimo Scapin, che ha partecipato a tutte le edizioni della Stella Alpina: quest'anno su Fiat 1100 TV trasformabile; infine, qui sotto, i terzi classificati Baldissera-Covaz.



*tecipare alla Stella Alpina -attacca Galbiati-: accetto al volo! Io, driver senza esperienza sui tubi, e la "signora della Regolarità" Lucia Fanti ci siamo cimentati in 99 prove al centesimo di secondo e 3 prove a media in 500 km di gara nella splendida cornice delle Dolomiti. Una cosa tanto più speciale per me perché fatta con la Mini con cui mio padre gareggiava già negli anni '60! Capisco subito che per me le cose da imparare sono tantissime: lo studio del road-book, l'impostazione degli strumenti (portati da Lucia) e la tecnica del freno-acceleratore per riuscire a schiacciare il tubo al momento giusto. La gara è coinvolgente ma il tempo per imparare è poco; per fortuna Lucia è una driver e navigatrice... navigatissima, e mi guida con entusiasmo tra alcuni buoni passaggi -bravo Luca!- e qualche disastro -rallenta sei in anticipooooo!-. I tre giorni di gara volano e in un attimo ci ritroviamo alle Cantine Ferrari a brindare per il risultato: la strana coppia conclude 18a in coppa di media e 28a in classifica generale su 50 vetture alla partenza, con una media da driver C. Il*

*giorno dopo, tornato a casa, mi ritrovo in auto a contare i 5 secondi che mi separano dalle strisce pedonali...!.*

## Fanti

«Ingaggiata all'ultimo momento -racconta Lucia- per partecipare alla Stella Alpina nei panni di "navigatrice-istruttrice", incontro per la prima volta Luca, appassionato di auto d'epoca e desideroso di imparare ad "andar per tubi". Decidere di debuttare in una gara così lunga e piena di prove speciali (99 pressostati e 3 a media), richiede una buona dose di fegato oltre a una vena di sottile follia... ma appena ci incontriamo capiamo che nessuno dei due è troppo sano di mente e quindi decidiamo che "comunque vada, sarà un successo". I tre giorni volano, le prove scivolano sotto gli pneumatici della Mini rossa e Luca comincia a capire bene cosa deve fare e ci mette un grande impegno per migliorare prova dopo prova. Finisce in bellezza, con l'ultima serie di tubi sotto il 10 di media! Un successo! Grazie Luca per avermi fatta divertire tanto!.







# Quaranta regine

**Tanti erano gli esemplari presenti a Biella. Maestro di cerimonia Erik Comas, presenti tutti i "grandi" dell'epoca: piloti, navigatori, tecnici e team manager**

TESTO E FOTO DI ANTONIO BIASIOLI



**N**el week-end del Rally della Lana Storico, in una rinnovata Piazza Duomo di Biella riconsegnata alla città giusto in tempo per accogliere i gioielli di un passato glorioso, il 25-26 Giugno si è svolto il World Stratos Meeting, con l'importante presenza della Casa orologiaia Zenith, che ha appoggiato sia il raduno sia il Rally.

Quaranta erano le "Regine dei Rally" che hanno raggiunto la cittadina piemontese, tra cui quella di Marc Ketcham dagli USA, che prima apparteneva al pilota di Gorizia Mervic, negli anni '70, ed al regista austriaco Deimel sino a pochi anni fa. Dieci Strato's arrivavano dalla Francia, sei dalla Germania, due dall'Inghilterra e una dal Principato di Monaco. C'erano più auto in livrea da gara che stradali, e quindi sono state le Strato's di serie (ad esempio le due giallo limone) ad attirare l'interesse di grandi e

piccini (quarant'anni fa non erano così apprezzate...).

Oltre a quelle a raduno, altre tre erano in gara nel Rally storico: Erik Comas, che per tre prove aveva guidato la gara, prima di uscire di strada per problemi di gomme, l'inglese Steve Perez che porta la sua vettura da anni nelle gare europee e Brink Burghard, purtroppo anche lui finito fuori strada sotto la violenta pioggia.

La manifestazione si è svolta dal venerdì pomeriggio alla domenica, alternando sgambate veloci su una prova speciale del Rally vero (dopo il passaggio di tutti i concorrenti) a circuiti enogastronomici dove il problema era limitarsi nei pranzi e nelle libagioni.

Per dare un tono rievocativo si era deciso di festeggiare i 40 anni dal mondiale Rally vinto nel 1976, ma non c'era bisogno di trovare una scusa per far arrivare a Biella tutti colo-

**LIVREA**  
In apertura, il sensazionale colpo d'occhio nella Piazza Duomo di Biella. Sopra, una delle tipiche livree degli anni della Strato's sull'esemplare portato da Mauro Bompani, presidente del Circolo della Biella nonché Campione Italiano Rally Gr. 3 nel 1978 (su Porsche).





ro che hanno gioito e sofferto per portare al successo questa incredibile vettura, disegnata ormai più di 44 anni fa dal geniale Marcello Gandini per Bertone.

Così al venerdì, nella gremita Piazza Duomo baciata da un caldo sole, ecco Tony Fassina a chiacchierare con Sandro Munari e il pilota locale Besozzi raccontare le sue avventure a Pierino Sodano, mentre Mauro Pregliasco controllava che tutto fosse in ordine con le cinture della Stratos che gli era affidata.

Al sabato, sono arrivati a riempirsi gli occhi di bellezza Daniele Audetto, che vide nascere questa *bête à gagner* (come la chia-

mavano i francesi) di casa nostra, Amilcare Ballestrieri che insieme al "Drago" fu quello che la svezò, Gianni Tonti che ne seguì lo sviluppo dal disegno alla produzione di serie, Silvio Maiga che navigò Munari verso la vittoria al "Monte" e, la domenica, anche Cesare Fiorio ha lasciato la sua maseria pugliese per rivedere la sua creatura sgommare sulle strade biellesi. Notevole, a tal proposito, l'interesse che Fiorio ha dimostrato per la "New Stratos", prototipo one-off fatto realizzare da Michael Stoschek a Pininfarina su base Ferrari F430: Fiorio non l'aveva mai vista, dalla creazione nel 2010, e ne è rimasto affascinato.

Erik Comas, l'ex-pilota di F1 ormai biellese d'adozione, e Nicola Salin per mesi hanno lavorato alla manifestazione; nonostante l'assenza dei giapponesi e del più famoso collezionista elvetico, il raduno si è rivelato un magnifico salto indietro nel tempo. Come sempre, gli assenti hanno torto: Stratos e Biella, caput mundi per un fine settimana.

## **Navigatore di un pomeriggio**

Di solito nessuno ti invita a fare un giro con le auto da Rally... perché, tanto tu è da 40 anni che vai in giro per il mondo, chis-



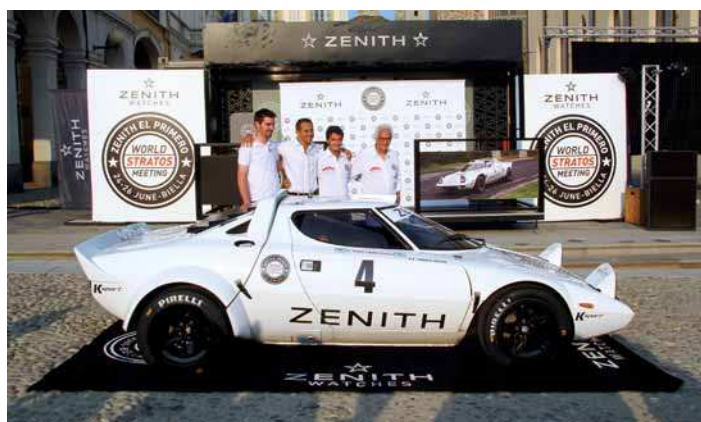


**NEW STRATO'S**  
Nel tondo, Cesare Fiorio (al centro), ed Erik Comas (a destra) parlano con Michael Stoschek, proprietario della "New Stratos" realizzata da Pininfarina su base Ferrari (sotto).



## BLASONE

A sinistra, passaggio nel paesino di Bioglio di auto stradali con colori "Replica". Sopra, l'autore (a sinistra) con Carrara e la Strato's con cui Munari vinse il "Sanremo" 1974. Sotto, a sinistra la vettura di Comas (sullo sfondo insieme agli altri organizzatori); sotto, a destra, una delle Stratos più blasonate: 2a alla Targa Florio '76, 3a al Giro d'Italia 1978 e vincitrice di categoria Gr. 4 alla 6 Ore del Mugello dello stesso anno.



sà quante volte sarai montato su una Strato's... Mai, ecco l'orrenda realtà! Mai, fino alle 16.40 di sabato 25 giugno, quando nel paesino di Ternengo, sotto la chiesa, mi è venuto in mente di chiedere ad Alessandro Carrara: "Tua moglie sarà stanca di stare in auto tutto il giorno, mi fai salire e poi quando arriviamo qui all'inversione, io scendo e lei risale e andate all'arrivo a Biella...". Detto, fatto e inizio a sudare, non dalla "fifa" ma dal caldo atroce, che sulla Strato's è sempre stato un problema. Ci incolonniamo dietro a Piero Liatti, che con la sua Alfa fa il cane da pastore e riesce sempre a raccogliere tutte le peco-

relle e a portarle al sicuro, e ci dirigiamo al via della Prova Speciale "Bioglio" (dove per due volte già erano passati 150 concorrenti del Rally della Lana), commissari che fanno partire le Stratos ogni trenta secondi, 5 4 3 2 1... "VIA!". Carrara mette la prima (che è al posto della seconda in un'auto normale), mette anche la seconda e la belva ruggisce a tutta potenza, mette anche la terza e la curva a 100 metri si avvicina prepotentemente, un gran colpo di freni, si gira il volante e la Regina sembra un kart dalla facilità con cui si volta. Sensazioni magnifiche e una gioia immensa mi sale al cuore... Ora siamo nel sottobosco ed

io gli ricordo che la strada è ancora umida (tremo, non per me ma per l'auto che non merita un danno) ora arriviamo in un punto dove volevo mettermi a fare foto e gli do le indicazioni per rallentare perché c'è la terra che hanno portato quelli del rally a forza di tagli, stiamo volando, la macchina va come un missile e i freni sono una meraviglia, s'intravede la Stratos tedesca, azzurrina, che era partita prima di noi: ancora duecento metri e poi c'è l'inversione dove io dovrò scendere, il mio cuore batte a mille, entriamo nella piazzetta e ci fermiamo senza ingombrare, salto fuori, sudato come un orso, ma la gioia è incontenibile.



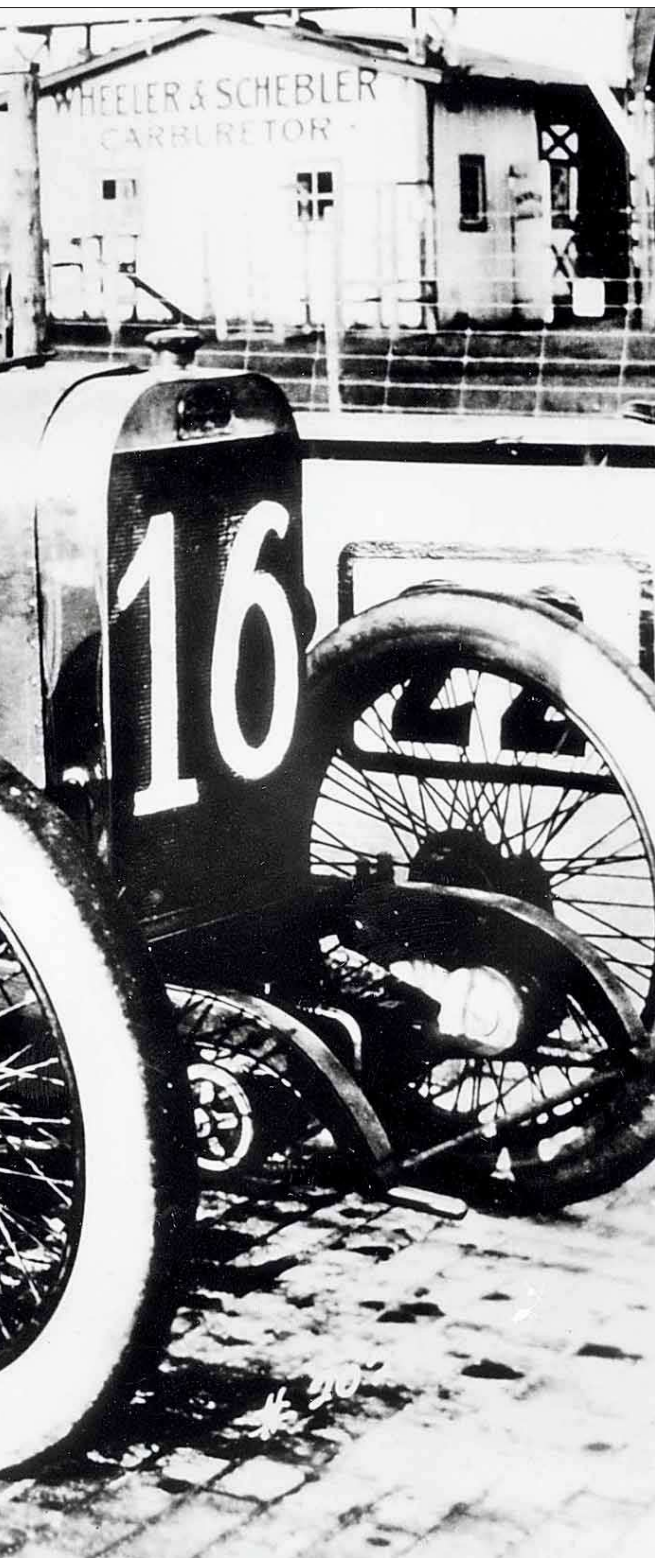


**TRA INGEGNERI E PILOTI DELLA CASA  
NEGLI ANNI DIECI NASCE UNA DISPUTA  
SULLA MIGLIORE AUTO PER CORRERE  
LA SPUNTANO I SECONDI, CON UNA SOLUZIONE TECNICA  
CHE ISPIRERÀ IL MOTORE OFFENHAUSER,  
VINCENTE PER OLTRE 40 ANNI ALLA 500 MIGLIA**

DI FRANCESCO PELIZZARI

# Stregoni e ciarlatani

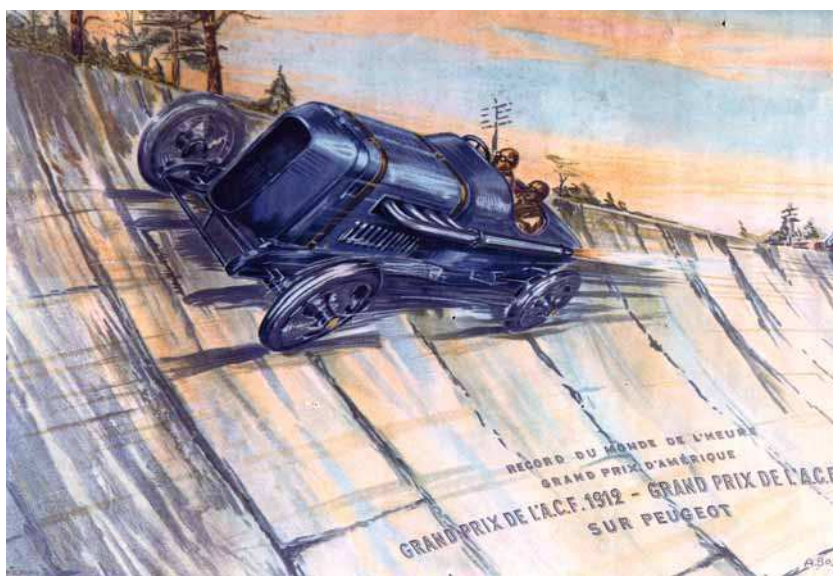




#### RECORD

Sopra, Jules Goux a Indianapolis nel 1913, sulla Peugeot con cui vincerà la 500 Miglia. A destra, un disegno d'epoca che celebra le vittorie ai GP dell'Automobile Club di Francia del 1912 e '13 e al GP d'America (Indianapolis), oltre al record di velocità ottenuto a Brooklands.

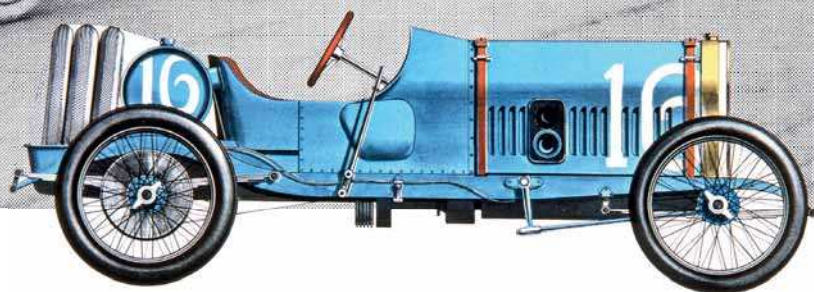
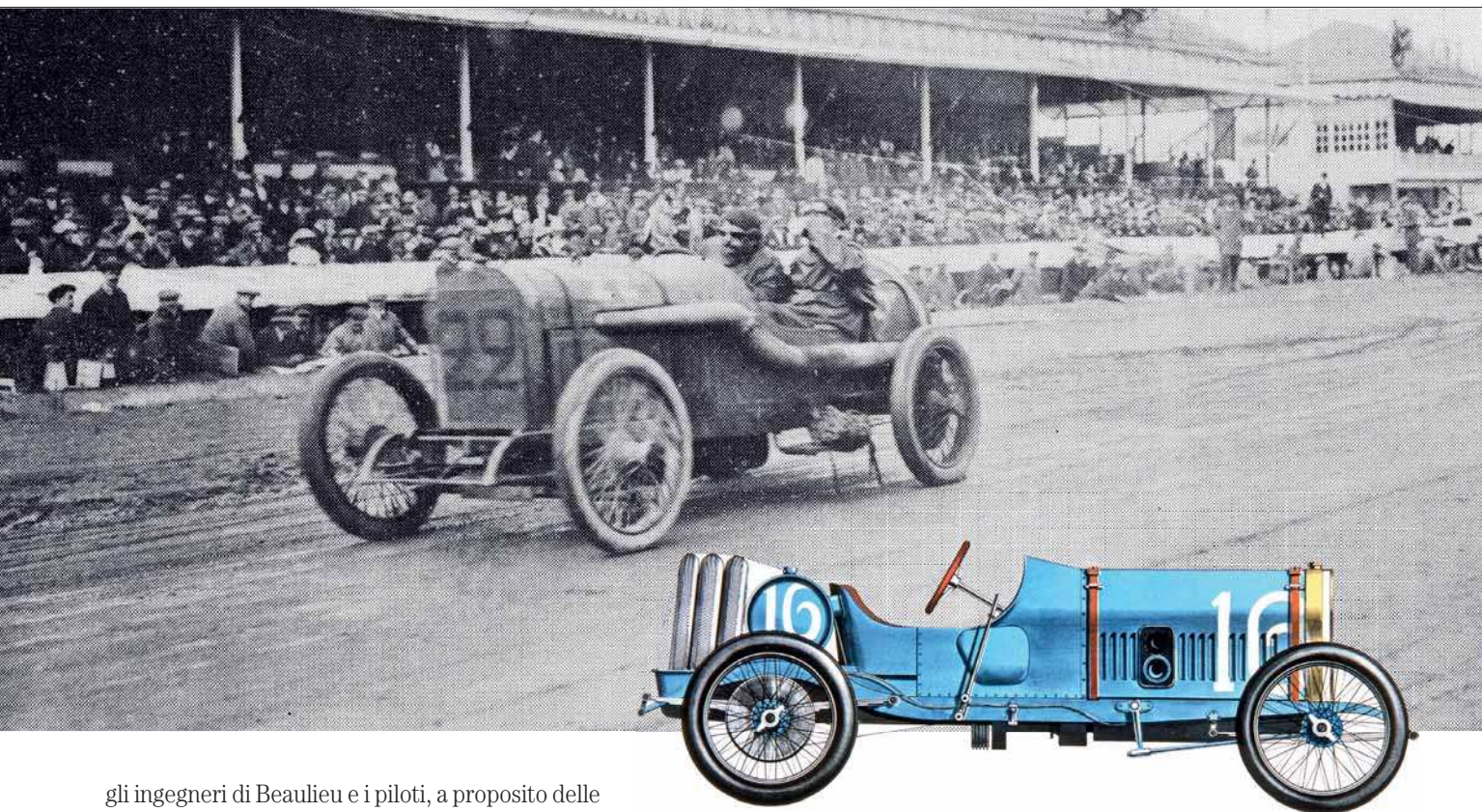
Nel maggio scorso si è disputata la 100esima edizione della 500 Miglia di Indianapolis. Forse la gara più famosa del mondo, di certo una delle più antiche: la prima edizione è del 1911. Il tipico conservatorismo americano ha caratterizzato la storia della corsa: scorrendo l'albo d'oro si nota come, nelle cento edizioni, ben 27 volte a vincere è stato un motore Offenhauser. Ancor più stupisce il fatto che la sua ultima vittoria alla 500 Miglia di Indianapolis sia arrivata nel 1976: la prima volta fu nel 1935. Un record di longevità, di cui da quelle parti vanno orgogliosi. Epperò, ciò che ha reso "l'Offy" tanto competitivo fin dall'inizio è stata una soluzione tecnica (anzi, più d'una...) "rubata" a un motore europeo. Peugeot, per la precisione. E cioè la distribuzione bialbero in testa, adottata sul propulsore della L76 "Belle Hélène" (dove il numero indica la cilindrata di 7,6 litri). Motore che, tra l'altro, fu ideato e realizzato da tre... piloti in disaccordo con i propri ingegneri!



#### Cariche formali

Siamo agli albori della storia delle corse: i tre sono Jules Goux, Georges Boillot, e Paolo Zuccarelli, che si riferiscono direttamente a Robert Peugeot, per convincerlo che la loro idea è buona. Peugeot, che li ha appena promossi anche con cariche formali, per evitare che passino alla concorrenza con il loro bagaglio di esperienza (Boillot, per esempio, è capo officina; e sono previsti premi allettanti: 30.000 Franchi Francesi in caso di vittoria, 10.000 per un secondo posto, 5.000 per un terzo), rischia di mettersi contro i suoi stessi ingegneri per ascoltarli. All'alba della stagione 1912 emerge una controversia tra





gli ingegneri di Beaulieu e i piloti, a proposito delle vetture da concepire. I primi, che regnano su quella che è ricordata come "l'officina degli stregoni", desiderano preparare delle "vetturine" (auto da Gran Prix con cilindrata fino a 3 litri). I secondi, sfruttando i nuovi regolamenti, vogliono soprattutto motori potenti. A seguito del rifiuto dei loro ingegneri, i piloti decidono di lasciare Beaulieu e di costruire la vettura per conto proprio: gli ingegneri si riferiscono ai piloti col soprannome di "ciarlatani". Robert Peugeot sostiene i piloti. Gli offre uno spazio a Suresnes ma impone loro la presenza di Ernest Henry, un ex-ingegnere della fabbrica svizzera di motori Picker-Mocand. Un uomo attento e curioso, capace di analizzare, di interpretare le sensazioni dei piloti e di riportarle sul tavolo da disegno. A Beaulieu gli "stregoni" si agitano e persuadono l'azienda a chiedere la collaborazione di Ettore Bugatti per la realizzazione di tre grosse vetture da competizione. La lotta fra le due fazioni avviene nel più grande segreto, i fratelli Peugeot attendono gli eventi per scegliere il migliore dei due progetti. Non ci sarà battaglia: alla resa dei conti i cronometri si fermeranno sul km lanciato a 160 km/h per la Bugatti e a 185 km/h per la Peugeot. I "ciarlatani" contribuiscono con tante innovazioni da rivoluzionare l'architettura del motore: alberi a camme in testa, valvole inclinate comandate senza bilancieri, blocco motore monolitico, pistoni fusi in lega leggera e candela al centro della camera di scoppio. Boillot, Goux e Zuccarelli passano di successo in successo con la loro Peugeot L76 (la "Belle Hélène").

## Da 420 a 1000 CV

Il motore che equipaggia la Peugeot L76 è un 4 cilindri del tutto diverso da quelli che si conoscono; con esso Jules Goux vince la 500 Miglia di Indianapolis del 1913. Il motore in vista della stagione 1914 è portato a revisionare nell'officina di Harry Miller, che lo affida al suo tecnico Fred Offenhauser. I due

## BOILLLOT

Qui sopra, un disegno della Peugeot da Grand Prix del 1914, con motore di 4,4 litri. In alto, la L76 in una gara del 1922 con Georges Boillot al volante. La L76 aveva motore da 7,6 litri.

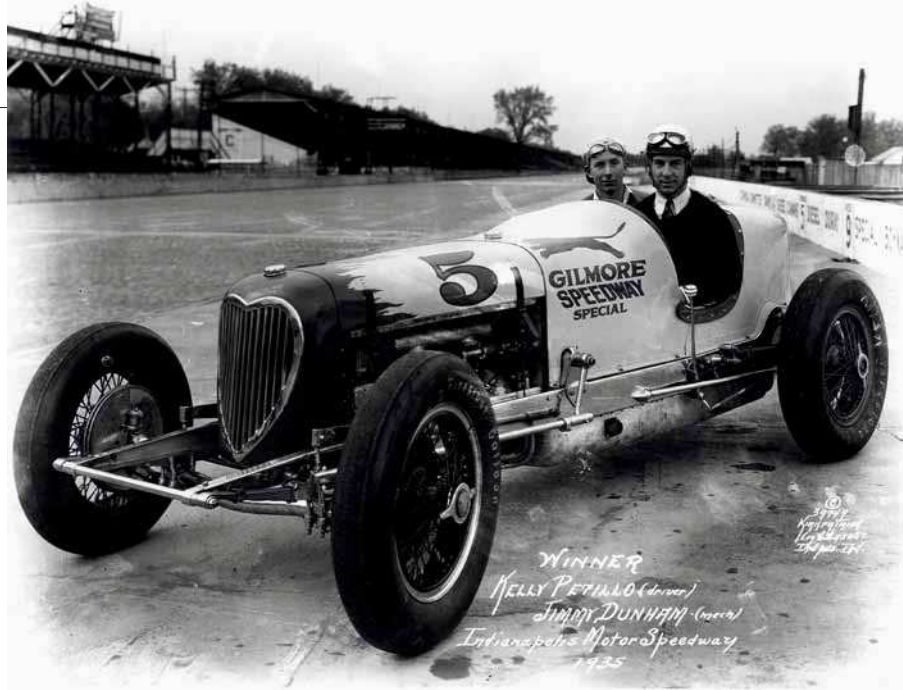
## ALIMENTATO A CHAMPAGNE

Lo scrittore Antoine Raffaelli, nel suo libro "Archives d'une passion" racconta dell'incontro con Jules Goux, in cui il pilota francese gli raccontò la storia della sua vittoria a Indianapolis nel 1913: ne riportiamo qui uno stralcio.

«Il vecchio pilota Bugatti si era ritirato nella regione della Drôme. Riportando una Bugatti 55 da Ginevra in Costa Azzurra, decisi di fare una deviazione per incontrarlo. L'auto che avevo fu un ottimo pretesto per farmi ricevere. Mi fece accomodare e attaccò a raccontare. "Nel 1913 ero molto giovane e volevo incontrare dei veri indiani. Appena arrivato negli Stati Uniti chiesi dove avrei potuto vederli. Il meccanico di una vettura concorrente mi propose di andare con lui a visitare un vero accampamento. Accettai con entusiasmo e partimmo con un sidecar Harley-Davidson. Ma non capii che l'accampamento era a 400 km da Indianapolis... Me ne resi conto durante il viaggio e ci volle molto tempo per andare e tornare. Al rientro sentii la fatica ma non c'era tempo di recuperare, c'erano subito le prove per la gara. Il giorno della corsa ero stravolto. Ogni volta che mi fermavo ai box della Peugeot bevevo un bicchiere di Champagne per tirar su il morale e ripartivo. Quando tagliai il traguardo non mi resi nemmeno conto di aver vinto, feci un giro in più e dovettero fermarmi. Quando scesi dalla macchina non mi reggevo in piedi, ma ero anche molto allegro: gli altri pensavano per la vittoria, in realtà ero completamente ubriaco!"»



negli anni Trenta se ne ricorderanno per il propulsore da corsa Miller. Il quale, poi evoluto, diventerà Offenhauser, il 4 cilindri da competizione che scriverà la storia delle corse americane. Il cosiddetto "Offy" nasce nel 1933 con cilindrata 4128 cc; con rapporto di compressione 15:1, era in grado di sviluppare 420 CV a 6600 giri, dunque 100 CV/litro. Una potenza stratosferica per l'epoca, in America, dove i motori conosciuti avevano una potenza specifica pari a circa un terzo. Ma non erano soltanto le prestazioni a renderlo un motore eccezionale: c'erano anche la relativa semplicità, che permetteva a molte scuderie di montarlo e revisionarlo in proprio; e l'affidabilità; insieme a un prezzo di acquisto relativamente contenuto, ciò allargava molto le possibilità di correre a Indy: bastava avere un telaio su cui montarlo. Dopo la vittoria del 1935, l'Offenhauser vinse ancora la 500 Miglia di Indianapolis del 1937 e 1941; dopo la guerra, si aggiudicò ininterrottamente le edizioni dal 1947 al '64, poi ancora nel '68/'69 e di nuovo dal '72 al '76, spesso monopolizzando la griglia di partenza non soltanto a Indy ma anche nelle altre gare USAC. Nel frattempo il domino Offenhauser fu messo a dura prova dall'arrivo dei motori Ford. Ma il vecchio "Offy" conobbe una seconda giovinezza negli anni Settanta grazie all'avvento della sovralimentazione con turbocompressore: ridotto nella cilindrata a 2.650 cc, arrivò a potenze di 1000 CV, con pressione di sovralimentazione di oltre 3 bar; in gara ci si attestava a 1,70 bar per una potenza poco superiore ai 750 CV a 9000 giri. Arrivò così l'ultimo "hurrà" a Indy '76, sulla McLaren di Johnny Rutherford; l'ultima vittoria

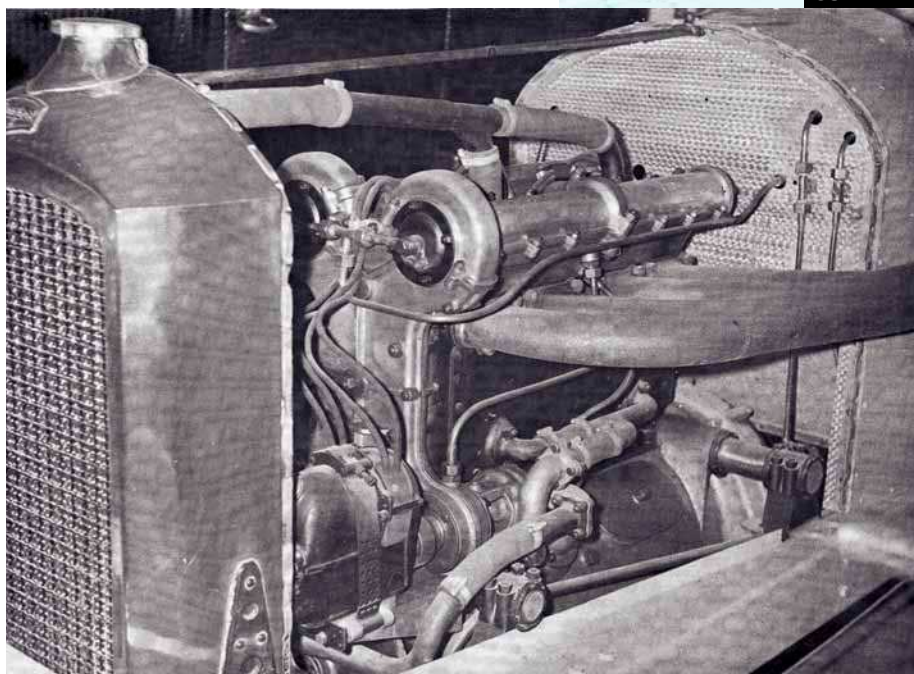


ria è del 1978, a Trenton, sulla Wildcat di Gordon Johncock, mentre l'ultima apparizione in un elenco iscritti fu nel 1983, naturalmente a Indianapolis. Ma i due telai Vollstedt su cui gli "Offy" erano montati non riuscirono a qualificarsi per la gara.



**SCHEDA TECNICA**

**41 ANNI**  
Sopra e a fianco le auto con cui il motore Offenhauser vinse la prima e l'ultima volta la 500 Miglia di Indianapolis, separate da 41 anni: nel 1935, Kelly Petillo e la sua Gilmore Speedway Special/Wetteroth (sopra); nel 1976, Johnny Rutherford su McLaren (a sinistra). In basso, il motore bialbero di 7,6 litri montato sulla "Belle Hèlène".



## PEUGEOT L76 "BELLE HÉLÈNE" (1912)

**Motore** 4 cilindri in linea Alesaggio 110 mm Corsa 200 mm Cilindrata 7.598 cc Potenza 148 CV a 2.200 giri (regime massimo 3.000 giri) Raffreddamento ad acqua Carburatore Claudel Accensione a magnete Bosch, 1 candela per cilindro Distribuzione 2 alberi a camme in testa comandati da albero verticale e rinvii angolari, 4 valvole per cilindro inclinate fra loro di 45° **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione A dischi multipli Cambio a 4 velocità + RM Rapporto finale coppia conica 18 x 42, rapporto di demoltiplicazione 0,428 Ruote Rudge Whitworth, pneumatici: anteriori 875 x 105, posteriori 895 x 135 **Corpo vettura** Freni a pedale sul differenziale, tamburo di 320 x 80 mm Sospensioni: ammortizzatori a frizione Truffault **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.760 Carreggiata 1.370 Lunghezza 3.960 Peso in ordine di marcia 980 kg **Prestazioni** Velocità massima 190 km/h Numero di esemplari costruiti: 3



## In applicazione della L.23 dicembre 1996 n.650 presentiamo il Bilancio di Edisport Editoriale S.r.l.

### BILANCIO ESERCIZIO

#### STATO PATRIMONIALE

##### ATTIVO

|                                                                                                                   | 31/12/2015 | 31/12/2014 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Immobilizzazioni immateriali, costi di impianto e di ampliamento                                                  | 3.279      | 3.279      |
| Immobilizzazioni immateriali, diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno | 31.963     | 31.963     |
| Immobilizzazioni immateriali, avviamento                                                                          | 275.889    | 275.889    |
| Immobilizzazioni immateriali, altre                                                                               | 1.195.293  | 1.195.293  |
| Totale immobilizzazioni immateriali                                                                               | 1.506.424  | 1.506.424  |
| Immobilizzazioni materiali, impianti e macchinario                                                                | 9.148      | 9.148      |
| Immobilizzazioni materiali, attrezzature industriali e commerciali                                                | 2.835      | 2.835      |
| Immobilizzazioni materiali, altri beni                                                                            | 27.196     | 27.196     |
| Totale immobilizzazioni materiali                                                                                 | 39.179     | 39.179     |
| Immobilizzazioni finanziarie, partecipazioni, imprese controllate                                                 | 1.856.208  | 2.186.208  |
| Immobilizzazioni finanziarie, partecipazioni, totale partecipazioni                                               | 1.856.208  | 2.186.208  |
| B.III - Totale immobilizzazioni finanziarie                                                                       | 1.856.208  | 2.186.208  |
| B - Totale immobilizzazioni                                                                                       | 3.401.811  | 3.731.811  |
| Rimanenze, prodotti finiti e merci                                                                                | 1.090.514  | 778.208    |
| Totale rimanenze                                                                                                  | 1.090.514  | 778.208    |
| C.II.1 - Crediti, verso clienti, esigibili entro l'esercizio successivo                                           | 3.383.562  | 3.708.571  |
| Crediti, verso clienti, totale crediti verso clienti                                                              | 3.383.562  | 3.708.571  |
| C.II.2 - Crediti, verso imprese controllate, esigibili entro l'esercizio successivo                               | 1.455.012  | 1.443.431  |
| Crediti, verso imprese controllate, totale crediti verso imprese controllate                                      | 1.455.012  | 1.443.431  |
| C.II.4 - Crediti, verso controllanti, esigibili entro l'esercizio successivo                                      | 1.568.142  | 1.739.881  |
| Crediti, verso controllanti, totale crediti verso controllanti                                                    | 1.568.142  | 1.739.881  |
| C.II.4-bis - Crediti, crediti tributari, esigibili entro l'esercizio successivo                                   | -          | 13.834     |
| C.II.4-ter - Crediti, crediti tributari, esigibili oltre l'esercizio successivo                                   | 91.788     | 107.544    |
| Crediti, crediti tributari, totale crediti tributari                                                              | 91.788     | 121.378    |
| C.II.4-ter - Crediti, imposte anticipate, esigibili entro l'esercizio successivo                                  | 159.243    | 159.243    |
| Crediti, imposte anticipate, totale imposte anticipate                                                            | 159.243    | 159.243    |
| C.II.5 - Crediti, verso altri, esigibili entro l'esercizio successivo                                             | 300.655    | 283.854    |
| C.II.5 - Crediti, verso altri, esigibili oltre l'esercizio successivo                                             | 1.487      | -          |
| Crediti, verso altri, totale crediti verso altri                                                                  | 302.142    | 283.854    |
| Totale crediti                                                                                                    | 6.959.889  | 7.456.358  |
| Disponibilità liquide, depositi bancari e postali                                                                 | 23.230     | 24.719     |
| Disponibilità liquide, danaro e valori in cassa                                                                   | 1.757      | 2.505      |
| Totale disponibilità liquide                                                                                      | 24.987     | 27.224     |
| C - Totale attivo circolante                                                                                      | 8.075.390  | 8.261.790  |
| D - Attivo, Ratei e risconti, ratei e risconti attivi                                                             | 377.198    | 391.641    |

##### Totale ratei e risconti attivi

##### Totale attivo

##### PASSIVO

|                                                                                                                                       |            |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Patrimonio netto, capitale                                                                                                            | 377.198    | 391.641    |
| Patrimonio netto, riserva legale                                                                                                      | 11.854.399 | 12.385.242 |
| Patrimonio netto, Altre riserve, distintamente indicate, versamenti in conto futuro aumento di capitale                               | 2.100.000  | 2.100.000  |
| Patrimonio netto, Altre riserve, distintamente indicate, totale altre riserve                                                         | 116.309    | 116.309    |
| Patrimonio netto, Utile (perdita) portato a nuovo                                                                                     | 600.000    | 600.000    |
| Patrimonio netto, Utile (perdita) dell'esercizio, utile (perdita) dell'esercizio                                                      | -2.023.209 | -1.299.403 |
| Patrimonio netto, Utile (perdita) dell'esercizio, utile (perdita) residua                                                             | -575.865   | -723.807   |
| Totale patrimonio netto                                                                                                               | 217.235    | 793.099    |
| Fondi per rischi e oneri, altri                                                                                                       | 152.769    | 156.090    |
| Totale fondi per rischi ed oneri                                                                                                      | 152.769    | 156.090    |
| Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato                                                                                    | 830.583    | 881.554    |
| D.4 - Debiti, debiti verso banche, esigibili entro l'esercizio successivo                                                             | 440.718    | 1.695.191  |
| D.4 - Debiti, debiti verso banche, esigibili oltre l'esercizio successivo                                                             | 1.074.245  | -          |
| Debiti, debiti verso banche, totale debiti verso banche                                                                               | 1.514.963  | 1.695.191  |
| D.7 - Debiti, debiti verso fornitori, esigibili entro l'esercizio successivo                                                          | 3.450.447  | 3.247.934  |
| Debiti, debiti verso fornitori, totale debiti verso fornitori                                                                         | 3.450.447  | 3.247.934  |
| D.9 - Debiti, debiti verso imprese controllate, esigibili entro l'esercizio successivo                                                | -          | 697.858    |
| Debiti, debiti verso imprese controllate, totale debiti verso imprese controllate                                                     | -          | 697.858    |
| D.11 - Debiti, debiti verso controllanti, esigibili entro l'esercizio successivo                                                      | 6.537      | 159.275    |
| Debiti, debiti verso controllanti, totale debiti verso controllanti                                                                   | 6.537      | 159.275    |
| D.12 - Debiti, debiti tributari, esigibili entro l'esercizio successivo                                                               | 1.910.631  | 849.635    |
| Debiti, debiti tributari, totale debiti tributari                                                                                     | 1.910.631  | 849.635    |
| D.13 - Debiti, debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale, esigibili entro l'esercizio successivo                     | 765.481    | 620.817    |
| Debiti, debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale, totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 765.481    | 620.817    |
| D.14 - Debiti, altri debiti, esigibili entro l'esercizio successivo                                                                   | 2.728.953  | 3.048.047  |
| Totale altri debiti                                                                                                                   | 2.728.953  | 3.048.047  |
| Totale debiti                                                                                                                         | 10.377.012 | 10.318.757 |
| E - Passivo, Ratei e risconti, ratei e risconti passivi                                                                               | 276.800    | 235.742    |
| Totale ratei e risconti passivi                                                                                                       | 276.800    | 235.742    |
| Totale passivo                                                                                                                        | 11.854.399 | 12.385.242 |
| CONTI D'ORDINE                                                                                                                        | 31/12/2015 | 31/12/2014 |
| Rischi assunti dall'impresa, Fideiussioni, a imprese controllanti                                                                     | 17.881.540 | 17.881.540 |
| Rischi assunti dall'impresa, Fideiussioni, ad altre imprese                                                                           | 102.266    | 79.651     |

##### Rischi assunti dall'impresa, Fideiussioni, totale fideiussioni

##### Totale rischi assunti dall'impresa

##### Totale impegni assunti dall'impresa

##### Totale conti d'ordine

##### CONTO ECONOMICO

|                                                                                                                                                              | 31/12/2015 | 31/12/2014 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Valore della produzione, ricavi delle vendite e delle prestazioni                                                                                            | 9.996.902  | 11.206.454 |
| A.2 - Valore della produzione, variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti                                         | 312.307    | 341.846    |
| A.5 - Valore della produzione, altri ricavi e proventi, altri                                                                                                | 1.230.133  | 764.368    |
| A - Totale valore della produzione                                                                                                                           | 11.539.342 | 12.312.668 |
| B.6 - Costi della produzione, per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci                                                                          | 1.418.635  | 1.431.910  |
| B.7 - Costi della produzione, per servizi                                                                                                                    | 6.321.791  | 7.177.204  |
| B.8 - Costi della produzione, per godimento di beni di terzi                                                                                                 | 800.897    | 923.654    |
| B.9.a - Costi della produzione, per il personale, salari e stipendi                                                                                          | 2.238.810  | 2.285.502  |
| B.9.b - Costi della produzione, per il personale, oneri sociali                                                                                              | 624.756    | 601.606    |
| B.9.c - Costi della produzione, per il personale, trattamento di fine rapporto                                                                               | 18.042     | 19.901     |
| B.9 - Costi della produzione, per il personale, totale costi per il personale                                                                                | 2.881.608  | 2.907.009  |
| B.10.a - Costi della produzione, ammortamenti e svalutazioni, ammortamento delle immobilizzazioni immateriali                                                | -          | 141.656    |
| B.10.b - Costi della produzione, ammortamenti e svalutazioni, ammortamento delle immobilizzazioni materiali                                                  | -          | 13.344     |
| B.10 - Costi della produzione, ammortamenti e svalutazioni, totale ammortamenti e svalutazioni                                                               | -          | 155.000    |
| B.14 - Costi della produzione, oneri diversi di gestione                                                                                                     | 304.071    | 234.846    |
| B - Totale costi della produzione                                                                                                                            | 11.727.002 | 12.829.263 |
| Differenza tra valore e costi della produzione                                                                                                               | -187.660   | -516.595   |
| C.16.c - Proventi e oneri finanziari, altri proventi finanziari, da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni              | 3.277      | 6.510      |
| C.16 - Proventi e oneri finanziari, altri proventi finanziari, totale altri proventi finanziari                                                              | 3.277      | 6.510      |
| C.17 - Proventi e oneri finanziari, interessi e altri oneri finanziari, altri                                                                                | 88.720     | 143.973    |
| C.17 - Proventi e oneri finanziari, interessi e altri oneri finanziari, totale interessi e altri oneri finanziari                                            | 88.720     | 143.973    |
| C - Totale proventi e oneri finanziari                                                                                                                       | -85.443    | -137.463   |
| E.21 - Proventi e oneri straordinari, oneri, minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscritti al n. 14                                  | 290.000    | -          |
| E.21 - Proventi e oneri straordinari, oneri, totale oneri                                                                                                    | 290.000    | -          |
| E - Totale delle partite straordinarie                                                                                                                       | -290.000   | -          |
| Risultato prima delle imposte                                                                                                                                | -563.103   | -654.058   |
| 22 - Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate, imposte correnti                                                                  | 12.762     | 68.674     |
| 22 - Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate, imposte differite                                                                 | -          | 1.075      |
| 22 - Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate, totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate | 12.762     | 69.749     |
| 23 - Utile (perdita) dell'esercizio                                                                                                                          | -575.865   | -723.807   |

#### ELENCO DELLE TESTATE IN ESCLUSIVA PUBBLICITARIA A COMEDI S.r.l.

#### EDITE DA EDISPORT EDITORIALE S.R.L. PER IL 2015



#### EDISPORT EDITORIALE S.r.l. PROSPETTO DI DETTAGLIO DELLE VOCI DI BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31.12.2015

|                                              |                   |
|----------------------------------------------|-------------------|
| <b>RICAVI DELLE VENDITE PER PRESTAZIONI:</b> |                   |
| RICAVI DELLA VENDITA DI COPIE                | Euro 6.592.710,00 |
| RICAVI DELLA VENDITA DI SPAZI PUBBLICITARI   | Euro 446.473,00   |
| - diretta                                    | Euro 2.936.650,00 |
| - tramite concessione di pubblicità          |                   |

**Tutte le riviste del gruppo EDISPORT EDITORIALE  
oltre alla versione in edicola, sono disponibili  
anche su tablet e smartphone  
ricche di contenuti extra!**



**Scarica gratuitamente l'app dallo Store e scegli il tipo di abbonamento  
che preferisci: 1 numero, 6 numeri (a scelta) o 12 numeri.**





# 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@tiscali.it  
Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

#### AR105 / Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733  
www.ar105.com

Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

#### Autofficina ACR - CO

Telefono e 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



francesco.magnoli67@gmail.com  
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le 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  
cinziaste1962@gmail.com  
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino



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

### Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

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

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

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

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

### Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esente dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
- serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo

previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere rilasciato.

Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione.

Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

### Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

Al superamento dell'esame viene assegnata

una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI

### Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità. Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà. Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.





### Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358

Fax: 011 - 24 10 966

www.autoricambisassi.it

info@autoricambisassi.com

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

### 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

### Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25

Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali

www.officinarratto.it - info@officinarratto.it

### Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846

Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia

Fulvia - www.ricambilanciafulvia.it

info@rossocorsaitalia.it

## INNOCENTI

► *Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e soprattutto reperimento dei ricambi.*

### Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

## MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

Leggendo le schede tecniche delle auto d'epoca si nota che alcune caratteristiche dei motori, come la potenza e la coppia motrice, sono espresse secondo diverse normative: SAE, DIN, CUNA e IGM.

Sono le sigle dei rispettivi Enti di Unificazione, dove DIN sta per Deutsche Industrie Normen, SAE per Society of Automotive Engineers, CUNA per Commissione Tecnica di Unificazione dell'Automobile, mentre nella classificazione IGM rientrano le norme stabilite dal Ministero dei Trasporti (italiano) per il collaudo degli autoveicoli.

Ciascun Ente, a cui i Costruttori di diversi Paesi fanno riferimento, prescrive che le misurazioni vengano effettuate con metodi conformi a una normativa emessa dall'Ente stesso. Citeremo la potenza, ma il metodo è valido per tutte le curve medie caratteristiche che descrivono il comportamento di un motore.

**METODO DIN:** misurazione della potenza del motore come montato in vettura, dunque con identiche regolazioni e tutti gli organi ausiliari quali impianto di scarico e di raffreddamento, generatore di corrente elettrica (dinamo, alternatore), pompe, filtri, eccetera.

**Metodo SAE:** misura la potenza del blocco cilindri secondo il suo massimo rendimento: organi ausiliari sostituiti da accessori esterni mossi da fonte energetica propria e carburazione specifica a ottenere la miglior prestazione, diversa da quella di serie.

**METODO CUNA:** simile al DIN, ma senza gli accessori non indispensabili di per sé al motore, quali il ventilatore di raffreddamento, i filtri e lo scarico, eventualmente sostituiti al banco prova da fonti esterne. Regolazioni conformi a quelle di serie.

**METODO IGM:** quasi identico al DIN. Differisce dal CUNA perché le prove sui motori devono essere condotte nelle identiche condizioni di quando sono montati sul veicolo. Le differenze maggiori si riscontrano tra le misurazioni DIN e SAE: quest'ultima risulta in media superiore a quella DIN per circa il 10-15% (esempio: l'Alfa Romeo Alfetta I serie ha 122 CV-DIN e 140 CV-SAE). Ciò permette di valutare l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari.





## MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

### Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79  
Fax: 059 - 82 63 11  
www.campanacarrozzeria.it  
campana@campanacarrozzeria.it  
Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

### Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80  
Fax: 059 - 82 06 53  
www.candinimodena.net - info@candinimodena.com  
Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età



## Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46  
www.trallifranco.it - trallifranco@libero.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 e 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.giolittiricambiautodepoca.com  
Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

### 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  
gtservice11@gmail.com  
Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

## Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430  
www.autodepoca-oldtimer-igne.it - 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  
www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it  
Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

## Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648  
Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

## FRANCESI

### CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.

### Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45  
www.assistenza2cv.it - franco@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  
www.vertuaniennio.com - info@vertuaniennio.com  
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

## ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

Immatricolata o costruita da più di venti anni, proprietario iscritto all'ASI, a un club federato o ad un registro di marca. I requisiti per accedere a una polizza agevolata per auto d'epoca non sono tanti, e in cambio di un evidente risparmio di costo richiedono solo pochi vincoli aggiuntivi. In particolare, l'iscrizione al club è ormai un vincolo universalmente diffuso. Se fino a qualche anno fa alcune assicurazioni erano disponibili a concedere tariffe agevolate dietro presentazione del solo libretto di circolazione della vettura, oggi questo non è di fatto più possibile, e praticamente tutte richiedono l'affiliazione ASI o ad un registro.

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".





## INGLESEI

### 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.

#### Palmer Speed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949

Cell: 348 - 93 11 861

www.palmer speedracing.net

Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000.

Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

### VARIE INGLESI

#### Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00

Fax: 0422 - 32 14 70

www.angloparts.com

sales.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 - autoviganoclassic@gmail.com

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 - 99 97 848

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

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

## TEDESCHE

### MERCEDES-BENZ

► *Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.*

#### Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257

www.route63.altervista.org

route63@yahoo.it

Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

#### Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783

Fax: 049 - 87 88 090

www.tecning.com - info@tecning.com

Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

### PORSCHE

► *356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggolino. 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 e 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.restaurioporsche.com - info@restaurioporsche.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

#### Autotecnica

#### di Claudio Garbolino -TO

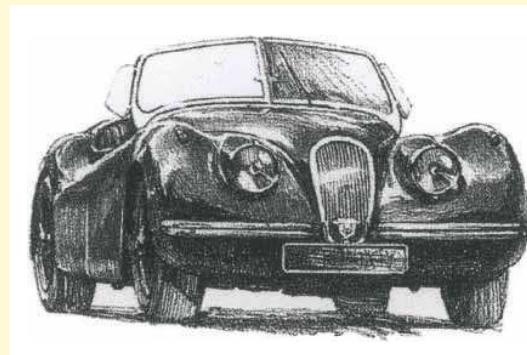
Telefono: 011 - 92 44 383

Cell: 348 - 88 07 100

garbolinoracing@libero.it

Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.

Ricostruzione telai e bracci sospensioni auto da corsa in genere.





## Colpani Enrico - BS

Telefono e Fax: 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 - MB

Cell: 335 - 52 48 196  
 www.bugbus.it - info@bugbus.it  
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

## PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

|                       | Vecchie misure | Equivalenze odierne   |
|-----------------------|----------------|-----------------------|
| Diametro cerchio: 10" | 4.80 - 10      | 145/80-10             |
|                       | 5.20 - 10      | 145/80-10             |
| Diametro cerchio: 12" | 4.40 - 12      | 125/80-12             |
|                       | 4.80 - 12      | 135/80-12             |
|                       | 5.20 - 12      | 135/80-12 e 145/80-12 |
|                       | 5.60 - 12      | 155/80-12             |
| Diametro cerchio: 13" | 5.60 - 13      | 155/80-13 e 165/80-13 |
|                       | 5.90 - 13      | 165/80-13             |
|                       | 6.40 - 13      | 175/80-13             |
|                       | 6.70 - 13      | 185/80-13             |
| 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             |
|                       | 7.00 - 14      | 195/80-14             |
| Diametro cerchio: 15" | 5.20 - 15      | 145/80-15             |
|                       | 5.60 - 15      | 155/80-15 e 165/80-15 |
|                       | 5.90 - 15      | 165/80-15             |
|                       | 6.40 - 15      | 175/80-15 e 185/80-15 |
|                       | 6.70 - 15      | 185/80-15             |
|                       | 8.10 - 15      | 205/80-15             |

## AMERICANE

► *Vistose ed esagerate, le auto americane in Italia e in Europa sono più diffuse di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana non pone particolari problemi, tenendo comunque conto che è importante affidarsi alle mani di uno specialista principalmente per quanto riguarda le revisioni della meccanica, sulla quale non tutti sono in grado di intervenire con competenza ed efficacia.*

## Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166  
 euroamerica@libe.it  
 Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

## V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833  
 www.vuottotech.com - panamericashop@gmail.com  
 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.centrolarianofuoristrada.it  
 clfsinardi@libero.it  
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

## Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31  
 www.ricambijeepp.com - turi@ricambijeepp.com  
 Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

# GLI SPECIALISTI

## PNEUMATICI

### Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654  
 www.areagomme.com

### Flli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35.99.09  
 www.fllirossi-tyre.com

### Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19  
 www.mussogomme.it

### Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62  
 www.norigomme.it

## MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

### Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415  
 alessandrobalestra@interfree.it  
 Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

### Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479  
 elleffe.69@hotmail.it  
 Rettifiche motori di ogni epoca

### Brandoli Egidio - MO

Telefono: 059 - 53 07 48  
 Fax: 059 - 53 07 76  
 www.brandoli.it - info@brandoli.it  
 Battistrada e restauri

### Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498  
 www.carrozzeriagran torino.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.Me srl - 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.cromatura elia.it  
 cromatura elia@tiscalinet.it  
 Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

### Cromatura Petranzan - PD

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



*Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica*

#### **Emilio Galbiati Automobili - MI e LC**

Telefono: 02-39215392 / 039-9204612  
www.galbiatiautomobili.it  
galbiati.automobili@gmail.com  
*Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione*

#### **Franco Rodighiero - VI**

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

#### **G.A. Restauri - MO**

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

#### **Galvanica Cromatura - CR**

Telefono: 0373-965359  
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 15 623  
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: 02-39481118  
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**

Telefono 059-69 31 90  
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 / CO**

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268  
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*

#### **Prina Ingranaggi - BI**

Telefono: 015 - 54 13 55  
www.ingranaggiatina.it  
*Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiasse, 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.it  
*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: 0173-28 35 87  
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: 010-89 96 000  
www.cuttica.com / car@cuttica.com  
*Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione*

#### **Del Corona & Scardigli - MI**

Telefono: 02 - 75 60 914  
milano@delcoronascardigli.com  
*Trasporto e importazione veicoli*

#### **Gilena - BS**

Telefono: 030 - 37 76 786  
www.gilena.it  
*Libri auto e moto, edizioni internazionali*

#### **R.S. Historics - MB**

Telefono: 338 - 94 57 144  
www.rshistorics.com  
*Restauro, manutenzione e gestione in pista per auto da corsa*

#### **Turatello - PD**

Telefono: 049 - 90 70 126  
turatello.com / info@turatello.com  
*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.*





# Gran Premio fedeltà

**Il V6 di Maranello derivato dalle corse contraddistingue quella che è una vera e propria GT. Tuttavia meno impegnativa da mantenere di quanto si potrebbe pensare. Questa appartiene al primo proprietario: hanno trascorso 48 anni insieme**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

A metà degli anni '60 Ferrari non è ancora entrata nel Gruppo Fiat, ma fra le due Case c'erano contatti continui che spingevano alla collaborazione. Nel 1965 Enzo Ferrari decide di disputare il campionato europeo di Formula 2. Prima di scendere in pista ci sono però nuovi regolamenti da soddisfare, che stabiliscono che i motori devono derivare da quelli omologati per vetture di serie e prodotti in almeno 500 esemplari, entro la fine del 1966, per partecipare alla stagione 1967. La Casa di Maranel-

lo non è strutturata per grandi volumi produttivi. Ma Enzo Ferrari considera l'obiettivo irrinunciabile: cerca la collaborazione di Fiat e in tempi brevi sigla un accordo in base al quale Torino si impegna a costruire vetture sportive equipaggiate con un motore di progettazione Ferrari. Fiat, d'altra parte, ha l'opportunità di proporre al pubblico una vettura al top di gamma dotata dello stesso propulsore, dal piglio sportivo e di indubbio prestigio: quella vettura si chiamerà Fiat "Dino", dal nome del nuovo motore V6, in memoria del figlio di En-

zo Ferrari, Alfredo (Alfredino), che aveva lavorato alla progettazione del propulsore negli anni '50 prima della sua morte prematura, nel 1956. Il V6 "Dino" peraltro era già stato protagonista in gara, sia in F1 sia tra le Sport, dal 1957 al '65. Arriverà in F2 montato sulla Ferrari Dino 166 (1600 a 6 cilindri) di F2, vincendo due gare nel campionato 1968. Ma il successo più significativo lo coglierà alla Temporada Argentina dello stesso anno, vincendo tre gare su quattro e la serie sudamericana, con Andrea De Adamich pilota.





**CROMODORA**  
La bella linea disegnata da Bertone per la Dino coupé, nella foto grande, è da vera GT; bellissima anche quella di Pininfarina per la spider (a sinistra). Sopra, il marchio Cromodora sui bellissimi cerchi in lega e quello di Bertone sul battitacco.

## Pininfarina e Bertone

Mentre in pista le Dino colgono successi, su strada circolano le Fiat spinte dal V6 da 160 CV-Din, spider e coupé. La prima sul mercato nel 1966 è la spider, disegnata da Pininfarina. A primavera dell'anno dopo arriva la coupé, di Bertone. Stesso motore, però la spider, che è meno pesante, è un po' più brillante. La Coupé ha una linea filante ed aggressiva offre discreta abitabilità: è una vera gran turismo. Anche nel prezzo: 3.700.000 Lire, più o meno quanto una Porsche 911

T. Tra il 1966 e il 1972 si produrranno circa 6mila Dino coupé e 1500 spider, per un totale di 7.651 esemplari. Accanto a queste sportive prodotte dalla Casa torinese, si affianca una più costosa Dino di produzione Ferrari, la Dino 206 Gt con lo stesso propulsore, però collocato in posizione centrale. Grazie alla messa a punto Ferrari la potenza sale a 180 Cv a 8000 giri. La carrozzeria è una coupé a due posti secchi con una linea sportivissima disegnata da Pininfarina.

## Una famiglia, tre motori

Il motore V6 da F2 è un 6 cilindri in alluminio con V di 65°, alesaggio 86 mm e corsa 45,8 mm, cilindrata totale 1596,25. La distribuzione è bialbero con 3 valvole (poi a 4 valvole) per cilindro. La versione stradale ha la corsa maggiorata a 57 mm per una cilindrata di 1987 cc, ed è meno esasperata: la distribuzione è a due valvole, il rapporto di compressione passa da 11:1 a 9:1, la potenza scende da 200 CV a 10.000 giri a 160 a 7200 giri. Ma basta avviarlo per capire che è un motore speciale.





L'alimentazione della Fiat Dino è assicurata da 3 carburatori doppio corpo verticali Weber 40 DCN/14, la pompa carburante è elettrica. Cambio a 5 rapporti, con IV e V che raggiungono quasi la stessa velocità; la V rimane una marcia di potenza, permette però di ridurre i giri di circa il 13% e favorisce medie elevate in autostrada.

Nel '69 la cilindrata del motore stradale è aumentata a 2.418 cc; corrispondentemente la potenza sale da 160 a 180 cv. Il basamento è in ghisa, che dà meno problemi di deformazione dell'alluminio: si tratta dunque di un motore piuttosto diverso, la cui riprogettazione è effettuata a Torino.



#### ESTETICA FUNZIONALE

Sopra, a sinistra le feritoie di sfogo dell'aria sulla fiancata, nella cornice del finestrino posteriore: oltre a essere elemento funzionale, snelliscono la linea. Il cristallo non è fisso: all'interno c'è un pomello a galletto (a destra), ruotando il quale si abbassa il vetro, di pochi centimetri ma sufficienti per migliorare l'aerazione dell'abitacolo.

#### Polivalente

Le linee della Coupé di Bertone sono sinuose e filanti, ma l'auto può trasportare 4 persone più bagagli. Dietro possono starci anche due adulti, per merito delle sedute rastremate che fanno guadagnare qualche centimetro in altezza. All'occorrenza è possibile abbattere il sedile posteriore e aumentare il piano di carico. Dunque, non una coupé da due posti secchi e votata alle prestazioni, ma polivalente, adatta anche alle esigenze di trasporto della famiglia. All'interno l'impressione è di una certa eleganza, nonostante i sedili in finta pelle; a richiesta era possibile averli in vera pelle, al costo di



#### ANCHE IN INVERNO

Il bagagliaio ha una buona capienza: è poco profondo ma piuttosto allungato; vi trovano alloggiamento borsa porta utensili, crick e batteria, oltre alla ruota di scorta, qui già dotata di catene da neve: il proprietario usa la Dino anche in inverno. Il piano di carico può essere ampliato abbattendo gli schienali (sdoppiati) dei sedili posteriori.





## RADICA

Il posto guida, in basso, è suggestivo: la ricca strumentazione comprende termometro e manometro olio, termometro acqua, indicatore benzina e orologio. Molto belli il volante a tre razze con corona in legno e le finiture in radica della plancia; al centro ci sono i comandi elettrici secondari, quelli dell'aerazione e la radio. L'avvisatore acustico è al centro del volante e mette in evidenza il marchio Fiat. Nelle altre foto, i sedili posteriori, profilati al pari di quelli anteriori e con schienali abbattibili, e il pratico cassetto portaguanti tra i sedili anteriori.





170mila lire. Altri accessori a richiesta: vernice metallizzata e radio.

Il posto guida è evocativo: davanti al conducente si stende una parata di strumenti, di spie e di comandi a levetta che poche altre auto possiedono. La strumentazione comprende: termometro acqua, termometro olio, contagiri, manometro olio con spia di insufficiente pressione, contachilometri totale e parziale, orologio elettrico e indicatore del livello della benzina, più numerose spie inserite nei quadranti. I cerchi ruota sono di serie in lega leggera, prodotti dalla ditta Cromodora di Torino.

## Fedeltà di servizio

L'auto delle foto è una Dino Coupé 2000 1a serie, del luglio 1968. Appartiene ad Edgardo Ausili di Cinisello Balsamo (MI), di anni 82, medico in pensione. Da qualche tempo l'ha affidata al figlio Andrea, che ha intenzione di riportarla agli antichi splendori. L'auto è uniproprietario: Ausili (che ha ancora la fattura) la usava quotidianamente e anche per andare a sciare. Gli 86.500 km che segna lo strumento, ci assicura, sono originali. Non è stata l'unica Dino che ha guidato: prima di questa ne ha posseduta un'altra, comprata nel

1967 e tenuta un solo anno a causa di un incidente. Ci racconta: *"L'unico problema che mi ha dato la Dino è in frenata".* Non è all'altezza delle prestazioni? *"Al contrario, per il traffico di allora la Dino frenava anche troppo, per questo tenevo quello che poteva succedermi dietro in caso di rallentamento improvviso".* Aveva timore di essere tamponato? *"È successo due volte! La prima nel 1967, e il danno è stato tale che ho preferito sostituire l'auto".* Poi è capitato alla seconda Dino, quella oggetto del servizio, ma per fortuna il nostro se l'è cavata con la sostituzione del cofano bagagli. Per il resto Ausili trova le prestazioni entusiasmanti: *"il motore però va tenuto su di giri".* Nessun problema neanche quando andava a sciare, nonostante la trazione posteriore e il motore potente: *"Nel bagagliaio tenevo due ruote di scorta già pronte con le catene montate".* E ci voleva poco a rimpiazzarle, grazie all'ottimo crick. Poi non dimentichiamo che la Dino ha il differenziale autobloccante, utile anche sulla neve. Gli sci invece erano collocati nel portasci sul tetto, come si usava una volta. Anche per le esigenze familiari l'auto era del tutto idonea: i due figli dietro ci stavano

bene e il bagagliaio era sufficiente in base alle necessità dell'epoca.

In tutti questi anni si è verificato un solo guasto degno di nota, anche se dalle conseguenze pesanti: il salto della catena della distribuzione per un difetto del tenditore, con danneggiamento del motore. Il fatto è accaduto quando la Dino aveva percorso circa 30mila km: pur se era fuori garanzia, la Fiat riconobbe il difetto di fabbricazione e fornì tutti i ricambi necessari senza costo. Per il resto, poco da segnalare: un guasto al leveraggio del cambio, le solite pinze dei freni bloccate, la sostituzione delle marmitte, la messa a punto periodica della carburazione e la sostituzione del serbatoio benzina. E per quanto riguarda la reperibilità dei ricambi? Al momento non ci sono problemi, però il nostro ci segnala che i prezzi stanno salendo... quindi meglio tenere qualche ricambio in box (lui si è procurato le gemme dei fanali posteriori, un cambio completo e cuscinetti vari). Poi c'è il Club Dino Italia che è piuttosto attivo e può dare utili indicazioni. La ruggine non ha intaccato la vettura, a parte un punto vicino al passaruota anteriore; merito del fatto che in tutti questi anni l'auto è sempre stata in box.

## BALESTRE

A destra, Edgardo Ausili e il figlio Andrea con la loro Fiat Dino 2000 coupé rossa fiammante, che è in famiglia da quando fu acquistata, nel Luglio 1968. A destra, particolare del retrotreno a ponte rigido: le molle sono a balestre longitudinali bilama; gli ammortizzatori telescopici sono due per ruota. Oggi il valore di riferimento di una Fiat Dino oscilla tra i 20mila e i 40mila euro secondo modello.



## ELEGANTI

In questa foto, una Dino coupé di colore grigio metallizzato: la linea di Bertone si prestava alle colorazioni eleganti. Le Dino montarono anche il motore 2400, da 180 CV, con basamento in ghisa anziché in lega leggera.

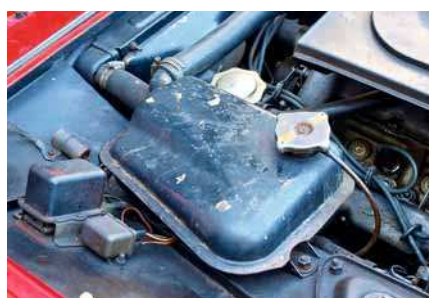




#### SCHEDA TECNICA

### FIAT DINO 2000 COUPÉ

**Motore** Anteriore, 6 cilindri a V di 65° in lega leggera, canne in ghisa; albero motore su 4 supporti; alesaggio 86 mm, corsa 57 mm, cilindrata 1987 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 160 CV-DIN a 7200 giri, coppia 17,5 kgm-DIN a 5800 giri Distribuzione bialbero in testa (catena), 2 valvole per cilindro Alimentazione a 3 carburatori doppio corpo verticali Weber 40 DCN 14, pompa carburante elettrica, filtro aria a secco Impianto elettrico 12 Volt, batteria 60 Ah, alternatore 58A Lubrificazione forzata con filtro, capacità del carter e filtro 6,75 litri Raffreddamento a liquido a circolazione forzata, serbatoio di espansione, ventola elettrica a innesto termostatico **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM; lubrificazione forzata degli ingranaggi dell'albero primario; comando a leva centrale; rapporti: I 3,095; II 1,825; III 1,351; IV 1; V 0,871; RM 2,889 Coppia conica ipoide, differenziale autobloccante; rapporto al ponte 8/39 Cerchi Cromodora 6,5 x 14 Pneumatici 185 x 14 **Corpo vettura** Coupé, 4 posti, 2 porte; carrozzeria portante Avantreno a ruote indipendenti, bracci superiori e inferiori, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali Retroreno a assale rigido, balestre longitudinali, due ammortizzatori idraulici telescopici per ruota, puntoni longitudinali Freni idraulici a disco sulle 4 ruote con servofreno, circuiti idraulici anteriori e posteriori indipendenti, regolatore di frenata posteriore Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 66 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.550 Carreggiata anteriore 1.378 Carreggiata posteriore 1.362 Lunghezza 4.507 Larghezza 1.696 Altezza 1.315 Peso in ordine di marcia 1280 kg **Prestazioni** Velocità massima circa 200 km/h



#### VANO RICCO

In alto, il vano motore dominato dalla scatola del filtro aria dei 3 carburatori doppio corpo; a destra, i tappi di rabbocco olio simmetrici sulle due bancate. Nelle foto piccole, dall'alto a coppie: il filtro dell'olio in posizione rialzata e il dettaglio dei carburatori doppio corpo verticali. Serbatoio di espansione radiatore in metallo e vaschette olio freni e frizione. Bobina eaccensione elettronica "Dinoplex" della Magneti Marelli e distributore di accensione.



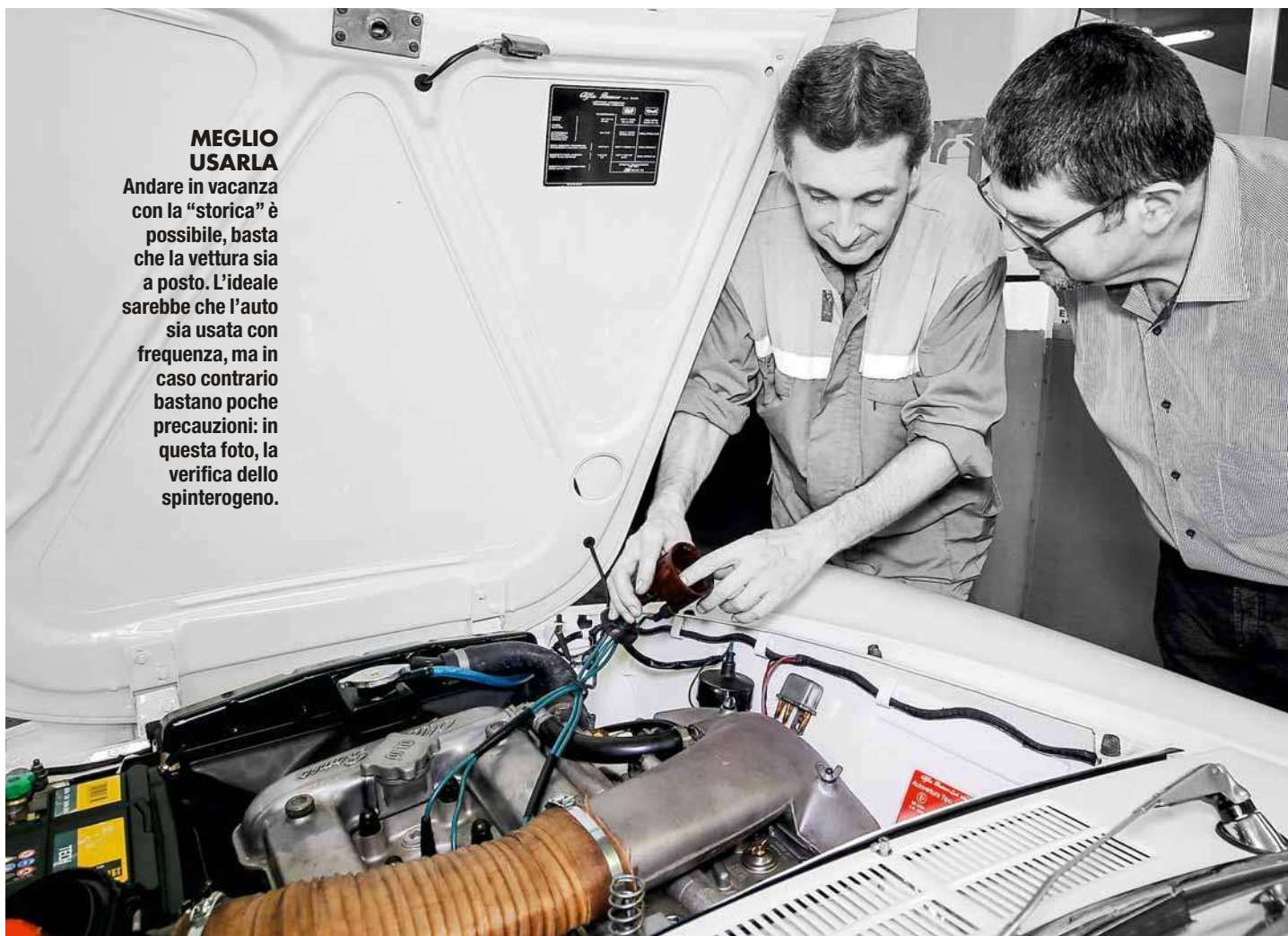
# Il vademecum della tranquillità

FINALMENTE STANNO PER ARRIVARE LE VACANZE, MA QUEST'ANNO NON CI VA PROPRIO DI PARCHEGGIARCI SOTTO L'OMBRELLONE A POLTRIRE, VOGLIAMO QUALCOSA DI PIÙ ATTIVO ED EMOZIONANTE MA ALLO STESSO TEMPO... RILASSANTE. OBIETTIVI IN CONTRASTO TRA LORO? NO, SE ANDREMO IN VACANZA CON LA NOSTRA AMATA "STORICA", MAGARI APERTA, PER GODERCI UN VIAGGIO A ZONZO PER L'ITALIA (E LA SVIZZERA, LA FRANCIA, L'AUSTRIA), MAGARI SENZA NEMMENO TROPPE PRENOTAZIONI, FERMANDOSI DOVE CAPI- TA. È FACILE, BASTA STARE LONTANO DALLE LOCALITÀ DEL TURISMO DI MASSA. L'IMPORTAN- TE È CHE L'AUTOMOBILE SIA A PUNTO, IN MODO DA EVITARE SORPRESE CHE CI ROVININO I PIANI. ECCO ALLORA QUALCHE SUGGERIMENTO IN PROPOSITO, COMPRESI QUALI PEZZI DI RICAMBIO TENERE AL SEGUITO E ACCORGIMENTI PER EVITARE EVENTUALI PROBLEMI.

DI EUGENIO MOSCA - FOTO LUCA MAURI

## MEGLIO USARLA

Andare in vacanza con la "storica" è possibile, basta che la vettura sia a posto. L'ideale sarebbe che l'auto sia usata con frequenza, ma in caso contrario bastano poche precauzioni: in questa foto, la verifica dello spinterogeno.





## PARTICOLARI IN GOMMA

► **Manicotti.** Con il tempo e il variare delle temperature la gomma si "cuoce", si può screpolare e perdere la tenuta. Residui di calcare nel punto di innesto del manicotto sono il primo sintomo della perdita di tenuta, che può essere causata anche dalla fascetta non stretta a dovere. È buona abitudine verificare con la pressione manuale (foto 1) l'elasticità della gomma: non si devono vedere screpolature. Altrimenti va sostituito il manicotto: il suo cedimento in viaggio è il più tipico degli inconvenienti.

► **Cinghie.** Lo stesso discorso fatto per i manicotti vale per le cinghie. Quindi va verificata manualmente la tensione corretta (2), con un gioco di circa 1 cm in funzione della distanza delle pulegge. Nel fare questa operazione verificare anche che le stesse pulegge, normalmente alternatore e pompa dell'acqua, non abbiano giochi anomali né principi di grippaggio. Portare comunque con sé una cinghia di scorta.

► **Cuffie.** Le cuffie dei giunti sferici e dei semiassi non devono presentare screpolature o, peggio, tagli dai quali potrebbe penetrare all'interno umidità o sporcizia che causano un'usura più rapida di questi particolari meccanici. In caso contrario, anche qui va fatta una sostituzione preventiva. Sulle vetture più datate che hanno ingrassatori per lubrificare i giunti sferici, verificare la presenza di grasso.



## IN OFFICINA

Roberto Banfi, dell'Autofficina Braga di Milano, fa un'importante premessa: se l'autovettura è ferma da un lungo periodo, i controlli da eseguire sono maggiori; se usata spesso, l'auto ha già "comunicato" eventuali problemi, e in generale il proprietario la conosce meglio.

► **Livelli.** Innanzitutto verificare il corretto livello dei liquidi. Semplice ma indispensabile. Con l'avvertimento che il controllo del livello olio, estraendo l'apposita astina, e acqua (3), direttamente dal tappo radiatore oppure dalla vaschetta di recupero, va fatto a freddo. L'olio va mantenuto

fresco: se al controllo si evidenziano colore o consistenza anomali, conviene sostituirlo (verificare sulla targhetta della macchina la giusta gradazione, 4). Così come conviene tenere sempre al seguito almeno una lattina di olio per ripristinare il livello durante il viaggio. Lo stesso vale per l'olio dei freni, che andrebbe interamente sostituito almeno ogni due anni, dato che tende ad assorbire umidità perdendo le sue proprietà. In questo modo si favorisce anche la longevità dei gommini della pompa e dei cilindretti. Prestare attenzione a non far cadere gocce di olio idraulico sulla car-

rozzeria, perché altamente corrosivo.

► **Filtro aria.** Dopo averlo estratto dalla cassa filtro (5) si esegue una verifica visiva: se non presenta particolari incrostazioni (6) è sufficiente una soffiata con l'aria compressa. Su alcune vetture la cassa filtro è direttamente collegata ai carburatori, perciò si possono verificare ritorni di benzina o di olio sintomo di funzionamento anormale del propulsore, magari della regolazione della carburazione, in ogni caso se le incrostazioni sono importanti conviene sostituire il filtro e verificare le cause.





## FRENI E SOSPENSIONI

► **Cuscinetti.** A ruote montate, per avere più forza, verificare che durante la rotazione non vi siano rumorosità del cuscinetto o giochi anomali. Nel caso, va adeguata la registrazione oppure sostituito il cuscinetto (7).

► **Pastiglie e dischi.** Dopo avere verificato il corretto livello dell'olio nell'impianto (anche qui non deve essere troppo vecchio), smontare le ruote e verificare visivamente lo spessore residuo del materiale frenante sulle pastiglie, che non deve essere inferiore ai 3 mm. Quindi verificare che il disco (8) non presenti rigature anomale sulla pista frenante o un gradino eccessivo sulla circonferenza esterna e interna, segnale di eccessiva usura e anomala del disco. Nel caso, è consigliabile la sostituzione.

► **Ferodi e tamburi.** Lo stesso discorso fatto per i dischi vale per i freni a tamburo, con verifica visiva dello spessore del materiale frenante sulle ganasce e del consumo uniforme, così come la pista del tamburo non deve presentare rigature o usura eccessiva. Con l'avvertenza che dopo il montaggio va eseguita la registrazione della distanza dei ferodi dalla pista del tamburo.



## PNEUMATICI

Fondamentali per la sicurezza! Verificare sulla spalla la data di produzione, tramite i quattro numeri (dal 2000) che indicano settimana e anno (9). In linea teorica gli pneumatici andrebbero sostituiti almeno ogni dieci anni, ma anche prima in caso di stazionamento della vettura in luogo critico, per esempio esposta al sole d'estate e al ghiaccio in inverno. Verificare che non vi siano lesioni conseguenti a colpi su buche e contro i marciapiedi, e che il consumo del battistrada (10) sia uniforme, altrimenti va verificato che l'angolo di convergenza sia corretto e non vi siano giochi anomali di testine che portano il pneumatico a lavorare con un angolo di appoggio non corretto. Infine, cosa fin troppo sottovalutata, verificare la corretta pressione di gonfiaggio, da eseguire a freddo secondo i valori indicati dal libretto di uso e manutenzione.





## PARTE ELETTRICA

► **Batteria.** Controllare la carica e l'efficienza. Ormai anche sulle storiche si utilizzano nella maggior parte batterie sigillate (11), in caso contrario verificare il livello del liquido. Eventuali residui di ossido sui morsetti possono

indicare un invecchiamento o rilascio vapori.

► **Candele.** Vanno sostituite intorno ai 10.000 km. Comunque conviene smontarle, con attenzione e a freddo, e controllare la distanza dell'elettrodo dal puntale (circa 1 mm), usura dello stesso e colorazione generale per verificare la bontà della combustione: un colore scuro (12) indica miscela troppo ricca di benzina, che in estate potrebbe causare difficoltà di avviamento.

► **Fusibili.** Verificare che il filetto metallico che collega i due contatti sia integro e non vi siano tracce di ossido nei punti di contatto. In questo caso sostituire i fusibili (13) e pulire accuratamente la valvoliera. Controllare che non ci siano tracce di ossido su alcun contatto, controllare il funzionamento delle lampadine e portarne di ricambio a bordo.

► **Spinterogeno e puntine.** Consigliamo il controllo da parte di un esperto. La calotta non deve presentare crepe vicino agli elettrodi, che possono far filtrare umidità all'interno. Verificare anche il buono stato della spazzola del rotore. Le puntine non devono presentare tracce di ossido. Con un cacciavite (14) aprirle e verificare che le superfici di contatto non presentino segni al centro, indice di usura del contatto. In questo caso sostituirle. Se di colore violaceo, sostituire anche il condensatore. In assenza di tracce di usura, controllare con lo spessimetro la distanza tra i due contatti nel momento di apertura, in caso di sostituzione va regolato anche il corretto anticipo.



## IN CARROZZERIA

Mario Colantropo, della Carrozzeria Brenna di Mariano Comense (CO), indica il sole come nemico numero uno della "storica", consigliando di non lasciare la vettura esposta per ore sotto il sole cocente; nel caso, se possibile coprirla con un parasole.

Cera protettiva. Può essere utile proteggere la superficie della carrozzeria con cera protettiva, soprattutto al mare, per la salsedine e la resina degli alberi, ma anche in montagna contro pioggia e umidità notturna.

► **Plastiche e pelle.** Come protezione preventiva può essere utile trattare le superfici plastiche interne con un apposito prodotto che le pulisce e idrata. Lo stesso vale per sedili e rivestimenti interni (15), da trattare con appositi prodotti.

► **Capote.** È utile pulire la superficie della capote in tela con un prodotto specifico e poi cospargerla con un prodotto idrorepellente. Utilizzato nell'arco di 24 ore, protegge la superficie oltre che dall'acqua anche da agenti oleosi o resinosi, garantendo una protezione pressoché completa.

► **Insetti.** Presenza inevitabile in estate, sono difficili da eliminare dalla carrozzeria. Anche qui sono disponibili prodotti specifici (16) che consentono una pulizia che non aggredisca la vernice, spesso anche con appositi dosatori per l'inserimento nella vaschetta lavavetri.





# 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

**Alfetta GT 2500**-1964, rossa in buone condizioni, euro 12.000 trattabili-tel 336-259241

**Giulietta Sprint Veloce**-1958, da restauro-tel 336-259241

**GT Junior 1.3**-1970, auto completamente riverniciata, biancospino, meccanica revisionata, interno e selleria in ottimo stato, euro 17.000-tel 339-4070270 /flavio.chiesa@virgilio.it

### ALPINE

**A110 1600 S**-1971, targa e documenti originali, 80.000 km stradale, originale in tutto, perfetta-tel 334-6204755 /filippo.montini@alice.it

### BMW

**320 Cabrio Baur**-1981, 150.000 km, ottima, 2000 euro su motore 1000 km fa (servizio BMW), gomme nuove + set 4 stagionali, eventuale permuta anche parziale con SLK 200/230 primi anni, meglio se automatica, vendo 6.000 euro-tel 335-1217341

### FERRARI

**365 GT4 2+2**-1973, conservata, circolante, euro 130.000-tel 340-6082313 /info@museobonfanti.veneto.it

**GTB Turbo Intercooler**-1986, auto stupendamente conservata, meccanica regolarmente tagliandata, interni e car-

rozzeria pari al nuovo, km 84.000-tel 333-8050962

### FIAT

**1100 speciale**-1962, targhe, documenti originali, iscritta PRA, non ha subito modifiche, da restaurare, euro 2.500 trattabili-tel 338-3814009

### LANCIA

**Delta 1.6 i.e. Turbo HF**-1991, veicolo in ottime condizioni di meccanica e di carrozzeria, iscritta ASI, mai corse-tel 339-1700501 /michele.chianucci@hotmail.com

### MASERATI

**4 porte 2000**-1996, eccellente, no tassa di possesso-tel 348-4796030-

### MERCEDES

**190 EW 201**-1988, bianca, ruote in lega, tetto apribile, gas, ASI, permuta possibile, euro 2.500-tel 051-495906

### MG

**A Spider**-1960, raro modello 1600, restauro 2015 con documentazione fotografica e fatture, cerchi a raggi, motore in rodaggio, tetto rigido, radio originale, portapacchi cromato, euro 38.500 Milano nord-tel 338-7258514 /gio769@gmail.com

### RENAULT

**Clio Williams**-1993, serie speciale, numerata, tutta originale, in ottimo stato,

visibile a Pescara, euro 7.900-tel 338-8889076

### TRIUMPH

**TR6-1972**, carrozzeria motore perfetti, interni pelle beige, capote, cover, autoradio, ruote raggi, visibile Milano-tel 335-8489121 /ghedu.sala@gmail.com



## VENDO VARIE

### per ABARTH

**595 / 695** - carburatore Solex 34 Pbic, revisionato, euro 1.000-tel 0524-572418 ore ufficio

### per ALFA ROMEO

**Giulia, Giulietta, Giulia GT**-1960-1975, testate varie con alberi a camme,

radiatori, parte di carrozzeria meccanica e varie minuterie-tel 338-2340826

**Giulia GT**-treno cerchi ferro da 14 e 15, treno BWA 6 x 14, euro 250 cromature varie; tunnel centrale Giulia euro 90; componenti motore 1.750; bloccetto euro 60; vetri e fanalini-tel 339-3205230

### per JAGUAR

**Statuina** -in metallo cromato, made in England, resistente alle intemperie, euro 120-tel 333/6934881



### per LANCIA

**Fulvia Coupé e Delta integrale 16V**-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

**Delta** -vendo sedili ant. e post. in alcantara, Missoni, buone condizioni, euro 250-tel 0524-572418 ore ufficio

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

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

**il 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

**... 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**



**per FIAT**  
**1500 6 C-1938/50**, scocca carrozzeria completa di cofani, portiere, parafanghi, vetri, alzacvetri ed altro-tel 338-2340826

**per GILERA**  
**per Gilera Otto Bulloni-1939**, vendo cambio di velocità revisionato con leve-tel 0376-819279

**VARIE**  
**Guanti guida**-interi, traforati in pelle, nuovi, anni '60, rimanenza di magazzino, spedisco in tutta Italia-tel 331-5967958 / del Santoennio@gmail.com

**Riviste**-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruote Classiche 1987-2015, Quattroruote e TAM 1956-2015, Auto Italiana 1953-1969, Autostprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694  
**4 ruote a raggi 165 x 400-ex A.R.** 1900 SS riverniciate, visibili a Vicenza-tel 347-1575279

## CERCO VARIE

**VARIE-**  
**Automodelli**-anni 50/90, Dinky Mini-

champs Ber Corgi, ecc, scala 1/43 kits, Obsoleti, Diecast, cerco sempre grandi collezioni, pagamento immediato, max riservatezza-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

**Automodelli**-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo-tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

**Riviste**-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

# 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

## CROMATURE DEL PASSATO

**RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH**

Riportiamo le tue vecchie cromature come una volta, scromatura e snichelatura elettrolitica, decappaggio, nichelatura opaca, ramatura, nichel lucido e cromo, sabbatura, pulitura e lucidatura di qualsiasi metallo ripariamo il tuo vecchio serbatoio ammaccato

**PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE**

**CROMATURA METALFLASH** di Ennio Pesce e Gianni Meneghin  
 via Enrico Barone 11 - 31030 Dosson di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153  
**www.cromaturametalfash.com** - pul.meneghin@gmail.com

~~MOSTRASCAMBIO~~  
**PESARO**  
 si trasferisce  
 presso

# Rimini Fiera

Rimini Fiera



# 45<sup>a</sup> MOSTRA SCAMBIO

## 1-2 Ottobre 2016

**ARRIVA IN FIERA**  
**CON IL TRENO**  
**FERMATA: RIMINI FIERA**  
 Arrivo  
 11407 PC-AN  
 11528 AN-PC  
 Partenza  
 2129 PC-AN  
 9822 AN-MI



**ORARIO VISITATORI**  
 Sabato 1 ottobre  
 dalle ore 9.00  
 alle ore 18:00

Domenica 2 ottobre  
 dalle ore 9:00  
 alle ore 16:30



**COMPLETAMENTE AL CHIUSO, GRANDISSIMI PARCHEGGI GRATUITI**

Per Informazioni: **www.museomotociclo.it**  
 Tel. e fax 0541 731096 Cell. 347 1844267  
 email: **mostrascambiorimini@gmail.com**

**MOSTRA "SULLA MOTO DEL NONNO"**  
 storia della motorizzazione a due e tre ruote



# 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             | 45.000        | *** | **  | = |
| Monomille GT               | 1962/65         | 982/60             | 48.000        | *** | **  | = |
| <b>DERIVATE FIAT 500</b>   |                 |                    |               |     |     |   |
| 500 derivazione Abarth     | 1957/63         | 479/22             | 22.000        | *** | *** | + |
| 595 D/F/L                  | 1963/71         | 594/27             | 22.000        | *** | **  | + |
| 595 D/F/L SS               | 1964/71         | 594/32             | 24.000        | *** | *** | + |
| 595 F/L Competizione       | 1969/71         | 594/27             | 27.000        | *** | *** | + |
| 595 F/L SS Competizione    | 1969/71         | 594/32             | 27.000        | *** | *** | + |
| 695 D/F                    | 1964/66         | 689/30             | 24.000        | *** | **  | + |
| 695 D/F/L SS               | 1964/71         | 689/38             | 27.000        | *** | *** | + |
| 695 F/L SS Competizione    | 1969/71         | 689/38             | 29.000        | *** | *** | + |
| 695 F/SS Assetto Corsa     | 1965/71         | 689/38             | 31.000        | *** | *** | + |
| 500 coupé Zagato           | 1957/59         | 479/23             | 41.000        | *** | **  | + |
| <b>DERIVATE FIAT 600</b>   |                 |                    |               |     |     |   |
| 600 derivazione Abarth     | 1956/60         | 747/41             | 29.000        | *** | *** | + |
| 850 TC                     | 1960/66         | 847/52             | 38.000        | *** | *** | + |
| 850 TC Nürburgring         | 1962/66         | 847/55             | 43.000        | *** | *** | + |
| 850 TC Nürburgring Corsa   | 1962/66         | 847/57             | 46.000        | *** | *** | + |
| 1000 TC                    | 1962/66         | 982/60             | 48.000        | *** | *** | + |
| 1000 TC Corsa              | 1962/66         | 982/88             | 50.000        | *** | *** | + |
| 750 coupé / spider Zagato  | 1956/62         | 747/44             | 58.000        | *** | **  | + |
| <b>DERIVATE FIAT 850</b>   |                 |                    |               |     |     |   |
| OT 850                     | 1964/68         | 847/52             | 17.000        | *** | **  | + |
| OT 1000                    | 1964/68         | 982/60             | 19.000        | *** | **  | + |
| OT 850 coupé               | 1965/68         | 847/52             | 19.000        | *** | **  | + |
| OT 1000 coupé / spider     | 1965/71         | 982/60             | 27.000        | *** | **  | + |
| OTR 1000 coupé             | 1965/71         | 982/74             | 30.000        | *** | *** | + |
| OTS 1000 coupé             | 1966/71         | 982/80             | 40.000        | *** | *** | + |
| OTSS 1000 coupé            | 1966/71         | 982/90             | 45.000        | *** | *** | + |
| OT 1300 coupé              | 1966/71         | 1290/75            | 42.000        | *** | *** | + |
| <b>DERIVATE SIMCA</b>      |                 |                    |               |     |     |   |
| Simca 1300                 | 1961/66         | 1288/125           | 100.000       | **  | **  | = |
| Simca 2000                 | 1964/66         | 1946/185           | 140.000       | **  | **  | = |
| <b>AC (Regno Unito)</b>    |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>2-LITRE</b>             |                 |                    |               |     |     |   |
| 2-Litre 2p / 4p            | 1947/58         | 1991/75            | 32.000        | *   | *   | = |
| 2-Litre coupé              | 1947/58         | 1991/75            | 39.000        | *   | *   | = |
| <b>ACE E DERIVATE</b>      |                 |                    |               |     |     |   |
| Ace / Aceca                | 1953/56         | 1991/90            | 48.000        | *   | **  | = |
| Ace / Aceca 2.0 Bristol    | 1956/61         | 1971/120           | 90.000        | *   | **  | = |
| Ace / Aceca 2.6 Ford       | 1961/64         | 2553/170           | 60.000        | *   | **  | = |
| Greyhound 2.0 Bristol      | 1956/61         | 1971/120           | 48.000        | *   | **  | = |
| Greyhound 2.6 Ford         | 1961/64         | 2553/170           | 50.000        | *   | **  | = |
| <b>COBRA E DERIVATE</b>    |                 |                    |               |     |     |   |
| Cobra 260                  | 1962/63         | 4261/265           | 390.000       | *** | *** | + |
| Cobra 289                  | 1963/68         | 4727/270           | 680.000       | *** | *** | + |
| Cobra 427                  | 1964/65         | 6984/425           | 590.000       | *** | *** | + |
| Cobra 427 s/c              | 1964/65         | 6984/480           | 300.000       | *** | **  | = |
| Cobra 428                  | 1965/66         | 6997/390           | 300.000       | *** | **  | = |
| 427 coupé / convertibile   | 1965/67         | 6997/350           | 60.000        | *** | *** | = |
| 428 coupé / convertibile   | 1967/73         | 7016/345           | 72.000        | *** | **  | = |
| <b>ALFA ROMEO (Italia)</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>1900 E DERIVATE</b>     |                 |                    |               |     |     |   |

| Modello                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏆   | € |
|----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 1900                             | 1951/54         | 1884/80            | 26.000        | **  | **  | + |
| 1900 TI                          | 1952/54         | 1884/90            | 30.000        | *** | **  | + |
| 1900 Super                       | 1954/59         | 1975/90            | 27.000        | **  | **  | + |
| 1900 TI Super                    | 1954/59         | 1975/115           | 32.000        | *** | **  | + |
| 1900 Sprint 1a / 2a serie        | 1952/54         | 1884/90            | 110.000       | *** | *** | + |
| 1900 Super Sprint 2a / 3a serie  | 1954/56         | 1975/115           | 120.000       | *** | **  | + |
| 1900 M AR/51 / AR/52 Matta       | 1951/59         | 1884/65            | 20.000        | **  | **  | + |
| <b>GIULIETTA E DERIVATE</b>      |                 |                    |               |     |     |   |
| Giulietta                        | 1955/59         | 1290/50            | 16.000        | **  | **  | = |
| Giulietta TI                     | 1957/59         | 1290/65            | 18.000        | *** | **  | = |
| Giulietta 2a serie               | 1959/61         | 1290/53            | 14.000        | **  | **  | = |
| Giulietta TI 2a serie            | 1959/61         | 1290/65            | 15.500        | *** | **  | = |
| Giulietta 3a serie               | 1961/65         | 1290/62            | 13.000        | **  | **  | = |
| Giulietta TI 3a serie            | 1961/65         | 1290/74            | 14.500        | *** | **  | = |
| Giulietta Sprint                 | 1954/59         | 1290/65            | 60.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Sprint Veloce          | 1956/59         | 1290/80            | 47.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Sprint 2a serie        | 1959/62         | 1290/79            | 39.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Sprint Veloce 2a serie | 1959/62         | 1290/96            | 53.000        | *** | *** | + |
| 1300 Sprint                      | 1964/65         | 1290/79            | 36.500        | *** | **  | + |
| Giulia Sprint                    | 1962/65         | 1570/91            | 41.000        | *** | **  | + |
| Giulietta Spider                 | 1956/59         | 1290/65            | 54.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Spider Veloce          | 1956/59         | 1290/80            | 60.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Spider 2a serie        | 1959/61         | 1290/79            | 52.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Spider Veloce 2a serie | 1959/61         | 1290/96            | 54.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Spider 3a serie        | 1961/62         | 1290/79            | 49.000        | *** | *** | + |
| Giulietta Spider Veloce 3a serie | 1961/62         | 1290/96            | 60.000        | *** | *** | + |
| Giulia Spider                    | 1962/64         | 1570/90            | 44.000        | *** | *** | + |
| Giulia Spider Veloce             | 1964/65         | 1570/112           | 59.000        | *** | *** | + |
| Giulietta SS                     | 1958/62         | 1290/100           | 77.000        | *** | *** | + |
| Giulietta SZ                     | 1960/61         | 1290/100           | 220.000       | *** | **  | + |
| Giulietta SZ coda tronca         | 1961/63         | 1290/100           | 280.000       | *** | *** | + |
| Giulia SS                        | 1962/65         | 1570/112           | 78.000        | *** | *** | + |
| <b>2000 / 2600 E DERIVATE</b>    |                 |                    |               |     |     |   |
| 2000 berlina                     | 1957/62         | 1975/105           | 14.000        | **  | *   | = |
| 2000 Sprint                      | 1959/62         | 1975/115           | 30.000        | **  | **  | + |
| 2000 Spider                      | 1957/62         | 1975/115           | 56.000        | **  | **  | + |
| 2600 berlina                     | 1962/68         | 2584/130           | 16.000        | **  | *   | = |
| 2600 Sprint                      | 1962/66         | 2584/145           | 42.000        | **  | **  | + |
| 2600 Spider                      | 1962/66         | 2584/145           | 70.000        | **  | **  | + |
| 2600 SZ                          | 1963/66         | 2584/145           | 160.000       | *** | *** | + |
| <b>GIULIA BERLINA E DERIVATE</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| Giulia TI                        | 1962/66         | 1570/90            | 14.000        | **  | **  | + |
| Giulia 1600 TI                   | 1966/68         | 1570/90            | 13.000        | *** | **  | + |
| Giulia Super                     | 1965/72         | 1570/98            | 12.000        | *** | **  | + |
| Giulia 1600 S                    | 1968/70         | 1570/96            | 10.000        | *** | **  | + |
| Giulia TI Super                  | 1963/64         | 1570/112           | 38.000        | *** | *** | + |
| Giulia 1300                      | 1964/72         | 1290/80            | 9.000         | **  | **  | + |
| Giulia 1300 TI                   | 1966/72         | 1290/85            | 10.000        | **  | **  | + |
| Giulia 1300 Super                | 1970/72         | 1290/88            | 10.500        | *** | **  | + |
| Giulia Super 1.3                 | 1972/74         | 1290/88            | 9.000         | **  | **  | + |
| Giulia Super 1.6                 | 1972/74         | 1570/104           | 10.000        | **  | **  | + |
| Nuova Super 1.3                  | 1974/77         | 1290/88            | 7.000         | **  | *   | + |
| Nuova Super 1.6                  | 1974/77         | 1570/104           | 8.000         | **  | *   | + |
| Nuova Super Diesel               | 1976/78         | 1760/50            | 5.000         | *** | **  | = |
| Giulia TI giardinetta Colli      | 1963/68         | 1570/90            | 21.000        | **  | *** | + |
| 1750                             | 1968/74         | 1779/114           | 10.000        | **  | **  | + |

| Modello                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏆   | € |
|----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 2000                             | 1971/74         | 1962/131           | 10.000        | **  | **  | + |
| 2000 2a serie                    | 1974/76         | 1962/128           | 9.500         | **  | **  | + |
| <b>DERIVATE GIULIA</b>           |                 |                    |               |     |     |   |
| Giulia Sprint GT                 | 1963/66         | 1570/106           | 26.000        | **  | **  | + |
| Giulia Sprint GT Veloce          | 1965/68         | 1570/110           | 27.500        | **  | **  | + |
| Giulia Sprint GTA                | 1965/67         | 1570/115           | 155.000       | *** | *** | + |
| GTA 1300 Junior                  | 1968/75         | 1290/96            | 130.000       | *** | *** | + |
| Giulia GTC                       | 1965/66         | 1570/106           | 44.000        | **  | **  | + |
| Giulia GT 1300 Junior            | 1966/71         | 1290/88            | 15.000        | **  | **  | = |
| 1750 GT Veloce                   | 1967/69         | 1779/114           | 24.000        | *** | **  | + |
| 1750 GT Veloce 2a serie          | 1969/71         | 1779/114           | 20.000        | **  | **  | + |
| GT 1300 Junior                   | 1971/74         | 1290/88            | 13.000        | **  | **  | = |
| GT 1600 Junior                   | 1971/74         | 1570/109           | 14.500        | **  | **  | = |
| GT 1300 Junior unificato         | 1974/76         | 1290/88            | 11.500        | **  | **  | = |
| GT 1600 Junior unificato         | 1974/76         | 1570/109           | 12.000        | **  | **  | = |
| 2000 GTV                         | 1971/76         | 1962/132           | 24.000        | *** | **  | + |
| Giulia TZ                        | 1963/65         | 1570/113           | 400.000       | *** | *** | + |
| Giulia TZ2                       | 1965/67         | 1570/113           | 1.000.000     | *** | *** | + |
| Montreal                         | 1970/77         | 2593/197           | 42.000        | *** | **  | = |
| <b>DUETTO E DERIVATE</b>         |                 |                    |               |     |     |   |
| Duetto                           | 1966/69         | 1570/110           | 21.500        | **  | **  | = |
| 1300 Spider Junior               | 1968/69         | 1290/88            | 19.000        | **  | **  | = |
| 1750 Spider Veloce               | 1967/69         | 1779/114           | 24.000        | **  | **  | = |
| 1300 Spider Junior coda tronca   | 1969/77         | 1290/88            | 13.000        | **  | **  | = |
| 1600 Spider Junior coda tronca   | 1972/77         | 1570/109           | 14.000        | **  | **  | = |
| 1750 Spider Veloce coda tronca   | 1969/73         | 1779/114           | 18.000        | **  | **  | = |
| 2000 Spider Veloce coda tronca   | 1971/77         | 1962/131           | 19.500        | **  | **  | = |
| 1600 Spider Veloce unificato     | 1977/82         | 1570/104           | 13.000        | *   | **  | = |
| 2000 Spider Veloce unificato     | 1977/82         | 1962/128           | 15.500        | *   | **  | = |
| Spider 1.6 aerodinamica          | 1982/86         | 1570/104           | 11.000        | *   | **  | = |
| Spider 2.0 aerodinamica          | 1982/86         | 1962/128           | 12.000        | *   | **  | = |
| Spider 1.6 aerodinamica 2a serie | 1986/89         | 1570/104           | 8.500         | *   | **  | = |
| Spider 2.0 aerodinamica 2a serie | 1986/89         | 1962/128           | 9.500         | *   | **  | = |
| Spider 2.0 Quadrifoglio Verde    | 1986/89         | 1962/128           | 10.500        | *   | **  | = |
| Spider 1.6 IV serie              | 1989/93         | 1570/109           | 11.000        | **  | **  | = |
| Spider 2.0 IV serie              | 1989/93         | 1962/128           | 12.000        | **  | **  | = |
| Spider 2.0 IE IV serie           | 1989/95         | 1962/128           | 12.000        | **  | **  | = |
| Junior Z                         | 1969/76         | 1290/88            | 21.500        | **  | **  | = |
| 1600 Z                           | 1972/76         | 1570/109           | 26.000        | **  | **  | = |
| <b>ALFASUD BERLINA</b>           |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfasud                          | 1971/75         | 1186/63            | 5.000         | **  | *   | = |
| Alfasud ti                       | 1973/76         | 1186/68            | 6.500         | **  | **  | = |
| Alfasud N/L / L 5m               | 1975/80         | 1186/63            | 3.000         | *   | *   | = |
| Alfasud ti 1.3                   | 1976/78         | 1286/76            | 6.500         | **  | **  | = |
| Alfasud Super 1.2 / 1.3          | 1978/80         | 1186/68            | 2.500         | *   | *   | = |
| Alfasud Super 1.5                | 1979/80         | 1490/85            | 2.500         | *   | *   | = |
| Alfasud ti 1.3                   | 1978/80         | 1351/79            | 4.500         | **  | **  | = |
| Alfasud ti 1.5                   | 1978/80         | 1490/85            | 5.500         | **  | **  | = |
| Alfasud ti 1.2 rst               | 1980/82         | 1186/63            | 2.000         | *   | *   | = |
| Alfasud ti 2.5m / 1.3 / 1.5 rst  | 1980/82         | 1186/68            | 2.500         | *   | *   | = |
| 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            | 2.000         | *   | *   | = |
| Alfasud 1.3 / 1.5 rst 3p         | 1981/82         | 1351/79            | 2.000         | *   | *   | = |
| Alfasud ti 1.3 rst 3p            | 1981/82         | 1351/86            | 3.200         | **  | **  | = |
| Alfasud ti 1.5 rst 3p            | 1981/82         | 1490/95            | 3.500         | **  | **  | = |





| Modello                               | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✕   | 🏆   | € |
|---------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| Alfasud 1.2 4p                        | 1982/84         | 1186 / 63          | 2.000         | •   | •   | = |
| Alfasud 1.3 SC 3p / 5p                | 1982/84         | 1351 / 79          | 2.200         | •   | •   | = |
| Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p       | 1982/84         | 1490 / 95          | 2.500         | •   | •   | = |
| 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          | 4.500         | ••  | ••  | = |
| Alfasud Sprint 1.5                    | 1978/80         | 1490 / 84          | 5.000         | ••  | ••  | = |
| Alfasud Sprint Veloce 1.3             | 1980/82         | 1351 / 86          | 5.000         | ••  | ••  | = |
| Alfasud Sprint Veloce 1.5             | 1980/82         | 1490 / 95          | 6.000         | ••  | ••  | = |
| Sprint 1.3 / 1.5                      | 1982/87         | 1351 / 86          | 4.000         | •   | •   | = |
| Sprint 1.5 / 1.7 Q.V.                 | 1982/87         | 1490 / 105         | 4.500         | •   | •   | = |
| <b>ALFETTA</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfetta                               | 1972/75         | 1779 / 122         | 13.000        | ••• | ••• | = |
| Alfetta 1.6                           | 1975/77         | 1570 / 109         | 8.000         | ••  | ••  | = |
| Alfetta 1.8                           | 1975/77         | 1779 / 118         | 9.500         | ••  | ••  | = |
| Alfetta 2.0                           | 1977/78         | 1962 / 122         | 7.000         | ••  | ••  | = |
| Alfetta 2.0 L                         | 1978/82         | 1962 / 130         | 7.500         | ••  | ••  | = |
| Alfetta 2.0 Li America                | 1981/82         | 1962 / 128         | 6.000         | ••• | ••  | = |
| Alfetta 2.0 CEM                       | 1981/82         | 1962 / 130         | 7.000         | ••• | ••• | = |
| Alfetta 1.6 rst                       | 1982/84         | 1570 / 109         | 4.500         | •   | •   | = |
| Alfetta 1.8 rst                       | 1982/84         | 1779 / 118         | 4.500         | •   | •   | = |
| Alfetta 2.0 iniezione rst             | 1982/84         | 1962 / 130         | 5.000         | ••  | ••  | = |
| Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro       | 1982/84         | 1962 / 130         | 7.000         | ••  | ••  | = |
| <b>ALFETTA GT</b>                     |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfetta Gt 122 Cv                     | 1974/75         | 1779 / 122         | 10.000        | ••• | ••• | = |
| Alfetta Gt 118 Cv                     | 1975/77         | 1779 / 118         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| Alfetta Gt 1.6                        | 1976/80         | 1570 / 109         | 6.000         | •   | •   | = |
| Alfetta GtV 2.0                       | 1976/78         | 1962 / 122         | 8.500         | ••  | ••  | = |
| Alfetta GtV 2.0 L                     | 1978/80         | 1962 / 130         | 9.000         | ••• | ••  | = |
| Alfetta GtV Turbodelta                | 1979/80         | 1962 / 150         | 20.000        | ••• | ••• | + |
| GtV 2.0                               | 1980/83         | 1962 / 130         | 6.500         | •   | •   | = |
| GtV 2.5                               | 1980/83         | 2492 / 158         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| GtV 2.0 rst                           | 1983/87         | 1962 / 130         | 6.500         | •   | •   | = |
| GtV 2.5 rst                           | 1983/87         | 2492 / 160         | 8.000         | ••  | ••  | = |
| <b>ALFA 6</b>                         |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfa 6                                | 1979/83         | 2492 / 158         | 7.500         | ••• | ••  | = |
| Alfa 6 Quadrifoglio Oro               | 1983/87         | 2492 / 158         | 6.500         | ••• | ••  | = |
| <b>NUOVA GIULIETTA</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| Giulietta 1.3                         | 1978/83         | 1357 / 95          | 3.000         | •   | •   | = |
| Giulietta 1.6                         | 1978/83         | 1570 / 109         | 3.500         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 1.8                         | 1979/83         | 1779 / 122         | 4.000         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 2.0 Ti                      | 1981/83         | 1962 / 130         | 5.000         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 1.6 2a serie                | 1983/86         | 1570 / 109         | 3.000         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 1.6 2a serie                | 1983/86         | 1779 / 122         | 3.500         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 2.0 2a serie                | 1983/86         | 1962 / 130         | 4.000         | ••  | ••  | = |
| Giulietta 2.0 Turbo Autodelta         | 1983/84         | 1962 / 170         | 15.000        | ••• | ••• | = |
| <b>ALFA 33 BERLINA</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfa 33 1.3                           | 1983/86         | 1351 / 79          | 2.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 33 Quadrifoglio Oro              | 1983/86         | 1490 / 95          | 2.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 33 Quadrifoglio Verde            | 1984/86         | 1490 / 105         | 4.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 33 1.5 4x4                       | 1984/86         | 1490 / 95          | 2.500         | ••  | •   | = |
| Alfa 33 1.5 Ti rst                    | 1986/90         | 1490 / 105         | 2.500         | •   | •   | = |
| Alfa 33 1.7 IE                        | 1988/90         | 1712 / 118         | 3.000         | •   | •   | = |
| Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst        | 1986/90         | 1712 / 118         | 4.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 33 1.5 4x4 rst                   | 1986/90         | 1490 / 105         | 2.500         | ••  | •   | = |
| <b>ALFA 75 E DERIVATE</b>             |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfa 75 1.6                           | 1985/88         | 1570 / 110         | 5.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 75 1.8                           | 1985/88         | 1779 / 120         | 6.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 75 2.0                           | 1985/88         | 1962 / 128         | 7.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 75 2.0 Twin Spark                | 1987/88         | 1962 / 146         | 9.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 75 1.8 turbo America             | 1986/88         | 1779 / 155         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione          | 1987/88         | 1762 / 155         | 16.000        | ••• | ••  | = |
| Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde     | 1985/88         | 2492 / 156         | 13.000        | ••  | ••  | = |
| Alfa 75 2.5 V6 America                | 1987/88         | 2959 / 185         | 15.000        | ••  | ••  | = |
| Alfa 75 2.0 Twin Spark rst            | 1988/92         | 1962 / 148         | 7.000         | ••  | •   | = |
| Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst            | 1990/92         | 1779 / 165         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| Alfa 75 3.0 V6 rst                    | 1988/90         | 2959 / 186         | 15.000        | ••• | ••  | + |
| Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst | 1990/92         | 2959 / 192         | 16.000        | ••• | ••  | + |
| SZ                                    | 1989/94         | 2959 / 192         | 47.000        | ••• | ••• | = |
| RZ                                    | 1991/94         | 2959 / 192         | 52.000        | ••• | ••• | = |
| <b>ALFA 90</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| Alfa 90 2.0                           | 1984/86         | 1962 / 128         | 2.000         | •   | •   | = |
| Alfa 90 2.0 iniezione                 | 1984/86         | 1962 / 128         | 2.500         | •   | •   | = |
| Alfa 90 2.0 V6 iniezione              | 1985/86         | 1996 / 132         | 3.000         | •   | •   | = |
| Alfa 90 2.5 V6 Super                  | 1986/88         | 2492 / 158         | 4.000         | ••  | •   | = |
| <b>ALTRI MODELLI</b>                  |                 |                    |               |     |     |   |
| Dauphine                              | 1960/64         | 845 / 27           | 4.000         | •   | •   | = |
| 33 stradale                           | 1967/69         | 1995 / 240         | 1.300.000     | ••• | ••• | = |

| Modello                               | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✕   | 🏆   | € |
|---------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| <b>ALPINE RENAULT (Francia)</b>       |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>A106</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| A106 berlina                          | 1955/60         | 747 / 43           | 32.000        | ••  | ••  | = |
| A106 cabriolet                        | 1957/63         | 747 / 43           | 28.000        | ••  | ••  | = |
| <b>A108</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| 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         | 12.000        | ••  | •   | = |
| A310 V6                               | 1977/84         | 2664 / 150         | 14.000        | ••  | •   | = |
| <b>ASA (Italia)</b>                   |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>1000</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| 1000 GT                               | 1963/67         | 1032 / 97          | 85.000        | ••• | ••  | = |
| 1000 spider                           | 1963/67         | 1032 / 97          | 100.000       | ••• | ••  | = |
| <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 MkII 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 / 265         | 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>                            |                 |                    |               |     |     |   |
| DBS                                   | 1967/70         | 3996 / 280         | 30.000        | ••  | ••  | = |
| DBS Vantage                           | 1967/70         | 3996 / 320         | 35.000        | ••• | ••  | = |
| DBS MkII                              | 1970/72         | 3996 / 280         | 30.000        | ••  | ••  | = |
| DBS Vantage MkII                      | 1970/72         | 3996 / 320         | 35.000        | ••• | ••  | = |
| DBS V8                                | 1970/72         | 5340 / 320         | 40.000        | ••• | ••  | = |
| <b>V8</b>                             |                 |                    |               |     |     |   |
| V8 / Volante                          | 1972/73         | 5340 / 280         | 45.000        | ••  | ••  | = |
| V8 S2 / Volante                       | 1973/76         | 5340 / 310         | 50.000        | ••  | ••  | = |
| V8 S3 / Volante                       | 1976/78         | 5340 / 285         | 45.000        | ••  | ••  | = |
| V8 S4 Vantage                         | 1978/86         | 5340 / 380         | 65.000        | ••• | ••  | = |
| V8 S5 Li / Volante                    | 1986/89         | 5340 / 320         | 45.000        | ••  | ••  | = |
| V8 S5 Li Vantage / Volante            | 1986/89         | 5340 / 380         | 65.000        | ••• | ••  | = |
| V8 Zagato coupé                       | 1986/89         | 5340 / 430         | 120.000       | ••• | ••  | = |
| V8 Zagato convertibile                | 1986/89         | 5340 / 430         | 150.000       | ••• | ••  | = |
| <b>LAGONDA</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| Lagonda 2.6 litre saloon / convert.   | 1948/53         | 2580 / 105         | 26.000        | ••  | •   | = |
| Lagonda 3 litre saloon / convertibile | 1953/58         | 2922 / 140         | 28.000        | ••  | •   | = |
| Lagonda Rapide                        | 1961/61         | 3996 / 280         | 32.000        | ••  | •   | = |
| Lagonda S2                            | 1978/86         | 5340 / 280         | 30.000        | ••  | •   | = |
| Lagonda Li S3                         | 1986/87         | 5340 / 300         | 34.000        | ••  | •   | = |
| Lagonda Li S4                         | 1987/89         | 5340 / 290         | 32.000        | ••  | •   | = |
| <b>ATS (Italia)</b>                   |                 |                    |               |     |     |   |
| 2500 GT                               | 1962/65         | 2468 / 210         | 150.000       | ••• | ••  | + |
| 2500 GTS                              | 1962/65         | 2468 / 245         | 180.000       | ••• | ••  | + |
| <b>AUDI (Germania)</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>F103 E DERIVATE</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| 72 / 72 L / Variant                   | 1965/68         | 1695 / 72          | 1.200         | •   | •   | = |

| Modello                           | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  | € |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 80 / 80 L / Variant               | 1966/68         | 1695 / 80          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 60 / 60 L / Variant               | 1968/72         | 1496 / 54          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 75 L / Variant                    | 1968/72         | 1695 / 75          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Super 90                          | 1966/72         | 1770 / 90          | 1.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 50                                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 50 1.1 LS                         | 1974/78         | 1093 / 50          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 50 1.1 GL                         | 1974/78         | 1093 / 60          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 80 B1                             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 80 1.3 / 1.3L 2p / 4p             | 1972/76         | 1272 / 60          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 80 1.5 GT 2p                      | 1972/76         | 1471 / 85          | 1.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 80 1.3 L / 1.3 GL 4p              | 1976/78         | 1272 / 60          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 80 1.6 GTE 2p                     | 1976/78         | 1585 / 110         | 1.500         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| 90 B2                             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 90 2.0                            | 1984/87         | 1994 / 113         | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 90 2.2 / 2.2 quattro              | 1984/87         | 2226 / 136         | 1.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| COUPÉ B2                          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 2.2 quattro                       | 1984/87         | 2226 / 136         | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| COUPÉ B3                          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 2.0 E / 2.0 E quattro             | 1988/92         | 1994 / 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 16v                           | 1992/96         | 1994 / 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         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| CABRIOLET B3                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 2.0 E / 2.0 E quattro             | 1991/92         | 1994 / 115         | 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 16v                           | 1992/96         | 1994 / 140         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 2.8 V6 / 2.8 V6 quattro           | 1992/96         | 2771 / 174         | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 100 C1 E DERIVATE                 |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 100 1.8                           | 1968/71         | 1760 / 80          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 100 GL                            | 1971/76         | 1871 / 112         | 1.000         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| 100 coupé S                       | 1971/72         | 1871 / 115         | 1.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 100 coupé S 112 Cv                | 1972/75         | 1871 / 112         | 1.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 100 C2 E DERIVATE                 |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 200                               | 1979/81         | 2144 / 170         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 Avant                         | 1979/81         | 2144 / 170         | 2.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 100 C3 E DERIVATE                 |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 200 / 200 quattro                 | 1981/88         | 2144 / 182         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 quattro Avant                 | 1983/88         | 2144 / 182         | 1.800         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 2.2 quattro                   | 1988/89         | 2226 / 200         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 2.2 quattro Avant             | 1988/89         | 2226 / 200         | 1.800         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 2.2 cat quattro               | 1989/90         | 2226 / 220         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 200 2.2 cat quattro Avant         | 1989/90         | 2226 / 220         | 1.800         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| V8 3.6 quattro                    | 1988/92         | 3562 / 250         | 2.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| V8 4.2 quattro                    | 1992/94         | 4172 / 280         | 2.400         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| QUATTRO E DERIVATE                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| quattro 2.1                       | 1980/88         | 2144 / 200         | 22.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | + |
| quattro 2.2                       | 1988/89         | 2226 / 200         | 24.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | + |
| quattro 2.2 20v                   | 1989/91         | 2226 / 220         | 26.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | + |
| quattro Sport                     | 1984/86         | 2133 / 306         | 120.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | + |
| AUSTIN (Regno Unito)              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| SEVEN / MINI E DERIVATE           |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Seven / De Luxe                   | 1959/62         | 848 / 34           | 4.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini / De Luxe                    | 1962/67         | 848 / 34           | 5.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini MkII / De Luxe               | 1967/69         | 848 / 34           | 4.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini MkII Super De Luxe           | 1967/69         | 998 / 38           | 4.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini Matic                        | 1968/69         | 998 / 38           | 4.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 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        | 1962/62         | 848 / 34           | 5.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini / De Luxe Countryman         | 1962/67         | 848 / 34           | 5.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini MkII / De Luxe Countryman    | 1967/69         | 848 / 34           | 5.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini MkII Super De Luxe Countrym. | 1967/69         | 998 / 38           | 5.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Mini Moke                         | 1964/67         | 848 / 34           | 4.500         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| MAXI                              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Maxi 1500                         | 1969/79         | 1485 / 75          | 2.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Maxi 1750 HLS                     | 1973/81         | 1748 / 85          | 2.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Maxi 1750 HLS                     | 1973/81         | 1748 / 90          | 2.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1100 / 1300                       |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 1100 4p                           | 1963/67         | 1098 / 48          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1100 MkII 2p / 4p                 | 1967/71         | 1098 / 48          | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1100 MkII Countryman              | 1967/71         | 1098 / 48          | 1.600         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1300 MkII 2p / 4p                 | 1967/71         | 1275 / 66          | 1.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1300 MkII GT 4p                   | 1969/71         | 1275 / 70          | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1300 MkII Countryman              | 1967/71         | 1275 / 66          | 2.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |



| Modello                              | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂ | 🏰 | € |
|--------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|---|---|---|
| 1100 MkII 2p / 4p                    | 1971/74         | 1098 / 50          | 1.000         | • | • | = |
| 1100 MkII Countryman                 | 1971/74         | 1098 / 50          | 1.600         | • | • | = |
| 1300 MkII 2p / 4p                    | 1971/74         | 1275 / 66          | 1.200         | • | • | = |
| 1300 MkII GT 4p                      | 1971/74         | 1275 / 70          | 1.500         | • | • | = |
| 1300 MkII 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         | 2912 / 125         | 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>                        |                 |                    |               |   |   |   |
| SpritelANS MkI Frog Eye              | 1958/61         | 948 / 43           | 14.000        | • | • | = |
| SpritelANS MkII                      | 1961/64         | 948 / 43           | 12.000        | • | • | = |
| SpritelAN7 MkII                      | 1961/64         | 1098 / 46          | 12.000        | • | • | = |
| SpritelAN8 MkII                      | 1964/66         | 1098 / 59          | 10.000        | • | • | = |
| SpritelAN9 MkIV                      | 1966/69         | 1275 / 65          | 8.500         | • | • | = |
| SpritelAN10 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 Transf. 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         | • | • | + |
| 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          | 3.000         | • | • | = |
| A111 2a serie                        | 1972/74         | 1438 / 70          | 3.000         | • | • | = |
| <b>A112</b>                          |                 |                    |               |   |   |   |
| A112                                 | 1969/73         | 903 / 44           | 4.000         | • | • | = |
| A112 Elegant                         | 1971/73         | 903 / 44           | 3.500         | • | • | = |
| A112 Abarth                          | 1971/73         | 982 / 58           | 9.000         | • | • | = |
| A112 / Elegant 2a serie              | 1973/75         | 903 / 47           | 2.500         | • | • | = |
| A112 Abarth 2a serie                 | 1973/75         | 982 / 58           | 8.500         | • | • | = |
| A112 / Elegant 3a serie              | 1975/77         | 903 / 47           | 2.500         | • | • | = |
| A112 Abarth 58 HP 3a serie           | 1975/77         | 982 / 58           | 7.500         | • | • | = |
| A112 Abarth 70 HP 3a serie           | 1975/77         | 1049 / 70          | 8.000         | • | • | = |
| A112 4a serie                        | 1977/79         | 903 / 42           | 2.500         | • | • | = |
| A112 Abarth 4a serie                 | 1977/79         | 1049 / 70          | 5.000         | • | • | = |
| A112 5a serie                        | 1979/82         | 903 / 42           | 3.000         | • | • | = |
| A112 Abarth 5a serie                 | 1979/82         | 1049 / 70          | 5.500         | • | • | = |
| A112 6a serie                        | 1982/84         | 903 / 42           | 2.500         | • | • | = |
| A112 Abarth 6a serie                 | 1982/84         | 1049 / 70          | 6.500         | • | • | = |
| A112 Junior 7a serie                 | 1984/86         | 903 / 40           | 2.000         | • | • | = |
| A112 Abarth 7a serie                 | 1984/85         | 1049 / 70          | 6.500         | • | • | = |
| <b>Y10</b>                           |                 |                    |               |   |   |   |
| Y10 fire / fire LX                   | 1985/92         | 999 / 45           | 1.500         | • | • | = |

| Modello                         | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂ | 🏰 | € |
|---------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|---|---|---|
| Y10 turbo / Martini             | 1985/89         | 1049 / 85          | 4.000         | • | • | = |
| Y10 fire i.e. / fire i.e. LX    | 1989/92         | 1108 / 57          | 1.500         | • | • | = |
| Y10 GT i.e.                     | 1989/92         | 1301 / 78          | 2.500         | • | • | = |
| Y10 4WD i.e.                    | 1989/92         | 1108 / 57          | 2.000         | • | • | = |
| <b>ALTRI MODELLI</b>            |                 |                    |               |   |   |   |
| Stellina                        | 1963/69         | 767 / 31           | 5.000         | • | • | = |
| Giardiniera                     | 1969/78         | 499 / 18           | 2.500         | • | • | = |
| <b>BENTLEY (Regno Unito)</b>    |                 |                    |               |   |   |   |
| <b>MARK VI</b>                  |                 |                    |               |   |   |   |
| Mark VI 4 1/4                   | 1946/51         | 4257 / -           | 60.000        | • | • | = |
| Mark VI 4 1/2                   | 1951/52         | 4566 / -           | 50.000        | • | • | = |
| R Type                          | 1952/55         | 4566 / -           | 80.000        | • | • | = |
| R Type Continental              | 1952/55         | 4887 / -           | 100.000       | • | • | = |
| <b>S TYPE</b>                   |                 |                    |               |   |   |   |
| S1 / S1 LWB                     | 1955/59         | 4887 / -           | 60.000        | • | • | = |
| S1 Continental                  | 1955/59         | 4887 / -           | 135.000       | • | • | = |
| S2 / S2 LWB                     | 1959/62         | 6230 / -           | 58.000        | • | • | = |
| S2 Continental                  | 1959/62         | 6230 / -           | 125.000       | • | • | = |
| S3 / S3 LWB                     | 1962/65         | 6230 / -           | 56.000        | • | • | = |
| S3 Continental                  | 1962/65         | 6230 / -           | 120.000       | • | • | = |
| <b>T TYPE</b>                   |                 |                    |               |   |   |   |
| T1 2p                           | 1965/77         | 6230 / -           | 32.000        | • | • | = |
| T1 / T1 LWB                     | 1965/77         | 6230 / -           | 28.000        | • | • | = |
| T1 Convertible                  | 1967/77         | 6230 / -           | 42.000        | • | • | = |
| T2 / T2 LWB                     | 1977/80         | 6230 / -           | 26.000        | • | • | = |
| <b>CORNICHE</b>                 |                 |                    |               |   |   |   |
| Corniche                        | 1971/81         | 6750 / -           | 30.000        | • | • | = |
| Corniche cabriolet              | 1971/84         | 6750 / -           | 40.000        | • | • | = |
| <b>MULSANNÉ</b>                 |                 |                    |               |   |   |   |
| Mulsanne                        | 1980/90         | 6750 / -           | 22.000        | • | • | = |
| Mulsanne turbo                  | 1982/90         | 6750 / -           | 24.000        | • | • | = |
| <b>BIZZARRINI (Italia)</b>      |                 |                    |               |   |   |   |
| A3C GT Strada                   | 1965/69         | 5358 / 370         | 350.000       | • | • | = |
| Europa                          | 1966/69         | 1897 / 112         | 120.000       | • | • | = |
| <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         | • | • | + |

| Modello             | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂ | 🏰 | € |
|---------------------|-----------------|--------------------|---------------|---|---|---|
| 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        | • | • | + |
| 1602 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        | • | • | + |
| NEUE KLASSE         |                 |                    |               |   |   |   |
| 1500                | 1962/64         | 1499/80            | 3.500         | • | • | = |
| 1600                | 1964/66         | 1573/83            | 3.500         | • | • | = |
| 1800                | 1963/68         | 1773/90            | 3.500         | • | • | = |
| 1800 TI             | 1963/68         | 1773/110           | 3.800         | • | • | = |
| 1800 TI SA          | 1965/66         | 1773/130           | 18.000        | • | • | = |
| 1800 2a serie       | 1968/71         | 1776/90            | 4.000         | • | • | = |
| 2000                | 1966/72         | 1990 / 100         | 4.000         | • | • | = |
| 2000 TI / TI Lux    | 1966/68         | 1990 / 120         | 4.500         | • | • | = |
| 2000 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         | • | • | = |
| E3 BERLINE          |                 |                    |               |   |   |   |
| 2500                | 1968/77         | 2494 / 150         | 3.000         | • | • | = |
| 2800                | 1969/75         | 2788 / 170         | 3.500         | • | • | = |
| 3.0 S               | 1971/77         | 2985 / 180         | 4.000         | • | • | = |
| 3.0 Si              | 1971/77         | 2985 / 200         | 4.500         | • | • | = |
| 2.8 L               | 1975/77         | 2788 / 170         | 3.500         | • | • | = |
| 3.0 L               | 1975/77         | 2985 / 180         | 3.500         | • | • | = |
| 3.3 L               | 1974/77         | 3299 / 190         | 3.500         | • | • | = |
| 3.3 Li              | 1974/77         | 3188 / 200         | 5.000         | • | • | = |
| E9 COUPÉ            |                 |                    |               |   |   |   |
| 2500 CS             | 1974/75         | 2494 / 150         | 7.500         | • | • | = |
| 2800 CS             | 1968/71         | 2788 / 170         | 8.500         | • | • | = |
| 3.0 CS              | 1971/75         | 2985 / 180         | 10.000        | • | • | = |
| 3.0 CSI             | 1971/75         | 2985 / 200         | 12.500        | • | • | = |
| 3.0 CSL             | 1971/72         | 2985 / 180         | 100.000       | • | • | = |
| 3.0 CSL 200 Cv      | 1972/73         | 3003 / 200         | 120.000       | • | • | = |
| 3.0 CSL 206 Cv      | 1973/75         | 3153 / 206         | 125.000       | • | • | = |
| SERIE 3 E21         |                 |                    |               |   |   |   |
| 316                 | 1975/80         | 1573/90            | 3.000         | • | • | = |
| 318                 | 1975/80         | 1766/98            | 3.500         | • | • | = |
| 320                 | 1975/77         | 1990/109           | 4.000         | • | • | = |
| 323i                | 1977/82         | 2315/143           | 8.000         | • | • | + |
| 320 M60 Cabrio Baur | 1977/82         | 1990/122           | 6.500         | • | • | = |
| 323i Cabrio Baur    | 1977/82         | 2315/143           | 8.500         | • | • | + |
| SERIE 5 E12         |                 |                    |               |   |   |   |
| 518                 | 1973/76         | 1766/90            | 2.500         | • | • | = |
| 520                 | 1972/76         | 1990/115           | 2.500         | • | • | = |
| 520i Bosch          | 1975/76         | 1990/125           | 3.000         | • | • | = |
| 520 M60             | 1976/81         | 1990/122           | 3.000         | • | • | = |
| 525                 | 1973/76         | 2494/145           | 3.000         | • | • | = |
| 528                 | 1973/76         | 2788/165           | 3.000         | • | • | = |
| 528i                | 1973/76         | 2788/177           | 3.500         | • | • | = |
| M 535i              | 1980/81         | 3453/218           | 6.500         | • | • | = |
| SERIE 7 E23         |                 |                    |               |   |   |   |
| 725i                | 1981/86         | 2494/171           | 2.500         | • | • | = |
| 728                 | 1977/79         | 2788/170           | 3.000         | • | • | = |
| 728i                | 1979/86         | 2788/184           | 3.000         | • | • | = |
| 730                 | 1977/79         | 2985/184           | 3.000         | • | • | = |
| 732i                | 1979/86         | 3210/197           | 3.000         | • | • | = |
| 733i                | 1977/79         | 3205/197           | 3.500         | • | • | = |
| 735i                | 1979/86         | 3453/218           | 3.500         | • | • | = |
| 745i                | 1980/86         | 3210/252           | 4.500         | • | • | = |
| SERIE 6 E24         |                 |                    |               |   |   |   |
| 628 CSI             | 1979/87         | 2788/184           | 5.000         | • | • | = |
| 630 CS              | 1975/79         | 2986/185           | 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 635 CSI           | 1983/89         | 3453/296           | 10.000        | • | • | = |
| SERIE 3 E30         |                 |                    |               |   |   |   |
| 318is 2p            | 1989/92         | 1796/136           | 4.500         | • | • | = |
| 320i 2p             | 1982/85         | 1990/125           | 3.000         | • | • | = |
| 320is 2p / 4p       | 1988/90         | 1990/192           | 7.500         | • | • | = |
| 323i 2p             | 1982/85         | 2316/150           | 5.000         | • | • | = |
| 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        | • | • | = |
| 325ix / Kat Touring | 1988/92         | 2494/171           | 5.000         | • | • | = |



|                                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|------------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 323i Cabrio Baur                         | 1983/85         | 2316 / 150         | 7.000         | •   | •   | = |
| M3 cabriolet                             | 1987/88         | 2302 / 200         | 28.000        | ••• | ••• | = |
| M3 Kat cabriolet                         | 1988/90         | 2302 / 195         | 26.000        | ••• | ••• | = |
| M3 Kat 215 Cv cabriolet                  | 1990/93         | 2302 / 215         | 28.000        | ••• | ••• | = |
| <b>SERIE 5 E28</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 535i                                     | 1986/88         | 3430 / 218         | 7.500         | •   | •   | = |
| M 535i                                   | 1983/86         | 3430 / 218         | 8.500         | ••• | ••  | = |
| M5                                       | 1986/88         | 3453 / 282         | 11.000        | ••• | ••• | = |
| <b>SERIE 8 E31</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 840 Ci                                   | 1992/96         | 3982 / 282         | 7.000         | ••  | •   | = |
| 840 Ci 4.4                               | 1996/99         | 4398 / 282         | 7.500         | ••  | •   | = |
| 850i                                     | 1989/92         | 4988 / 295         | 8.000         | ••  | •   | = |
| 850 Ci                                   | 1992/96         | 4988 / 295         | 8.000         | ••  | •   | = |
| 850 Ci 5.5                               | 1996/99         | 5379 / 322         | 8.500         | ••  | •   | = |
| 850 CSI                                  | 1992/96         | 5576 / 375         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| <b>M1 E26</b>                            |                 |                    |               |     |     |   |
| M1                                       | 1978/81         | 3453 / 277         | 100.000       | ••• | ••• | = |
| Z1                                       |                 |                    |               |     |     |   |
| Z1                                       | 1988/91         | 2494 / 171         | 24.000        | ••  | ••  | + |
| <b>BUGATTI (Italia)</b>                  |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>EB 110</b>                            |                 |                    |               |     |     |   |
| EB 110                                   | 1991/95         | 3498               | 260.000       | ••• | ••• | = |
| EB 110 S                                 | 1992/95         | 3498               | 280.000       | ••• | ••• | = |
| EB 110 SS                                | 1993/95         | 3498               | 300.000       | ••• | ••• | = |
| <b>CITROËN (Francia)</b>                 |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>TRACTION AVANT</b>                    |                 |                    |               |     |     |   |
| B 11 / BL 11                             | 1939/57         | 1911 / 56          | 14.500        | ••  | ••  | = |
| S 11                                     | 1946/53         | 1911 / 56          | 12.000        | ••  | ••  | = |
| 15 Six                                   | 1939/55         | 2867 / 77          | 16.500        | ••  | ••  | = |
| <b>2 CV E DERIVATE</b>                   |                 |                    |               |     |     |   |
| 2 CV                                     | 1948/78         | 375 / 9            | 3.500         | ••  | ••  | = |
| 2 CV Special                             | 1978/90         | 602 / 33           | 2.500         | ••  | ••  | = |
| 2 CV Sahara                              | 1958/66         | 2x425 / 24         | 12.000        | ••• | ••• | = |
| Ami 6 / Ami 8                            | 1962/78         | 602 / 33           | 1.500         | •   | •   | = |
| Ami 6 / Ami 8 Break                      | 1962/78         | 602 / 33           | 2.000         | •   | •   | = |
| Dyane                                    | 1967/70         | 602 / 33           | 1.000         | •   | •   | = |
| Mehari                                   | 1968/87         | 602 / 33           | 3.500         | •   | •   | = |
| <b>ID / DS E DERIVATE</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| ID 19 / DSspecial                        | 1957/75         | 1911 / 75          | 12.000        | ••  | ••  | = |
| ID 20 / DSsuper                          | 1957/75         | 1985 / 90          | 11.000        | ••  | ••  | = |
| ID 21 / DSsuper5                         | 1957/75         | 2175 / 98          | 11.000        | ••  | ••  | = |
| ID 19 Break / Familiare                  | 1957/75         | 1911 / 75          | 14.000        | ••  | ••  | = |
| DS 19                                    | 1955/65         | 1911 / 75          | 12.000        | ••• | ••  | = |
| DS 20                                    | 1968/74         | 1985 / 90          | 12.000        | ••• | ••  | = |
| DS 21                                    | 1965/72         | 2175 / 100         | 12.000        | ••• | ••  | = |
| DS 23                                    | 1972/75         | 2347 / 110         | 14.000        | ••• | ••  | = |
| DS Break / Familiare                     | 1972/75         | 2341 / 110         | 15.000        | ••• | ••  | = |
| DS Cabriolet                             | 1960/71         | 2175 / 110         | 65.000        | ••• | ••  | = |
| <b>CX</b>                                |                 |                    |               |     |     |   |
| CX 2000                                  | 1975/79         | 1985 / 102         | 1.500         | •   | •   | = |
| CX 2400 GT / 25 GTi                      | 1977/82         | 2347 / 140         | 3.000         | ••  | •   | + |
| CX 25 GTi Turbo                          | 1984/86         | 2500 / 150         | 3.500         | ••  | •   | + |
| CX 25 GTi Turbo 2                        | 1987/89         | 2500 / 150         | 4.000         | ••  | •   | + |
| CX Prestige                              | 1976/85         | 2347 / 140         | 2.500         | •   | •   | = |
| CX Prestige / Prestige Turbo 2           | 1986/89         | 2500 / 150         | 3.500         | •   | •   | = |
| <b>SM</b>                                |                 |                    |               |     |     |   |
| SM 2.7                                   | 1970/72         | 2670 / 170         | 16.000        | ••• | ••• | = |
| SM 2.7 i.e.                              | 1972/76         | 2670 / 178         | 18.000        | ••• | ••• | = |
| SM 3.0                                   | 1972/76         | 2965 / 180         | 20.000        | ••• | ••• | = |
| <b>DAIMLER (Regno Unito)</b>             |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| Sovereign I serie                        | 1966/73         | 2792 / 180         | 10.000        | ••  | ••  | = |
| Sovereign II serie                       | 1973/79         | 4235 / 245         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| Sovereign III serie                      | 1979/86         | 4235 / 245         | 8.500         | ••  | ••  | = |
| Double Six 5.3 I serie                   | 1972/73         | 5345 / 253         | 12.000        | ••• | ••  | = |
| Double Six 5.3 II serie                  | 1973/79         | 5345 / 253         | 10.000        | ••• | ••  | = |
| Double Six 5.3 III serie                 | 1979/81         | 5345 / 253         | 9.000         | ••• | ••  | = |
| Sovereign coupé                          | 1973/77         | 4235 / 245         | 15.000        | ••• | ••  | = |
| Double Six 5.3 coupé                     | 1973/77         | 5345 / 253         | 15.000        | ••• | ••  | = |
| <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         | 78.000        | ••  | ••  | = |

| Modello                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| Pantera GTS                      | 1972/80         | 5763 / 350         | 97.000        | ••• | ••• | = |
| Pantera GT4                      | 1973/76         | 5763 / 500         | 91.000        | ••• | ••• | = |
| Pantera GT5                      | 1980/90         | 5763 / 330         | 91.000        | ••• | ••• | = |
| Pantera GT5 S                    | 1983/90         | 5763 / 350         | 98.000        | ••• | ••• | = |
| Pantera 90                       | 1990/93         | 4942 / 305         | 65.000        | ••  | ••  | = |
| <b>ALTRI MODELLI</b>             |                 |                    |               |     |     |   |
| Vallelunga                       | 1964/67         | 1498 / 104         | 43.500        | ••  | ••• | = |
| Mangusta                         | 1967/71         | 4729 / 305         | 65.000        | ••• | ••• | = |
| Deauville                        | 1970/85         | 5763 / 300         | 19.000        | ••  | •   | = |
| Longchamp                        | 1972/89         | 5763 / 300         | 24.000        | ••  | ••  | = |
| <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         | 2963 / 240         | 350.000       | ••• | ••• | = |
| 250 GT cabriolet Pininfarina     | 1958/62         | 2963 / 240         | 400.000       | ••• | ••• | = |
| 250 GT spider California         | 1958/62         | 2963 / 240         | 6.500.000     | ••• | ••• | + |
| 250 GTL                          | 1962/63         | 2963 / 240         | 650.000       | ••• | ••• | = |
| 250 Testa Rossa                  | 1958/60         | 2963 / 290         | 8.000.000     | ••• | ••• | + |
| 250 GT                           | 1962/64         | 2963 / 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         | 280.000       | ••• | ••• | = |
| 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 GTB/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 GT4 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                       | 1984/92         | 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 poliesteri                   | 1978/80         | 2927 / 255         | 70.000        | ••• | ••• | = |
| 308 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 GTBi / GTSi                  | 1980/82         | 2927 / 215         | 28.000        | ••  | ••  | = |
| 308 GTB / GTS quattrovalvole     | 1982/86         | 2927 / 240         | 32.000        | ••• | ••  | = |
| 328 GTB / GTS                    | 1986/89         | 3185 / 270         | 40.000        | ••• | ••• | = |
| 348 TB / TS                      | 1989/93         | 3405 / 295         | 32.000        | ••  | ••• | = |
| 348 Spider                       | 1992/93         | 3405 / 295         | 36.000        | ••  | ••• | = |
| 348 GTB / GTS                    | 1993/95         | 3405 / 320         | 36.000        | ••  | ••  | = |
| 348 Spider 320 Cv                | 1992/96         | 3405 / 320         | 40.000        | ••  | ••  | = |
| Mondial 8                        | 1980/82         | 2927 / 215         | 20.000        | ••  | ••  | = |
| Mondial quattrovalvole           | 1982/86         | 2927 / 240         | 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       | ••• | ••• | + |

| Modello                           | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| F40                               | 1988/90         | 2936 / 478         | 450.000       | ...                                                                                 | ...                                                                                 | +                                                                                   |
| F50                               | 1996/98         | 4698 / 520         | 500.000       | ...                                                                                 | ...                                                                                 | +                                                                                   |
| DINO V6                           |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 206 GT                            | 1968/71         | 1987 / 180         | 90.000        | ...                                                                                 | ...                                                                                 | =                                                                                   |
| 246 GT                            | 1970/74         | 2418 / 195         | 100.000       | ...                                                                                 | ...                                                                                 | =                                                                                   |
| 246 GTS                           | 1970/74         | 2418 / 195         | 120.000       | ...                                                                                 | ...                                                                                 | =                                                                                   |
| DINO V8                           |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 208 GT4                           | 1975/80         | 1990 / 180         | 22.000        | ...                                                                                 | ..                                                                                  | =                                                                                   |
| 308 GT4                           | 1973/76         | 2927 / 250         | 24.000        | ...                                                                                 | ..                                                                                  | =                                                                                   |
| FIAT (Italia)                     |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 500 TOPOLINO                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 500 A                             | 1946/48         | 569 / 12           | 12.000        | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 500 B                             | 1948/50         | 569 / 17           | 11.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 500 B Belvedere                   | 1948/50         | 569 / 17           | 13.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 500 C                             | 1950/55         | 569 / 17           | 10.000        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 500 C Belvedere                   | 1950/55         | 569 / 17           | 12.000        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1400 / 1900 E DERIVATE            |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 1400 berlina                      | 1950/54         | 1394 / 44          | 8.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1400 cabriolet                    | 1950/54         | 1394 / 44          | 18.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1400 diesel                       | 1953/54         | 1901 / 40          | 6.500         | **                                                                                  | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1400 A berlina                    | 1954/56         | 1394 / 50          | 6.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1400 A cabriolet                  | 1954/56         | 1394 / 50          | 16.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1400 A diesel                     | 1954/56         | 1901 / 40          | 5.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1400 B berlina                    | 1956/59         | 1394 / 50          | 6.000         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1400 B cabriolet                  | 1956/59         | 1394 / 50          | 15.000        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1400 B diesel                     | 1956/59         | 1901 / 40          | 5.000         | **                                                                                  | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1900 berlina                      | 1952/54         | 1901 / 58          | 10.000        | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1900 coupé Granluce / cabriolet   | 1952/54         | 1901 / 58          | 16.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1900 A berlina                    | 1954/56         | 1901 / 70          | 8.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1900 A coupé Granluce / cabriolet | 1954/56         | 1901 / 70          | 15.000        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1900 B berlina                    | 1956/59         | 1901 / 80          | 7.000         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1900 B coupé Granluce / cabriolet | 1956/59         | 1901 / 80          | 13.500        | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| NUOVA 500 E DERIVATE              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Nuova 500                         | 1957/58         | 479 / 14           | 8.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 normale                 | 1958/60         | 479 / 14           | 7.000         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| Nuova 500 Lusso                   | 1958/60         | 479 / 14           | 7.500         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| Nuova 500 Sport                   | 1958/60         | 499 / 21           | 7.500         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| Nuova 500 D                       | 1960/65         | 499 / 18           | 6.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 F                       | 1965/72         | 499 / 18           | 5.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 L                       | 1968/72         | 499 / 18           | 5.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 R                       | 1972/75         | 594 / 18           | 3.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 giardiniera             | 1960/66         | 499 / 18           | 4.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Nuova 500 Gamine Vignale          | 1967/69         | 599 / 18           | 6.000         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 E DERIVATE                    |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 600                               | 1955/59         | 633 / 22           | 6.000         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 25 Cv                         | 1959/60         | 633 / 25           | 6.000         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 D porte controvento           | 1960/65         | 767 / 29           | 3.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 600 D 2a serie                    | 1965/70         | 767 / 29           | 3.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 600 Multipla                      | 1956/60         | 767 / 22           | 12.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 D Multipla                    | 1960/67         | 767 / 29           | 10.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 750 Granluce Viotti               | 1960/64         | 767 / 29           | 6.500         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 850 E DERIVATE                    |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 850                               | 1964/68         | 843 / 34           | 2.000         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 850 Idroconvert                   | 1968/72         | 843 / 34           | 2.400         | **                                                                                  | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 850 Super                         | 1964/68         | 843 / 37           | 2.600         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 850 Special                       | 1968/72         | 843 / 47           | 2.800         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 850 coupé                         | 1965/68         | 843 / 47           | 6.500         | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 850 Sport coupé 2a / 3a serie     | 1968/72         | 903 / 52           | 6.000         | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 850 spider                        | 1965/68         | 843 / 49           | 7.500         | *                                                                                   | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 850 spider CL                     | 1965/68         | 843 / 49           | 7.000         | *                                                                                   | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 850 Sport spider 2a serie         | 1968/72         | 903 / 52           | 7.000         | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Racer berlina Bertone             | 1969/71         | 903 / 52           | 6.500         | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Racer convertibile Bertone        | 1969/71         | 903 / 52           | 7.000         | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| Racer Team Bertone                | 1969/71         | 903 / 52           | 8.500         | *                                                                                   | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 1100 E DERIVATE                   |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 1100 / 103 A                      | 1953/56         | 1089 / 37          | 8.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1100 / 103 B                      | 1953/56         | 1089 / 37          | 7.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 1100 / 103 familiare              | 1953/56         | 1089 / 37          | 7.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |
| 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         | *                                                                                   | *                                                                                   | =                                                                                   |



# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

| Modello                                     | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|---------------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 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         | 1295 / 65          | 3.800         | •   | •   | = |
| 1500 berlina                                | 1961/64         | 1481 / 72          | 3.500         | •   | •   | = |
| 1500 familiare                              | 1961/64         | 1481 / 72          | 3.800         | •   | •   | = |
| 1500 C berlina                              | 1964/66         | 1481 / 75          | 3.500         | •   | •   | = |
| 1500 C familiare                            | 1964/66         | 1481 / 75          | 3.800         | •   | •   | = |
| <b>1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| 1200 coupé                                  | 1959/63         | 1221 / 56          | 10.000        | •   | ••  | = |
| 1500 / 1500 S coupé                         | 1959/62         | 1491 / 80          | 11.500        | •   | ••  | = |
| 1600 S coupé                                | 1962/63         | 1568 / 90          | 17.500        | ••• | ••  | = |
| 1500 coupé 2a / 3a serie                    | 1963/66         | 1481 / 72          | 9.000         | ••  | ••  | = |
| 1600 S coupé 2a / 3a serie                  | 1963/66         | 1568 / 90          | 16.000        | ••• | ••  | = |
| 1200 cabriolet                              | 1959/63         | 1221 / 56          | 12.000        | •   | ••• | = |
| 1500 / 1500 S cabriolet                     | 1959/62         | 1491 / 80          | 13.500        | ••  | ••• | = |
| 1600 S cabriolet                            | 1962/63         | 1568 / 90          | 18.500        | ••• | ••  | = |
| 1500 cabriolet 2a / 3a serie                | 1963/66         | 1481 / 72          | 13.500        | ••  | ••• | = |
| 1600 S cabriolet 2a / 3a serie              | 1963/66         | 1568 / 90          | 16.500        | ••• | ••• | = |
| <b>1800 / 2300 E DERIVATE</b>               |                 |                    |               |     |     |   |
| 1800 berlina                                | 1959/61         | 1795 / 75          | 4.000         | •   | •   | = |
| 1800 familiare                              | 1959/61         | 1795 / 75          | 4.200         | •   | •   | = |
| 2100 berlina                                | 1959/61         | 2054 / 82          | 4.500         | •   | •   | = |
| 2100 berlina Speciale                       | 1959/61         | 2054 / 82          | 6.500         | •   | •   | = |
| 2100 familiare                              | 1959/61         | 2054 / 82          | 4.800         | •   | •   | = |
| 1800 B berlina                              | 1961/68         | 1795 / 86          | 4.200         | •   | •   | = |
| 1800 B familiare                            | 1961/68         | 1795 / 86          | 4.400         | •   | •   | = |
| 2300 berlina                                | 1961/63         | 2279 / 105         | 4.800         | ••  | •   | = |
| 2300 berlina Speciale                       | 1961/63         | 2279 / 105         | 6.500         | ••  | ••  | = |
| 2300 familiare                              | 1961/68         | 2279 / 105         | 5.000         | ••  | •   | = |
| 2300 L berlina                              | 1963/68         | 2279 / 105         | 4.800         | ••  | ••  | = |
| 2300 L familiare                            | 1963/68         | 2279 / 105         | 5.000         | ••  | ••  | = |
| 1500 L                                      | 1962/68         | 1481 / 75          | 4.000         | •   | •   | = |
| 2300 coupé                                  | 1961/65         | 2279 / 105         | 13.500        | ••  | ••  | = |
| 2300 coupé S                                | 1965/68         | 2279 / 136         | 15.000        | ••  | ••• | = |
| <b>124 E DERIVATE</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 124                                         | 1966/74         | 1197 / 60-65       | 3.000         | •   | •   | = |
| 124 Special                                 | 1968/70         | 1438 / 70          | 3.500         | •   | •   | = |
| 124 Special T                               | 1970/72         | 1438 / 80          | 4.000         | ••  | •   | = |
| 124 Special T 1600                          | 1972/74         | 1592 / 95          | 5.000         | ••  | •   | = |
| 124 coupé 1a serie                          | 1967/69         | 1438 / 90          | 6.500         | ••  | ••  | = |
| 124 Sport coupé 1400 2a serie               | 1969/72         | 1438 / 90          | 6.000         | ••  | ••  | = |
| 124 Sport coupé 1600 2a serie               | 1969/72         | 1608 / 110         | 7.000         | ••  | ••  | = |
| 124 Sport coupé 1600 3a serie               | 1972/76         | 1592 / 108         | 6.000         | ••  | ••  | = |
| 124 Sport coupé 1800 3a serie               | 1972/76         | 1756 / 118         | 5.000         | ••  | ••  | = |
| 124 Sport spider 1.4                        | 1967/69         | 1438 / 90          | 12.000        | ••  | ••• | = |
| 124 Sport spider 1.6                        | 1969/72         | 1608 / 110         | 12.000        | ••  | ••  | = |
| 124 Sport spider 1600                       | 1972/75         | 1592 / 108         | 11.000        | ••  | ••  | = |
| 124 Sport spider 1800                       | 1972/75         | 1756 / 118         | 11.000        | ••  | ••  | = |
| Spider America 1800                         | 1975/80         | 1995 / 105         | 10.000        | ••  | ••• | = |
| Spider America 2000                         | 1980/87         | 1995 / 105         | 10.000        | ••  | ••  | = |
| Spidereuropa                                | 1982/87         | 1995 / 105         | 10.500        | ••  | ••  | = |
| Spidereuropa Volumex                        | 1983/87         | 1995 / 136         | 11.000        | ••  | ••  | = |
| 124 Abarth rally                            | 1972/76         | 1756 / 128         | 55.000        | ••  | ••• | = |
| <b>125</b>                                  |                 |                    |               |     |     |   |
| 125                                         | 1967/70         | 1608 / 90          | 4.500         | ••  | •   | = |
| 125 Special / Special 2a serie              | 1968/72         | 1608 / 100         | 5.500         | ••  | ••  | = |
| <b>130 E DERIVATE</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 130 2800                                    | 1969/70         | 2866 / 140         | 3.200         | ••  | •   | = |
| 130 2800 160 Cv                             | 1970/71         | 2866 / 160         | 3.500         | ••  | •   | = |
| 130 3200                                    | 1971/77         | 3238 / 165         | 3.500         | ••  | •   | = |
| 130 coupé                                   | 1971/77         | 3238 / 165         | 6.500         | ••  | ••  | = |
| <b>126</b>                                  |                 |                    |               |     |     |   |
| 126                                         | 1972/76         | 594 / 23           | 2.500         | •   | •   | = |
| 126 650                                     | 1976/82         | 652 / 24           | 2.000         | •   | •   | = |
| 126 Personal / Personal 4                   | 1976/82         | 652 / 24           | 2.500         | •   | •   | = |
| <b>127 E DERIVATE</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 127 2p / 3p                                 | 1971/77         | 903 / 47           | 2.000         | ••  | ••  | = |
| 127 1050 CL 2p / 3p                         | 1977/81         | 1049 / 50          | 2.000         | •   | •   | = |
| 127 Rustica                                 | 1979/81         | 1049 / 50          | 2.500         | •   | •   | = |
| 127 Sport 70 HP 3p                          | 1978/81         | 1049 / 50          | 4.000         | ••  | ••  | = |
| 127 Sport 75 HP 3p                          | 1981/83         | 1301 / 75          | 4.000         | ••  | ••  | = |
| <b>128 E DERIVATE</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 128 2p / 4p                                 | 1969/76         | 1116 / 55          | 2.500         | ••  | ••  | = |

| Modello                              | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|--------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 128 familiare                        | 1969/76         | 1116 / 55          | 2.500         | ••  | ••  | = |
| 128 Special 1100 2p / 4p             | 1974/76         | 1116 / 55          | 3.500         | ••  | ••  | = |
| 128 Special 1300 2p / 4p             | 1974/76         | 1290 / 60          | 3.500         | ••  | ••  | = |
| 128 rally                            | 1971/76         | 1290 / 67          | 8.000         | ••  | ••  | = |
| 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          | 2.000         | •   | •   | = |
| 131 Mirafiori 1600 / S 4p            | 1974/78         | 1585 / 75          | 2.000         | •   | •   | = |
| 131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie  | 1981/83         | 1301 / 78          | 2.500         | ••  | •   | = |
| 131 1600 CL 4p 3a serie              | 1981/83         | 1585 / 75          | 2.000         | •   | •   | = |
| 131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie  | 1981/83         | 1585 / 96          | 2.500         | ••  | •   | = |
| 131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie  | 1981/83         | 1995 / 115         | 2.800         | ••  | •   | = |
| 131 Maratea benzina                  | 1982/83         | 1995 / 115         | 5.000         | ••  | •   | = |
| 131 Racing                           | 1978/81         | 1995 / 115         | 7.500         | ••  | •   | = |
| 131 Abarth Volumetrico               | 1980/81         | 1995 / 135         | 12.000        | ••  | ••  | = |
| 131 Abarth rally                     | 1976/78         | 1995 / 140         | 72.000        | ••• | ••• | = |
| <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        | ••• | ••  | = |
| Dino 2400 spider                     | 1969/73         | 2418 / 180         | 38.500        | ••• | ••  | = |
| <b>PANDA</b>                         |                 |                    |               |     |     |   |
| Panda 30                             | 1980/83         | 652 / 30           | 2.500         | ••  | ••  | = |
| Panda 45                             | 1983/85         | 903 / 45           | 2.500         | ••  | ••  | = |
| Panda 4x4                            | 1983/86         | 965 / 48           | 3.000         | ••  | ••  | = |
| <b>UNO</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| Uno 45 / S / ES 3p                   | 1983/85         | 903 / 45           | 2.000         | •   | •   | = |
| Uno 55 / S 3p / 5p                   | 1983/85         | 1116 / 55          | 2.000         | •   | •   | = |
| Uno Turbo i.e.                       | 1984/85         | 1301 / 105         | 7.500         | ••• | ••  | = |
| <b>RITMO</b>                         |                 |                    |               |     |     |   |
| Ritmo 105 TC 3p                      | 1981/82         | 1585 / 105         | 5.000         | ••  | ••  | = |
| Ritmo 125 TC Abarth 3p               | 1981/82         | 1995 / 125         | 8.000         | ••  | ••  | = |
| Ritmo 105 TC 3p 2a serie             | 1982/88         | 1585 / 105         | 4.000         | ••  | ••  | = |
| Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie      | 1982/88         | 1995 / 130         | 7.500         | ••• | ••  | = |
| Ritmo 85 S Cabrio                    | 1981/82         | 1498 / 85          | 3.000         | •   | •   | = |
| Ritmo 85 S Cabrio 2a serie           | 1982/85         | 1498 / 82          | 3.000         | •   | •   | = |
| Ritmo 70 S Cabrio Bertone            | 1985/88         | 1301 / 68          | 2.500         | •   | •   | = |
| Ritmo 100 S Cabrio Bertone           | 1985/88         | 1585 / 105         | 3.000         | ••  | ••  | = |
| <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> |                 |                    |               |     |     |   |
| Cortina Lotus                        | 1967/70         | 1558 / 105         | 36.000        | ••• | ••  | = |
| Escort 1300 GT                       | 1968/74         | 1298 / 75          | 6.500         | ••  | ••  | = |
| Escort Mexico                        | 1970/74         | 1601 / 86          | 8.500         | ••  | ••  | = |
| Escort RS 1600                       | 1970/74         | 1601 / 120         | 25.000        | ••  | ••  | = |
| Capri 2600 RS                        | 1970/75         | 2637 / 150         | 20.000        | ••  | ••  | = |
| Sierra Cosworth                      | 1988/91         | 1993 / 204         | 11.000        | ••• | ••  | = |
| Sierra Cosworth 4x4                  | 1990/93         | 1993 / 204         | 9.500         | ••• | ••  | = |
| <b>HILLMAN (Regno Unito)</b>         |                 |                    |               |     |     |   |
| Minx MkIV                            | 1949/61         | 1265 / 38          | 3.000         | •   | •   | = |
| Minx MkIV Convertible                | 1949/61         | 1265 / 38          | 6.500         | •   | •   | = |
| Imp                                  | 1963/76         | 874 / 26           | 2.000         | •   | •   | = |
| <b>HONDA (Giappone)</b>              |                 |                    |               |     |     |   |
| S 600 coupé                          | 1964/70         | 606 / 57           | 10.000        | •   | ••  | = |
| S 600 Convertibile                   | 1964/70         | 606 / 57           | 12.500        | •   | ••  | = |
| <b>INNOCENTI (Italia)</b>            |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>950 / 1100</b>                    |                 |                    |               |     |     |   |
| 950 spider                           | 1960/63         | 948 / 43           | 6.500         | •   | ••  | = |
| 1100 coupé                           | 1967/69         | 1098 / 58          | 6.000         | •   | ••  | = |
| 1100 spider                          | 1963/69         | 1098 / 50          | 7.000         | •   | ••  | = |
| <b>A40</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| A40                                  | 1960/63         | 948 / 43           | 2.000         | •   | •   | = |

| Modello                            | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| A40 S                              | 1960/63         | 1098 / 50          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| IM3                                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| IM3                                | 1963/68         | 1098 / 50          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| IM3 S                              | 1968/70         | 1098 / 58          | 3.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| MINI                               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Mini Minor                         | 1965/67         | 848 / 37           | 3.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Minor 42 Cv                   | 1967/68         | 848 / 42           | 3.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Cooper                        | 1966/68         | 998 / 56           | 12.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Mini t                             | 1966/67         | 848 / 37           | 3.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini t 42 Cv                       | 1967/68         | 848 / 42           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Minor Mk2                     | 1968/70         | 848 / 48           | 3.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Cooper Mk2                    | 1968/70         | 998 / 60           | 10.500        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Mini t Mk2                         | 1968/70         | 848 / 48           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini t Mk2 legno                   | 1968/70         | 848 / 48           | 3.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Minor Mk3                     | 1970/72         | 848 / 48           | 3.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Matic Mk3                     | 1970/72         | 998 / 46           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Cooper Mk3                    | 1970/72         | 998 / 60           | 9.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini t Mk3                         | 1970/72         | 998 / 48           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini 1000 / 10001                  | 1972/73         | 998 / 55           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Matic                         | 1972/73         | 998 / 55           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Cooper 1300                   | 1972/73         | 1275 / 71          | 9.000         | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Mini 1000 t                        | 1972/73         | 998 / 55           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini 1000 / 1001 Export            | 1973/75         | 998 / 55           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Matic Export                  | 1973/75         | 998 / 55           | 2.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Mini Cooper 1300 Export            | 1973/75         | 1275 / 71          | 8.500         | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| MINI BERTONE E DERIVATE            |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Mini 90 / N / L / SL               | 1974/82         | 998 / 49           | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| Mini 120 / L / SL                  | 1974/82         | 1275 / 65          | 1.300         | ••                                                                                  | •                                                                                   | =                                                                                   |
| Mini De Tomaso / Special           | 1976/82         | 1275 / 72          | 5.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Minitre / Tre Cilindri L / SL / SE | 1982/86         | 993 / 52           | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| Turbo De Tomaso                    | 1982/88         | 993 / 72           | 5.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| ISO RIVOLTA (Italia)               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|                                    |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| ISETTA                             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Isetta 200                         | 1953/56         | 198 / 8            | 10.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Isetta 250                         | 1953/56         | 236 / 10           | 8.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| GT COUPÉ                           |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| GT 300                             | 1962/65         | 6359 / 300         | 40.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| IR 340                             | 1962/70         | 5359 / 340         | 50.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| GRIFO                              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Grifo L 300                        | 1965/71         | 5359 / 300         | 120.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Grifo L 365                        | 1965/71         | 5359 / 365         | 140.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Grifo IR 8                         | 1971/73         | 5762 / 350         | 150.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Grifo 7 litri                      | 1968/71         | 6998 / 435         | 200.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Grifo 7.5 litri                    | 1971/73         | 7443 / 440         | 250.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| A3 Stradale berlina                | 1965/67         | 5359 / 405         | 280.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| FIDIA                              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Fidia 300                          | 1967/73         | 5359 / 300         | 24.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Fidia 350                          | 1967/73         | 5359 / 350         | 26.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| Fidia IR 10                        | 1967/73         | 5762 / 330         | 24.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| LELE                               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Lele 300                           | 1969/73         | 5359 / 300         | 30.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| Lele 350                           | 1969/73         | 5359 / 350         | 34.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| Lele IR 6                          | 1970/73         | 5762 / 360         | 36.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| Lele Sport                         | 1971/73         | 5762 / 360         | 42.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| JAGUAR (Regno Unito)               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|                                    |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| XX                                 |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| XX 120 FHC                         | 1948/54         | 3442 / 160         | 80.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| XX 120 DHC / OTS                   | 1948/54         | 3442 / 160         | 100.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| XX 120 SE FHC                      | 1951/54         | 3442 / 180         | 85.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| XX 120 SE DHC / OTS                | 1951/54         | 3442 / 180         | 110.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| XX 120 SE 210 Qv FHC               | 1951/54         | 3442 / 210         | 100.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| XX 120 SE 210 Qv 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               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Mk2 2.4                            | 1955/59         | 2483 / 115         | 14.000        | •                                                                                   | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Mk2 3.4                            | 1955/59         | 3442 / 210         | 16.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| Mk2 2.4 / 240                      | 1959/69         | 2483 / 130         | 14.000        | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |



|                               | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|-------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| MkII 3.4 / 340                | 1959/69         | 3442 / 210         | 16.000        | *** | **  | = |
| MkII 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        | *** | **  | = |
| <b>MK BERLINE LUXURY</b>      |                 |                    |               |     |     |   |
| MKV                           | 1948/50         | 3486 / 126         | 42.000        | **  | **  | = |
| MKVII                         | 1950/54         | 3442 / 160         | 24.000        | **  | **  | = |
| MKVIII                        | 1956/59         | 3442 / 210         | 26.000        | **  | **  | = |
| MkIX                          | 1959/61         | 3781 / 220         | 28.000        | **  | **  | = |
| MkX                           | 1961/64         | 3781 / 220         | 20.000        | **  | **  | = |
| 420 G                         | 1966/70         | 4235 / 265         | 18.000        | *** | **  | = |
| <b>E-TYPE</b>                 |                 |                    |               |     |     |   |
| 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        | *** | *** | = |
| <b>XJ E DERIVATE</b>          |                 |                    |               |     |     |   |
| 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 4.2 coupé                  | 1975/78         | 4235 / 265         | 15.000        | **  | *** | = |
| XJ 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         | 3800 / 225         | 7.000         | **  | **  | = |
| XJ12 6.0                      | 1992/96         | 5993 / 300         | 8.500         | *** | **  | = |
| <b>LAMBORGHINI (Italia)</b>   |                 |                    |               |     |     |   |
| <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        | *** | **  | = |
| <b>ESpada</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 Quattrovalvole       | 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        | *** | **  | = |
| <b>LANCIA (Italia)</b>        |                 |                    |               |     |     |   |
| <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        | **  | **  | = |
| <b>APRILIA E DERIVATE</b>     |                 |                    |               |     |     |   |
| 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        | *** | *** | = |
| <b>AURELIA E DERIVATE</b>     |                 |                    |               |     |     |   |
| 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        | **  | **  | = |

| Modello                               | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|---------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 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       | *** | *** | = |
| <b>APPIA E DERIVATE</b>               |                 |                    |               |     |     |   |
| 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 GT Zagato B12-05                | 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 B12-21       | 1960/63         | 1089 / 48          | 5.000         | **  | **  | = |
| <b>FLAMINIA E DERIVATE</b>            |                 |                    |               |     |     |   |
| Flaminia 2.5                          | 1957/61         | 2458 / 102         | 12.000        | **  | **  | = |
| Flaminia 2.8                          | 1963/64         | 2775 / 129         | 15.000        | **  | **  | = |
| Flaminia 2.5 coupé                    | 1959/63         | 2458 / 119         | 16.000        | **  | **  | = |
| Flaminia 2.8 coupé                    | 1963/64         | 2775 / 129         | 18.000        | **  | *** | = |
| Flaminia 2.5 Sport                    | 1959/61         | 2458 / 119         | 60.000        | **  | *** | = |
| Flaminia 1.5 2a serie                 | 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        | **  | *** | = |
| <b>FLAVIA E DERIVATE</b>              |                 |                    |               |     |     |   |
| Flavia 1.5                            | 1960/63         | 1499 / 78          | 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 / i.              | 1967/69         | 1799 / 92-102      | 2.400         | **  | *   | = |
| Flavia 2000 / i.                      | 1969/72         | 1991 / 131-140     | 3.000         | **  | *   | = |
| Flavia 2000 820 / i.                  | 1971/72         | 1991 / 114-131     | 3.000         | **  | *   | = |
| 2000 / i.e.                           | 1971/72         | 1991 / 115-125     | 2.500         | **  | *   | = |
| Flavia coupé                          | 1962/65         | 1799 / 86          | 6.500         | **  | **  | = |
| Flavia coupé Sport                    | 1962/65         | 1799 / 95          | 15.000        | **  | **  | = |
| Flavia coupé iniezione                | 1963/68         | 1799 / 102         | 8.500         | *** | **  | = |
| Flavia coupé 820 / i.                 | 1968/71         | 1799 / 131-140     | 8.500         | **  | **  | = |
| 2000 coupé                            | 1971/72         | 1991 / 115         | 10.000        | **  | **  | = |
| 2000 coupé HF iniezione               | 1971/73         | 1991 / 125         | 10.000        | *** | **  | = |
| Flavia convertibile / i.              | 1962/65         | 1799 / 88-102      | 24.000        | **  | *** | = |
| Flavia convertibile Sport             | 1962/65         | 1799 / 95          | 28.000        | **  | *** | = |
| <b>FULVIA E DERIVATE</b>              |                 |                    |               |     |     |   |
| Fulvia                                | 1963/64         | 1091 / 58          | 2.500         | *   | *   | = |
| Fulvia 2C                             | 1964/67         | 1091 / 71          | 2.800         | *   | *   | = |
| Fulvia GT                             | 1967/68         | 1216 / 80          | 3.000         | **  | *   | = |
| Fulvia GTE                            | 1968/69         | 1298 / 87          | 3.500         | **  | **  | = |
| Fulvia 2a serie                       | 1969/70         | 1298 / 95          | 2.000         | *   | *   | = |
| Fulvia coupé                          | 1965/66         | 1216 / 80          | 8.000         | **  | *** | = |
| Fulvia coupé 1.2                      | 1966/67         | 1231 / 80          | 7.500         | **  | **  | = |
| Fulvia coupé 1.2 HF                   | 1966/67         | 1231 / 88          | 20.000        | *** | **  | = |
| Fulvia coupé 1.3 rallye               | 1967/69         | 1298 / 87          | 8.000         | **  | **  | = |
| Fulvia coupé 1.3 rallye HF            | 1967/69         | 1298 / 101         | 22.500        | *** | **  | = |
| Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso    | 1969/70         | 1584 / 114         | 25.000        | *** | *** | = |
| Fulvia coupé 1.3 S                    | 1970/74         | 1298 / 90          | 6.500         | **  | **  | = |
| Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo         | 1972/74         | 1298 / 90          | 6.500         | **  | **  | = |
| Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso           | 1970/74         | 1584 / 114         | 34.000        | *** | *** | = |
| Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari  | 1974/76         | 1298 / 90          | 5.000         | **  | **  | = |
| Fulvia Sport Zagato                   | 1965/66         | 1216 / 80          | 16.000        | *** | *** | = |
| Fulvia Sport Zagato 1.3               | 1967/69         | 1298 / 87          | 15.000        | *** | *** | = |
| Fulvia Sport Z 1.3 S / 1.3 S II serie | 1968/72         | 1298 / 90          | 13.000        | **  | **  | = |
| Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie      | 1971/72         | 1584 / 114         | 14.000        | **  | **  | = |
| <b>BETA BERLINA E DERIVATE</b>        |                 |                    |               |     |     |   |
| Beta 1600                             | 1972/75         | 1592 / 100         | 2.000         | *   | *   | = |
| Beta 1800 LX                          | 1972/75         | 1756 / 110         | 2.300         | *   | **  | = |
| Beta 1600 2a serie                    | 1975/80         | 1585 / 100         | 1.800         | *   | *   | = |
| Beta 2000 2a serie                    | 1975/80         | 1985 / 119         | 1.800         | *   | *   | = |
| Trevi VVolumex                        | 1983/84         | 1985 / 135         | 3.500         | **  | **  | = |
| <b>DERIVATE BETA</b>                  |                 |                    |               |     |     |   |
| Beta coupé 1600                       | 1974/75         | 1592 / 108         | 2.800         | *   | **  | = |
| Beta coupé 1800                       | 1974/75         | 1756 / 120         | 3.200         | *   | **  | = |
| Beta coupé 2000 i.e.                  | 1981/85         | 1985 / 122         | 2.800         | *   | **  | = |
| Beta coupé VVolumex                   | 1983/85         | 1985 / 135         | 3.400         | *** | *** | = |

| Modello                                | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  | € |
|----------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Beta HPE 1600                          | 1974/75         | 1592 / 108         | 2.800         | *                                                                                   | **                                                                                  | = |
| Beta HPE 1800                          | 1974/75         | 1756 / 120         | 3.200         | *                                                                                   | **                                                                                  | = |
| H.P. Executive VV Volumex              | 1983/85         | 1995 / 135         | 3.400         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Beta spider 1600                       | 1974/75         | 1592 / 108         | 6.000         | *                                                                                   | ***                                                                                 | = |
| Beta spider 2000                       | 1974/75         | 1995 / 120         | 7.000         | *                                                                                   | ***                                                                                 | = |
| Beta spider 1600 2a serie              | 1975/81         | 1585 / 100         | 5.000         | *                                                                                   | ***                                                                                 | = |
| Beta spider 2000 2a serie              | 1975/81         | 1995 / 119         | 6.000         | *                                                                                   | ***                                                                                 | = |
| Beta Montecarlo coupé                  | 1975/79         | 1995 / 120         | 7.000         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Beta Montecarlo spider                 | 1975/79         | 1995 / 120         | 7.500         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Montecarlo coupé                       | 1979/84         | 1995 / 120         | 7.500         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Montecarlo spider                      | 1979/84         | 1995 / 120         | 8.000         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| GAMMA E DERIVATE                       |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Gamma 2000                             | 1976/79         | 1999 / 120         | 1.500         | **                                                                                  | *                                                                                   | = |
| Gamma 2500                             | 1976/79         | 2484 / 140         | 2.000         | **                                                                                  | *                                                                                   | = |
| Gamma 2000 coupé                       | 1976/79         | 1999 / 120         | 5.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Gamma 2500 coupé                       | 1976/79         | 2484 / 140         | 6.000         | **                                                                                  | ***                                                                                 | = |
| DELTA 1A SERIE                         |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Delta 1300                             | 1979/84         | 1301 / 75          | 2.000         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Delta 1600 GT                          | 1984/86         | 1585 / 105         | 2.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Delta HF                               | 1984/86         | 1585 / 105         | 3.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Delta HF i.e. turbo 2a serie           | 1986/94         | 1585 / 140         | 3000          | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Delta HF 4WD                           | 1986/88         | 1995 / 165         | 12.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Delta HF integrale                     | 1988/89         | 1995 / 185         | 13.500        | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Delta HF integrale 16v                 | 1989/91         | 1995 / 200         | 15.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Delta HF integrale evoluzione          | 1991/94         | 1995 / 200         | 40.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | = |
| Delta HF integrale Marlini             | 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        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| THEMA E DERIVATE                       |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Thema i.e.                             | 1984/88         | 1995 / 120         | 1.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema i.e. turbo                       | 1984/88         | 1995 / 165         | 1.800         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Thema 6V                               | 1984/88         | 2848 / 150         | 1.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema 6V limousine                     | 1987/88         | 2848 / 150         | 2.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema 8.32                             | 1986/88         | 2927 / 215         | 7.500         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Thema i.e. 2a serie                    | 1988/92         | 1995 / 120         | 1.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema i.e. 16v 2a serie                | 1988/92         | 1995 / 150         | 1.600         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema i.e. turbo 16v 2a serie          | 1988/92         | 1995 / 185         | 2.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Thema 6V 2a serie                      | 1988/92         | 2849 / 150         | 1.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema 6V limousine 2a serie            | 1988/90         | 2849 / 150         | 2.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema 8.32 2a serie                    | 1988/92         | 2927 / 215         | 8.000         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Thema i.e. 16v / LE / LS 3a serie      | 1992/95         | 1995 / 155         | 1.500         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| Thema 3.0 V6 LE / LS / LX 3a serie     | 1992/93         | 2959 / 175         | 2.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Thema turbo ds / LE / LS 3a serie      | 1992/95         | 2499 / 118         | 1.200         | *                                                                                   | *                                                                                   | = |
| ALTRI MODELLI                          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Stratos HF                             | 1974/75         | 2418 / 190         | 220.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | + |
| Rally QP                               | 1982/85         | 1995 / 205         | 130.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Delta S4                               | 1985/87         | 1759 / 250         | 100.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| LAND ROVER (Regno Unito)               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 80 / 88                                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 80                                     | 1948/54         | 1595 / 50          | 10.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| 86 / 88 / 88 D I serie                 | 1954/56         | 1997 / 51          | 8.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 88 / 88 D II serie                     | 1958/71         | 1997 / 51          | 5.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 88 / 88 D III serie                    | 1972/84         | 2286 / 62          | 4.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 107 / 109                              |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 107 / 109 / 109 D I serie              | 1955/58         | 1997 / 51          | 8.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 109 / 109 D II serie                   | 1958/71         | 1997 / 51          | 5.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 109 / 109 D III serie                  | 1972/84         | 2286 / 62          | 4.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| 109 V8                                 | 1979/85         | 3528 / 115         | 6.000         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| RANGE ROVER                            |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Range Rover                            | 1970/87         | 3528 / 135         | 5.000         | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Range Rover TD                         | 1986/88         | 2393 / 110         | 3.500         | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| LOTUS (Regno Unito)                    |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| SEVEN                                  |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Seven                                  | 1957/60         | 1172 / 37          | 34.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Seven S2                               | 1960/68         | 1340 / 85          | 30.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Seven S3                               | 1968/70         | 1340 / 105         | 28.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Seven S4                               | 1970/72         | 1558 / 128         | 26.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| ELAN                                   |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Elan coupé                             | 1962/75         | 1558 / 128         | 22.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| Elan spider                            | 1962/75         | 1558 / 128         | 25.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | = |
| ALTRI MODELLI                          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Europa                                 | 1968/75         | 1558 / 128         | 21.500        | **                                                                                  | **                                                                                  | = |
| Esprit                                 | 1975/85         | 1973 / 162         | 16.500        | **                                                                                  | **                                                                                  | + |
| Esprit turbo                           | 1978/92         | 2174 / 220         | 20.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | + |
| MASERATI (Italia)                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 3500 GT / 5000 GT                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 3500 GT                                | 1957/61         | 3485 / 220         | 135.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | + |
| 3500 GT iniezione                      | 1961/65         | 3485 / 235         | 140.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | + |



## LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

| Modello                      | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 3500 GT spider               | 1960/61         | 3485 /220          | 165.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| 3500 GT iniezione spider     | 1961/65         | 3485 /235          | 180.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| 5000 GT                      | 1959/60         | 4938 /340          | 350.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| 5000 GT iniezione            | 1960/65         | 4938 /340          | 360.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| SEBRING                      |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Sebring 3.5                  | 1962/64         | 3485 /235          | 60.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Sebring 3.5 2a serie         | 1964/69         | 3485 /235          | 58.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Sebring 3.7 2a serie         | 1964/69         | 3694 /245          | 60.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Sebring 4.0 2a serie         | 1964/69         | 4012 /255          | 65.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| MISTRAL                      |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Mistral 3.7                  | 1963/70         | 3485 /245          | 75.000        | **                                                                                | **                                                                                | +                                                                                 |
| Mistral 4.0                  | 1967/70         | 4012 /255          | 85.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Mistral 3.7 spider           | 1964/70         | 3485 /245          | 120.000       | **                                                                                | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Mistral 4.0 spider           | 1966/70         | 4012 /255          | 135.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| MEXICO                       |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Mexico 4.2                   | 1966/73         | 4136 /290          | 60.000        | **                                                                                | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Mexico 4.7                   | 1970/73         | 4719 /300          | 65.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| GHIBLI                       |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Ghibli                       | 1966/73         | 4719 /300          | 135.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Ghibli SS                    | 1969/73         | 4930 /335          | 160.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Ghibli spider                | 1969/73         | 4719 /300          | 220.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| Ghibli SS spider             | 1969/73         | 4930 /335          | 250.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | +                                                                                 |
| INDY                         |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Indy 4.2                     | 1969/76         | 4136 /260          | 36.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Indy 4.7                     | 1970/76         | 4719 /290          | 40.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Indy 4.9                     | 1973/76         | 4930 /335          | 42.000        | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| BORA                         |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Bora 4.7                     | 1971/78         | 4719 /310          | 120.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| Bora 4.9                     | 1975/78         | 4930 /335          | 125.000       | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| MERAK                        |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Merak GT                     | 1976/83         | 1999 /170          | 24.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Merak 3.0                    | 1973/75         | 2965 /190          | 30.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Merak SS                     | 1975/82         | 2965 /220          | 34.000        | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| KYALAMI                      |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Kyalami 4.2                  | 1976/84         | 4136 /255          | 26.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Kyalami 4.9                  | 1980/84         | 4930 /320          | 28.000        | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| KAMSHIN                      |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Kamshin                      | 1973/83         | 4930 /320          | 65.000        | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| QUATTROPORTE                 |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Quattroporte I               | 1963/66         | 4136 /280          | 24.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| Quattroporte I 2a serie      | 1966/69         | 4136 /280          | 26.000        | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| Quattroporte II              | 1974/75         | 2965 /180          | 14.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Quattroporte III 4.2         | 1979/87         | 4136 /255          | 8.500         | **                                                                                | **                                                                                | +                                                                                 |
| Quattroporte III 4.9         | 1982/87         | 4930 /280          | 10.000        | **                                                                                | **                                                                                | +                                                                                 |
| Quattroporte Royale          | 1987/91         | 4930 /280          | 12.000        | **                                                                                | **                                                                                | +                                                                                 |
| BITURBO COUPÉ E DERIVATE     |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Biturbo                      | 1982/86         | 1996 /180          | 4.000         | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| Biturbo S                    | 1984/86         | 1996 /205          | 5.000         | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| Biturbo i                    | 1986/88         | 1996 /185          | 4.500         | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Biturbo Si                   | 1986/88         | 1996 /220          | 6.500         | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| 222                          | 1988/92         | 1996 /220          | 5.000         | ***                                                                               | **                                                                                | =                                                                                 |
| 2.24v                        | 1989/92         | 1998 /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                   | 1992/98         | 1996 /306          | 10.000        | ***                                                                               | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Ghibli 2.8                   | 1995/98         | 2790 /284          | 8.500         | ***                                                                               | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Spyder                       | 1987/92         | 1996 /185          | 10.000        | **                                                                                | **                                                                                | =                                                                                 |
| Spyder 2.0 24v cat           | 1994/96         | 1996 /245          | 13.500        | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| Spyder 2.8 cat               | 1991/94         | 2790 /225          | 13.500        | ***                                                                               | ***                                                                               | =                                                                                 |
| 3200 GT                      | 1996/01         | 3217 /370          | 20.000        | ***                                                                               | *                                                                                 | =                                                                                 |
| BITURBO 4 PORTE E DERIVATE   |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| Biturbo 425                  | 1983/87         | 2491 /192          | 2.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Biturbo 420                  | 1984/87         | 1996 /180          | 2.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Biturbo 420 S                | 1985/87         | 1996 /205          | 2.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Biturbo 420 i                | 1986/87         | 1996 /185          | 2.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Biturbo 420 Si               | 1986/88         | 1996 /220          | 3.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 422                          | 1987/92         | 1996 /220          | 3.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 4.18v                        | 1992/93         | 1996 /220          | 3.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 4.24v                        | 1989/92         | 1996 /245          | 4.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 4.24v cat                    | 1991/93         | 1996 /245          | 4.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 430                          | 1988/94         | 2790 /250          | 7.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| 430 4v                       | 1992/94         | 2790 /283          | 8.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Quattroporte 2.0             | 1994/98         | 1996 /287          | 7.000         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Quattroporte 2.8             | 1996/98         | 2790 /284          | 7.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Quattroporte 3.2             | 1996/98         | 3217 /335          | 8.500         | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |
| Quattroporte seicilindri Evo | 1998/01         | 2790 /284          | 10.000        | **                                                                                | *                                                                                 | =                                                                                 |

| Modello                                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|--------------------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Quattroporte ottocilindri Evo                    | 1998/01         | 3217/335           | 12.000        | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| MATRA (Francia)                                  |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| M 530 LX                                         | 1967/73         | 1699/70            | 6.000         | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| Bagheera / Bagheera S                            | 1973/80         | 1442/84            | 3.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| Murena 2.2                                       | 1980/84         | 2155/135           | 2.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| MERCEDES-BENZ (Germania)                         |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| W 136 BERLINE BAULETTO                           |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 170V a/b                                         | 1947/53         | 1697/38            | 16.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 170 D a/b                                        | 1947/53         | 1767/38            | 14.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 170 S                                            | 1953/55         | 1767/52            | 18.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 170 S D                                          | 1953/55         | 1767/40            | 16.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| W 120 / W 121 BERLINE PONTON                     |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 180 / 180 a                                      | 1953/59         | 1767/52            | 8.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 180 D / 180 D a                                  | 1953/59         | 1767/40            | 7.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | = 180                                                                             |
| b/c                                              | 1959/62         | 1897/65            | 7.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 180 D b/c                                        | 1959/62         | 1897/48            | 6.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 190 a/b/c                                        | 1957/62         | 1897/75            | 8.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 190 D a/b/c                                      | 1957/62         | 1897/50            | 7.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE          |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 219                                              | 1956/60         | 2195/85            | 10.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220                                              | 1951/54         | 2195/80            | 10.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 a                                            | 1954/60         | 2195/85            | 8.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 S                                            | 1954/60         | 2195/100           | 11.500        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 SE                                           | 1958/60         | 2195/115           | 12.000        | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 S coupé                                      | 1956/60         | 2195/100           | 30.000        | •                                                                                 | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 220 SE coupé                                     | 1958/60         | 2195/115           | 34.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 220 S cabriolet                                  | 1956/60         | 2195/100           | 54.000        | •                                                                                 | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 220 SE cabriolet                                 | 1958/60         | 2195/115           | 60.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300                                              | 1951/57         | 2996/115           | 32.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 125 Cv                                       | 1957/60         | 2996/125           | 34.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 160 Cv                                       | 1960/62         | 2996/160           | 36.000        | •••                                                                               | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 300 S coupé                                      | 1952/57         | 2996/150           | 85.000        | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 S cabriolet                                  | 1952/57         | 2996/150           | 100.000       | •••                                                                               | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 S roadster                                   | 1952/57         | 2996/150           | 120.000       | •••                                                                               | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 Sc coupé                                     | 1955/58         | 2996/175           | 85.000        | •••                                                                               | •••                                                                               | =                                                                                 |
| W 186 / W 189 ADENAUER                           |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 300 b                                            | 1951/57         | 2996/115           | 40.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 c                                            | 1957/59         | 2996/125           | 44.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 d                                            | 1959/62         | 2996/160           | 48.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 b convertibile                               | 1951/57         | 2996/115           | 110.000       | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 c convertibile                               | 1957/59         | 2996/125           | 115.000       | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 300 d convertibile                               | 1959/62         | 2996/160           | 120.000       | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE                  |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 190                                              | 1962/65         | 1897/80            | 3.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 200                                              | 1965/68         | 1998/95            | 4.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 230                                              | 1965/68         | 2281/105           | 5.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 230 S                                            | 1965/68         | 2281/120           | 7.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 190 D / 200 D                                    | 1962/68         | 1998/55            | 3.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 b                                            | 1960/65         | 2195/105           | 5.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 S                                            | 1960/65         | 2195/110           | 7.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 SE                                           | 1960/65         | 2195/120           | 8.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 220 SE coupé                                     | 1961/67         | 2195/120           | 38.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 220 SE cabriolet                                 | 1961/67         | 2195/120           | 58.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 SE                                           | 1961/62         | 2996/160           | 11.500        | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 300 SE 170 Cv                                    | 1962/65         | 2996/170           | 12.000        | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 300 SE coupé                                     | 1961/67         | 2996/170           | 44.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 SE cabriolet                                 | 1961/67         | 2996/170           | 62.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |
| 190 Universal                                    | 1964/65         | 1897/80            | 5.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 190 D Universal                                  | 1964/65         | 1998/55            | 5.000         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 200 Universal                                    | 1965/68         | 1998/95            | 7.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 230 Universal                                    | 1965/68         | 2281/105           | 8.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 230 S Universal                                  | 1965/68         | 2281/120           | 10.000        | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 200 D Universal                                  | 1965/68         | 1998/55            | 6.500         | •                                                                                 | •                                                                                 | =                                                                                 |
| W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE |                 |                    |               |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 250 S                                            | 1965/69         | 2496/130           | 3.500         | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 250 SE                                           | 1965/69         | 2496/150           | 4.000         | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 280 S                                            | 1967/72         | 2778/140           | 4.000         | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 280 SE / SEL                                     | 1967/72         | 2778/160           | 5.000         | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 300 SE / SEL                                     | 1965/69         | 2996/170           | 6.500         | ••                                                                                | •                                                                                 | =                                                                                 |
| 280 SE / SEL 3.5                                 | 1969/72         | 3499/200           | 7.000         | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 280 SE / SEL 4.5                                 | 1971/72         | 4520/225           | 8.500         | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 SE / SEL 3.5                                 | 1969/72         | 3499/200           | 7.500         | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 SEL 4.5                                      | 1971/72         | 4520/225           | 9.500         | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 300 SEL 6.3                                      | 1968/72         | 6330/250           | 18.000        | •••                                                                               | ••                                                                                | =                                                                                 |
| 250 SE coupé                                     | 1965/68         | 2496/150           | 32.000        | ••                                                                                | ••                                                                                | +                                                                                 |
| 250 SE cabriolet                                 | 1965/68         | 2496/150           | 40.000        | ••                                                                                | •••                                                                               | =                                                                                 |

| Modello                           | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 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        | ••                                                                                  | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| 300 SE 3.5 coupé                  | 1968/72         | 3499 / 200         | 38.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | +                                                                                   |
| 280 SE 3.5 cabriolet              | 1968/72         | 3499 / 200         | 48.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| 300 SE 3.5 coupé                  | 1969/72         | 3499 / 200         | 40.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | +                                                                                   |
| 300 SE 3.5 cabriolet              | 1969/72         | 3499 / 200         | 50.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| W 100                             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 600                               | 1963/81         | 6330 / 250         | 130.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 Pullman                       | 1963/81         | 6330 / 250         | 150.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| 600 Landaulette                   | 1963/81         | 6330 / 250         | 160.000       | •••                                                                                 | •••                                                                                 | =                                                                                   |
| W 114/8 / W 115/8 BERLINE         |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 200                               | 1968/76         | 1988 / 95          | 3.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 212/8                             | 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         | ••                                                                                  | •                                                                                   | =                                                                                   |
| W 114/8 / W 115/8 COUPÉ           |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 250 C                             | 1969/72         | 2496 / 130         | 8.500         | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 250 C 2.8                         | 1969/76         | 2778 / 140         | 9.000         | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 250 CE                            | 1969/72         | 2496 / 150         | 9.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 280 C                             | 1972/76         | 2746 / 160         | 10.000        | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 280 CE                            | 1972/76         | 2746 / 185         | 11.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| W 123 BERLINE E DERIVATE          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 200                               | 1975/80         | 1968 / 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 T                             | 1976/80         | 1988 / 94          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 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         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 230 C                             | 1977/79         | 2299 / 109         | 3.500         | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 230 CE                            | 1979/84         | 2299 / 136         | 4.000         | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 280 C                             | 1977/80         | 2746 / 156         | 4.000         | •                                                                                   | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 280 CE                            | 1977/79         | 2746 / 177         | 5.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| 280 CE 185 Cv                     | 1979/84         | 2746 / 185         | 5.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| W 116 SERIE S                     |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 280 S                             | 1972/79         | 2746 / 160         | 3.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 280 SE / SEL                      | 1972/79         | 2746 / 185         | 3.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 350 SE / SEL                      | 1972/79         | 3499 / 200         | 4.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 450 SE / SEL                      | 1972/79         | 4520 / 225         | 5.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 450 SEL 6.9                       | 1975/79         | 6834 / 286         | 10.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |
| W 201 BERLINE                     |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 190 / E                           | 1982/86         | 1997 / 90-122      | 5.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 190 E 2.3 - 16                    | 1984/88         | 2299 / 185         | 8.000         | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| 190 E 2.5 - 16                    | 1988/91         | 2498 / 195         | 10.000        | •••                                                                                 | •••                                                                                 | +                                                                                   |
| 190 E 2.0 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         | ••                                                                                  | •                                                                                   | =                                                                                   |
| W 124 BERLINE E DERIVATE          |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 200                               | 1984/92         | 1997 / 109         | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 200 E                             | 1984/92         | 1997 / 122         | 1.200         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 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 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         | •                                                                                   | •                                                                                   | =                                                                                   |
| 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         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | =                                                                                   |



| Modello                           | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  |  |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| PORSCHÉ (Germania)                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 356                               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 356 Gmruend                       | 1948/50         | 1086 / 40          | 150.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 Gmruend cabriolet             | 1948/50         | 1086 / 40          | 170.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 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                 | 1953/55         | 1290 / 55          | 95.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 356 1.5 Speedster                 | 1953/55         | 1488 / 70          | 100.000       | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 356 A                             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 356 A 1.3 / cabriolet             | 1955/57         | 1290 / 44          | 46.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.3 60 Cv / cabriolet       | 1955/59         | 1290 / 60          | 48.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.3 Speedster               | 1955/57         | 1290 / 44          | 80.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.3 60 Cv Speedster         | 1955/59         | 1290 / 60          | 82.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.6 / cabriolet             | 1955/57         | 1582 / 60          | 48.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.6 75 Cv / cabriolet       | 1955/59         | 1582 / 75          | 50.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.6 Speedster               | 1955/57         | 1582 / 60          | 82.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A 1.6 75 Cv Speedster         | 1955/59         | 1582 / 75          | 86.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A Carrera / cabriolet         | 1956/57         | 1498 / 100         | 80.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 356 A Carrera Speedster           | 1956/57         | 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 Solex                         | 1963/68         | 1991 / 130         | 65.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | +                                                                                   |
| 911 Weber Targa                   | 1966/68         | 1991 / 130         | 55.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | +                                                                                   |
| 912 / Targa                       | 1966/69         | 1582 / 90          | 25.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | +                                                                                   |
| 911 S / Targa                     | 1966/69         | 1991 / 160         | 70.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 T / Targa                     | 1968/69         | 1991 / 110         | 44.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 L / Targa                     | 1968/69         | 1991 / 130         | 48.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 R                             | 1967/68         | 1991 / 120         | 260.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 2.2 T / Targa                 | 1969/72         | 2195 / 125         | 63.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.2 E / Targa                 | 1969/72         | 2195 / 155         | 59.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.2 S / Targa                 | 1969/72         | 2195 / 180         | 80.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 2.4 T / Targa                 | 1972/74         | 2341 / 130         | 66.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.4 E / Targa                 | 1972/74         | 2341 / 165         | 61.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.4 S / Targa                 | 1972/74         | 2341 / 190         | 70.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.7 Carrera RS                | 1972/74         | 2687 / 210         | 260.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 2.7 Carrera RS Touring        | 1972/74         | 2687 / 210         | 260.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 2.7 Carrera RS Sport          | 1972/74         | 2687 / 210         | 280.000       | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.8 Carrera RSR               | 1973/74         | 2808 / 300         | 300.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 2A SERIE                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 911 2.7 / Targa                   | 1974/76         | 2687 / 150         | 37.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | +                                                                                   |
| 911 2.7 S / Targa                 | 1974/76         | 2687 / 175         | 46.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | +                                                                                   |
| 911 2.7 Carrera / Targa           | 1974/76         | 2687 / 210         | 55.000        | ***                                                                                 | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 2.7 165 Cv / Targa            | 1976/78         | 2687 / 165         | 44.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 3.0 Carrera / Targa           | 1976/78         | 2994 / 200         | 48.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 3.0 turbo                     | 1975/78         | 2994 / 260         | 72.000        | **                                                                                  | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 SC / Targa                    | 1978/80         | 2994 / 180         | 43.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 SC 188 Cv / Targa             | 1980/81         | 2994 / 188         | 45.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 SC 204 Cv / Targa             | 1981/84         | 2994 / 204         | 51.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 SC cabriolet                  | 1983/84         | 2994 / 204         | 55.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 3.3 turbo / Targa             | 1978/89         | 3299 / 300         | 80.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 3.3 turbo cabriolet           | 1987/89         | 3299 / 300         | 85.000        | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |
| 911 3.2 Carrera / Targa           | 1984/89         | 3164 / 231         | 58.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 3.2 Carrera cabriolet         | 1984/89         | 3164 / 231         | 60.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 Speedster                     | 1988/89         | 3164 / 231         | 88.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 911 Speedster Turbo Look          | 1988/89         | 3164 / 231         | 89.000        | **                                                                                  | **                                                                                  | =                                                                                   |
| 959                               | 1986/88         | 2884 / 450         | 750.000       | ***                                                                                 | ***                                                                                 | =                                                                                   |

**GLASS CLEAN & SHINE**  
Pulitore sgrassante con effetto  
brillantante, per vetri e cristalli



# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

| Modello                          | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|----------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| <b>911 / 964</b>                 |                 |                    |               |     |     |   |
| 911 Carrera 2 / Targa            | 1988/93         | 3600 / 250         | 30.000        | ••  | ••  | = |
| 911 Carrera 4 / Targa            | 1988/93         | 3600 / 250         | 31.000        | ••  | ••  | = |
| 911 Carrera 2 cabriolet          | 1990/93         | 3600 / 250         | 32.000        | ••  | ••  | = |
| 911 Carrera 4 cabriolet          | 1990/93         | 3600 / 250         | 33.000        | ••  | ••  | = |
| 911 RS                           | 1990/92         | 3600 / 260         | 75.000        | ••• | ••• | = |
| 911 3.3 turbo                    | 1990/92         | 3299 / 320         | 70.000        | ••• | ••• | = |
| 911 3.3 turbo cabriolet          | 1990/92         | 3299 / 320         | 80.000        | ••• | ••• | = |
| 911 3.6 turbo                    | 1992/93         | 3600 / 360         | 53.000        | ••• | ••• | = |
| 911 3.6 turbo S                  | 1992/93         | 3600 / 360         | 57.000        | ••• | ••• | = |
| 911 3.6 turbo cabriolet          | 1992/93         | 3600 / 360         | 59.000        | ••• | ••• | = |
| 911 Speedster                    | 1992/93         | 3600 / 250         | 75.000        | ••  | ••  | = |
| 911 Speedster Turbo Look         | 1992/93         | 3600 / 250         | 76.000        | ••  | ••  | = |
| <b>924 / 944 / 968</b>           |                 |                    |               |     |     |   |
| 924                              | 1975/85         | 1984 / 125         | 6.000         | •   | •   | = |
| 924 S                            | 1985/88         | 2479 / 150         | 7.000         | •   | •   | = |
| 924 S 160 Cv                     | 1988/89         | 2479 / 160         | 7.000         | •   | •   | = |
| 924 turbo                        | 1979/81         | 1984 / 170         | 9.000         | ••  | •   | = |
| 924 turbo 177 Cv                 | 1981/84         | 1984 / 177         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| 924 Carrera GT                   | 1981/84         | 1984 / 210         | 30.000        | ••• | ••  | = |
| 944 / 944 rst                    | 1982/89         | 2479 / 163         | 6.000         | ••  | •   | = |
| 944 S                            | 1986/89         | 2479 / 190         | 8.000         | ••  | ••  | = |
| 944 turbo / 944 turbo rst        | 1985/89         | 2479 / 220         | 9.000         | ••• | ••  | = |
| 944 turbo S                      | 1988/89         | 2479 / 250         | 13.000        | ••• | ••• | = |
| 944 2a serie                     | 1989/90         | 2681 / 165         | 6.000         | ••  | ••  | = |
| 944 S2 / S2 cabriolet            | 1989/91         | 2900 / 211         | 14.000        | ••  | ••  | = |
| 944 turbo / turbo cabriolet      | 1989/91         | 2479 / 250         | 13.000        | ••• | ••  | = |
| 968 / 968 cabriolet              | 1991/95         | 2990 / 240         | 16.000        | ••  | ••  | = |
| 968 CS                           | 1991/95         | 2990 / 240         | 19.500        | ••• | ••• | = |
| 968 turbo S                      | 1991/95         | 2990 / 305         | 16.000        | ••• | ••• | = |
| <b>928</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 928                              | 1977/83         | 4474 / 240         | 9.000         | ••  | ••  | = |
| 928 S                            | 1980/84         | 4664 / 300         | 10.000        | ••  | ••  | = |
| 928 S 310 Cv                     | 1984/87         | 4664 / 310         | 10.500        | ••  | ••  | = |
| 928 S4                           | 1987/92         | 4957 / 320         | 13.000        | ••  | ••  | = |
| 928 GT                           | 1989/92         | 4957 / 330         | 15.000        | ••• | ••  | = |
| 928 GTS                          | 1992/95         | 5394 / 350         | 16.000        | ••• | ••  | = |
| <b>RENAULT (Francia)</b>         |                 |                    |               |     |     |   |
| 4 CV                             | 1947/51         | 760 / 18           | 3.800         | •   | •   | = |
| 4 CV cabriolet                   | 1950/61         | 747 / 20           | 5.000         | •   | •   | = |
| Dauphine                         | 1956/65         | 845 / 27           | 4.000         | •   | •   | = |
| Dauphine Gordini                 | 1958/67         | 845 / 37           | 16.000        | ••  | ••  | = |
| 4 / 4 TL                         | 1961/74         | 845 / 30           | 2.000         | •   | •   | = |
| 8 Gordini                        | 1965/71         | 1108 / 90          | 27.500        | ••  | ••  | = |
| 12 Gordini                       | 1971/74         | 1565 / 113         | 24.000        | ••  | ••  | = |
| 5 TS                             | 1974/84         | 1289 / 64          | 2.500         | •   | •   | = |
| 5 Alpine                         | 1976/82         | 1397 / 93          | 5.000         | ••  | •   | = |
| 5 Alpine Turbo                   | 1982/85         | 1397 / 110         | 7.500         | ••• | ••  | = |
| 5 turbo                          | 1980/82         | 1397 / 160         | 38.000        | ••• | ••• | = |
| 5 turbo 2                        | 1982/85         | 1397 / 160         | 29.000        | ••• | ••  | = |
| <b>ROLLS-ROYCE (Regno Unito)</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>BERLINE</b>                   |                 |                    |               |     |     |   |
| Silver Cloud                     | 1954/60         | 4887 / -           | 35.000        | ••  | ••  | = |
| Silver Cloud MkII / MkIII        | 1960/66         | 6230 / -           | 36.000        | ••  | ••  | = |
| Silver Shadow                    | 1965/71         | 6230 / -           | 22.000        | ••  | ••  | = |
| Silver Shadow 6.7                | 1971/78         | 6750 / -           | 20.000        | ••  | ••  | = |
| Silver Shadow II                 | 1977/80         | 6750 / -           | 16.500        | ••  | ••  | = |
| Silver Spirit / II               | 1980/94         | 6750 / -           | 16.000        | ••  | ••  | = |
| Silver Spur / II                 | 1980/94         | 6750 / -           | 18.000        | ••  | ••  | = |
| Phantom V                        | 1958/70         | 6230 / -           | 90.000        | ••  | ••  | = |
| Phantom VI                       | 1968/76         | 6750 / -           | 100.000       | ••  | ••• | = |
| <b>COUPÉ / CABRIOLET</b>         |                 |                    |               |     |     |   |
| Silver Shadow coupé              | 1966/70         | 6230 / -           | 30.000        | ••  | ••  | = |
| Corniche coupé                   | 1971/82         | 6750 / -           | 30.000        | ••  | ••  | = |
| Corniche cabriolet               | 1971/82         | 6750 / -           | 40.000        | ••  | ••• | = |
| Camargue                         | 1977/81         | 6750 / -           | 45.000        | ••  | ••  | = |
| <b>ROVER (Regno Unito)</b>       |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>P5</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| P5 3 litri / coupé               | 1958/67         | 2625 / 105         | 6.500         | •   | •   | = |
| P5 3.5 litri V8 / coupé          | 1967/73         | 3532 / 146         | 8.000         | ••  | •   | = |
| <b>P6</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| 2000 TC                          | 1963/76         | 1978 / 106         | 3.500         | ••  | •   | = |
| 3500 V8                          | 1968/71         | 3532 / 146         | 4.500         | ••  | •   | = |
| 3500 V8 S                        | 1971/76         | 3532 / 150         | 5.000         | ••• | ••  | = |
| <b>SD1</b>                       |                 |                    |               |     |     |   |
| 2300 S                           | 1979/87         | 2350 / 126         | 1.500         | •   | •   | = |

| Modello                                     | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] | ✂   | 🏰   | € |
|---------------------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-----|-----|---|
| 2600 S                                      | 1979/87         | 2597 / 138         | 1.500         | •   | •   | = |
| 3500 V8                                     | 1977/82         | 3532 / 145         | 2.500         | ••• | •   | = |
| 3500 V8 S / SE                              | 1979/87         | 3532 / 155         | 3.000         | ••• | •   | = |
| <b>SAAB (Svezia)</b>                        |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>95 / 96 E DERIVATE</b>                   |                 |                    |               |     |     |   |
| 95 / 96                                     | 1960/68         | 841 / 38           | 5.000         | ••  | •   | = |
| 95 V4 / 96 V4                               | 1966/79         | 1498 / 65          | 4.000         | ••  | •   | = |
| Sonett                                      | 1967/74         | 1498 / 65          | 8.500         | ••  | •   | = |
| <b>99 / 900</b>                             |                 |                    |               |     |     |   |
| 99                                          | 1971/80         | 1985 / 118         | 1.500         | •   | •   | = |
| 99 turbo                                    | 1977/78         | 1985 / 145         | 3.000         | ••  | •   | = |
| 900 turbo                                   | 1978/83         | 1985 / 145         | 1.500         | ••  | •   | = |
| 900 cabriolet                               | 1980/86         | 1985 / 145         | 3.000         | ••  | ••  | = |
| <b>SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)</b> |                 |                    |               |     |     |   |
| 1000 Rallye 1                               | 1971/76         | 1294 / 60          | 10.000        | ••  | ••  | = |
| 1000 Rallye 2                               | 1972/77         | 1294 / 82          | 11.500        | ••  | ••  | = |
| Sunbeam 1600 TI                             | 1979/81         | 1598 / 100         | 8.000         | ••  | •   | = |
| Sunbeam Lotus                               | 1979/81         | 2174 / 155         | 20.000        | ••• | ••  | = |
| <b>STEYR-PÜCH (Austria)</b>                 |                 |                    |               |     |     |   |
| <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 Hafflinger                           | 1958/75         | 643 / 25           | 7.500         | ••  | •   | = |
| Pinzgauer 710                               | 1971/85         | 2499 / 84          | 10.000        | ••  | •   | = |
| Pinzgauer 712 6x6                           | 1971/85         | 2499 / 90          | 12.000        | ••  | •   | = |
| <b>TRIUMPH (Regno Unito)</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| <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         | 1998 / 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 MkIII                             | 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         | 2987 / 145         | 12.500        | ••  | ••  | = |
| <b>VOLKSWAGEN (Germania)</b>                |                 |                    |               |     |     |   |
| <b>MAGGIOLINO</b>                           |                 |                    |               |     |     |   |
| Maggiolino Std / Export due vetri           | 1946/53         | 1131 / 25          | 8.500         | ••• | ••• | = |
| Maggiolino cabriolet Karmann                | 1949/53         | 1131 / 25          | 16.500        | ••• | ••• | = |
| Maggiolino cabriolet Hebmüller              | 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 cabriolet rst                    | 1957/59         | 1192 / 30          | 13.500        | ••  | ••• | = |
| Maggiolino 1200 A                           | 1964/65         | 1192 / 30          | 3.500         | ••  | ••  | = |
| Maggiolino 1300 A                           | 1966/70         | 1285 / 34          | 3.500         | ••  | ••  | = |

| Modello                       | Periodo di prod | Cilindrata [cc/CV] | Valore [Euro] |  |  | € |
|-------------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 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        | ••                                                                                  | •••                                                                                 | = |
| Maggiolone 1302               | 1970/72         | 1285 / 34          | 3.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| Maggiolone 1302 S cabriolet   | 1970/72         | 1285 / 50          | 10.500        | ••                                                                                  | •••                                                                                 | = |
| Maggiolino 1303               | 1972/73         | 1285 / 44          | 3.500         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| Maggiolone 1303 cabriolet     | 1972/79         | 1285 / 50          | 9.500         | ••                                                                                  | •••                                                                                 | = |
| 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 / LE coupé Typ 34    | 1965/69         | 1584 / 54          | 9.000         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| TYP 3                         |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 1500 / Variant                | 1961/63         | 1493 / 45          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1600 L / Variant              | 1966/69         | 1584 / 54          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 1600 TL / 1600 TL 2a serie    | 1965/73         | 1584 / 54          | 4.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| PESCACCIA TYP 181             |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Pescaccia 1.5                 | 1968/70         | 1493 / 44          | 4.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Pescaccia 1.6                 | 1970/78         | 1584 / 48          | 4.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| GOLF I                        |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Golf GTI                      | 1976/79         | 1588 / 110         | 10.000        | •••                                                                                 | ••                                                                                  | = |
| Golf GTI 5m                   | 1979/81         | 1588 / 110         | 9.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | = |
| Golf GTI rst                  | 1981/83         | 1588 / 110         | 8.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | = |
| Golf GTI 1.8 3p / 5p          | 1983/84         | 1781 / 112         | 8.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | = |
| Golf GTD 3p / 5p              | 1981/83         | 1588 / 70          | 6.000         | •••                                                                                 | ••                                                                                  | = |
| SCIROCCO                      |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| Scirocco GTI                  | 1976/81         | 1588 / 110         | 3.500         | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania) |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 914 / 4                       | 1969/72         | 1679 / 80          | 12.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 914 / 6                       | 1969/72         | 1991 / 110         | 24.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 914 1.8                       | 1973/75         | 1795 / 85          | 10.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| 914 2.0                       | 1972/75         | 1991 / 100         | 10.000        | ••                                                                                  | ••                                                                                  | = |
| VOLVO (Svezia)                |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| SERIE 100 / 200               |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| 144 GL                        | 1966/74         | 1986 / 103         | 1.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 145 GL                        | 1966/74         | 1986 / 103         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 164 GL                        | 1968/74         | 2968 / 140         | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 244 DLE / GLE                 | 1974/82         | 1986 / 123         | 1.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 245 DLE / GLE                 | 1974/82         | 1986 / 123         | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| 240 Turbo / 240 Turbo SW      | 1982/92         | 1986 / 155         | 3.500         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| 264 GLE                       | 1976/82         | 2664 / 148         | 3.500         | ••                                                                                  | •                                                                                   | = |
| 262 GLE / 262 C               | 1977/82         | 2664 / 148         | 5.000         | (00)                                                                                | •                                                                                   | = |
| Polar                         | 1982/86         | 1986 / 112         | 3.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| ALTRI MODELLI                 |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| PV 444                        | 1947/58         | 1414 / 40          | 8.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| PV 445                        | 1958/65         | 1778 / 90          | 8.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| P 1800 / P 1800 S             | 1961/69         | 1778 / 96          | 12.000        | •                                                                                   | (00)                                                                                | = |
| P 1800 ES                     | 1969/73         | 1986 / 126         | 13.500        | •                                                                                   | (00)                                                                                | = |
| 480 Turbo                     | 1988/94         | 1721 / 122         | 3.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| WILLYS (USA)                  |                 |                    |               |                                                                                     |                                                                                     |   |
| M 38                          | 1950/68         | 2199 / 54          | 7.500         | •••                                                                                 | •••                                                                                 | = |
| CJ-5                          | 1955/79         | 4235 / 98          | 5.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| CJ-7                          | 1976/79         | 4235 / 98          | 5.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Cherokee                      | 1974/84         | 4226 / 110         | 5.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Cherokee 2.1L TD              | 1984/92         | 2068 / 80          | 2.500         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |
| Wagoner                       | 1963/91         | 4226 / 110         | 5.000         | •                                                                                   | •                                                                                   | = |









# Quella volta che... MIKE HAILWOOD

Danilo Castellarin



## Porte sbattute

Mancò poco che il grande Mike Hailwood diventasse pilota ufficiale della Scuderia Ferrari. Capitò nella primavera del 1968, quando a Maranello cercavano alla disperata un pilota vincente per le Dino F2, in vista del grande accordo con Fiat che sarebbe maturato solo l'anno dopo, nel giugno 1969. Con la Dino F2 furono in molti a provarci: Derek Bell, Giancarlo Baghetti, Mario Casoni, Jacky Ickx, Chris Amon. Il primo a vincere fu Tino Brambilla. E Andrea de Adamich trionfò alla Temporada Argentina prima di divorziare da Maranello.

In una tiepida giornata di primavera fu chiamato a provare la piccola monoposto Ferrari anche l'inglese Mike Hailwood, campione motociclista. Accadde a Modena, sotto gli occhi vigili di Mauro Forghieri in maniche di camicia e del Commendatore, che prudentemente ancora indossava l'impermeabile. Negli stessi giorni fu convocato per una prova anche lo svizzero Jo Siffert. Ma per entrambi non si arrivò mai a un accordo concreto, alla firma di un contratto, fosse solo per qualche gara. Hailwood arrivò dall'Inghilterra, con il volto ornato da un'inedita barbetta con baffi. "Mike the bike" inanelò pochi giri sull'anello modenese lungo 2,3 chilometri il 17 aprile e il giorno dopo fermò i cronometri sul tempo di 54"4, media di 156 km/h. Sembrò un buon risultato, tanto che alcuni quotidiani addirittura anticiparono che pochi giorni dopo Hailwood avrebbe provato anche la più potente 312 di F1.

Ma non se fece nulla. La scintilla non scoccò. E Mike tornò da dov'era venuto, arrivederci e grazie. Di quel giorno resta soltanto qualche vecchia foto. Quello stesso anno, 1968, per il GP delle Nazioni motociclistico, a Monza, il conte Agusta gli offrì la possibilità di tornare in sella alle MV. Hailwood accettò ed effettuò alcune prove. Ma quando gli dissero che in gara avrebbe dovuto dare la precedenza al suo ex-compagno di squadra Giacomo Agostini, cambiò idea, ruppe il contratto e passò alla Benelli. Quando si dice un uomo di carattere.







Il più importante mercato di  
compravendita di auto e moto d'epoca in Europa.  
Salone Internazionale per appassionati e collezionisti.

# AUTO MOTO D'EPOCA

## FIERA DI PADOVA

**20-21-22-23**  
ANTEPRIMA  
**Ottobre 2016**

# Qui puoi trovare i tuoi sogni.

Con più di 4000 auto in vendita e oltre 600 ricambisti,  
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.



Il più grande mercato  
europeo per i **pezzi**  
di ricambio.



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



**NEW!**



Nuovo settore dedicato  
alle **Moto Storiche**.



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



INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria Organizzativa: Intermeeting Srl  
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

PadovaFiereSpa



# OSARE HUMANUM EST.



**NUOVA 308 GTi**  
**BY PEUGEOT SPORT**

**NUOVA 208 GTi**  
**BY PEUGEOT SPORT**

PEUGEOT ASSISTANCE | 800 833034  
10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA | 24 ORE SU 24

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato ed emissioni CO<sub>2</sub> rispettivamente: 5,4 l/100 km e 125 g/km per 208 GTi; 6 l/100 km e 139 g/km per 308 GTi.

Con 208 GTi e 308 GTi, la coppia più audace e dinamica di sempre, l'expertise del team Peugeot Sport ti permette di raggiungere anche i traguardi più ambiziosi: per 208 GTi, motore 1.6 THP S&S da 208 CV e da 270 CV per 308 GTi, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, la 308 GTi con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi. Così puoi vivere ogni giorno il brivido di una vera sportiva.

## PEUGEOT 208 GTi e 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT