

automobilismo D'EPOCA



- ALFA ROMEO 6C 1500/1750
- GORDINI T15
- ALFA ROMEO GTV 3.0
- FIAT 500 TOPOLINO
- RENAULT 5 COPPA, ALPINE E TURBO
- LANCIA FULVIA BERLINA
(USO E MANUTENZIONE)

- L'ASI COMPIE MEZZO SECOLO
- CONCORSO DI PEBBLE BEACH
- 90 ANNI DELLA CARROZZERIA TOURING
- IL GP NUVOLARI DALL'ABITACOLO
- NUVOLARI E LA COPPA VANDERBILT 1936
- TECNICA: DALLA CARBONELLA ALL'ELETTRICITÀ



LANCIA
HF 4WD
LA PIÙ DELTA DI TUTTE



VIII PUNTATA
LE PROVE "A MEDIA"

MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

25-26-27 Novembre 2016

Fiera Milano Rho



**GRANDI CASE
AUTOMOBILISTICHE**
TRA MODELLI STORICI E ANTEPRIME



UNA GRANDE ESPOSIZIONE DI AUTO
DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE



**CLASSIC CIRCUIT
E TEST DRIVE**



RICAMBI, MODELLISMO, ACCESSORI
E UNA SEZIONE DEDICATA
ALLE **MOTO D'EPOCA**

Il valore della storia



Come è cambiata l'automobile, e soprattutto la percezione che ne abbiamo oggi! Quando nacque, i nostri avi la videro come un oggetto dalla genesi sulfurea, una specie di magia, addirittura un'illusione, capace di spostare una persona da un posto all'altro. Poi divenne oggetto di lusso destinato a pochi. Poi, ancora, un bene di massa, infine status-symbol. In tutte queste trasformazioni però era sempre vista come un oggetto positivo, di cui appassionarsi. Oggi, invece, le automobili sono anonime. Inquinamento, costi, difficoltà di gestione e a volte anche di uso nella quotidianità di una città, hanno fatto un po' scemmare l'interesse verso l'automobile. Ma c'è un altro aspetto che, secondo noi, più di tutti ha stemperato i sentimenti verso questo oggetto che ci ha regalato, e ci regala, un grosso pezzo di libertà: la mancanza di carattere. È colpa dell'automobile stessa, sempre più perfezionata? Della sua estetica, che deve rispondere a requisiti sempre più stringenti in

termini di sicurezza, industrializzazione, risparmio? Degli stilisti, che non riescono a dare a queste esigenze forme personali e pratiche? O, ancora, della ricerca della sicurezza passiva a tutti i costi che, intasando l'auto di protezioni, non lascia più filtrare nulla di ciò che arriva dall'esterno?

Forse tutte queste cose insieme. Di certo, per noi che amiamo le automobili d'epoca, questi problemi sono lontani: ci basta salire su una delle nostre amate per riassaporare sempre quelle sensazioni che ci hanno fatti innamorare.

Nel 50° della fondazione dell'ASI, non si può non ricordare, a tal proposito, che questa associazione, con tutti i suoi difetti, ha lavorato per mezzo secolo per difendere il concetto di automobilismo d'epoca e fare cultura: da appassionati, gli va riconosciuto. Dobbiamo anche all'ASI se oggi possiamo continuare a usare le nostre "vecchiette". Non si può non ricordare gli 80 anni della Fiat "Topolino" (il modello che avviò una prima diffusione di massa dell'automobile in Italia) o i 90 anni della Touring Superleggera, carrozzeria milanese maestra di stile e inventiva (esempio di auto status-symbol). Ecco, proprio la ricorrenza della Touring ci ricorda di un tempo in cui l'auto era anche opera d'arte.

Il mondo è cambiato, e con esso il suo sistema di valori. Cosa abbia in effetti valore, al giorno d'oggi, non è sempre facile da dire.

catawiki

Aste settimanali **online**



trova il tuo wow
vendi il tuo wow

Ogni settimana i nostri esperti banditori mettono all'asta online su Catawiki più di 30.000 oggetti straordinari in 80 diverse categorie. Sono più di 10 le aste al mese dedicate solo alle auto d'epoca con vetture provenienti da tutta Europa. Su Catawiki ci sono abbastanza oggetti wow per tutti, ma ricordati ...non è il tuo oggetto wow fino a quando non hai vinto!

Trova anche tu il tuo wow su www.catawiki.it/epoca

 Esperti banditori

 Transazioni veloci e sicure

 Milioni di visitatori internazionali

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N. 10 OTTOBRE 2016



In copertina: la Delta 4WD è meno considerata rispetto alle sorelle più muscolose; invece è quella che vale di più dal punto di vista storico, per essere stata stata la capostipite. (Foto Torracchi)

54



LETTERE E CONSULENZA LEGALE	7
LE CLASSICHE DA LEGGERE	9
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	38
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	106
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	112
AGENDA D'EPOCA	131
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	150

ATTUALITÀ

ATTUALITÀ / ASI <i>I nostri primi cinquant'anni</i>	24
CONCORSI DI ELEGANZA / PEBBLE BEACH <i>Primo premio</i>	28
RADUNI / LANCIA LAMBDA 95 <i>e non sentirli</i>	34
VIVERE CON LA STORICA / VACANZE ESTIVE <i>A Capo Sud!</i>	36

IN COPERTINA

LANCIA DELTA HF 4WD <i>Palla in buca</i>	42
--	----

AUTOMOBILISMO D'EPOCA

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

Direttore responsabile
PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
MICHELE CASIRAGHI
DANILO CASTELLARIN
ROBERTO CORNO
MICHELE DI MAURO
ATTILIO FACCONI
LUCA GASTALDI
GERALD GUETAT
UMBERTO LACCHETTI
FEDERICO LANFRANCHI
DARIO MELLA
GIACOMO MONTANARI
EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
LAURA GARZULANO

Fotografie
AC MANTOVA
ARCHIVIO TOURING
MASSIMO CAMPI
DANILO CASTELLARIN
SIMONA CAVALLARI
CENTRO DOCUMENTAZIONE
ALFA ROMEO
MICHELE DI MAURO
DR PHOTO
TIZIANO GUZZETTA
HENRI THIBAUT
CHRISTIAN TORRACCHI



Direttore di produzione
PAOLO CIONI

Coordinamento tecnico

ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico

BARBARA ZALTIERI,
SABRINA BRAMBILLA,
MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,
VINCENZO PALMIERI,
TAMARA VIGANÒ

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18,
20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel.
02/660301

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

Poste Italiane Spa - Spedizione in

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

EDISPORT EDITORIALE SRL

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

Amministratore unico
PIERO BACCHETTI

(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 E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione

mafra.it



AUTO
MOTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

VIENI A TROVARCI PER SCOPRIRE LE NOSTRE ULTIME NOVITÀ AL **PAD 14**
dal 20 al 23 Ottobre 2016 • Stand Mafra

f Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI E SU www.autospa.it



ANTEGUERRA

ALFA ROMEO 6C 1500 TORPEDO / 1750 SPORT

Passaggio di consegne

54

BELLISSIME IERI&OGGI

ANNIVERSARI / 90 ANNI DI TOURING *Eccellenza italiana*

74

ALFA ROMEO GTV6 3.0 *Corse da esportazione*

82

ANNIVERSARI / FIAT 500 A 80 anni in musica

88

BELLISSIME DA CORSA

GORDINI T15 *Il fantastico mondo di Amedeo*

64

RENAULT 5 *Coppa d'oro*

94

SPORT

FAUSTO & FURIO'S *Le curve dello spazio-tempo*

118

GARE / GRAN PREMIO NUVOLARI *I campioni della Regolarità*

122

ANNIVERSARI / COPPA VANDERBILT *Eroi dei due mondi*

126

USO E MANUTENZIONE

LANCIA FULVIA *Solida tradizione*

138

TECNICA

COMBUSTIBILI ALTERNATIVI *Agli albori dell'automobile*

144

QUELLA VOLTA CHE...

PAOLO MARZOTTO *Ferrari in cenere*

160



74





"ELITE", il copriauto più bello del mondo. Ideale per proteggere con classe ogni veicolo, nuovo o d'epoca.



"LEGGINGS 500", la soluzione più economica ed elegante per personalizzare la tua auto.

La linea di coprisedili confezionati con **Kristal Med**, l'innovativo materiale



Ministero della Salute

con **Bioceramiche attive**, brevettato in tutta Europa e riconosciuto dal Ministero della Salute come supporto

all'attività sanitaria (Dispositivo Medicale), senza controindicazioni, con proprietà **ANTIDOLORIFICHE** e **CURATIVE**.



**MIGLIORA LA TUA SALUTE
MENTRE GUIDI!**

 **Rapid Lux**

FODERE, COPRIAUTO, TAPPETI E ACCESSORI PER AUTO

zona industriale, 7 - 28891 Nonio (VB)

tel. + 39 0323 889013 - Assist. Privati 342 6303535

e-mail: rapidluxshop@yahoo.it - www.rapidlux.it

CHI HA NOTIZIE DELLA DE DION-BOUTON?

Stiamo cercando in ogni luogo notizie sulla macchina di cui alla foto; da quanto sappiamo si trattava di una De Dion-Bouton costruita nel 1897 in Francia o forse Inghilterra, carrozzeria Phaeton a tre posti con fanaleria a petrolio, sollevata dal suolo di 40 cm, 4 CV di potenza e una velocità oscillante tra i 15 e i 25 km/h. La macchina fu lasciata in completo abbandono in un cascinale per circa 20 anni e verso gli anni Venti ritrovata e rimessa in sesto da tre amici di Intra che, nel 1927, la rimisero in circolazione la targa originale NO 1735. Il 21 novembre 1927 due dei tre partirono per un viaggio in Europa, Africa e Asia. L'avventurosa cavalcata dei nostri amici si concluse domenica 19 maggio 1929 dopo aver percorso circa 45.000 km con il rientro trionfante nella città di Intra dove migliaia e migliaia di persone si erano date appuntamento per tributar loro i dovuti onori.



Novello Caretti - Arrivata via email

Pubblichiamo volentieri questo appello nella speranza che possa servire a risalire alla storia di questa veterana. Chissà che non sia ancor in giro!?

QUANDO LA 600 DIVENTAVA "LA 750"

Sono un appassionato della Fiat 600; vi invio le foto di un esemplare che porta la scritta "750" sul fregio frontale e sul cofano motore; ricordo di aver visto da bambino altri esemplari analoghi, che tutti chiamavano semplicemente "la 750". Ma sulle riviste non ne ho mai sentito parlare. Sapete dirmi di che si tratta? Siamo di fronte a un modello diverso dalla 600 D di 750 cc? Era una modifica dell'epoca? O un'elaborazione? È esistito nei listini della Fiat un modello ufficialmente denominato "750"?

Stefano Giordanetti - Arrivata via email

Caro Stefano, all'epoca della uscita della 600 "D", i numerosi accessoristi dell'epoca si affrettarono a mettere in commercio fregi e marchi riportanti la scritta "750", che ebbero notevole successo. Gli acquirenti della 600 "maggiorata", infatti, tenevano particolarmente a mostrare che loro possedevano l'ultimo modello. È il motivo per cui lei si ricorda che la gente parlasse della "750". L'auto delle foto (molto bella, peraltro) è dotata proprio di questi accessori. In listino Fiat dunque non è mai esistita una 750, nome che era invece usato dalla Serba Zastava per identificare la stessa vettura lagggiù prodotta su licenza.



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 specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.



AUTO IMPORTATE DA FUORI UE: L'IVA NON SI PAGA DUE VOLTE

Sono un italiano residente in Svizzera (Anagrafe Italiani Residenti all'Estero) e ho un'automobile, del 1981, a me intestata. Mi risulta che esiste una legge per la quale non dovrò pagare l'IVA e i dazi doganali se un giorno decidessi di registrarla in Italia. Risulta anche a voi? Potete darmi delucidazioni in merito?

Paolo Romano - Arrivata via email

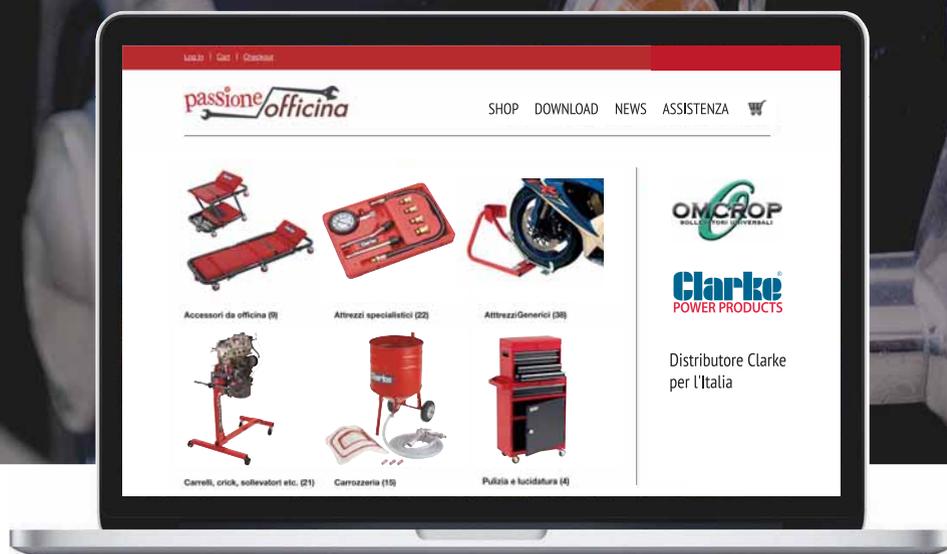
Gentile Lettore, per prima cosa va detto che, ai sensi dell'art. 132 del Codice della Strada, i veicoli immatricolati all'estero non possono circolare in Italia per più di un anno; oltre tale termine devono essere immatricolati nel nostro Paese presso la Motorizzazione Civile, per poterli iscrivere successivamente al Pubblico Registro Automobilistico. Nel caso in cui la vettura sia importata da un paese membro dell'Unione Europea, si può procedere alla suddetta immatricolazione mediante lo sportello telematico dell'automobilista (STA), presente su tutto il territorio nazionale presso gli uffici provinciali dell'ACI, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e presso le delegazioni degli Automobile Club e gli studi di consulenza automobilistica. Se, invece, il veicolo è importato da un paese extra Unione Europea non sarà più competente lo STA ma occorrerà immatricolare il veicolo presso l'ufficio provinciale della Motorizzazione civile e poi, entro sessanta giorni dalla data di effettivo rilascio della carta di circolazione, iscriverlo presso il Pubblico Registro Automobilistico. Detto questo, l'importazione definitiva si realizza con il pagamento

dei diritti doganali (che non sono dovuti per i veicoli immatricolati in un paese UE) e/o previo assolvimento degli obblighi inerenti al pagamento dell'Iva (escluso il caso di veicoli usati con più di 6 mesi e con una percorrenza superiore a 6000 km). Un'auto d'epoca, e quindi usata, avrà l'imposta già pagata nel paese di provenienza al momento della compravendita e si ritiene che non debba essere pagata nuovamente nel paese di destinazione, in virtù del principio secondo il quale non deve essere pagata due volte la stessa tassa per lo stesso bene.

L'art.1, comma 10, del D.I. n. 262 del 2006, per combattere le frodi nel commercio delle auto prevede che per i veicoli importati la richiesta di immatricolazione debba essere accompagnata dalla presentazione di una certificazione doganale attestante l'assolvimento dell'Iva.



PRENDITI CURA DI LEI, ABBIAMO CIÒ CHE STAVI CERCANDO!



**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  02 87260278
 facebook.com/passioneofficina

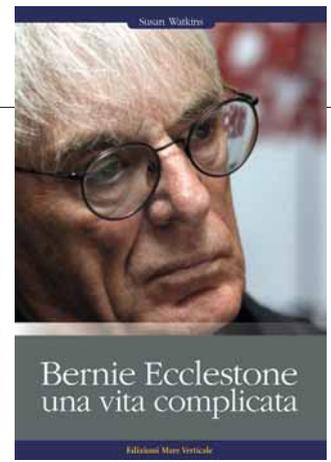
passione  **officina**

LIBRO DEL MESE

STORIA DI BERNIE, "PADRINO" DELLA FORMULA 1

Conoscendo la furbizia di Bernie Ecclestone, si potrebbe pensare che questa biografia sia stata caldeggiata, più che autorizzata, dal "padrino" della F1. L'autrice, Susan Watkins, è moglie di Sid Watkins, "il medico" della Formula 1. Cioè un amico di Ecclestone, che ha condiviso con lui buona parte degli ultimi 40 anni della categoria. Il tono è infatti piuttosto elegiaco, addirittura condiscendente: l'autrice non è esattamente distaccata nella sua narrazione. Detto ciò, non si può negare che la vita di Bernie Ecclestone sia stata straordinaria, né che il giovane 86enne non avesse il bernoccolo per gli affari, testimoniato fin dall'età della fanciullezza, quando comprava tutte le torte sfornate dal pasticciere del suo paese nel Suffolk per rivenderle a fette a scuola. Due grandi passioni ha sempre avuto Ecclestone: per gli affari e per i motori. Sì, perché di Bernie tutto si può dire ma non che non sia un appassionato. Chi dice che pensa soltanto ai soldi a discapito dello sport, non sa di cosa parla. Certo, se con la passione coniuga anche buoni affari, è meglio. La parte più interessante del libro, d'altra parte, è proprio quella in cui si racconta del giovane Ecclestone, pilota di moto prima, di auto poi, in seguito commerciante scaltro di entrambe, con la passione per le scommesse, in affari e al pub (era un accanito giocatore di "gin rummy", un gioco di carte). Dalla vendita di auto stradali a quelle da competizione, e poi far da manager a Stuart Lewis-Evans, poi al giovane Jochen Rindt (entrambi deceduti in gara), il passo è stato breve. Con le testimonianze di "colleghi" come Frank Williams, Ron Tauranac, Max Mosley e tanti altri, si ripercorrono le tappe che l'an-

no portato ad acquistare il team Brabham dapprima, poi a creare il "sindacato" dei team di F1, la FOCA. E si scopre così come la F1 moderna sia in effetti figlia del ricchissimo movimento sportivo britannico degli anni '50 e '60. Che sia diventata un gigantesco affare (per le stesse scuderie in primis, ma anche molto spesso per gli organizzatori dei GP) grazie a Ecclestone è risaputo, ma molti dettagli contenuti in questo libro sono sconosciuti, e per l'appassionato sono tutti da gustare, soprattutto quelli relativi agli anni '80 dominati dalla guerra politica tra la stessa FOCA e la Federazione internazionale comandata dal francese Jean Marie Balestre. Qualche ingenuità nella traduzione e qualche piccola imprecisione, che deve essere sfuggita allo stesso Ecclestone, in un raro momento di stanchezza (a 86 anni prende ancora ogni anno molti più aerei di quanti ne usi un uomo nella sua intera vita!), non tolgono nulla al giudizio positivo su questo volume, a cui manca del tutto, purtroppo, una parte iconografica.



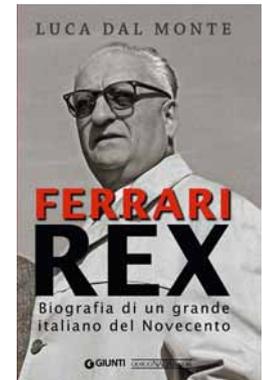
Susan Watkins
BERNIE ECCLESTONE - UNA VITA COMPLICATA
 Editore Mare verticale, 373 pagine
 Prezzo: 20 Euro

ENZO FERRARI, UN GIGANTE DEL NOVECENTO

La prima reazione alla vista di un nuovo libro su Enzo Ferrari non può che essere: "Un altro?". E in effetti il "Ferrari Rex" di Luca Dal Monte, pur forte di 1100 pagine, non aggiunge nulla a quanto si sa sulla vita e le opere del "Drake". D'altra parte, sarebbe ben difficile avere qualcosa di ignoto da raccontare su un uomo a cui sono state dedicate centinaia di pubblicazioni, si parli della persona o dell'azienda. Senza contare le migliaia di articoli e resoconti vari. Tuttavia, questo volume è il primo, a nostra memoria, che mette insieme l'intera vita di Ferrari, risultando a tutti gli effetti una biografia, nel quale l'Autore ha ricomposto tutti i pezzi, spesso riportando interviste da lui stesso realizzate, altre volte inserendo

informazioni raccolte da altri lavori (e puntualmente annotate). In pratica, "Ferrari Rex" è un libro bello da leggere come un romanzo e utile per chi voglia avere l'intera storia dell'uomo raccolta in unico volume. E proprio qui sta la differenza con tutti gli altri libri, e dunque la novità rispetto a quanto già pubblicato, che lo rende interessante: e cioè che la trattazione complessiva, non concentrata su un solo aspetto di una vita quasi centenaria, fa emergere appieno l'uomo Ferrari, con tutta la sua forza, le sue contraddizioni e debolezze.

Luca Dal Monte - FERRARI REX - Biografia di un grande italiano del Novecento
 Formato: 14x22 cc - Pagine: 1168 - Foto: 120 in b/n e a colori
 Prezzo 28,00 Euro



INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

www.gilena.com

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

LA KERMESSA DEL "MADE IN ITALY" ALL'AUTODROMO DI MONZA

Nel fine settimana del 16 e 17 luglio si è svolta all'autodromo di Monza la kermesse motoristica ASA 2016, manifestazione dedicata all'automobilismo italiano e sintetizzata nello slogan "L'Italia che ha vinto e l'Italia che vince". L'evento, voluto dallo stesso Autodromo e organizzato dalla Motoritalia, è vissuto sulla presenza nei paddock, nei box e sulla pista di un centinaio di personaggi del mondo dell'automobilismo, tra piloti, navigatori, manager e tecnici, che si sono mossi in uno scenario fatto di 120 auto dal passato agonistico. ASA è un acronimo poco noto, usato dal Gruppo Fiat negli anni '70 e '80 per indicare le Attività Sportive Automobilistiche dei marchi Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat e Lancia.

Oltre all'aspetto per così dire "museale", il programma della rassegna ha previsto momenti di discussione, con i protagonisti di tante vicende sportive che hanno raccontato le loro imprese e illustrato caratteristiche e storia delle auto presenti.

Diversi i temi al centro degli incontri: "I successi Alfa Romeo nelle competizioni"; "7 su 10: i successi ASA al Giro d'Italia"; "L'idea HF: gli Uomini e le Automobili che seppero vincere". Ognuna di esse ha avuto un ricco supporto nella presenza di vetture e ospiti legati al tema stesso.

Per l'Alfa Romeo c'erano le varie GTA Junior, 33/2 Fléron "periscopio", GTAm, l'impressionante serie di Alfetta GT 1.8 Rally, GTV 2.0 Euroturismo, GTV Turbodelta, GTV6 Rally, con le più moderne 155 Superturismo e DTM e le rarissime 156 WTCC e Formula 1 184/185.

La conferenza sul Giro d'Italia è stata tenuta da un nutrito numero di personaggi che vissero quel particolare momento sportivo: Daniele Audetto, Ilkka Kivimaki, Markku Alen, Christian Geistdorfer,

Gianni Tonti, Piero Sodano, Carlo Facetti, Siegfried Stohr ed Enzo De Vito, mentre le auto "in tema" erano l'Abarth SE 030, la Lancia Stratos Pirelli, la Fiat Ritmo 75 Gr.2 e l'Alfa GTV 2000.

Per il momento di ricordi e confronto sulle vicende della Lancia nello sport, tanti sono stati i protagonisti di primissimo piano, a partire da Cesare Fiorio che ha narrato delle formidabili stagioni delle Lancia nei rally. Assieme a lui, Carlo Facetti, Sandro Munari, Mauro Pregliasco, Miki Biasion, Andrea Aghini, Markku Alen, Ilkka Kivimaki, Cristian Geistdorfer, Beppe Gabbiani, Vittorio Roberti e Daniele Audetto. Le auto esposte sono state le Lancia Flaminia Coupé, Flavia Coupé, Fulvia Coupé 1,2-1,3-1,6 oltre alla Zagato ed all'unica "F&M Special" originale esistente al mondo. A seguire, le Lancia Stratos Alitalia 1975 e 1977, Rally 037 e Delta S4 Martini, per concludere con Delta 4WD Gr. A Martini e Gr. N Totip, "Integrale Evoluzione Martini 1992".

Infine c'è stata una serata tutta dedicata al 40° anniversario della 131 Abarth ed ai suoi 3 titoli mondiali. Della berlina da corsa Fiat erano presenti a Monza numerosi esemplari, tutti blasonati e con curriculum di primo piano: la 131 Abarth "OlioFiat" vincitrice al rally di Nuova Zelanda 1977, quelle "Alitalia" e "Fiat Corse" di Alen-Kivimaki, fino alla "Sanremo 1980" vincitrice con Röhl e Geistdorfer, e varie altre.

Altri temi occasione di racconti e ricordi a Monza sono stati l'East African Safari Rally e i trofei e campionati monomarca. Infine, lo spirito e il significato della manifestazione si è sintetizzato e concluso con la grande parata animata da un centinaio di vetture sulla pista dell'autodromo.

www.motoritalia.net



MAUTO, MUSEO DA "TOP TEN", OSPITA TOURING SUPERLEGGERA

Con oltre tremila recensioni sul sito di TripAdvisor, per il secondo anno consecutivo il Museo Nazionale dell'Automobile "Avv. Giovanni Agnelli" di Torino si conferma tra i dieci musei italiani più apprezzati dai turisti (al 9° posto, per l'esattezza). Nelle motivazioni si legge: "È un paradiso per chi ama le auto", "Una tappa da non perdere per gli appassionati di motori" con "Pezzi unici da ammirare e fotografare", "Bellissime vetture d'epoca e non solo". La classifica è stata determinata utilizzando un algoritmo che ha preso in considerazione la quantità e la qualità delle recensioni per i musei di tutto il mondo, raccolte in un periodo di 12 mesi.

Un museo "da frequentare", non soltanto da visitare, nato nel 1932 da un'idea di due pionieri del motorismo nazionale, Cesare Goria Gatti e Roberto Biscaretti di Ruffia: "Siamo orgogliosi di questo riconoscimento che deriva direttamente dal giudizio dei nostri visitatori. Un premio frutto del grande lavoro svolto negli ultimi anni e della continua evoluzione e miglioramento dei temi trattati nel percorso. In particolare l'attenzione verso il design e la creatività nelle sue diverse forme ci ha permesso di interessare e avvicinare le nuove generazioni", ha dichiarato Rodolfo Gaffino Rossi, Direttore del MAUTO, dove dal 22 settembre al 20 novembre sarà protagonista la carrozzeria Touring Superleggera con una retrospettiva dedicata alle sue automobili più belle in occasione dei 90 anni della fondazione.

www.museoauto.it



TRASFERITA A RIMINI LA MOSTRA SCAMBIO DI PESARO

Tutto pronto a Rimini Fiera per ospitare la 45a Mostra Scambio Automotociclo d'Epoca. Un weekend, quello del 1-2 Ottobre 2016, completamente dedicato alle auto, alle moto e alle bici d'epoca. All'interno dei padiglioni fieristici si formerà una delle mostre-scambio più importanti, ricche e qualificate del circuito nazionale.

Accanto a questo grande spazio di circa 15.000 mq, interamente al chiuso, sarà allestita un'esposizione di altissimo livello da parte del Museo Nazionale del Motociclo di Rimini.

La nuova sede fornisce spazi più adeguati al settore auto.

L'accesso ai visitatori è previsto con orario continuato per i giorni di Sabato dalle 9:00 alle 18:00 e Domenica dalle 9:00 alle 16:30.



Offerta Formula

**ASI E EUROP ASSISTANCE
LA FORMULA VINCENTE
ANCHE PER IL 2017!**

per info:
www.asifed.it



ALL'ASTA LA ROLLS ROYCE DI GEORGE BEST

George Best, morto alcolizzato nel 2005 a 59 anni, è stato uno dei più grandi calciatori del Regno Unito, forse il più forte britannico della storia; per ironia della sorte, non era inglese bensì nordirlandese, essendo nato a Belfast. Nella sua carriera giocò 361 partite con il Manchester United segnando 137 goal. Protagonista eccessivo della *swingin' Britain*, come molte rockstar e altre persone del jet-set fu possessore di una Rolls Royce: una Silver Shadow bianca del 1972, per l'esattezza con il numero di telaio SRH 13549, accanto alla quale Best fu fotografato dal Daily Mirror nel salone della Casa il 4 Dicembre 1972 (a lato). Ora quella vettura spicca nel catalogo dell'asta in calendario il 12 ottobre, organizzata da H&H presso il Museo imperiale della guerra di Duxford, stimata tra 10 e 15 mila sterline: non molto, considerando a chi è appartenuta.

D'altra parte George Best, vittima di se stesso e dello star-system, non si può dire sia stato un esempio positivo: il suo stile di vita è sintetizzato in un aforisma da lui stesso coniato: "Ho speso il 90% del mio denaro in donne, alcol e belle auto. Il resto l'ho sprecato...".

www.handh.co.uk



APERTE FINO AL 7 NOVEMBRE LE ISCRIZIONI AL "MONTE" STORICO

Si chiudono il 7 novembre le iscrizioni al rally di Monte-Carlo Historique, giunto alla 20a edizione, in programma dal 25 gennaio al 1° febbraio del 2017. Sono ammessi esemplari di modelli che hanno partecipato al rally di Monte-Carlo dal 1955 al 1980.

Le località di partenza previste sono Stoccolma (2.735 km), Glasgow (2.092 km) e Lisbona (2.212 km), Copenaghen (2.074 km), Bad Homburg (1.242 km), Barcellona (1.050 km) e Reims (1.004 km).

Località di concentramento sarà Digne-les-Bains il 28 gennaio. Dopo di che ci saranno tre tappe prima della conclusione, la notte tra il 31 gennaio e il 1° febbraio, nell'entroterra del Principato di Monaco. Novità di quest'anno è il Rallye Monte-Carlo Classique: 10 auto per ogni città di partenza, percorreranno l'itinerario di concentramento, senza alcun obbligo di media, solo come una passeggiata. Sono ammessi modelli che abbiano partecipato al rally di Monte-Carlo nelle edizioni dal 1911 al 1980.

www.acm.mc



FIAT 124: DOPO LA SPIDER ANCHE LA COUPÉ?

Nel solco della rinnovata attenzione all'Heritage del fu gruppo Fiat, pare che FCA stia pensando anche a una nuova 124 Coupé! Su Internet sono apparsi dei rendering che la stessa FCA non ha smentito. La Fiat 124 Spider piace, perciò viene spontaneo pensare anche a una versione chiusa. La rivista inglese Autocar ha diffuso la notizia (riportata da EVO Italia - www.evomagazine.it). La nuova 124 Coupé rispetto alla vecchia avrebbe soltanto due posti anziché i quattro della versione originaria. Il debutto sarebbe previsto per il prossimo anno e non avrebbe semplicemente un tetto rigido retrattile, come la cucina giapponese Mazda MX-5 RF, ma una genesi tutta sua come auto chiusa.



Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio

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.it - 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

ANCHE LA PORSCHE DI PAUL NEWMAN AGGIUDICATA ALL'ASTA A MONTEREY

Paul Newman oltre a essere un grande attore fu anche un grande appassionato di automobili e di corse, nonché pilota e proprietario della scuderia Newman-Haas.

Quest'ultima, da lui gestita in società con Carl Haas da poco scomparso, ha vinto moltissime gare e campionati di F. Indy (con essa gareggiò e vinse, in America, Nigel Mansell nel biennio 1993-94). Il momento più alto della carriera di pilota di Newman fu senz'altro la 24 Ore di Le Mans 1979, dove giunse addirittura secondo al volante della Porsche 935 del Dick Barbour Racing, condivisa con lo stesso Barbour e il fortissimo pilota tedesco Rolf Stommelen. I tre ottennero un risultato sensazionale, considerando anche il fatto che la loro partecipazione subì una pressione fortissima dei media

internazionali proprio per la presenza di Newman. La loro auto era una Porsche 935 K3, gemella di quella, del team Kremer, vincitrice nella stessa edizione con i fratelli Whittington e Klaus Ludwig.

La 935 di Rolf Stommelen, Dick Barbour e Paul Newman (sotto, da sinistra), dopo una lunghissima e vincente carriera nelle gare americane, è andata all'asta, ovviamente a Pebble Beach, nel catalogo di Gooding & Co. il 21 agosto scorso, dove è stata aggiudicata per la bella cifra di 4,84 milioni di dollari. Riportando alla memoria un episodio poco ricordato ma molto interessante della storia delle corse.

www.goodinco.com



IL 5 CILINDRI AUDI: 40 ANNI DI EVOLUZIONE

Compie 40 anni il motore a cinque cilindri Audi, che equipaggiò la berlina "100" del 1976. Da allora la potenza del propulsore con questa architettura è passata dai 136 CV ai 400 di quello usato sull'attuale TT RS. Nel 1976 era un 2,1 litri a iniezione elettronica e il frazionamento nasceva da un compromesso: per portare le Audi a un livello superiore, non soltanto tecnico ma anche di immagine, si pensò al sei cilindri in linea, ma ingombri e peso consigliarono di fermarsi a cinque, aggiungendo un cilindro al "4" che dai primi anni '70 era montato sulle "80" e "100". Nel 1978, arrivò il primo cinque cilindri Diesel da 70 CV e l'anno dopo il turbo a benzina con 170 CV. Dopodiché fu la volta dell'Audi quattro

(o ur-quattro) del 1980 da 200 CV. Fu il primo passo verso le vittorie nel mondiale Rally e le potenze di oggi.

www.audi.it



ASSOCIAZIONE **SPORT SHOW** www.sport-show.it

9^A MOSTRASCAMBIO
CITTA' DI TREVISO

8-9 OTTOBRE 2016

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

LO SPAZIO ESPOSITIVO VERRÀ RISERVATO SOLO SU PRENOTAZIONE

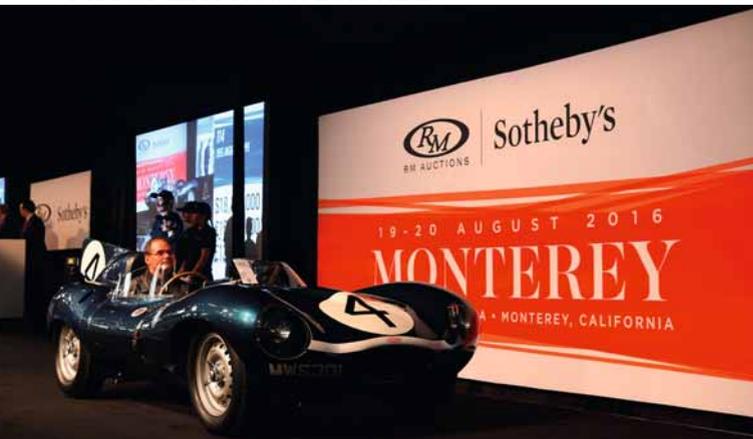
PRESSO: **laCastellana** Via Castellana - PAESE (TV)
USCITA TANGENZIALE SUD direz. CASTELFRANCO
CENTRO COMMERCIALE ORARIO PUBBLICO DALLE 9.00 ALLE 18.00

ASTA DEL ROTTAME
AUTO E MOTO
DA RESTAURARE
motorasta
Lattimo vincente
Dr. Andrea Vendramin t. 039 9422 91036
m. 039 39 39 123456 motorasta@email.it

**RADUNI
MULTIMARCA
MOSTRE TEMATICHE**

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

Info Tel. 335.6610134 - 0422.911698
Fax 0422.913140 mostrascambio.tv@gmail.com



LA D-TYPE PRIMA A LE MANS '56 E LA COBRA DI SHELBY: DUE RECORD PER RM

All'asta di RM Sotheby's tenutasi a Monterey (California) il 19 agosto, la Jaguar D-Type del 1955 ex-"Ecurie Ecosse" (sopra, a sinistra), è stata venduta per 21,78 milioni di dollari (19,5 milioni di euro), diritti d'asta inclusi. L'importo rappresenta il record assoluto per un'auto di marca britannica.

Ma la Jaguar D-Type non è stata l'unica vendita sensazionale dell'agosto californiano, il cui apice è stato il concorso di eleganza di Pebble Beach: sempre RM Sotheby's ha piazzato una Shelby Cobra CSX 2000 al prezzo di di 13,75 milioni di sterline (16,3 milioni

di euro, a destra). Anche in questo caso si tratta di un importo da primato: quello della maggior quotazione mai raggiunta da un'auto di marca americana. D'altra parte, non si trattava di due auto qualsiasi: la Jaguar era infatti la D-Type vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1956, il primo esemplare fornito da Coventry a un team privato, targata XKD 501; mentre la Cobra CSX 2000 è la prima costruita in assoluto, e pertanto sempre appartenuta allo stesso Carroll Shelby.

www.rmsothebys.com



SEBRING, SOGNO ALFA DI UNA NOTTE D'ESTATE

Un'Alfa Romeo crea più turbamenti di Marilyn quando la moglie è in vacanza? Sì, se è una Giulietta Spider Competizione "Sebring". La macchina fu commissionata nel 1957 dall'importatore americano Max Hoffmann e, come altre pochissime Giulietta, era destinata a correre alla 12 Ore nel circuito della Florida. Questo esemplare, secondo lo specialista olandese "Strada e Corsa" che l'ha pubblicato sul suo sito nell'agosto scorso, ha il bialbero preparato direttamente al Portello, con camme speciali e carburatori Weber 40DCO3, coppa dell'olio maggiorata in magnesio, condotti di aspirazione dello stesso materiale, cambio a 5 marce e porte, cofano, paraurti e altri dettagli in alluminio. Ora si presenta restaurata alla perfezione, con la rara copertura per l'abitacolo pure in alluminio e il suo parabrezza di dimensioni ridotte. Chi volesse regalarsi questo sogno, con numero di telaio AR 1495 G 00301, non deve fare altro che rivolgersi verso i Paesi Bassi. E chissà che non sia un buon argomento per fare conoscenza di una nuova Marilyn...

www.stradaecorsa.com



AMERICAN GRAFFITI: A NOVEGRO RIFLETTORI ACCESI SULLE HARLEY DAVIDSON

La rassegna tematica della 68a Mostra Scambio di Novogro, dall'11 al 13 novembre, sarà riservata alle Harley Davidson anni '50 e '60. Alla tradizionale mostra scambio di auto, moto, cicli e ricambi d'epoca non mancheranno anche esemplari che hanno fatto la storia delle competizioni internazionali.

La manifestazione, che per valore di scambi e trattative commerciali primeggia nella classifica nazionale degli eventi del settore, occupa un'area al coperto di 16.000 mq e una all'aperto di 80.000 mq (pari a otto campi di calcio) attrezzata.

www.parcospozizioni-novegro.it

American Graffiti

Riflettori accesi sulle Harley Davidson



11 - 12 - 13
NOVEMBRE 2016

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO - Milano/Linate Aeroporto
Tel. 02.7020022 - www.parcospozizioni-novegro.it

LE AUTOMOBILI D'EPOCA VEICOLANO... GLI IMMOBILI

Le automobili d'epoca sono sempre più anche un veicolo di business, grazie alla loro capacità di aggregazione e di conferire un'immagine di valore. L'ultima conferma è venuta quest'anno dalla presenza di una nuova azienda alla 1000 Miglia, la Engel & Völkers Italia, che rappresenta il Gruppo leader a livello mondiale nel settore degli immobili di pregio. La filiale italiana dell'azienda tedesca è stata sponsor dell'ultima tappa della "Freccia Rossa", all'Autodromo Nazionale Monza. Un progetto in cui Alberto Cogliati, Direttore Commerciale di Engel & Völkers Italia, ha dichiarato di credere "molto", in quanto "la nostra clientela è internazionale e di fascia alta, quindi molto vicina al target che attrae la Mille Miglia". Secondo Cogliati, questa iniziativa porterà il Gruppo, già diffuso in 36 paesi di 4 continenti, "ad aprire sempre più al mercato internazionale ed espandersi con la propria rete in franchising dove non è ancora presente". Nel 2015, Engel & Völkers in Italia ha registrato una crescita di fatturato del 106%.



Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.librieriadellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.librieriadellautomobile.it



■ ALFA ROMEO
DUETTO SPIDER

€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



■ AUTOBIANCHI
PRIMULA & A111

€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



■ FERRARI REX
Biografia di un grande
uomo del Novecento

€ 28,00
PAG: 1168 - f.to cm 14x22
FOTO: 120 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ CISITALIA
Una storia di coraggio
e passione

€ 50,00
PAG: 208 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ FORMULA 1 & MONZA
Immagini di una corsa
A race in pictures

€ 50,00
PAG: 364 - f.to cm 28x30
FOTO: oltre 900 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ AUTOMOBILI DEL MARE
RACING CARS OF THE SEA
Cantiere navale San Marco
1953-1975

€ 60,00
PAG: 192 - f.to cm 27x30
FOTO: 141 a col. e 115 b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ DESTRA 3 LUNGA CHIUDE
Quando i rally avevano
un'anima

€ 25,00
PAG: 288 - f.to cm 16x21
FOTO: 76 a col. e 21 in b/n
TESTO: Italiano

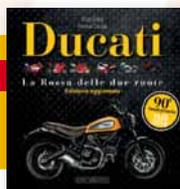
VIENI A VISITARE IL NOSTRO

nuovo punto vendita
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano
Tel/Fax 02-76006624

Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:

Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@librieriadellautomobile.it
info@librieriadellautomobile.it
www.librieriadellautomobile.it

viene a trovarci su



■ DUCATI
La Rossa delle due ruote
Edizione aggiornata

€ 28,00
PAG: 384 - f.to cm 19,3x19,3
FOTO: 400 a col. e 133 in b/n
TESTO: Italiano



■ VESPA 70 ANNI
Storia, tecnica, modelli dal 1946

€ 39,00
PAG: 496 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 1077 a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
VESPA 70 YERAS
The complete history from 1946



■ AGOSTINI
AL TOURIST TROPHY
Oltre la leggenda

€ 25,00
PAG: 232 - f.to cm 14x22
FOTO: 66 a colori e in b/n
TESTO: Italiano

MANIFESTAZIONI 2016

20/23 OTTOBRE	PADOVA AUTO DI OGNI EPOCA - PAD. 1
12/13 NOVEMBRE	NOVEGRO (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A
25/27 NOVEMBRE	MILANO AUTOCLASSICA
8 DICEMBRE	FERRARA GRANDE MERCATO MOSTRA SCAMBIO

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00



**AUTO
E MOTO
D'EPOCA**

L'Heritage senza confini

Epoca e contemporaneità in un unico colpo d'occhio nel più importante Salone italiano grazie a 16 marchi internazionali, decine di club, 4mila modelli in vendita e l'area speciale dedicata alla Galleria Pananti Casa D'Aste. Tra le novità 2016 anche il grande rilancio del settore moto d'epoca: oltre 500 esemplari e una bellissima collezione di Vespa del nuovo showroom multimediale "Ruote da Sogno".

Il mondo dell'auto sceglie Padova per presentare i nuovi modelli al mercato italiano: in anteprima le nuovissime Citroën C3, Land Rover Discovery, Jaguar F-Type SVR. A fianco, Levante, il primo SUV Maserati e ancora le sportive Mercedes con la prossima AMG GT e la Formula 1 2016. Porsche porta la nuova Cayman 718, da VW la Golf GTI Clubsport. DS sarà presente con la 5 Hybrid.

ANTEPRIMA

**20-21-22-23
Ottobre 2016**

**VISITA IL SITO COMPLETAMENTE RINNOVATO
www.autoemotodepoca.com**

Mercedes-Benz C 111



Alla 33a edizione Auto e Moto d'Epoca continua a crescere in spazi e contenuti. Heritage e contemporaneo fanno a gara tra le novità nel più importante Salone italiano che riunisce, tra il 20 e il 23 ottobre 2016, ben 16 marchi internazionali.

Nel mondo dei motori non esistono passato e presente ma 100 anni di passione in continua evoluzione. E' questo lo spirito che rende unica Auto e Moto d'Epoca. Quest'anno epoca e contemporaneo fanno a gara tra le novità. Si parte dal settore delle moto completamente rilanciato - grazie alle richieste degli appassionati - che vede la partecipazione di oltre 500 modelli. In prima fila Ruote da Sogno, leader del settore, che presenta isole tematiche dedicate all'evoluzione dei singoli brand con una successione di modelli perfettamente restaurati.



Area esterna



Peugeot 205 Cabriolet

Primo salone Italiano

16 brand internazionali raccontano la continuità tra i modelli di ieri e di oggi in un mondo – quello dei motori - dove la tradizione è innovare. Ecco alcune anticipazioni. **Alfa Romeo** è sinonimo di “Timeless Elegance” grazie ai modelli della collezione del Museo Storico di Arese: la RM Sport cabriolet, la 6C 2300 GT coupé, la 6C 2500 Freccia d’Oro e la 2600 berlina, che passeranno idealmente il testimone all’ultimo modello ancora da svelare.

Per **Abarth** sullo stand la 124 Abarth Gruppo 4, che rappresentò nel mondo dei rally la punta di diamante della fusione con Fiat. La grande storia **DS** con la 23 Pallas e DS 21 Prestige Chapron continua nella nuova DS 5 Hybrid. **Land Rover** propone l’evoluzione del Discovery: dalla prima serie all’ultimissimo modello presentato in anteprima mondiale pochi giorni prima di Padova.

La tradizione della Stella nel Motorsport è il fil rouge che caratterizza la presenza di **Mercedes-Benz**: dalla monoposto impegnata nel mondiale F1 2016 e dalla nuova Mercedes-AMG GT fino alle icone come la 450 SLC ‘Bandama’, la leggendaria W 196 monoposto, la 190 E 2.5 16 Evo I in versione DTM e la C 111 equipaggiata con motore diesel.

Porsche affianca la nuova 718 Cayman alla 911 SC Safari del 1978 proveniente dal Museo Porsche.

Peugeot celebra la trentennale 205 Cabrio con una rarissima versione elaborata da Gutmann con testa a 16 valvole da 160 cavalli a fianco di una delle più prestigiose tra le sue progenitrici: la meravigliosa 402 Eclipse, con il tetto metallico retrattile nel bagagliaio, proveniente dal Museo di Sochaux.

In mostra il quarantennale della Golf GTI **Volkswagen** e il nuovo modello Clubsport che lo celebra. Per **Volvo** la narrazione è dedicata alle station wagon dalla Duett alla V90 passando per l’indimenticabile Polar e altri modelli che hanno fatto la storia delle familiari in Italia.

Volvo Duett



Stand Volvo



Porsche 911 SC Safari



DS5 e DS 23 Pallas



Land Rover Discovery



Abarth 695 Record



Peugeot 402 Eclipse

Lamborghini protagonista

Per la prima volta le tre anime dell'Heritage Lamborghini si riuniscono a Padova in uno stand dedicato all'amore genuino per le creazioni di Sant'Agata e al gioco di squadra tra appassionati e Casa madre. Un rapporto aperto, complice anche la giovane età di molti clienti Lamborghini, che si riflette, fin da subito, nella partecipazione del Lamborghini Club Italia dedicata ai cinquant'anni "dell'eresia tecnica" che fece della Miura una vera rivoluzione nel panorama delle super sportive. Debutto per il



Lamborghini 400 GT



Museo Lamborghini

Polo Storico Lamborghini, il team specializzato dedicato a tutte le pratiche di certificazione, restauro e validazione dei prodotti classici. Nello stand del padiglione 3 gli esperti si metteranno fin dall'inizio a disposizione dei collezionisti per consigli e supporto. Terzo protagonista il Museo Lamborghini e la sua filosofia che abbraccia presente e futuro della Casa di Sant'Agata bolognese: la costante evoluzione, le innovazioni tecniche e il coraggio di percorrere nuove strade che hanno contribuito ad uno dei più bei miti dell'automobilismo mondiale.





Ferrari 166 "barchetta"

Touring e la nascita del mito Ferrari

Il Registro Internazionale Touring Superleggera sceglie Padova per presentare - giovedì a 12:00 stand ACI - il più importante e completo libro dedicato ai 90 anni della sua storia, un volume tratto dall'archivio della famiglia Bianchi Anderloni, curato dal discendente l'ingegner Giovanni ed edito da Fucina.

Le auto scelte per celebrare l'occasione comprendono nientemeno due capolavori assoluti: la **Ferrari 166 Sport MM "Barchetta"** e la prima Lamborghini di serie 350 GT (la Ferrari 166 era stata preceduta solo dalla tipo 125 e fu il modello che lanciò il mito Ferrari; la **Lamborghini 350 GT** fu un totale restyling per renderla economicamente producibile partendo dal prototipo 350 GTV disegnato da Scaglione). La prima "vera" Ferrari, perciò, fu la 166 MM Barchetta Touring Superleggera presente a Padova. Vedendola esposta a Torino nel 1948, il direttore della Gazzetta dello Sport di allora, Giovanni Canestrini, osservando la sua inedita forma rastremata verso il basso, esclamò: *"Questa non è una macchina: è una barca, anzi una Barchetta!"* battezzando, così, quella che sarebbe divenuta un'intera categoria di auto sportive.

Per Alfa Romeo, della quale Touring carrozzò alcuni tra i modelli più amati a cavallo della guerra, verrà esposta l'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia, la 6C 2300 Pescara e l'Alfa Romeo 1900 C Sprint Speciale. Molti nomi delle vetture nascevano dai circuiti di gara, segno di una predominanza - grazie alla scocca e ai telai Touring- anche nelle competizioni. Sempre



Aston Martin DB5



Lamborghini 350 GT



per l'Italia il Registro esporrà Maserati 3500 GT Touring -famosa coupé degli anni 60 con un motore da corsa- e un'elegantissima Lancia Flaminia convertibile, mentre, dall'Inghilterra arriva la **Aston Martin DB4** -la famosa auto di James Bond- che, a dispetto della lontananza geografica, nasce anch'essa dal genio dei progettisti di via Ludovico di Breme.

Il più grande appuntamento heritage

Il settore dell'auto in vendita, intanto, si conferma il più grande d'Europa con 4mila modelli a disposizione degli appassionati che coprono l'intero spettro dell'Automotive. Ci saranno pezzi unici in Italia come la **Pegaso**; auto rarissime degli anni '50 come la Ferrari 250 e cabriolet, berline e coupé di ogni epoca e marca dai migliori commercianti europei. Decine, inoltre, i club storici partecipanti ognuno con una storia da raccontare e un mito da condividere: la **Fiat 500 A B e C Topolino** vetture d'anteguerra europee; le barchette da corsa e ben 6 Club per celebrare Lancia e i suoi 110 anni di storia. Tra le istituzioni legate all'Epoca ci saranno anche il Museo Nicolis di Villafranca la Scuderia Jaguar Storiche con una selezione delle loro vetture più belle.



Il settore dei commercianti



70 anni di Vespa

Isotta Fraschini



I ricambi originali

Impareggiato in Europa, infine, il settore ricambi con oltre 300 ricambisti professionisti e ricambi originali da tutta Europa per auto, moto e Vespa. In primo piano i rarissimi ingranaggi del cambio e i libretti originali collegati ai numeri del motore a fianco di carburatori, pistoni, fari e valvole. Molto ben rappresentato anche il settore dei ricambi su disegno originale, essenziale nella componentistica deperibile, come le gomme e i cerchi a raggi.



L'asta

Tra i gioielli da collezione quelli esposti nell'Area S dalla Galleria Pananti Casa D'Aste In primo piano la **Ferrari 308 CARMA FF Gruppo 5** (in foto), un'auto da competizione nata dalla collaborazione di due grandi dell'automobilismo: Carlo Facetti e Martino Finotto che, nel 1981, decisero di sfidare nientemeno che Porsche nel campionato mondiale. Tra le anticipazioni dello stand anche una **Porsche 356** "sortie de grange".



I PADIGLIONI

AUTO
E MOTORI

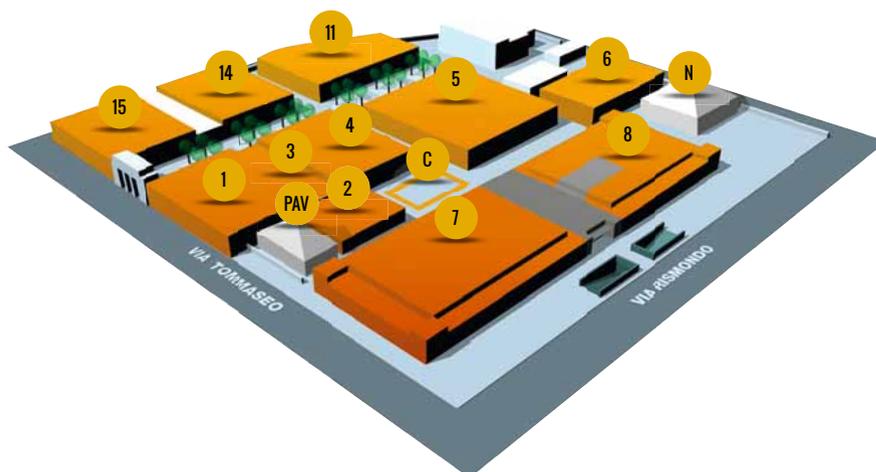
AUTO E RICAMBI
D'EPOCA

MOTO
D'EPOCA

PERCORSO
VINTAGE

PAD 1 Club, Scuderie e Registri Storici di Marca
PAD 2 Ampia sezione di compra-vendita di privati
PAD 3 Musei Storici e Istituzioni
PAD 4 Club, Scuderie e Registri Storici di Marca
PAD 5 Commercianti italiani e esteri
PAD 6 Commercianti italiani e esteri
PAD 7 Ricambi
PAD 8 Ricambi

PAD 11 Commercianti italiani e esteri
PAD 14 Commercianti italiani e esteri
PAD 15 Club, Scuderie e Registri Storici di Marca
VIALI Commercianti italiani e esteri
AREA N Commercianti italiani e esteri
AREA C Ampia sezione di compra-vendita di privati
PAVILLON Asta di auto storiche





I nostri primi cinquant'anni

Festeggiato a Bardolino e a Torino il mezzo secolo del sodalizio che, un po' rappresenta tutti noi. Scoperta una targa, organizzato un interessante simposio e super raduno a Torino

DI DANILO CASTELLARIN

NUOVA ENTITÀ

In alto, la piazza di Bardolino (VR) invasa dalle auto del raduno che ha festeggiato il mezzo secolo dell'ASI. Nella località gardesana, nel 1966, si fusero il Veteran Club di Torino e la Fiamme di Milano dando vita alla nuova entità.

All'inizio erano in pochi, alcune centinaia nell'intero Paese. Oggi gli iscritti all'ASI sono una forza di notevole spessore e contano quasi 150 mila soci con un patrimonio di 50 mila veicoli certificati, e cioè sottoposti ad un severo esame di originalità dai commissari che accertano la corretta corrispondenza alle caratteristiche costruttive. A settembre è stata celebrata la loro grande

festa in occasione del 50° anniversario della fondazione, avvenuta proprio a Bardolino, sul lago di Garda, domenica 25 settembre 1966. La data scelta, mercoledì 14, anticipava di qualche giorno quella ricorrenza, il che non ha impedito di veder affluire 200 auto storiche all'importante appuntamento. Sono stati premiati molti autorevoli testimoni dell'automobilismo storico nazionale, fra i quali anche Giacomo Peretti Co-



TARGA
Sopra, a sinistra il momento in cui è stata scoperta a Bardolino la targa che ricorda la fondazione dell'ASI; a destra, Mario Theissen, ex-BMW F1, al simposio tenuto al Mauto di Torino, di cui a sinistra si vede l'ingresso con i veicoli dei carabinieri che hanno partecipato alla sfilata torinese.

lò, figlio di Umberto, veronese, primo presidente dell'ASI. Presente anche Silvia Nicolis che ha richiamato il ruolo del padre Luciano fondatore del museo di Villafranca e il forte volano turistico indotto dalle auto storiche, grazie alla loro bellezza e all'indiscutibile fascino costruttivo. Da Torino è arrivato a Bardolino il quartier generale ASI guidato dal presidente Roberto Loi, che ha ricordato, con un filo di commozione, le importanti tappe conquistate dal movimento. È stata poi apposta una targa commemorativa su un edificio storico della cittadina gardesana. Nel primo pomeriggio una lunga e coreografica passerella ha visto protagonisti tutti i mezzi storici intervenuti all'evento, tra i quali alcuni provenienti dai Musei Nicolis, Bonfanti e San Martino in Rio. Al mattino molto scenografico il lento passaggio sul lago del piroscalo Italia, del primo Novecento, più vecchio del Titanic. Il giorno dopo, giovedì, la celebrazione si è spostata a Torino dove al Museo dell'Auto-

mobile si è svolto un interessante convegno. Nei giorni successivi, provenienti da tutta Italia, sono arrivati nel capoluogo piemontese circa 250 mezzi storici che hanno seguito numerosi percorsi in città. Prima tappa, la storica e sempre fascinosa pista di collaudo del Lingotto per alcune prove di precisione. Qui hanno aperto la sfilata due vetture dei carabinieri: un'Alfa Romeo Giulia Super del 1967 con il luogotenente Francesco Fiumara e l'appuntato Angelo Caggiano e la Giulia Quadrifoglio del 2015 personalizzata come Autoradio del Nucleo Radiomobile in soli due esemplari. È poi seguita un'invasione pacifica delle strade del centro fino a concludere in Piazza Cavour con una sfilata che ha affascinato il pubblico. Le moto storiche e i veicoli militari hanno affrontato la Sassi-Superga per poi fare visita alle tombe reali di Superga e raggiungere, nel primo pomeriggio, Piazza Cavour. Anche i veicoli utilitari sono partiti alle 9 per un tour cit-

tadino percorrendo il lungo Po Diaz e confluendo anch'essi in piazza Cavour e raggiungendo poi la Reggia di Venaria. Molto apprezzato il folder filatelico Asi con annullo speciale delle Poste Italiane. Intanto, nell'elegante Sala Diana della Reggia si è svolta una cerimonia alla quale ha partecipato anche il presidente Aci Angelo Sticchi Damiani. Sempre alla Reggia sono stati consegnati i premi di fedeltà Argo.

leri e oggi

Era il 25 settembre del 1966 quando a Bardolino, in provincia di Verona, dalla fusione del torinese Veteran Car Club d'Italia e la milanese Fiamme nacque l'Automotoclub Storico Italiano. Oggi Asi, che ha sede in Villa Rey a Torino, rappresenta 268 club federati e 45 aderenti. In cinquant'anni di vita, Asi si è occupata e si occupa di tutto il motorismo storico, dalle automobili alle moto, dai veicoli utilitari ai lampeggianti blu, dai trattori ai motoscafi, ai kart, alle na-



vi e agli aerei. L'Automotoclub Storico Italiano è impegnato nella tutela e nella valorizzazione del patrimonio storico motoristico, organizza eventi, manifestazioni e convegni. Noto la ricerca storica -mai prima realizzata in Italia- sui 160 musei e collezioni italiane, accessibile a tutti, e visibile sul sito www.asimusei.it, una panoramica davvero eccezionale con descrizioni, foto, filmati, indirizzi, telefoni per programmare una bella gita e arricchire una vacanza all'insegna del turismo culturale.

Il convegno al Mauto

A Torino la prima giornata di celebrazioni è iniziata giovedì 15 con il convegno "L'importanza del veicolo storico. Aspetti culturali, artistici, sociali, storici, economici e tecnologici del motorismo" al Museo dell'Automobile nell'ambito delle celebrazioni per il 50° dove si sono alternati 12 relatori. Dopo i saluti di Benedetto Camerana, presidente del Mauto, del presidente

dell'Asi Roberto Loi, e dei rappresentanti istituzionali, sono iniziate le relazioni. Patrick Rollet ha spiegato che Fiva è oggi presente in 5 continenti e 65 Paesi e che sinteticamente si può racchiudere con le parole "preservare, proteggere e promuovere". Il suo vice Mario Theissen (ex-team principal della BMW F1) ha esposto i contenuti e il significato del World Motoring Heritage Year, di cui il simposio torinese fa parte. C'erano anche Rodolphe Rapetti, che ha parlato del patrimonio automobilistico francese e Roberto Giolito che ha intrattenuto la platea sull'aspetto artistico che pervade i veicoli storici. Il giornalista Carlo Cavicchi ha raccontato la socialità dell'auto d'epoca, spiegandone i motivi d'attrazione, mentre di aspetti economici e investimenti ha parlato Adolfo Orsi. Massimo Clarke ha presentato il lavoro svolto con Lorenzo Morello sul contributo dell'automobile all'evoluzione industriale e Giuliano Silli si è soffermato sull'evoluzione stilistica. Mentre il li-

bro Fiva di Thomas Kohler non era ancora pronto, Danilo Castellarin ha presentato il suo ultimo lavoro, un libro dedicato alla storia dell'Asi, coinvolgente perché si intreccia con la storia del nostro paese dal 1966 ad oggi. In chiusura la presentazione del volume "Marcello Gandini: Maestro of Design", scritto dal giornalista indiano Gautam Sen.

Opere d'arte in movimento

Nel 1966 a governare l'Asi c'erano soprattutto baroni e principi. E anche i soci erano quasi tutti di elevato livello sociale. Gente che per memoria storica, passione, doviziosa disponibilità economica, talvolta solo per vezzo, raccoglieva i primi veicoli motorizzati, molti dei quali dimenticati per decenni nelle vecchie scuderie di famiglia, accanto alle carrozze che avevano trasportato intere generazioni nelle tappe più importanti della vita. Soltanto verso la



ANIME

Dopo il sabato al Lingotto (pagina a fianco, in basso) domenica la grande manifestazione si è spostata a Venaria Reale. Alle auto nel corso del fine settimana si sono unite motociclette, imbarcazioni e aerei, a ricordare le varie anime dell'ASI.

fine del Novecento la passione per le auto più datate inizia a diventare un fenomeno allargato, grazie anche ai benefici fiscali ottenuti negli anni Ottanta, che permettono l'esenzione dalla tassa di possesso. Piano piano l'auto e la moto storica diventano un elemento consueto, una clessidra segnatempo che entra nel vissuto di molte famiglie scandendone le tappe, evocando ricordi, suscitando emozioni, spesso accendendo qualche velata nostalgia. Perché, a differenza di altre opere dell'ingegno e dell'arte, auto e moto non restano isolate in un contesto statico di utilizzo, come un quadro o una scultura. Ma si muovono, viaggiano, percorrono centinaia, migliaia di chilometri. E percorrendoli attraversano paesaggi, territori, paesi, città, diventando un volano di emozioni condivise perché, in quel preciso momento, auto e moto, con colori e forme desuete, non appartengono più soltanto a chi le guida, le accudisce, le conserva, ma di-

ventano staffetta di vita fra passato e futuro, coinvolgendo generazioni diverse che, in quei mezzi, si riflettono per ritrovare, talvolta per rivivere, interi capitoli di vita, testimoniando il progresso compiuto dalla tecnologia.

L'evoluzione di mezzo secolo

La storia dell'Asi dal 1966 ai giorni nostri, non racconta soltanto le conquiste di un movimento, ma diventa affresco di un modo di vivere. Perché le auto e le moto sono sempre state lo specchio fedele di una società, dei suoi bisogni e delle sue aspirazioni. Nell'arco di poco più di un secolo di vita l'automobile è passata da oggetto di lusso accessibile a pochi eletti, a bene di massa, poi a status-symbol, per arrivare infine a mezzo anonimo di trasporto. Questa trasformazione è avvenuta di pari passo con l'evoluzione della società, con il miglioramento delle condizioni economi-

che e con la nascita di una nuova necessità di mobilità. Se fino alla Seconda Guerra Mondiale erano pochi i possessori di una vettura e la maggior parte dei mezzi a motore era utilizzata con finalità lavorativo-utilitaristiche, dopo il boom economico che investì il nostro Paese a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta, l'automobile diventa un oggetto accessibile a tutti. Nell'Italia del 1936 circolavano solamente 222.000 vetture per oltre 42 milioni di abitanti. Vent'anni dopo, nel 1955, le automobili circolanti erano già quadruplicate. E anche se, nella stragrande maggioranza dei casi, si trattava di piccole utilitarie, Fiat 600 e 500 su tutte, le automobili iniziarono a diffondersi anche tra il ceto medio della popolazione. Nei decenni successivi, pur con l'alternarsi di periodi di maggiore sviluppo e periodi di crisi, l'automobile diventa sempre più diffusa e comune, tanto che al giorno d'oggi si stima ci siano più di 60 auto ogni 100 abitanti.

Primo Premio

Non era mai accaduto che una Lancia vincessesse il "Best in Show" del concorso californiano, il più importante del mondo. La prima volta è merito di una Astura "Tipo Bocca". Il Tricolore portato in alto anche dalla Giulietta SS di Lopresto

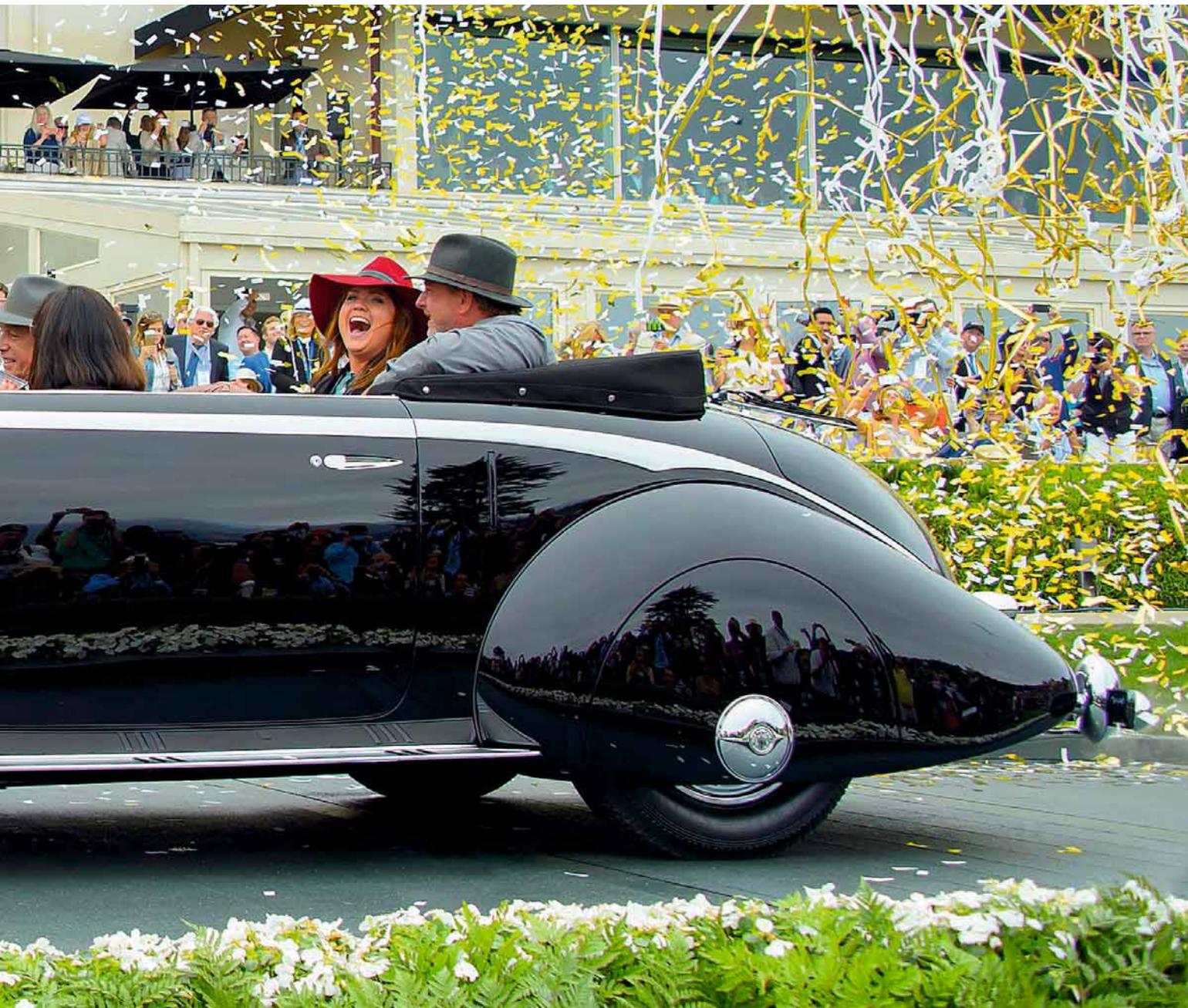
DI MICHELE CASIRAGHI E FRANCESCO PELIZZARI



Sarà che negli anni '30 cinema e foto erano in bianco e nero; sarà che le auto dell'epoca le immaginiamo in questi colori, tant'è che bisogna tornare indietro fino al 2007 per vedere un'auto "colorata", la gialla Duesenberg Mormon Meteor, salire sul gradino più alto del podio di Pebble Beach; sarà tutto questo, ma anche quest'anno i giudici del concorso più importante al mondo non si sono sbilanciati. Però non si può biasimarli, perché la ne-



SPECIALE
Sotto, la Lancia Astura vincitrice del premio "Best in Show". A fianco, Corrado Lopresto e figlio insieme alla loro splendida Alfa Romeo Giulietta SS hanno vinto uno dei premi speciali di eleganza.





ra Lancia Astura "Tipo Bocca" carrozzata da Pinin Farina nel 1936 e vincitrice del "Best in Show 2016" al concorso californiano meritava davvero. Un successo straordinario: è la prima vettura di Borgo San Paolo che vince Pebble Beach, portata da Richard Mattei, collezionista debuttante al concorso di Monterey.

I colori, comunque, non sono mancati, con il rosso sempre protagonista, e non soltanto sulle vetture di casa nostra: dal rosso acceso della Delahaye 165 Figoni&Falaschi scelta tra i tre finalisti per il primo premio, al rosso scuro della minuscola Peugeot Béb  arrivata seconda nella classe Antique Open, erano tantissime le auto in questa tinta. E naturalmente tra queste anche le vincitrici delle classi tradizionalmente dedicate alla Ferrari: tra le Gran Turismo il prototipo della Ferrari California, tra le Competition la 330 P4 Spyder Drogo, considerata tra



SEDILI O... SEDIE?

Qui sopra, due immagini della Thomas Model 17 del 1902 che è stata premiata dalla FIVA per la conservazione. Si tratta di un'automobile pionieristica per miracolo rimasta in condizioni originali, come dimostra la pelle dei suoi sedili (o, per meglio dire, delle sue sedie...).



UTILITARIA

La Peugeot B b  (Tipo 69) del 1905, si   classificata al secondo posto della sua categoria.   forse la prima "utilitaria" della storia, per dimensioni (  lunga 2,70 metri) e motore (monocilindrico di 652 cc).

le pi  belle auto da corsa di sempre. Classi speciali quest'anno celebravano i 100 anni BMW, i 50 della Miura, la Bizzarrini (particolarissima la minuscola "Macchinetta", tesi di laurea di Giotto Bizzarrini del 1953 su base Fiat Topolino, ma ha vinto il prototipo AMX/3 del '69) e la vittoria della Ford GT40 a Le Mans. L'automobile italiana, sempre ben rappresentata, era anche protagonista nella classe dedicata alle Fiat fuoriserie, vinta da una classica 8V Zagato ma che ha visto la partecipazione anche di altre vetture molto particolari, come una 1100 Vignale e una Allemano, tipiche carrozzerie fuoriserie anni '50.

Rosso

Meno numerosi erano invece i concorrenti italiani: soltanto due collezionisti del nostro paese hanno preso parte al concorso. Tonoli, con la famosa Ferrari 250



GIOTTO

Sopra, la "Macchinetta", presente a Pebble Beach nella classe dedicata a Giotto Bizzarrini (ritratto nella foto d'epoca).

GTE della Polizia, era iscritto nella categoria Postwar Preservation, vinta da una Shelby Cobra (un'altra "rossa" sul podio);   andata meglio a Corrado Lopresto, ormai veterano del concorso (ha vinto la classe nel 2010 e nel 2014, salendo sul podio altre tre volte), che ha conquistato uno dei quattro Elegance Award, premi speciali assegnati da una giuria apposita. Questi trofei, consegnati appena prima dell'elezione del Best in Show, sono un tributo alla bellezza e all'eleganza del modello, al di l  del giudizio su restauro e perfezione dell'auto, e non poteva andare premio migliore alla Giulietta Sprint Speciale portata da Lopresto, stupendo prototipo disegnato da Scaglione e realizzato da Bertone nel 1957. Esposta al salone dell'automobile di Torino dello stesso anno, era un'evoluzione dei concetti espressi dalle BAT, ma allo stesso tempo lanciava le linee di quella che sarebbe diventa



COLORE SIGNIFICATIVO

Il rosso ha dominato l'edizione 2016 del Concorso: perfino la Shelby AC Cobra che ha vinto il premio della classe "Postwar Preservation" (sopra) portava questo colore. Una coincidenza, ma significativa nell'anno della prima vittoria assoluta di una Lancia in California.

ta la SS di serie, una delle più belle Alfa Romeo di sempre.

Nel centenario della nascita di Franco Scaglione, designer forse meno noto ma non certo di minor talento (è sua anche l'Alfa Romeo 33 Stradale), questo premio può essere considerato un tributo al suo lavoro, oltre che all'incredibile lavoro di restauro a cui l'auto è stata sottoposta per riportarla esattamente alle linee e al colore (una bella tonalità di rosso, tanto per cambiare) della presenta-

zione. Si tratta anche di uno dei massimi premi raggiunti da un collezionista europeo negli Stati Uniti.

Il telaio 00001 è così tornato a splendere, a quasi sessant'anni dal debutto, e a Pebble Beach ha conquistato anche il terzo premio di classe, dietro a una Mercedes 300 SL (raro esemplare in alluminio) e la Aston Martin DB5 ex-Salone di New York; due auto meno particolari ma, si sa, a Pebble Beach anche le dimensioni hanno la loro importanza...

Fermo immagine

Tra le protagoniste di Pebble Beach non mancano mai le pioniere: quest'anno segnaliamo la Thomas Model 17 del 1902, anche perché le è stato attribuito il riconoscimento della FIVA. La macchina è stata identificata come quella conservata meglio e con il maggior numero di componenti originali. È interessante la storia di questa Casa degli albori dell'automobilismo, la E. R. Thomas Motor Company che nel 1902 acquistò la Buffalo Auto-



bile e la Auto-Bi Company e iniziò a produrre il modello 17, spinto da un monocilindrico da 8 CV. Potenza molto modesta, ma già nel 1903 fu introdotta la "18", con un tre cilindri da ben 24 CV.

La Thomas si conquistò così la fama di produrre auto affidabili ma anche potenti, tanto più quando esse vinsero la gara New York-Parigi del 1908; e produsse automobili fino al 1919.

Il motivo del premio è presto detto: si ritiene che questo esemplare sia il più antico e completo al mondo di Thomas 17, una sorta di fotografia viaggiante del periodo in cui le auto erano poco più che carrozze a motore: «Sorprendono le cinghie di

ITALIANO

Proseguendo sul tema del colore "italiano": in alto, la Delahaye 165 Figoni&Falaschi che era in lizza per il "Best in Show"; qui sopra, invece, una delle auto più belle della storia, non soltanto delle corse: la Ferrari 330 P4 Spyder Drogo ha vinto la classe "Ferrari Competition".

cuoio dei sedili posteriori -dice Stewart Laidlaw, uno dei due proprietari- che sono ancora intatte. Il corpo vettura in legno conserva la sua originale vernice verde/grigio, tinta nota come "fumo di Londra"». E secondo Laidlaw, c'è un preciso motivo per cui la Thomas 17 è rimasta in questo stato: «Chi all'epoca poteva permettersi un'automobile aveva una certa disponibilità economica e spesso mandava la macchina alla propria

residenza estiva del Maine, dove l'auto era usata soltanto pochi mesi all'anno e ricoverata a dovere nei periodi di fermo. Inoltre la tecnologia faceva passi da gigante, perciò facilmente i proprietari acquistavano i nuovi modelli, tenendo però i vecchi. Ciò probabilmente è quanto accaduto a questa Thomas». Che, prima di Laidlaw, ha avuto soltanto altri due proprietari: il primo acquirente, e un museo del Maine.



95 e non sentirli

Quasi un secolo di storia, ma la berlina torinese non lo sente, perché è un'auto dalla tecnica moderna. I suoi "Amici" sono arrivati a Varallo Sesia fin dall'Oceania

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Sono passati 95 anni da quando la Lancia "pensò" la Lambda (fu esposta ai Saloni di Parigi e Londra nell'autunno del 1922, la gestazione iniziò tempo prima; le consegne ai clienti iniziarono verso la metà del 1923, ndr): un'auto avveniristica sotto tutti gli aspetti. Basti ricordare che è stata la prima automobile al mondo ad adottare la scocca portante; per non dire delle sospensioni anteriori a ruote indipendenti, della trasmissione incastolata nel tunnel, del baule posteriore ricavato nella scocca. I motori erano quattro cilindri a V stretto, con cilindrata tra 2.200 e 2.500 cc a seconda della versione (fu prodotta in nove serie differenti, fino al 1931, ndr), uno schema poi adottato dalla Lancia fino agli anni '70. La linea poi era di indubbia eleganza. Insomma, è

stata un'automobile che ha segnato un'epoca. Non c'è da stupirsi quindi che ancora oggi le Lambda abbiano schiere di ammiratori, tanto meno che questi ultimi si ritrovino a raduno, e con una quantità notevole di esemplari. Il club internazionale Amici della Lam-



CURIOSITÀ
In alto, i tanti curiosi che hanno attorniato le Lancia Lambda nella piazza di Varallo Sesia. Qui sopra, la targa ricordo del raduno organizzato dagli "Amici della Lambda".

bda e il Registro Italiano Lambda, in collaborazione con il locale Valsesia Lancia Story, ne hanno organizzato uno sabato 3 e domenica 4 settembre a Varallo Sesia (VC) e dintorni, a cui hanno partecipato ben 58 esemplari, come ci ha raccontato il presidente del club, Graziano Maurelli. Di queste, tredici erano "italiane"; ma l'evento ha richiamato appassionati da diverse nazioni europee e perfino dall'Australia e dalla Nuova Zelanda. Nessuna meraviglia: ai tempi la Lambda era esportata ed ha sempre avuto parecchi estimatori all'estero. Stupisce piuttosto che queste vetture, che sfiorano i cent'anni, viaggino ancora nel traffico odierno: al raduno di Varallo sono arrivate infatti in gran parte sulle loro ruote. E non soltanto: giovedì, alla vigilia del raduno, alcuni degli appassionati propieta-

ri di Lambda si erano già dati appuntamento sul colle del Moncenisio, dove nel 1921 Vincenzo Lancia aveva voluto collaudare i primi prototipi. Il fondatore della Casa di Borgo San Paolo le voleva capaci di superare agilmente le salite alpine. Un paio d'anni dopo, le Lambda erano pronte per essere lanciate sul mercato.

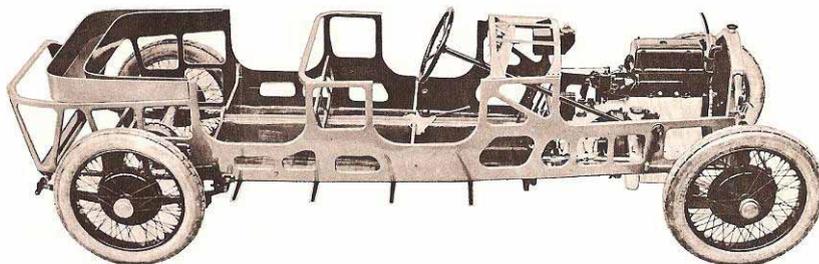
Nella giornata di venerdì si scorgevano le Lambda percorrere alla spicciolata la Valsesia, con meta Varallo. Il giorno successivo iniziava il raduno ufficiale, con un programma piuttosto nutrito. Ritrovo nella piazza centrale di Varallo, esposizione delle auto e poi partenza per Fobello, a quota 900 metri sul mare, percorrendo la mitica Via Lancia, la strada che in una ventina di chilometri collega la Valsesia con la località natia del fondatore della Casa. Una località suggestiva, contornata dalla frescura dei monti. Qui c'è la nota Villa Lancia con annesso museo, meta di pellegrinaggio per gli appassionati del marchio e dove gli equipaggi sono stati ospitati, alla presenza anche di alcuni esponenti eredi della famiglia Lancia.

Nel tardo pomeriggio le Lambda hanno fatto ritorno a Varallo, alcune si sono radunate nella piazza centrale della cittadina, gremita di gente che si avvicinava per ammirare le vetture. Domenica mattina i proprietari hanno messo in esposizione le Lambda nel Piazzale Vincenzo Lancia di Varallo Sesia, a fianco della stazione ferroviaria. Qui si è potuto assistere ad un singolare abbinamento di eventi: il contemporaneo festeggiamento dei 130 anni della ferrovia Novara-Varallo. Per l'occasione, alcuni treni a vapore degli anni Venti e Trenta sono arrivati fra uno sbuffo e l'altro con tanto di vagoni e passeggeri. Un vero tuffo nel passato con protagonista l'accoppiata di auto e treno. Per le Lancia Lambda, la giornata si è conclusa con l'arrampicata al Sacro Monte, in cima all'altura rocciosa che sovrasta Varallo.



MONOSCOCCA

Sopra, una Lambda che ha partecipato al rally Pechino-Parigi. In alto, un cruscotto con qualche strumento moderno, segno che l'auto è usata con frequenza; a destra, il motore a "V" stretta, elemento distintivo di molte Lancia. Qui sotto, la "monoscocca" della Lambda, tra le prime auto della storia a scocca portante. Sotto, altri due momenti del bel raduno valsese.





ESTATE?

La strada per la Norvegia è lunga, fredda e piovosa...
Sopra, il "balenottero" attrezzato ha compiuto il suo dovere anche questa volta, nonostante tutto...



A Capo Sud!

In spregio delle più elementari regole di buon padre di famiglia, il nostro decide di spingersi fino in Scandinavia con il furgone camperizzato. Evidentemente nemmeno la Norvegia è più la stessa: nessuno ha ritenuto di avvisare Telefono Azzurro!



DI ROBERTO CORNO*

Ci siamo! Finalmente è tutto pronto, gli ampi spazi della lontana Norvegia mi attendono a braccia aperte!

No! No, maledizione! Mi sveglio affannato e in un bagno di sudore, è luglio, l'ignara famiglia è al mare e "il balenottero" (il mio camper Westfalia James Cook Klassik a forma di pingue balena) giace ormai da quasi un anno in una sperduta officina in Val di Lanzo. Non che il guasto subito l'anno scorso di ritorno dalla Germania sia irreparabile anzi, solo che la ricerca della miglior soluzione pratica ed economica è come al solito infinita. Ed è così che dopo aver capito che non riuscirò mai ad aggiustarlo io nelle pochissime ore libere sottratte alle scarse ore di sonno, mi ritrovo ormai fuori tempo massimo a tempestare di telefonate l'officina.

Poi, grazie all'apparizione di San Cristoforo che lo sollecita, il meccanico termina il lavoro. Bene, ora ho solo più tutto da preparare e devo riuscire a fare almeno un centinaio di chilometri prima della partenza. Almeno... poi, naturalmente, al primo giretto si inchioda la pinza freno anteriore e, dopo averla sostituita, nel primo tragico test di guida di mia moglie, dopo 43 metri scarsi si rompe un riparo della trasmissione! Comunque, si sa che il vero viaggiatore d'antan, che parta per andare dal panettiere o per il giro del mondo è impreparato per definizione. E, dopo la tradizionale notte ricca di incubi pre-partenza, imbocchiamo la Torino-Milano!

Nonostante tutto il Balenottero frulla a meraviglia e tutto procede

*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



ISPIRAZIONI
Corno ha scoperto un mondo: quello del... cibo del tubo! Naturalmente, se n'è subito appassionato... In Norvegia ha anche trovato ispirazione per nuovi mezzi da camperizzare, oltre alle immancabili alci.



QUALCHE... FREDDO DATO

► Giorni di viaggio: 16 ► Giorni di sole: 2 ► Guasti subiti: 1 (divanetto bloccato: sceglieremo di mangiare scomodi ma dormire orizzontali) ► Km percorsi: 5034 ► Velocità massima: 107,37 km/h (di tachimetro) ► Punto più a Sud della Norvegia raggiunto: Lindesness Fyr (Capo Sud) ► Alci incontrate: 5 ► Tubetti di cibo consumati: 15 circa (i Norvegesi vanno matti per il cibo in tubetto, io anche) ► WC all'aperto testati: 1

POST SCRIPTUM

Vi rivelerò un segreto: la Norvegia è bella ma lontana e l'unico modo per reggere l'interminabile avvicinamento è quello di adattarsi ai costumi locali. Mai sentito parlare di sandali indossati con i calzini? Provateli!

per il meglio, almeno meccanicamente parlando; per il resto invece l'equipaggio è completamente bollito causa rilassamento post-partenza e caldo africano. L'unico miraggio che ci fa procedere è la speranza di raggiungere il fresco nordico al più presto... che per il Westfalia si traduce in una velocità massima di quasi 100 in autostrada e quasi 40 sulle salite! In tre giorni maciniamo 1800 km attraverso Italia, Svizzera, Liechtenstein, Austria, Germania e Danimarca e il quarto giorno, dopo quattro ore scarse di traghetto, sbarchiamo nella finalmente fresca e nordicamente ordinata Kristiansand. Arrivati nel primo bucolico campeggio, siccome il camper è stato impeccabile, ci pensano i norvegesi a farmi armeggiare con gli attrezzi per costringermi a un arduo accrocchio elettrico, naturalmente conforme alle più restrittive norme internazionali, per riuscire a fornire elettricità alla famiglia. Per miracolo, nessuno finisce arrosto. Continuando con i miracoli, San Cristoforo prosegue la sua opera facendo sì che nessuno finisca ibernato durante le rigide notti scandinave: pur non avendola mai usata e nemmeno controllata, la stufa Webasto a gasolio funziona, trasformando la pancia del Balenottero da bara di ghiaccio in spiaggia tropicale. Interno del furgone a parte, pare che pioggia e freddo non ci vogliono più abbandonare ma per fortuna siamo ben attrezzati e sul freddo e desolato altipiano dell'Handargervidda, che racchiude tutte le ca-

ratteristiche dell'estremo Nord pur essendo nel Sud della Norvegia, sopravviviamo perfino a un contatto ravvicinato con la neve! Dappertutto le strade, lisce e sinuose, son superlative... anche se è vero che pur scatenando il Balenottero con curve pennellate e staccate al limite (in una il frigo si è pure aperto vo-

mitando sul pavimento tutto il suo copioso contenuto, per l'estremo gaudio dei miei figli e per l'estremo istinto omicida di mia moglie) sarebbe meglio percorrerle con una Lotus 7.

Un altro aspetto interessante che caratterizza i duri e puri vichinghi norvegesi è il loro approccio senza fronzoli verso il motorismo storico. Nel centro della città come nel bel mezzo della landa più sperduta non c'è spazio per finti appassionati intrallazzoni o gagà impomatati; in giro si vedono solo rudi meccanici che dopo aver trascorso undici mesi in garage a restaurare si sfogano a viaggiare senza risparmio e senza paura. I vetusti mezzi sono molto vari, anche se il tipico utente viking tende a privilegiare muscle cars americane, trattori, mezzi militari camperizzati, fuoristrada e bus vari. Nonostante l'ingombrante e copiosa presenza di veicoli elettrici tragicamente silenziosi (mai viste così tante Tesla in giro) la verde Norvegia si rivela un vero paradiso per i viaggiatori d'epoca: strade sconfinite libere da traffico e in ottimo stato, ottime strutture d'accoglienza e possibilità di campeggio libero o quasi per godersi al massimo la natura selvaggia.

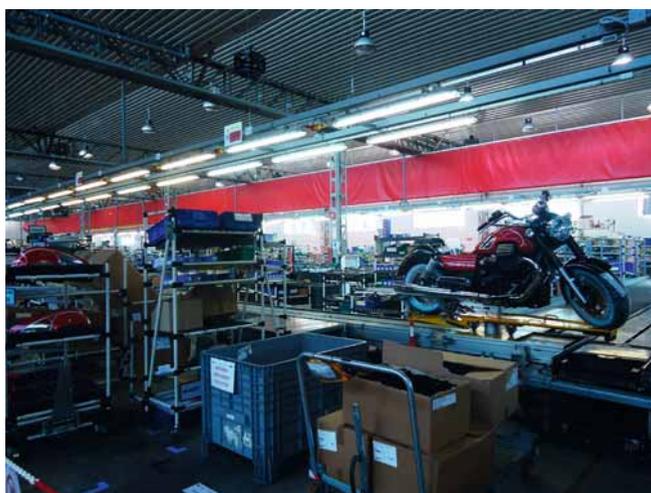
E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.

MASERATI E MOTO GUZZI: LE PASSIONI DI ALEJANDRO DE TOMASO INSIEME A MANDELLO

Domenica 11 settembre 2016, si è tenuto il classico raduno di fine estate del Biturbo Club Italia, con un connubio suggestivo tra Maserati e Moto Guzzi, che tra gli anni '70 e i '90 furono i marchi principali del gruppo di Alejandro De Tomaso. La favorevole coincidenza è stata generata dal grande raduno internazionale Guzzi, con Open Day dello stabilimento. Ben 36 le Maserati presenti, tra cui una Merak 3.0 SS del 1984 (*sotto*) e da una Royale, versione top della "Quattroporte III". Venendo all'epoca Biturbo si partiva da alcuni ottimi esemplari di 1^a serie del 1983, per proseguire con le più sportive S. Non poteva mancare la Spyder prodotta dalla Zagato per arrivare nell'era dell'iniezione, con le SI, 222, 2.24v, 4.24v e la Racing. L'ultima evoluzione sul piano stilistico della Biturbo, era ben rappresentato dalle Ghibli II.

Presente anche una versione sperimentale, il prototipo della Ghibli CUP in un bel Blu Francia. "Best of show", una rara Shamal. C'erano anche una 3200 GT e una Quattroporte IV, una Coupè Cambiocorsa, e una Quattroporte V, del 2003. Dopo la visita allo stabilimento Moto Guzzi (*in basso a sinistra*) e all'annesso museo, che hanno testimoniato l'attaccamento dei mandelloni al loro storico marchio, le Maserati sono andate nel pittoresco borgo di Varenna (*in basso a destra*) per il pranzo all'Hotel Ristorante Royal Victoria, durante il quale il Presidente Claudio Ivaldi ha salutato le rappresentanze dei club Maserati presenti e ha ringraziato il socio Marco Flauto per la preziosa collaborazione alla realizzazione dell'evento.

www.biturboclubitalia.it



DA BOLOGNA A ULAN BATOR SU FIAT UNO DEL 1989

La Fiat Uno Sting del 1989 sponsorizzata dal Club Milanese Automoto d'Epoca, partita da Bologna lo scorso 20 luglio con a bordo Alessandro Gabrielli e Roberto Morotti, soci del sodalizio milanese, ha raggiunto un mese esatto più tardi, il 20 agosto, Ulan Bator capitale della Mongolia. E con un giorno soltanto di sosta per arrivare a destinazione, dopo 13.100 chilometri su ogni tipo di fondo stradale e tra difficoltà di ogni genere. Il confine con la Mongolia è stato attraversato il 6 agosto alle 12.30, quando la Uno dei due ragazzi ha concluso il passaggio dalla Russia, distante 11.000 km dalla città di partenza. Non sono mancati i problemi, ma Alessandro e Roberto li hanno superati con abilità e anche con un pizzico di filosofia. Dal punto di vista meccanico, l'utilitaria torinese ha superato brillantemente la prova, dimostrando tutta la sua robustezza e anche la sua affidabilità: pochissimi infatti gli intoppi alla meccanica: un problema con una boccola del cambio, una leggera perdita d'olio e la sostituzione del silenziatore di scarico. Concluso il viaggio, la vettura sta per tornare in Italia caricata su un Tir fino a Berlino, dove l'equipaggio la ritroverà per riportarla a casa dove si terranno i festeggiamenti di un'impresa che ha dimostrato come, con coraggio e spirito di avventura, si può andare davvero lontano. Gli adesivi del Club milanese, che campeggiavano sulle fiancate e sul cofano della Uno, hanno attraversato così ventidue Paesi e sono stati visti da svariate migliaia di persone.

www.cmae.it



ADDIO A SOLIMENA, "PRESIDENTISSIMO" ACI DI POTENZA

L'automobilismo lucano ha perso un uomo che ha dedicato la sua vita ai motori e alle competizioni. Francesco Solimena si è spento la mattina del 5 settembre dopo aver combattuto con un tumore. Solimena, presidente dell'ACI Potenza ininterrottamente dal 1971, non aveva mai abbandonato l'incarico e si è prodigato a tenere alta la bandiera dei motori in una regione fertile, da questo punto di vista, più di quanto si possa pensare. Era anche membro della Giunta Sportiva di Acì Sport, dove si occupava dei regolamenti sportivi e tecnici avendo sempre voce in capitolo.

Fino a poche settimane prima della morte, il "Presidentissimo" ha onorato la partenza della Abriola-Sellata, sua creatura sia anni fa sia oggi come rievocazione: disputata il 9 e 10 luglio con una nuova formula varata da ACI Sport ma ideata dallo stesso Solimena, quella dei "raduni di precisione" attualmente in uso sperimentale nella sola Basilicata. È una tipologia economica (per organizzatori e partecipanti, ai quali è richiesta la sola associazione ACI) e poco impegnativa. Una formula che usata anche alla "Coppa d'Autunno" (disputata il 25 settembre a Melfi) e alla "Notte dei Lupi" (in programma il 29 ottobre a Matera).



(gastaldi)

UNA DOMENICA IN COMPAGNIA, CON IL "RADUNO DINAMICO"

Il Valsessera Jolly Club ha organizzato domenica 4 settembre in località Crevacuore (BI) il "raduno dinamico", giunto quest'anno alla nona edizione. Nutrito il programma mattutino: prevedeva una prova cronometrata di regolarità valida per il campionato "Giovanni Bracco"; chi non partecipava alla gara poteva iscriversi al giro turistico per le colline biellesi con tappe eno-gastronomiche. Numerosa la partecipazione, oltre le attese degli organizzatori, tanto che le vie e le piazzette del borgo erano gremite di storiche. Poco alla volta gli equipaggi partivano per la prova cronometrata; poi è toccato ai radunisti del giro turistico. Per tutti il ritorno a Crevacuore verso le 13, in tempo per il pranzo. Al termine, l'organizzatore Pieraldo Giacobino ha premiato i vincitori della prova ed ha distribuito ricordi della manifestazione.

(u.l.)



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



A BELGRADO CONTINUA LA LEGGENDA DI NUVOLARI

Giorgio Andrian (Motor Heritage Consulting) e Dante Valerio Ghisi (DVG Solving) lo sognavano da anni: Nuvolari doveva tornare a Belgrado, sullo stesso circuito dove aveva ottenuto la sua ultima vittoria internazionale, il 3 settembre 1939.

Un circuito rimasto quasi identico: la strada che gira intorno alla fortezza del Kalemegdan (nel cuore della città vecchia, dove la Sava confluisce nel Danubio) è la stessa, come uguale è l'emozione che trasmette a chi la percorre a tutta velocità come avvenne quel giorno.

È capitato quest'anno -per la prima volta dal 1939- grazie a una serie di coincidenze: l'organizzazione della "24 Ore di Eleganza"; il patrocinio della Federazione Serba dei Veicoli Storici e la presenza del Museo dell'Automobile di Belgrado che per l'occasione ha portato in pista alcuni veicoli storici della propria collezione, e la Città di Belgrado che ha finalmente colto la portata di questa rivisitazione e ha chiuso al traffico l'anello del Kalemegdan.

E grazie all'AMAMS (Associazione Mantovana Auto Moto Storiche) che ha messo a disposizione la FIAT 1400 appartenuta al Mantovano Volante che, lanciata lungo il circuito ha scatenato l'entusiasmo delle centinaia di persone assiegate lungo la strada (a destra). *Legend zivot*, come si dice a Belgrado: la leggenda continua!



DALLA SICILIA A SIENA LE IPERATIVE BIANCHINA

I fan della Bianchina il 19 agosto si sono ritrovati a Messina (a lato) per uno dei numerosi raduni indetti dal Bianchina Club. Per il meeting di Messina, subito dopo le formalità di registrazione all'evento, il programma prevedeva il trasferimento della carovana di Bianchina alla Torre Faro, che domina la città. Dopo una sosta per godere del paesaggio, i partecipanti al raduno hanno potuto gustare le specialità locali per poi rientrare in hotel.

Al mattino di sabato 20 gli organizzatori del meeting hanno previsto la visita della cattedrale con un intermezzo tutto tecnico, dedicato all'illustrazione del particolare orologio astronomico del campanile. Intanto le Bianchina sono rimaste in mostra sulla piazza antistante la chiesa, suscitando interesse e curiosità, in particolare la Trasformabile del 1958 e la Panoramica tetto apribile del 1962. Dopo pranzo le Bianchine si sono spostate a Villa Pace, oggi sede dell'Università di Messina ma nell'Ottocento residenza del console di Germania, e in funzione di ciò frequentata dall'Imperatore. Altro momento culturale la domenica, con la visita alla tomba del pittore del '400 Antonello da Messina. Prossimo appuntamento a Siena, dove il 20 ottobre di vent'anni fa nacque il sodalizio, nel fine settimana del 7-9 ottobre.



ROSSO CORSA 
ITALIA

NEW

specializzati in Lancia Fulvia
 ricambi e accessori gara
 +39.333.39.59.257
 +39.010.78.56.846

Campagnolo 6x13
www.rossocorsaitalia.it 1° low average -3° assoluto



www.bianchinaclub.com

SUL LAGO DI GARDA LA CLASSE DELLA ZAGATO

Dopo il proprio raduno internazionale, giunto alla 46ª edizione e svoltosi dal 21 al 23 maggio nelle Langhe, lo Zagato Car Club il primo fine settimana di luglio è stato protagonista del terzo Concorso d'eleganza Garda Classic Show, svoltosi a Bardolino e organizzato dal Club Benaco Auto Classiche, presente il grande designer Ercole Spada (sotto, con la maglia bianca, insieme alla "sua" Alfa Romeo Junior Z). Fra numerosissime candidature, sono state selezionate 43 auto, provenienti anche dall'estero, dal Lussemburgo e dal Principato di Monaco. Sei le categorie previste, dagli Anni 20 agli Anni 80: Vintage, Alba aerodinamica, Granturismo di mezza età,

Piccole ma eleganti, le Super Car e le Zagato. Lo Zagato Car Club ha fatto partecipare una parata di "carrozze Zagato" degne della manifestazione. Sono stati presentati al

folto pubblico i seguenti modelli: Lancia Aprilia Sport del 1937; Fiat 8 V Zagato del 1953; Lancia Appia GT del 1961; Alfa Romeo Giulietta SZ del 1961; Lancia Flaminia 3C 2.5 Sport Zagato del 1962; Lancia Flavia Sport Zagato 1.5 del 1963; Lancia Flavia Super Sport 2000 del 1968; Alfa Romeo Junior Zagato 1.3 del 1971; Lancia Fulvia Sport Zagato 1.3 S del 1972. La Giuria d'onore ha premiato: Categoria Zagato Concept Design: Lancia Flavia Super sport 2000; categoria Trofeo Quadrifoglio Verde: Alfa Romeo Giulietta SZ; categoria Trofeo Zagato Car Club: Fiat 8 V Zagato e Lancia Flaminia 3C 2.5 Sport.

www.zagatocarclub.it



FIAT 500: LA "STORICA" CHE PIACE AI GIOVANI

Nelle settimane scorse il Fiat 500 Club Italia ha raccolto una iscrizione molto significativa: quella del socio più giovane. Pochi mesi dopo aver compiuto i 18 anni, Alessandro Balbi di Leca d'Albenga (SV), ha infatti formalizzato l'iscrizione al sodalizio dedicato alla popolarissima "piccola" d'epoca. La cosa è significativa perché testimonia quanto la Fiat 500 sia popolare anche tra le giovani generazioni, al di là di ogni pur reale effetto nostalgia. E la cosa è confermata dalle statistiche. Degli oltre 21 mila soci del Fiat 500 Club, il 25% ha infatti meno di 40 anni. Si tratta cioè di appassionati nati quando il modello Fiat 500 era già fuori produzione.

www.500clubitalia.it



DOMENICA "PASCOLIANA" CON L'AUTO STORICA

L'ottava edizione di Girovagando nel Barghigiano si è svolta domenica 7 agosto, con i 60 equipaggi partecipanti (foto sopra) che hanno avuto la possibilità di visitare la casa-museo di Giovanni Pascoli a Castelvecchio Pascoli, frazione di Barga. Il trasferimento da Barga a Castelvecchio è stata l'occasione per guidare le proprie "storiche" in un contesto che unisce fascino ambientale e piacere di guida, grazie alle strade sinuose e ricche di saliscendi. Un resoconto della manifestazione, con documentazione fotografica, è disponibile sul sito della manifestazione.

www.girovagandonelbarghigiano.it

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



INTERNI AUTO MAIELI
MANTOVA ITALY
TEL 0376 695105
FAX + 39 0376 695300
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.it



Palla in buca

Prodotta quanto basta per l'omologazione, in versione corsa vince subito nonostante abbia meno della metà della potenza della S4 che sostituisce. Di serie è sempre più rara: vale la pena un restauro anche profondo

DI LUCA GASTALDI - FOTO CRISTIAN TORRACCHI

Verso la fine degli anni Settanta, il marchio Lancia aveva urgente bisogno di rinnovare la propria gamma, in particolare con una vettura media per sostituire l'ormai obsoleta Fulvia e per affiancare la Beta anch'essa un po' datata. Nacque così la Delta (codice interno Y5), presentata nell'autunno 1979 e frutto della matita del designer Giorgetto Giugiaro. La Delta sarà prodotta in vari allestimenti ed evoluzioni fino al 1994, dopo essere stata una delle vetture preferite dalla classe media degli anni Ottanta e primissimi Novanta, poiché circondata da un alone intriso di mito e glo-

ALTA FEDELITÀ
Dopo la Fulvia Coupé, la Delta è stata la seconda Lancia a sfoggiare la mitica sigla HF, retaggio del club High Fidelity riservato ai possessori delle auto costruite in Borgo San Paolo a Torino.



ria. Nel 1980, grazie al successo avuto tra il pubblico, le venne assegnato il premio "Auto dell'anno" e in seguito, a partire dalla 4WD fino alla HF Integrale Evoluzione, divenne la regina dei Rally mondiali per sei anni consecutivi.

Costruita su una piattaforma telaistica derivata da quella della Fiat Ritmo, con un'innovativa sospensione posteriore a ruote indipendenti con doppio braccetto trasversale e puntone longitudinale, fu proposta dapprima con due motori quattro cilindri in linea in lega leggera e distribuzione ad albero a camme in testa (anch'essi di origine Fiat Ritmo, ma potenziati): un 1.301 cc da 75 CV con cambio a 4 rapporti, e un 1.498 cc da 85 CV e cambio a cinque velocità.

Anche se alla nascita non furono previste versioni sportive, nel dicembre 1982 nacque la 1.6 GT che montava il bialbero delle Beta (potenziato a 105 CV a 5.800 giri) dotato dell'accensione elettronica Digiplex e freni a disco sulle quattro ruote. L'anno seguente fu la volta della 1.6 Turbo HF, offerta anche in serie limitata "Martini": sul motore 1.6 della GT era montato il turbocompressore Garrett T3 con cui si raggiungeva la potenza di 130 CV a 5.600 giri. Erano poi necessarie prese d'aria sul cofano motore e la dotazione di serie prevedeva diversi optional per giustificare un prezzo elevato: minigonne sotto la battuta delle porte, cristalli atermici, fari alogene-



segue a pag 48 ➔



SPORTIVA CON GUSTO

Gli interni della Lancia Delta 4WD, qui sopra e in basso, sono arricchiti dalla strumentazione sportiva con grafica gialla e dai sedili anteriori anatomici della Recaro rivestiti in stoffa e Alcantara. L'esemplare di questo servizio è anche dotato del tetto apribile con comando manuale. In alto, a sinistra, la vettura in movimento: ciò che la distingue dalle altre Delta sono le minigonne, i due filetti che corrono lungo le fiancate, i cerchi con otto fori tondi e il doppio terminale di scarico.

ERA ABBANDONATA AI TOPI!

Da qualche anno a questa parte stiamo assistendo ad un graduale ma continuo innalzarsi delle quotazioni riferite alla Delta Integrale, in tutte le sue versioni. Di riflesso, anche le meno ricercate (fino ad ora) 4WD hanno goduto di un ritorno di fiamma da parte degli appassionati. Nel panorama delle "integrali" è forse la meno ricercata, di certo la più rara. Per questo è sempre più arduo trovare esemplari in buone condizioni a meno di 10.000 Euro, ma ci sono buoni ragioni per immaginare una sua rivalutazione. Ecco perché l'acquisto o il restauro di una Delta 4WD potrebbe rivelarsi un buon affare. L'auto è capace di offrire ottime prestazioni, con il valore aggiunto dei successi sportivi.

Parlando di restauri, ci fa piacere parlare di quello affrontato da un appassionato toscano, specialista di "Integrali", che nel tempo libero ha letteralmente "rivoltato come un guanto" un esemplare rimasto abbandonato

per sette anni in una serra... A prima vista le condizioni sembravano mediocri, ma smontandola (foto 1) sono emerse problematiche anche gravi: longheroni marci, passaruota sfondati, vasche e sportelli deteriorati, crepe e rotture, girovetri bucati dalla ruggine, i montanti del portellone posteriore troncati e tanta ruggine nascosta dalla vernice (2). Adirittura, nello scatolato del telaio sono state trovate pelli di serpente e, tra il tetto e il cielo interno, sono emersi residui di topi. L'impianto elettrico era danneggiato, presentava rattoppi e masse interrotte; il check-panel sembrava un albero di Natale, con tante spie accese e falsi contatti. Negli anni erano state sostituite parti dell'impianto, invertendo i fili schermati della centralina che gestiscono i segnali per il rapporto stechiometrico. La ricostruzione è stata eseguita in modo maniacale e totalmente a mano, riprendendo esattamente gli schemi originali. La mecca-

nica non presentava grandi problematiche, a parte qualche rattoppo mal fatto, come il passante dell'olio cambio-ripartitore fermato con pasta rossa perché spanato, o un bullone dei vapori dell'olio troppo lungo che batteva in un contralbero, piegandosi e sfasando il bilanciamento. Una volta smontata la macchina e piazzata sui cavalletti, è cominciata l'opera di smantellamento fino a portare la scocca nuda. Questa è stata ripulita dalla ruggine e dal marciume tagliando pezzi e ricostruendoli con lamierati nuovi. Gli ammortizzatori smontati sono stati rifatti e verniciati nei due colori originali e muniti di tamponi nuovi. Nel frattempo, tutte le parti metalliche erano trattate come in origine, come i pezzi zincati in giallo, in nero e in verde, le cromature, le sabbiature di alluminio e le plastiche ravvivate (3, le pinze freno). Ogni pezzo prendeva nuova vita come appena uscito di fabbrica. La plancia è stata smantellata, il rivestimento in finta pelle è stato rigenerato. Sono stati sostituiti due sportelli posteriori, il portellone e il cofano motore.



Una volta carteggiata, la scocca è passata in carrozzeria per la verniciatura (tre mani nel colore originale, Rosso Monza 159, 6) e per la finizione delle bordature in nero semi opaco. Anche la meccanica (4-5) è stata completamente smontata, a cominciare dalla sofisticata trasmissione e dalla turbina per finire con cinghie, pompe e tubazioni. Si è resa necessaria anche una saldatura sui collettori di scarico che erano crepati. Il motore completato è stato poi piazzato su un banco di prova per definire le varie tarature e per completare la messa a punto ottimale. Nel frattempo erano stati rivisti i cablaggi dell'impianto elettrico, per poi passare agli insonorizzanti del pianale e del resto della scocca e all'impianto frenante. Dopo aver sistemato la meccanica (7) è iniziato il montaggio della tappezzeria, ripristinata sostituendo parti in stoffa e Alcantara irrecuperabili, lavando e pettinando il restante e trattando con appositi prodotti la moquette. Completato tutto questo, sono iniziate le opere di rifinitura, come l'applicazione di stemmi, ovviamente restaurati, la realizzazione di filettature argentee sulle fiancate, il montaggio di tergicristalli e tutte le minuterie mancanti. E alla prima prova su strada tutto ha funzionato perfettamente, cosa non scontata...

RICOMINCIO DA ZERO

Un restauro radicale, quello che ha interessato la Delta 4WD pubblicata su queste pagine. Eseguito con passione e competenza, ha portato alla ricostruzione di molti elementi, con il chiaro intento di riportare la vettura come uscita dalla fabbrica. Era stata abbandonata per molti anni in una serra.





segue da pag 44 ➔

ni, lunotto termico, luci retronebbia e volante in pelle. Nel 1986, dopo il lancio della versione 1.5 automatica e della Turbodiesel con motore da 1.929 cc da 80 CV, fu esteso a tutte le versioni un marcato restyling, comprendente strumentazione modificata, sedili ridisegnati, spoiler del paraurti anteriore più pronunciato. Anche la meccanica fu migliorata con l'uso del nuovo carburatore Weber 32/34 TLDA al posto del 32 DAT per la versione base, accensione Digiplex estesa alla versione 1.5; in seguito, la 1.6 diventò 1.6 GT i.e. poiché passata all'iniezione elettronica IAW Weber Marelli con il motore inclinato in avanti di 18° e ruotato di 180° per abbassare il baricentro e migliorare il raffreddamento. Anche la 1.6 Turbo fu dotata di iniezione elettronica per una potenza di 140 CV, che le permetteva di superare i 200 km/h.

Infine, sempre nel 1986, ecco la grande novità denominata Delta HF 4WD: fu montato il motore a quattro cilindri di 1.995 cc con due alberi controrotanti della Thema i.e. Turbo da 165 CV, due valvole per cilindro

di cui quelle di scarico al sodio, guida valvole in lega di bronzo, cuscinetti di biella trimetallici, sistema IAW di accensione-iniezione elettronica, intercooler aria-aria e radiatore dedicato per l'olio motore (con overboost di derivazione aeronautica che, agendo sulla valvola waste-gate, permetteva di aumentare per un tempo limitato la coppia da 26,5 a 29,6 kgm) unito alla trazione integrale permanente con giunto viscoso Ferguson della Prisma 4WD (prima vettura italiana di serie a trazione integrale permanente), freni a disco anteriori autoventilanti e un differenziale posteriore Torsen al posto di quello tradizionale.

All'esterno si distingueva subito per i quattro proiettori circolari anteriori a cui si aggiungevano i fari fendinebbia supplementari di forma rettangolare sotto al paraurti, per l'impianto di scarico a due terminali, i nuovi cerchi in lega da 14" e le minigonne con il logo "HF 4WD" in rosso. Come noto, la HF 4WD fu la capostipite delle successive versioni (Integrale, Integrale 16 Valvole ed Evoluzione) che, preparate in Gruppo A a partire dal 1987, avrebbero dominato il campionato del mondo Rallye con sei titoli Costruttori consecutivi e quattro titoli Piloti.

PREDESTINATA
Pochissime sono le differenze estetiche tra la Delta 4WD stradale (qui sopra) e le Gruppo A della squadra ufficiale Lancia Martini nel Campionato del Mondo Rally 1987 (a destra, con Kankkunen-Piironen al Rally del Portogallo). Al termine di quella stagione sportiva, la Delta 4WD contribuirà alla conquista dei titoli iridati Costruttori e Piloti: un en-plein che avrebbe aperto la strada ai successivi 5 titoli consecutivi vinti dalle Delta Integrale, Integrale 16v ed Evoluzione.



FIORIO RICORDA: "DALLA PISTA, ESPERIENZA PER I RALLYE"

Cesare Fiorio ricorda molto bene gli anni ruggenti vissuti al comando dello squadrone Lancia.

Nitido è anche il suo ricordo della Delta 4WD. *"Con il passaggio al Gruppo A, tutti i costruttori ebbero lo stesso preavviso per prepararsi alla stagione successiva. L'appuntamento era per il Rallye di Monte-Carlo 1987. Si presentarono sette costruttori con le loro squadre ufficiali. Tutti eravamo partiti da una macchina di serie per trasformarla in qualche cosa di competitivo e qui, ancora una volta, furono i nostri tecnici a fare la differenza. La differenza nella velocità dello sviluppo, la differenza nella velocità di interpretare il nuovo regolamento, e la differenza nel portare in gara queste nuove vetture senza sbagliare niente. Alla fine è il gruppo che vince: c'è il progettista, c'è chi monta la macchina, chi la gestisce in gara, chi la guida, ci sono le strategie. È un mix, e la Lancia all'epoca era una macchina da guerra. Complessa. Completa in tutte le sue parti. Ognuno aveva il suo ruolo e lo interpretava al massimo livello. Tutto questo ha permesso alla Lancia di vincere 15 campionati del mondo nei rally e altri 3 in pista. Quello degli Sport Prototipi non era uno sfizio, non era neanche una ricerca di una visibilità diversa. Ero profondamente convinto che dalla pista si poteva imparare qualcosa. Pertanto, con un budget molto ridotto, avevo deciso di avere un team che gareggiasse anche in pista. Sui circuiti si imparava qualcosa sui consumi di benzina, sull'uso di certi materiali, sull'elettronica e sull'aerodinamica. Tutti elementi che avrebbero portato un contributo al nostro mondo dei rally".*

Ferguson e Torsen

Non era la prima volta, però, che la Delta si presentava con la trazione integrale. A livello di prototipo, infatti, si era vista al Salone dell'Auto di Torino 1982 una Delta HF Turbo 4x4 realizzata da ItalDesign, che può considerarsi come la capostipite della trazione integrale di casa Lancia. La trasmissione era stata realizzata applicando, dentro la scatola cambio-differenziale d'origine, un differenziale ripartitore con presa di moto longitudinale (con coppia conica in uscita) per la trasmissione, tramite un albero in due tronconi, al differenziale dell'asse posteriore.

Ma le quattro ruote motrici della Delta 4WD erano di tutt'altra specie. Il suo sofisticato sistema di trasmissione derivava infatti da quello sviluppato tra il 1983 e il 1985 sulla Delta S4, vettura nata per competere nei Rallye mondiali in configurazione Gruppo B: la massima espressione tecnologica dell'epoca.

Il sistema si avvaleva di un differenziale centrale con ripartitore epicicloidale per distribuire la coppia motrice sui due assali: il 56% all'avantreno e il 44% al retrotreno: caratteristico di questo differenziale è la presenza del giunto viscoso Ferguson per limitare lo slit-

tamento. Il differenziale posteriore è invece di tipo Torsen (acronimo di "torque sensing", cioè sensibile alla coppia).

Nella pratica, il moto è trasmesso al differenziale centrale che lo ripartisce in modo asimmetrico tra i due assali. Il giunto Ferguson integrato con il differenziale centrale limita lo scorrimento relativo dei due assi e ne trasferisce la coppia motrice dall'uno all'altro in proporzione all'effettivo grado di aderenza presentato dagli stessi. In tal modo si evita, anche in condizioni estreme, la perdita di aderenza di uno degli assi.

Quando la velocità delle ruote anteriori e posteriori è identica, il giunto Ferguson non interviene. Entra in funzione, invece, quando le ruote anteriori, slittando, acquistano una velocità eccessiva rispetto alle posteriori (o viceversa): il Ferguson limita lo slittamento e trasferisce una maggior porzione di coppia alle ruote che offrono miglior aderenza.

Il differenziale posteriore Torsen serve a ripartire la coppia tra le due ruote a seconda dell'aderenza disponibile su ogni singola ruota e senza arrivare al bloccaggio completo dei semiassi. Rispetto ad un autobloccante a slittamento limitato, questo sistema svolge un'azione più immediata, più costante e progressiva, impedendo il pattinamento alla ruota scarica.

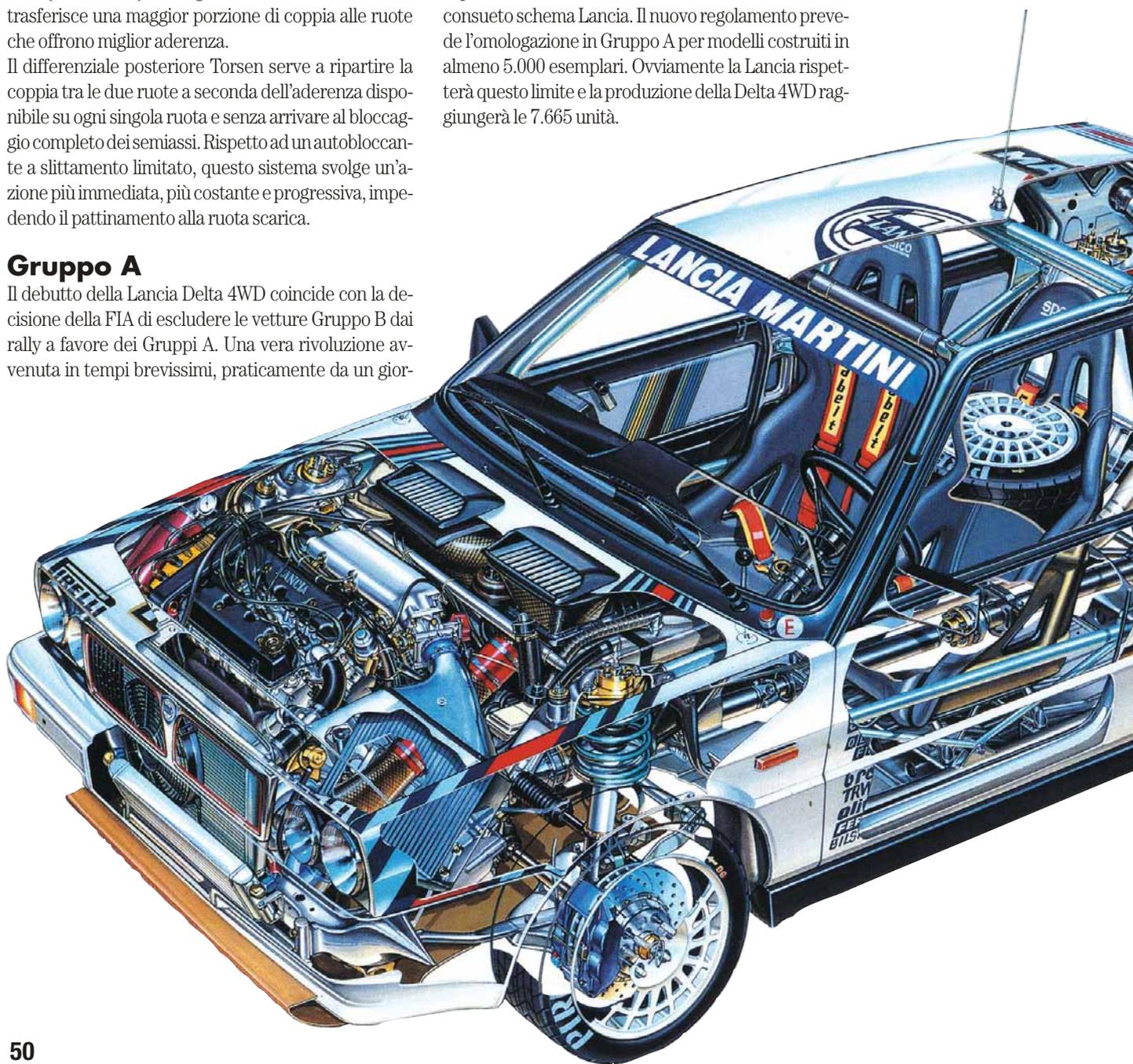
Gruppo A

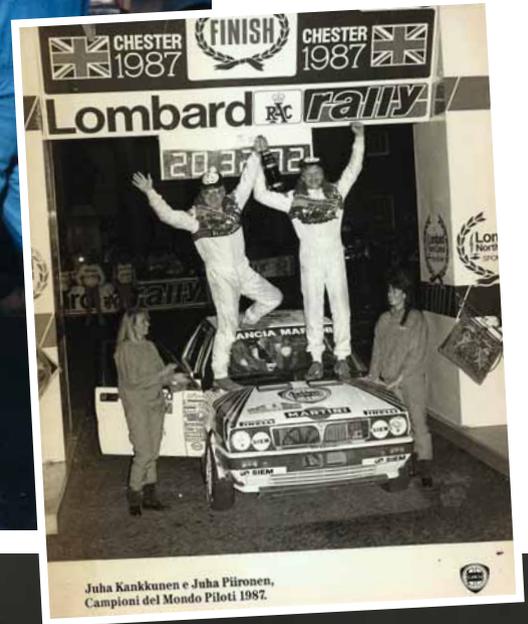
Il debutto della Lancia Delta 4WD coincide con la decisione della FIA di escludere le vetture Gruppo B dai rally a favore dei Gruppi A. Una vera rivoluzione avvenuta in tempi brevissimi, praticamente da un gior-

no all'altro, quando nel maggio 1986, durante lo svolgimento del Tour de Corse, l'incidente mortale di Henri Toivonen e Sergio Cresto con la Lancia Delta S4 fa scattare l'allarme su una categoria di vetture ritenuta ormai troppo pericolosa. I principali costruttori impegnati nel mondiale rally dovevano mettersi subito all'opera per realizzare un nuovo modello da schierare nel 1987. Il Gruppo Fiat, da parte sua, aveva già messo in cantiere la versione 4WD della Delta. La vettura non è certo pensata per i rally, ma è sicuramente un'ottima base per allestire una Gruppo A: motore due litri turbocompresso; trazione integrale con lo stesso schema al quale si era arrivati dopo lunghe prove per la Delta S4 (a parte l'applicazione dell'autobloccante a lamelle sugli assi); sospensioni McPherson sui due assi, quelle posteriori con tirante e bracci trasversali secondo il consueto schema Lancia. Il nuovo regolamento prevede l'omologazione in Gruppo A per modelli costruiti in almeno 5.000 esemplari. Ovviamente la Lancia rispetterà questo limite e la produzione della Delta 4WD raggiungerà le 7.665 unità.

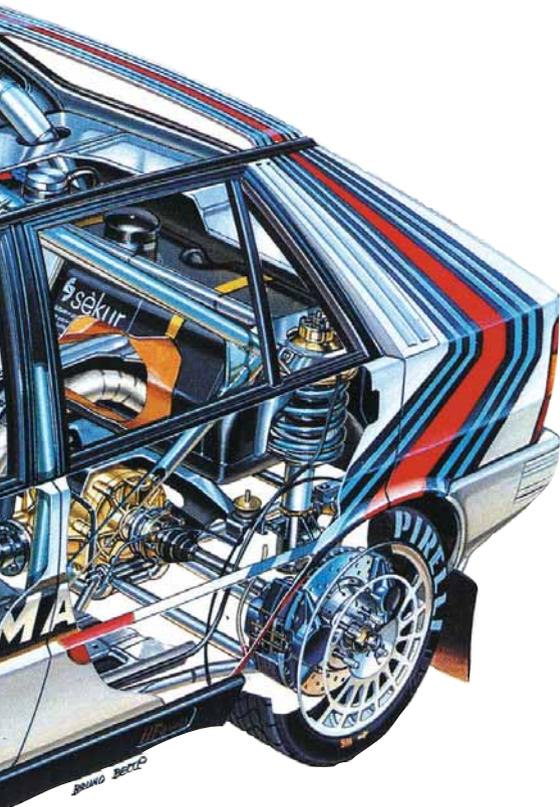
TURBO E COMPRESSA

Dall'illustrazione qui sotto, che ritrae la Delta 4WD Gruppo A in trasparenza, si può notare quanto la meccanica sia compressa all'interno della vettura, nata nel 1979 sul pianale della Fiat Ritmo. L'aspetto più critico della preparazione riguardò infatti il raffreddamento del motore turbo.





Juha Kankkunen e Juha Piironen,
Campioni del Mondo Piloti 1987.



SAFARI

In alto, la Delta 4WD nell'inverno 1986 nei primi test per la delibera dell'allestimento Safari, riconoscibile dal bull-bar anteriore. Nel riquadro, Kankkunen/Piironen vittoriosi al Rally RAC 1987. Al centro, la vettura presentata alla fine del 1986. In basso, altre prove alla Mandria con la Delta Gruppo A con assetto terra.



Temperature

L'attività di sviluppo da parte del reparto esperienze dell'Abarth inizia immediatamente. Viene rinforzata una scocca e nell'agosto 1986 un muletto gira sulla pista della Mandria per far emergere i primi problemi. Appare subito evidente che, dal punto di vista tecnico, il controllo delle temperature è piuttosto arduo: entra poca aria dalla presa anteriore (troppo piccola per l'uso rallistico) tanto da richiedere immediatamente l'aggiornamento della produzione dei paraurti con l'introduzione del foro dietro la targa, creato in questa posizione per evitare ogni interferenza con l'impostazione data dal Centro Stile Lancia.

Il motore denuncia i suoi limiti, in particolare le dimensioni modeste della turbina che impediscono di ottenere una potenza adeguata alle competizioni. Visto che in famiglia Fiat esiste un precedente - quello della Regata TD prodotta con due marche diverse di turbo - si decide di forzare la situazione richiedendo un secondo turbo come "variante di fornitura", fornito dalla KKK e non più dalla Garrett, con dimensioni idonee all'uso sportivo. La FIA rifiuterà l'omologazione, modificando di conseguenza il regolamento con l'aggiunta del divieto delle "varianti di fornitura" per le parti dichiarate in fiche.

In ogni caso serve un intercooler efficace: comincia quindi la sperimentazione provando diverse soluzioni, sia come geometria, sia come tipo di scambio, sino ad arrivare alla soluzione bi-etage derivata dai Gruppi B, dove un circuito dell'acqua specifico provvede a raffreddare l'aria del motore. Ma la soluzione è pesante e per una vettura a motore anteriore non offre significativi vantaggi. La scelta cade allora su una versione aria-aria con matrice allungata orizzontalmente, posta sopra il cambio, per garantire la minima perdita di carico.

Dal punto di vista telaistico, la Delta è trasformata in base al regolamento, secondo la cultura Abarth di quegli anni: articolazioni su uni-ball alle sospensioni, ammortizzatori Bilstein con molle adeguate, freni Brembo con pedaliera con pompe in parallelo, cambio Abarth con rapporti ravvicinati e differenziali a lamelle sui due assi.

Nelle prime pagine della fiche di omologazione, destinate alle "Varianti Opzione" per uso sportivo, si notano alcune realizzazioni innovative: l'albero centrale in carbonio ad unica campata; il raffreddamento ad aria forzata dei freni anteriori, con due elettroventilatori originariamente nati per il raffreddamento del vano motore della X1/9 di serie; il tetto apribile posteriore a doppio battente, per estrarre aria ma soprattutto per dare carico sul padiglione.



Le proteste dei concorrenti, che paventano la nascita di strani tetti apribili, costringeranno la FIA a modificare il regolamento e a ritirare, dopo nove mesi, tale omologazione.

La vettura ha una carriera agonistica molto breve. Proprio grazie ai suoi successi, la direzione Lancia chiede immediatamente una versione più adatta alle competizioni: nasce quella catena di "successi-modello nuovo-successi-modello nuovo" che garantirà, attraverso quattro diverse versioni, sei anni di dominio incontrastato della Lancia nei rally.

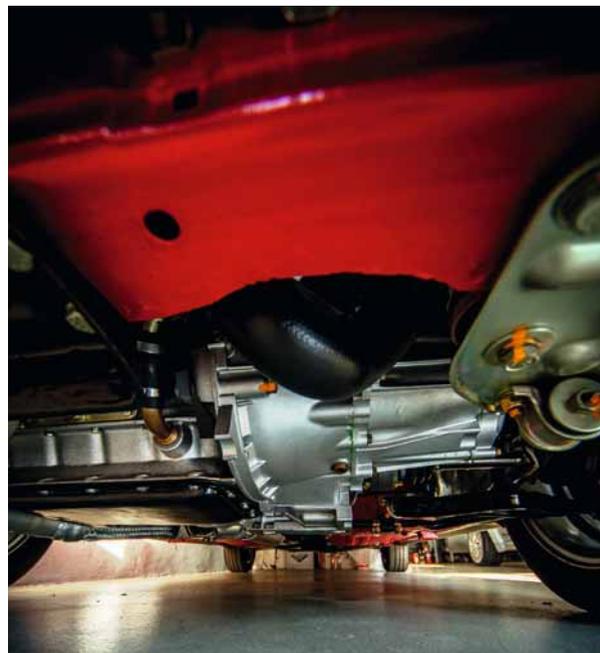


SCHEDA TECNICA

LANCIA DELTA HF 4WD (1986)

CENERENTOLA
Molti appassionati preferiscono la Delta Integrale, più aggressiva e muscolosa con i suoi fianchi bombati. Ma la "cenerentola" 4WD ha ottimi motivi per meritarsi un posto in garage o un restauro come quello che vi abbiamo presentato. Qui sotto, il differenziale anteriore; nelle altre immagini, il bialbero 2 litri è ruotato verso l'avanti per riuscire a inserirlo nel vano.

Motore Tipo 831B5, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 84 x 90 mm, cilindrata 1995 cc, rapporto di compressione 8:1, distribuzione bialbero in testa (catena), due valvole per cilindro Accensione elettronica Weber Marelli IAW ad anticipo statico e sensore di detonazione integrata con l'iniezione, turbocompressore Garrett T3 o KKK raffreddato ad acqua, scambiatore di calore Lubrificazione a carter umido, forzata con pompa a ingranaggi e radiatore olio Raffreddamento a liquido, circuito pressurizzato, pompa, radiatore e serbatoio di espansione Potenza 165 CV a 5250 giri Coppia 29 kgm a 2750 giri; potenza specifica 82,7 CV/litro, coppia specifica 14,6 kgm/litro Impianto elettrico 12V, alternatore 65 A, batteria 45 Ah **Trasmissione** Trazione integrale permanente, differenziale centrale, ripartitore di coppia epicicloidale e giunto viscoso Ferguson, differenziale posteriore Torsen, ripartizione coppia 56/44 ant/post Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio a 5 marce + RM, rapporto finale 2,263 Ruote in lega leggera, anteriori e posteriori 5,5j x 14"; pneumatici 185/60 R14-82H **Corpo vettura** Telaio tipo ZL831AB Carrozzeria portante in acciaio, due volumi cinque porte cinque posti Sospensioni a ruote indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto e barra antirollio; anteriori bracci oscillanti inferiori, posteriori bracci aste trasversali e tiranti di reazione longitudinali Freni a disco sulle 4 ruote, ant Ø 257 mm, post Ø 227 mm, doppio circuito idraulico con servofreno a depressione e correttore di frenata al posteriore Capacità serbatoio benzina 50 litri **Dimensioni in mm e peso** Passo 2.475 Carreggiata anteriore 1.409 Carreggiata posteriore 1.404 Lunghezza 3.895 Larghezza 1.620 Altezza 1.380 Peso 1.190 kg **Prestazioni** Velocità massima 208 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 7,8 sec, 0-1000 metri 28,5 sec; consumo: a 90 km/h 7,8 l/100 km; a 120 km/h 10,2 l/100 km



La Delta 4WD Gruppo A debutta in occasione del Rallye di Monte-Carlo del 1987, tradizionale prova d'apertura del mondiale. La squadra ufficiale Lancia può contare su tre equipaggi di punta: Miki Biasion/Tiziano Siviero, Markku Alen/Ilkka Kivimaki e Juha Kankkunen/Juha Piironen. Nel Principato, Biasion e Kankkunen mettono a segno una clamorosa doppietta. È soltanto il primo di una lunga serie di successi che, a fine stagione, permetteranno alla Lancia di fare l'en-plein di titoli iridati: costruttori e piloti, quest'ultimo vinto da Kankkunen.



**Entrambe del 1929,
raccontano il passaggio da
un modello all'altro: una
delle prime 1750 monta
alcuni dettagli di una delle
ultime 1500. Due esemplari
dalla storia affascinante**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

A vintage 1929 Alfa Romeo car is shown in a field of dry grass. The car is dark blue with a red top and has a license plate that reads '576 - AG'. The front of the car features two large round headlights and a small round light on the hood. The car is parked on a path, and the background shows a field of dry grass under a clear sky.

Passaggio di consegne

Le Marche sono un territorio quieto, che raramente assurge agli onori delle cronache (ultimamente è accaduto, purtroppo, soprattutto per il terremoto di fine agosto scorso, ndr). Come a volte accade, luoghi così custodiscono piccole perle, delizie per appassionati sulle quali val la pena soffermarsi. È il caso di due Alfa Romeo anteguerra, per la precisione due 6 cilindri costruite nel 1929, interessanti dal punto di vista filologico. La Torpedo è infatti una delle ultime 6C 1500, dalla storia lineare e ottimamente conservata; la Sport è invece una delle primissime 6C 1750, un esemplare di transizione tra le due serie, con alcuni particolari ancora caratteristici delle precedenti 1500, e un passatolo alle spalle che più travagliato non si può.

Dopo 1.075 esemplari prodotti con meccanica 1500, nel 1929 debutta la nuova 6C 1750, evoluzione con motore maggiorato, anche in questo caso disponibile sia in versione monoalbero (46 CV) sia bialbero (52 CV). È sempre ampia la disponibilità di telai, con passo da 3,1 e 2,92 metri per le versioni Turismo e Sport, e 2,745 metri per le imbattibili Super Sport spinte da motori aspirati da 64 CV o compressi da 85 e 95 CV, poi sostituite dalle mitiche Gran Sport da oltre 100 CV. Con l'aumentare delle richieste per la 1750, la Casa milanese inizia a produrre in proprio anche alcune carrozzerie. Il totale delle 1750 costruite ammonta a 1131 esemplari, a cui si sommano le 380 tra Sport e Super Sport, le 652 Gran Turismo e le 416 Gran Sport.

VIBERTI

La storia di questa 1750 Sport è piuttosto travagliata. Oggi monta una carrozzeria Viberti attribuita a Mario Revelli di Beaumont, in cui si nota un timido esempio di parabrezza inclinato, fino ad allora



Naturale evoluzione

Facciamo un passo indietro e ripercorriamo rapidamente la genesi di questa celebre famiglia: la gloriosa e longeva stirpe delle Alfa Romeo 6C nasce nel 1925 e, nelle varie serie ed evoluzioni, resta in produzione dal 1927 al 1950. Il cuore è il propulsore sei cilindri disegnato da Vittorio Jano che, sull'onda dei successi sportivi della fortissima "P2", riceve l'incarico di progettare una vettura di media cilindrata. Debutta così il nuovo autotelaio "NR" (in omaggio a Nicola Romeo) poi ribattezzato "6C 1500".

I primi esemplari monoalbero sviluppano 54 CV, un valore elevatissimo all'epoca per la cilindrata 1.5, e sfiorano i 125 km/h; le versioni 1500 Sport montano invece un bialbero a camme in testa sovralimentato da 76 CV, pensato per l'impiego sportivo, grazie al quale i risultati arrivano a raffica, conquistati da assi del volante come Antonio Ascari e Giuseppe Campari.

Conservata da premio

La 6C 1500 Torpedo è acquistata 15 anni fa circa da Vittorio Muzi e da suo padre, collezionisti soprattutto di Alfa Romeo rare e conservate proprio come questo esemplare carrozzato Farina, che si presenta ancora nelle condizioni in cui fu trovato, a parte la manutenzione ordinaria effettuata regolarmente. La sua storia è cristallina: acquistata da nuova da un nobile siciliano che ne ha sempre fatto un uso piuttosto ridotto, ha varcato il nuovo millennio nelle mani della stessa famiglia prima di prendere la via per Porto Sant'Elpidio dove risiede oggi, mantenendo la targa originaria di Agrigento. C'è da dire che con la nuova proprietà la vettura non è usata molto più che in passato: i Muzi sono parsimoniosi al proposito, quasi soltanto per i trasferimenti verso i principali concorsi di eleganza italiani. La 6C in particolare ha vinto il Trofeo Fiva al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2003, come vettura meglio conservata; a parte la car-

visto solo su alcune auto americane. Nella pagina seguente, in alto, una panoramica degli interni, rifiniti in pelle e legno; un dettaglio della pedaliera con l'acceleratore centrale "a chiodo" e l'incavo per i tacchi; il mantice della capote (si noti la sagoma curva della portiera, altra "firma" di Revelli); il pannello porte, in basso, la vettura in azione condotta dal proprietario, Luigi Olivieri.



rozzeria parzialmente riverniciata negli anni, si presenta infatti allestita come in origine: selleria, tappeti, lamierati, meccanica e capote sono ancora quelli con cui fu carrozzata nel 1929.

Cassonata

La 6C 1750 Sport oggi si presenta in ottima forma ma, a differenza della Torpedo, è reduce da una storia assai più travagliata, che val la pena raccontare. Acquistata nel 2001 da Luigi Olivieri in condizioni da restauro, l'auto manca della parte posteriore della carrozzeria, eliminata per una conversione in autocarro effettuata molti anni addietro. Olivieri è una persona scrupolosa e per questo, prima di intraprendere le attività di ripristino della vettura, spende ben tre anni in ricerche sulla sua storia.

La sua 1750 nasce all'inizio del 1929 come "Torpedo Corto", carrozzata da Pirola di Milano come 4 posti; prodotta a inizio marzo, trascorre i tre mesi successivi in carrozzeria prima di essere immatricolata il 6 giugno, risultando quindi una tra le prime 1750 in circolazione (probabilmente la ventesima), ad oggi ritenuta la più vecchia esistente e una di sole cinque Sport sopravvissute. Il primo proprietario è Girolamo Merlini, che in quel periodo è un dirigente dell'Alfa Romeo; l'anno dopo viene venduta a Modena, nel 1933 ad Ancona e nel 1934 è acquistata da Francesco Severi, pilota della Scuderia Ferrari che l'anno successivo la cede al conte Passari, residente in provincia di Ascoli Piceno, che la ritarga con l'attuale AP

3655. Passari conserva la vettura fino all'arrivo della guerra; come molte altre vetture la 1750 nel 1944 è convertita a gassogeno, con un impianto realizzato dall'ingegnere e pilota Augusto Laureati. Questi, per evitarne la requisizione, la taglia nella parte posteriore per trasformarla in autocarro cassonato; in questa nuova veste la 6C circola fino al 1974, anno in cui risulta pagato l'ultimo bollo.

Globetrotter

Mentre Olivieri è in preda al dubbio se ricostruire la carrozzeria Pirola mancante o trovarne una nuova, gli viene segnalata in Olanda una carrozzeria aperta compatibile col suo telaio a passo corto. Si tratta di una coincidenza troppo fortunata per non approfittarne, e l'affare va in porto. La nuova carrozzeria calza sul telaio, e mentre si procede col restauro Olivieri s'imbatte in un'inserzione riguardante un telaio 1750 sport del 1929 completo di meccanica, in

TERMOMETRI

In basso, le due vetture su strada. La Sport è più agile e brillante, sia per l'indole sia per il restauro approfondito. La 1500 si difende bene, nonostante sia conservata: una ritoccata ai parafranghi e poco altro. Il faro centrale della 1750, aggiunto negli USA, è girevole grazie a un leveraggio che lo collega allo sterzo. Nell'altra pagina, i due termometri sui radiatori.





vendita in Australia. Sua cognata si trova in quel momento poco distante e ha modo di andare a visionare macchina e documenti. La sorpresa arriva quando Luigi scopre, consultando il registro inglese di Angela Cherrett, che il numero del telaio trovato in Australia corrisponde proprio alla carrozzeria trovata in Olanda. Quindi, tramite il registro di modello, ottiene i riferimenti degli ultimi proprietari della vettura "intera", una coppia di anziani appassionati californiani. Dalla vedova viene a sapere che, alla morte del marito, nel 1979, ella aveva venduto la vettura, battuta all'asta a Las Vegas, ma ne aveva conservato tantissimo materiale, che tornerà poi utile per il restauro. La 6C la ritroviamo poi nel 1988 sui cataloghi di un'asta di Coys in Inghilterra, spacciata per

Gli indizi sono chiari: le porte curve e il parabrezza inclinato sono delle primizie per il 1929, e si spiegano con la folgorazione che colpisce Mario quando, a soli 21 anni, all'Olympia di Parigi vede per la prima volta una Duesenberg Model J, dal design avveniristico per l'epoca e ricca di spunti art-déco ancora sconosciuti in Europa. Ma la firma inconfondibile è un'altra: i finestrini laterali coi montanti pieghevoli a scomparsa, brevettati poco prima proprio da Revelli. Tramite la Acerbi, che in passato ha inglobato la Viberti, Luigi riesce ad accedere agli archivi storici e a ritrovare le lastre fotografiche delle uniche due Alfa Romeo disegnate da Revelli per la carrozzeria torinese, una nel 1931 e l'altra proprio nel 1929. Ricostruita per grandi linee la storia delle due vetture (il

RUGHE

La 6C 1500 di Vittorio Muzi è conservata in condizioni incredibili. Carrozzeria, tappezzeria, meccanica e capote sono ancora di primo equipaggiamento. La linea, essenziale e pulita, è tipica delle



una carrozzata James Young. Venduta nel dopo asta, è danneggiata dai nuovi proprietari con un'uscita di strada; anziché ripararla, questi preferiscono smontare la vettura e venderla a pezzi. Così la carrozzeria finisce in Olanda, mentre telaio e motore prendono la via dell'Australia. Purtroppo, quando la cognata di Olivieri si reca a visionarli, trova il telaio irrimediabilmente compromesso: è stato infatti tagliato per realizzare una replica di 1750 Super Sport, dal passo più corto di circa 17 cm.

Opera giovanile

Con le idee un po' più chiare, Olivieri termina il suo restauro, cercando di salvaguardare il più possibile l'originalità delle parti, dai legni del telaio all'imbottitura dei sedili fatta di molle e crine, alla vernice originale blu ritrovata sotto diversi strati di colore. Scopre intanto che la carrozzeria da lui recuperata in Olanda è stata realizzata da Viberti e con buona probabilità è opera nientemeno che di Mario Revelli di Beaumont.

telaio in origine carrozzato Pirola con la carrozzeria ritrovata in Olanda, ndr), e delle due rimessa insieme una, Olivieri ottiene la benedizione di Asi e Fiva, che omologano l'auto.

Transizione

Come abbiamo descritto in apertura, la 6C 1750 di Luigi Olivieri, al di là della sua storia rocambolesca, è interessante perché è una delle prime 1750 a lasciare l'Alfa Romeo, e per questo conserva ancora diverse caratteristiche della precedente 1500, che spariranno progressivamente nel tempo.

Rispetto alle 6C 1500, la 1750 Sport di Olivieri ha infatti la stessa carreggiata (1380 mm), la stessa larghezza posteriore del telaio (960 mm) e il passo (2922 mm) è maggiore di soli due mm rispetto a quello del 6C 1500 "corto". Anche le balestre sono uguali per dimensioni alla 6C 1500, e differiscono da tutte le 1750 successive. Uguali alle 1500 sono pure le ruote da 19" del tipo Straight Side a tallone dritto

Torpedo anni Venti, ed è ben proporzionata nonostante il passo lunghissimo. Gli interni, nella pagina a fianco, mostrano con dignità le rughe del tempo, a testimonianza della qualità dei materiali usati dall'Alfa Romeo all'epoca. Nelle foto piccole, l'accesso ai posti posteriori, con gli strapuntini ripiegabili del pavimento; un supporto per il mantice della capote, una volta aperta; il faro aggiuntivo sul montante del parabrezza. Sotto, Vittorio Muzi alla guida della sua imponente 6C.





e cerchio diviso, montate sulle 1750 fino al 129° autotelaio, per poi passare a 18°, e anche i tamburi dei freni, non alettati come sulla 1500, resisteranno fino al 50° esemplare.

Le differenze principali quindi, per i primi esemplari, si concentrano nel vano motore. La 1500 è monoalbero, mentre la 1750 Sport di queste pagine monta uno dei primi bialbero: il 19°, per l'esattezza; dei precedenti diciotto non si hanno notizie. La nuova unità passa da 1.487 a 1.752 cc con alesaggio e corsa di 65 x 88 mm, i perni di biella e banco da 46 mm e 40 mm passano a 42 mm e 48 mm, e la potenza sale da 44 a 52 CV. Come per la 1500 Sport, il comando della distribuzione è esterno al monoblocco, mentre il collettore di scarico è dotato di alettatura di raffreddamento; quest'ultimo è usato qui per pre-riscaldare le camere di scoppio, tramite due tubi che convogliano l'aria calda. Il serbatoio del carburante, infine, dal paraframma è spostato dietro il ponte posteriore per una capacità di 44 litri, mentre al suo posto se ne monta uno da 15 litri per alimentare a caduta il carburatore Zenith 30 D3 doppio corpo verticale. Con l'avanzare della produzione, la 1750 troverà man mano la sua identità definitiva. Tuttavia la sua evoluzione sarà costante e ininterrotta fino al dopoguerra: da una parte proseguirà con lo stesso frazionamento portando alle successive 6C 1900, 2300 e 2500, dall'altro darà origine ad una nuova e altrettanto celebre stirpe: nel 1931 si avvia infatti la produzione delle poderose 8C 2300, divenute poi 2900 a partire dal 1937.



ALLUNGATO

Sopra, lo specchio di coda della 1750 Sport. Un piccolo segnale di modernità è il lunotto allungato e di maggiori dimensioni rispetto al piccolo ovale della 1500 dello stesso anno. Nonostante la carrozzeria non sia quella di origine, la vettura ha guadagnato la Targa Oro Asi. A sinistra, il fissaggio "di sicurezza" delle ruote di scorta posteriori.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO 6C 1500 TORPEDO (1929)

Motore Anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, monoblocco e testa in ghisa, cilindrata 1487 cc, alesaggio e corsa 62 x 82 mm, rapporto di compressione 5,8:1, potenza 44 CV a 4200 giri Distribuzione monoalbero a valvole in testa, accensione a spinterogeno Raffreddamento ad acqua Alimentazione a caduta, carburatore doppio corpo verticale Zenith 30 D2 Lubrificazione forzata **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio meccanico a 4 marce + RM, comando a leva centrale, frizione multidisco a secco, rapporto finale 8/51 Ruote a raggi, pneumatici 4,95 x 19" **Corpo vettura** Telaio a longheroni e traverse in lamiera d'acciaio Sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori a frizione Freni anteriori e posteriori meccanici a tamburo Sterzo a vite e ruota **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 3.100 Carreggiata anteriore e posteriore 1.380 Lunghezza 4.020 Larghezza 1.615 Peso in ordine di marcia 1100 kg **Prestazioni** Velocità massima 110 km/h

ALFA ROMEO 6C 1750 SPORT (1929)

Stesse caratteristiche della 6C 1500, tranne:
Motore Cilindrata 1.752 cc, alesaggio e corsa 65 x 88 mm, rapporto di compressione 5,5:1, potenza 52 CV a 4400 giri Distribuzione bialbero a valvole in testa Carburatore doppio corpo verticale Zenith 30 D3 **Trasmissione** Rapporto finale 11/54 Pneumatici 5,25 x 18" **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.922 Carreggiata anteriore e posteriore 1.380 Lunghezza 3.822 Larghezza 1.620 Peso in ordine di marcia 1000 kg **Prestazioni** Velocità massima 120 km/h



MOLATO
Qui sopra, la coda "verticale" e senza paraurti della 1500: la capote è ancora quella originale, incluso il vetro molato. A sinistra, la targhetta e la punzonatura del motore. A destra, dall'alto, il sei cilindri della 1500, col serbatoio benzina a ridosso del parafiamma, e il più evoluto bialbero della 1750. La potenza passa da 44 a 52 CV.

Il fantastico mondo di Amedeo

Le Gordini da corsa sono state circa 40. Questa, dopo aver corso a Le Mans nel 1953 ed essere andata e tornata dall'Inghilterra, è stata l'ultima a lasciare l'officina prima della morte del "mago"

Amedeo Gordini sarà per sempre ricordato per la "democratizzazione" delle corse, concetto che Renault lancia a fine anni '50. Gordini, emigrante da Bazzano (Bologna) a Parigi nel 1921, è meccanico, preparatore e pilota e, prima che la sua piccola ditta sia salvata dalla bancarotta da parte della "Régie Nationale", è anche costruttore di auto da competizione, le preferite da ottimi piloti professionisti dell'epoca, come pure da principi e altri facoltosi gentleman-driver. Prima di lasciare l'Italia, diventa amico di personalità dell'automobilismo come Edoardo Weber e un certo Alfieri Maserati, che all'epoca lavora alla Isotta Fraschini. Con pochi soldi ma tanto talento, Gordini nel 1926 apre a Suresnes, nei pressi di Parigi, il suo garage, nel quale prepara per le corse delle Fiat spesso condotte da lui stesso. Dieci anni dopo vince il Bol d'Or, cosa che lo mette in stretto contatto con Enrico Teodoro Pigozzi, il manager torinese che dall'importazione delle Fiat in Francia ha creato la Simca. L'incontro è cruciale per la carriera di Gordini, la cui officina diventa reparto corse del Marchio italo-francese.

Le eccezionali prestazioni delle sue Simca 5 alla 24 Ore di Le Mans del 1938 sono all'origine del suo soprannome di "mago" ("le sorcier" in francese), che



DI GÉRALD GUÉTAT - FOTO HENRI THIBAUT, ARCHIVIO JEAN-LOUIS HAMONIAUX



RITRATTO

In apertura, la Gordini T15 #18, con la targa originale, è tornata a Le Mans, dove debuttò in gara nel 1953 (a fianco, un poster riferito alla gara di quell'anno). Più a sinistra, un ritratto di Amedeo Gordini da lui stesso autografato per l'attuale proprietario dell'auto, il notaio Hamoniaux.





resta per sempre scolpito nella storia dell'automobile e nella mente delle persone. L'anno dopo, sempre a Le Mans, vince l'importante classifica "indice di prestazione" con una piccola spider da lui stesso progettata. Poi scoppia la guerra e Gordini è costretto a spostarsi dalla sua officina di Suresnes, che è stata bombardata, a un garage di Porte de Versailles, per l'esattezza al 69 di boulevard de Victor. Garage che presto sarà requisito dai tedeschi.

Circuiti cittadini

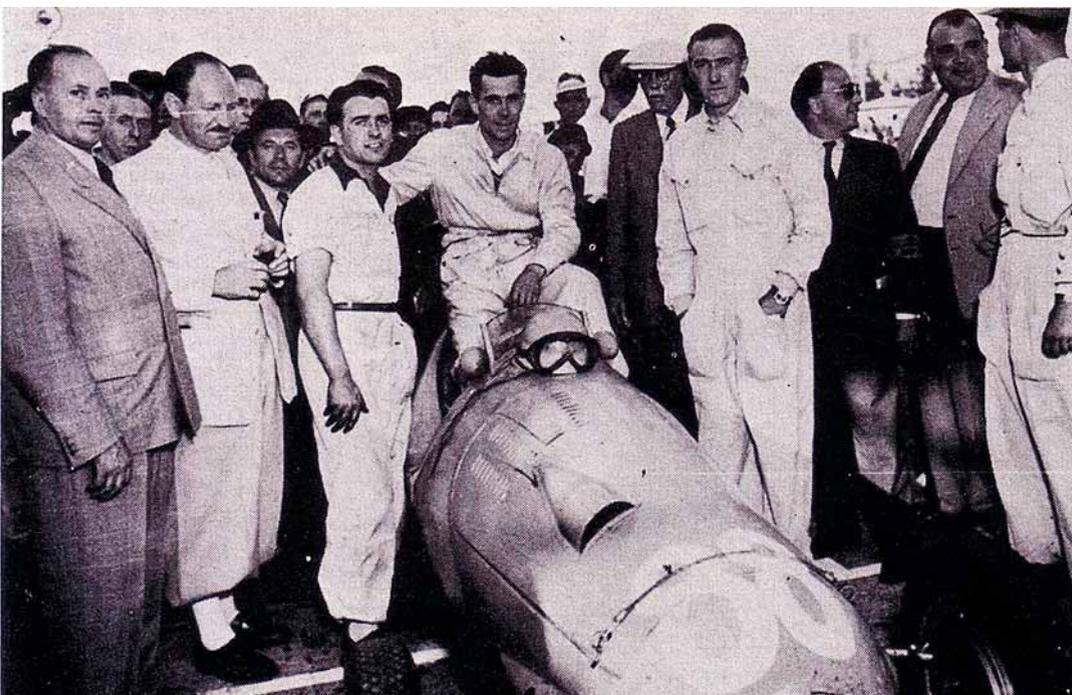
Terminata la guerra, nel 1946, Gordini riprende a lavorare con Simca: progetta e costruisce una monoposto, spinta da un motore Fiat 1100, che sarà la base di tutti i modelli futuri fino ai primi anni '50. L'ormai ex-italiano lavora poi in contatto diretto con l'ufficio progettazione della Simca, che è sempre gestita da Pigozzi, ma anche con Dante Giacosa, il famoso progettista Fiat che avrà notevole influenza anche nella storia della Cisitalia.

Alla fine degli anni '40 le competizioni automobili-

stiche in Francia hanno grande popolarità. Ogni fine settimana c'è un gran numero di gare, che attirano grandi folle per la gioia degli organizzatori. I circuiti sono quasi tutti cittadini, spesso tre-quattro rettilinee unite da altrettante curve, circondati da balle di paglia: il concerto dei motori richiama gli spettatori, in un'atmosfera messianica intrisa di odore di carburante e olio bruciato. Le gare di auto sono un roboante ritorno a un'esaltante normalità dopo gli orrori degli anni precedenti. L'impatto dello sport sulla società in quel periodo si misura con il successo del romanzo di Pierre Fisson "I principi del tumulto", che vende 20mila copie in un anno (1950). Vi si raccontano le avventure del Team Gordini, parlando non soltanto dei piloti conosciuti come Manzon, Simon o Trintignant, ma anche dei meccanici: Mimile, il "capo" Aumaitre e Lesurque, già impiegati in anni precedenti alla Bugatti. Il libro racconta con precisione documentaristica la precarietà della vita di questi uomini, che saltano in continuazione tra Formula 1, Formula 2 e Sport. E i successi non mitigano le lo-

UN'ALTRA
Sopra, la tipica linea da "barchetta" della Gordini T15.

La carrozzeria, prima di essere montata su questo esemplare, era su un'altra Gordini che disputò il GP di Madrid per vetture Sport del 1950, guidata da Maurice Trintignant al secondo posto.



TELAIO

A lato, André Simon spunta dalla Gordini F2 dopo il GP di Germania 1950, terminato secondo dietro la Ferrari di Ascari. Il telaio della monoposto nella foto fu utilizzato per allestire la prima sport, da cui ebbe poi origine la T15 #18.



ro costanti preoccupazioni per le ristrettezze economiche, in particolare dopo il ritiro del fedele partner Simca, che non vorrà inseguire la corsa all'incremento delle cilindrata dei motori da competizione, molto lontani da quelli montati sulle proprie auto di serie, popolari e utilitarie.

Consanguineità

Amedeo e i suoi uomini lavorano con frenesia, senza sosta. Il 1951 in particolare si rivela molto impegnativo per la realizzazione di nuovi motori, tra cui un 6 cilindri in linea che l'anno dopo permetterà a Jean Behra di compiere un vero exploit al Grand Prix della Marne, a Reims, dove il francese arriverà al traguardo davanti alla Ferrari. Ma incidenti, guasti e delusioni varie costringono a un lavoro continuo, giorno e notte, in officina.

Gordini è sempre sul filo del rasoio, costretto a riciclare pezzi dalle monoposto alle barchette e vicever-

sa, in una strana consanguineità favorita dal progetto comune del telaio. È così che, il 12 Giugno 1952, si immatricula con la targa 4098 BH 75, che mantiene tuttora, la Gordini T15 spider numero 18. Ciò accade pochi giorni dopo l'incidente di Manzon a Monaco, che ha pesantemente danneggiato la "sorella maggiore", la T15 targata 4097 BH 75, primo esemplare dotato del nuovo sei cilindri di 2300 cc; la #18 monta invece il nuovo quattro cilindri Tipo 18C, di 1490 cc, deliberato all'inizio dello stesso 1952.

Realizzato con un progetto del tutto nuovo, questo quattro cilindri conclude lo straordinario percorso di sviluppo ed evoluzione dell'originario Fiat 6HP, nel solco del precedente Tipo 16, il propulsore di maggiori prestazioni di Gordini, il primo con distribuzione bialbero in testa. La sua potenza iniziale è di 105 CV a 5000 giri, e il motore è l'elemento veramente nuovo di questa piccola spider ricavata dal trapianto di una carrozzeria biposto sul telaio di una monoposto.

FRENO A MANO
Sopra, il posto di guida: leggerezza e semplicità sono le linee guida della T15. La leva davanti al sedile comanda il freno a mano per la guida su strade aperte al traffico. A sinistra del tunnel della trasmissione c'è il tappo per il rifornimento dell'olio motore (che è a carter secco).



sto, la numero 0004GC guidata da André Simon, secondo al GP di Germania F2 nell'Agosto 1950.

New York

Fin dal primo telaio T11 del 1946, le Gordini sono prese a esempio di compattezza e rigidità, che si traducono in automobili piccole, agili e leggere, e per questo molto apprezzate dai piloti. È interessante notare che le carreggiate di questo telaio misurano esattamente la metà dell'interasse, come accade anche sulla Bugatti 35. A dispetto dell'apparente semplicità costruttiva e del fatto che le sospensioni sono prese da Fiat-Simca di serie, questo telaio Gordini nasconde non poche raffinatezze.

Per quanto riguarda la carrozzeria, essa fu presa a prestito dalla spider 1500 numero 6324 RS del 1949, che terminò seconda al GP di Madrid del 1950 con Maurice Trintignant, si ritirò a Le Mans nello stesso anno e, nel Marzo '52, fu condotta da Manzon al terzo

posto al GP di Montevideo. L'assenza di risultati della T15 #18, nel 1952, è un mistero. Nel suo libro del 1983 "Les Gordini", di riferimento per le vicende del marchio, l'autore Robert Jarraud ritiene che l'officina del "mago" fosse troppo impegnata nella gestione della prima stagione di gare della nuova 2300 a 6 cilindri, anche a causa di numerosi incidenti, in particolare quelli di Manzon a Monaco e Reims. Sarà quindi necessario attendere l'inverno, e soldi freschi, per rivedere l'attraente spider che nel frattempo giace in un angolo dell'officina. La necessità di finanziarsi sarà anzi un motivo per mandare l'auto all'estero, in cerca di un acquirente: d'altra parte, è quello che fanno molti piccoli costruttori dell'epoca, e la meta quasi sempre sono gli Stati Uniti. E infatti la bella Gordini è esposta in uno dei due saloni di New York per costruttori indipendenti, organizzati tra l'inverno e la primavera 1952/53. La macchina è facilmente riconoscibile per la targa, la guida a destra con picco-

MANEGGEVOLE
Sopra, la prova sul circuito di Le Mans ha mostrato la maneggevolezza della Sport francese, molto apprezzata dai piloti dell'epoca. In alto, a sinistra la strumentazione Jaeger e, a destra, l'interruttore di comando dei principali servizi elettrici.

la porta di accesso, il parabrezza diviso in due e i sedili in pelle blu. Però nessuno la compra, così la macchina torna in Europa, in tempo per essere iscritta alla 24 Ore di Le Mans per un tale Capitano Crespin. Questo coraggioso ufficiale dell'esercito, avventuriero a tempo perso e sportivo, più tardi reclutato per alti impieghi governativi, frequenta ogni sorta di circuito e di gara e detiene pure un record al raid Algeri-Cape Town. Crespin però viene richiamato alle armi e spedito in Indocina nel giugno 1953. Così la macchina a Le Mans è affidata a Roger Loyer e André Guelfi; quest'ultimo non ha bisogno di presentazioni, da leggendario pilota da corsa e aeronautico, inaffondabile uomo d'azione e d'affari, milionario capace di chiudere ricchi affari ovunque il suo istinto lo porti. Nelle mani di questa squadra, colorita ma eccellente, la spider numero 67 si ritira alla nona ora di gara, tradita dalla trasmissione. Ma, tornata in officina, non dovrà attendere molto per trovare il suo primo vero proprietario.

Irlanda

L'acquisto infatti l'ingegnere meccanico irlandese Dermot O'Clery, per affidarla al cognato Redmond Gallagher, noto alle cronache sportive locali, che la ridipinge in verde e la iscrive al Tourist Trophy del settembre 1953, con Pierce Cahill come copilota. La Gordini T15 prosegue la sua carriera sportiva dapprima in Irlanda, poi in Inghilterra, dove l'attuale proprietario la trova alla fine degli anni '70. Il notaio Jean-Louis Hamoniaux è un appassionato e ammiratore della piccola Casa francese, e riesce anche a conoscere Amedeo al GP di Francia del 1974, a Digione, nell'ambito di una retrospettiva sulla marca. Quattro anni più tardi, durante un soggiorno in Inghilterra, Hamoniaux trova in una rivista di auto storiche una piccola inserzione che pubblicizza la vendita di una T15. Il nostro uomo lascia passare un po' di tempo poi contatta il venditore, ma l'auto è già stata venduta; tuttavia non si perde d'animo, richiama poco tempo dopo e la sua tenacia è premiata, perché scopre che la vendita non si è conclusa. A quel punto, la chiamata del destino non può rimanere senza risposta.

Raccolta la somma richiesta dal venditore, Hamoniaux riesce anche a convincere Amedeo Gordini ad accompagnarlo, per esaminare l'auto. La spider, riconosciuta dal costruttore come la T15 #18, a quel punto può tornare a casa sua: proprio in boulevard Victor, dove Gordini ha mantenuto il suo edificio, con terreno annesso, intatto e identico a com'era negli anni '50. E lì resta per alcuni mesi, dato che il notaio vive a Le Mans ed è troppo occupato per organizzare il trasporto a casa.



RITROVO

In alto, l'officina Gordini al 69 di Boulevard Victor a Parigi, in una foto degli anni '70, ritrovo di appassionati. Al centro, la T15 #18 al Tourist Trophy del 1953, in Irlanda, dove fu venduta dopo aver gareggiato a Le Mans. Qui sopra, Amedeo Gordini (a sinistra) e Jean Louis Hamoniaux ispezionano l'auto prima dell'acquisto da parte di quest'ultimo.



COSTRUZIONE E RISULTATI

Le tappe della costruzione della Gordini T15 spider "4098 BH 75" e i suoi risultati principali.

- 1- Telaio monoposto, 1950. Origine: monoposto n° 0004GC - 7060 RQ del 1950, guidata da André Simon (2° al GP di Germania del 20 Agosto 1950).
- 2- Carrozzeria spider, 1949. Origine: carrozzeria spider # 6324 RS del 1949 montata su telaio 15-00017GCS con i seguenti risultati: Trintignant, 2° al GP di Madrid del 1950 (vetture sport) numero di gara 26 (motore tipo 4-1090); Scaron-Mahé, ritirato at 77° giro, 24 Ore di Le Mans 1950, numero di gara 42 (motore tipo 4-1090); Manzon, 3° al GP di Piriapolis / Montevideo nel 1952 (motore tipo 4-1490).
- 3- Trasformazione in spider 1500 Sport targata 4098 BH 75, 1952; nuove specifiche: telaio N° 15-00018, motore 4 cilindri 1490 cc tipo 18C n° 25 (nuovo motore).

GARE

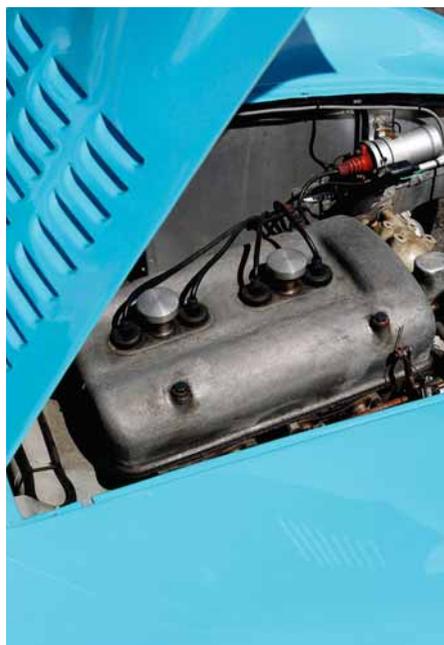
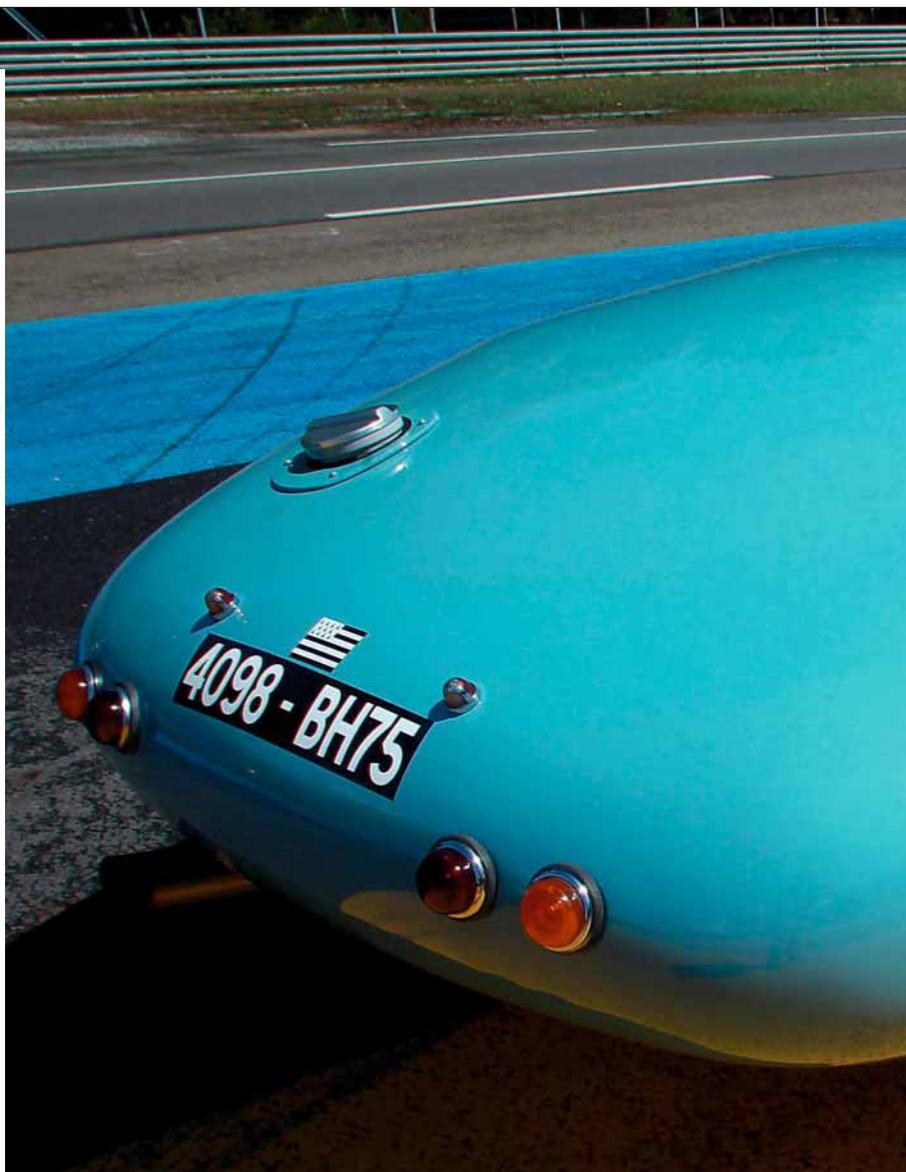
- ➔13-14 Giugno 1953: prima iscrizione nella configurazione attuale, 24 Ore di Le Mans. Iscritta dal Capitano Crespín, condotta da André Guelfi e Roger Loyer - Ritirata alla 9ª ora (trasmissione).
- ➔21 Giugno 1953: Gran Premio di Roubaix - Handicap Sport; Roberto Mieres (Argentina), 2° posto.
- ➔5 Settembre 1953: Tourist Trophy Sport (Dundrod, Irlanda); Callagher-Cahill, 1° classe 1500/10° assoluto.
- ➔17 Luglio 1954: Silverstone 1500 Sport; Redmond Callagher, ritirato (incidente).
- ➔28 Agosto 1954: Wakefield Trophy (cronometro) / O'Boyle Trophy (handicap); Curragh circuit, Kildare (Irlanda); Redmond Callagher, 1° classe 1500 (cronometro), 1° (handicap).
- ➔11 Settembre 1954: Tourist Trophy Sport (Dundrod, Irlanda); Callagher-Cahill, 1° classe 1500/7° assoluto.

Ritrovata

Alla sede di Porte de Versailles si susseguono le visite di vari personaggi, tra cui Robert Jarraud che osserva alcuni punti dell'auto che permettono di riscriverne la storia: "Il telaio sembra diverso da qualsiasi altra Gordini, e gli attacchi delle sospensioni anteriori sono differenti dal solito. Sulla sinistra c'è un elemento Simca in ghisa con fori filettati per i bulloni della scatola sterzo della Simca 8, mentre lo stesso componente sulla destra è in alluminio". Il telaio poi è smontabile, tramite due collari, a livello dei manicotti scanalati, che fanno da attacco delle barre di torsione alle travi del telaio stesso.

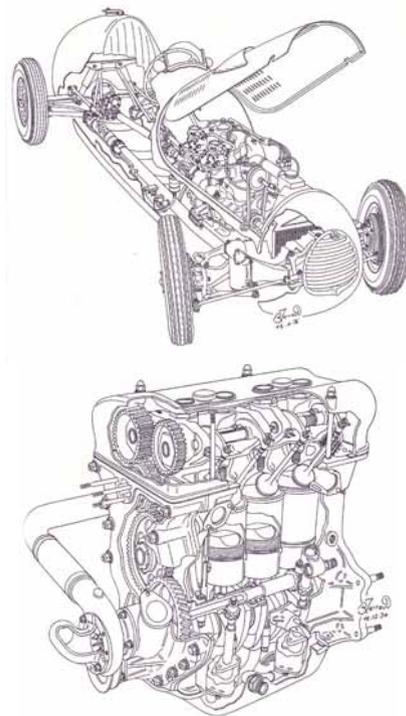
Jean-Louis Hamoniaux ha il privilegio di essere invitato all'ultimo incontro dei membri del Team Gordini, con Amedeo, Manzon e Fangio tra gli altri. Ma le condizioni di salute di Gordini a quel punto stanno già peggiorando, e dall'officina di boulevard Victor rischiano di sparire oggetti e ricordi. A seguito di una combinazione di fatti misteriosi, Hamoniaux preferisce portare a casa la T15, ma poco dopo la sua ripartenza per Le Mans viene a sapere della morte del "mago". La sua spider è in pratica nelle condizioni in cui si trovava quando fu guidata da Gallagher, dunque ha bisogno di un restauro, del quale si offre di occuparsi Jean Sage, che aveva già fatto un'offerta di acquisto per la macchina al notaio di Le Mans. I due si accordano per lavorarci insieme, ma soltanto dopo aver stabilito il costo per fare un lavoro a regola d'arte. La macchina è affidata a Corrado Capella di Zané (Venezia) ed è restaurata con molta attenzione all'originalità, che ha preservato il fascino della vettura. Dopo la morte di Jean Sage, la spider Gordini torna nel garage di Le Mans, che lascia soltanto in occasione di esibizioni e gare a cui è invitata: un luogo simbolico per il numero 67 che oggi porta sulle fiancate, che gareggiò qui nel 1953. La piccola spider fornisce ancora le sensazioni per le quali fu tanto apprezzata dai piloti di allora: le reazioni vivide e precise di telaio, sospensioni e sterzo, la leggendaria elasticità dell'erogazione del motore, che risponde al primo richiamo del comando, la leggerezza che porta grande velocità e la possibilità di frenare tardi: tutto è rimasto come allora.

Stiamo indulgendo alla nostalgia mentre il leggendario tracciato francese ci scorre davanti, ma l'insegna di un ristorante cinese adiacente alle mitiche Hunaudières ci riporta bruscamente alla realtà. Il viaggio nella storia a bordo di questa Gordini unica era così affascinante che l'avremmo riportata volentieri a boulevard Victor, sapendo che anche se arrivassimo tardi, troveremmo le luci accese. E, dentro l'officina, una squadra al lavoro per preparare la prossima gara.





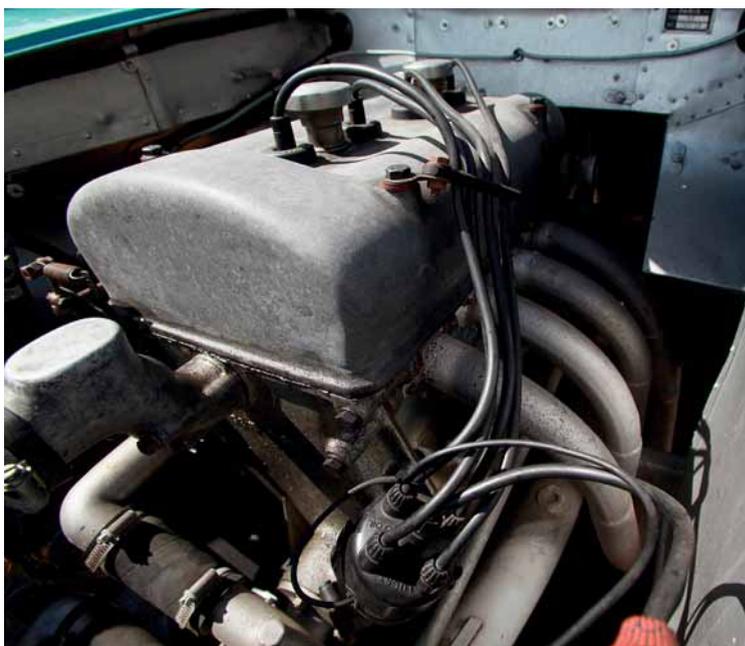
SCHEDA TECNICA



**GORDINI T15
SPORT 1500 (1952)**

Motore Tipo 18C 4 cilindri, alesaggio e corsa 78 x 75 mm Cilindrata 1490,7 Potenza 105 CV a 5.000 giri (con carburatori da corsa) Distribuzione bialbero a camme in testa, due valvole per cilindro Testa emisferica in alluminio

Trasmissione Trazione posteriore Frizione doppio disco Gordini Ferodo, Ø 200 mm Cambio tipo 20 a 4 marce più RM, scatola di derivazione Fiat 1400 Differenziale Simca modificato oppure ZF a 4 satelliti Freni a tamburo sulle quattro ruote Ø 280 mm, impianto idraulico Ruote a raggi Rudge-Borrani Pneumatici Englebert, anteriori 5.00 x 15, posteriori 5.00 x 15 oppure 6.00 x 15 **Corpo vettura** Telaio Tipo 15, traliccio in tubi di acciaio Ø 72 mm Sospensioni anteriori Simca 8 a ruote indipendenti, singolo braccio superiore, molle elicoidali sigillate Sospensioni posteriori ponte rigido, molle a barra di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici, bracci superiori, barre antirollio anteriori e posteriori **Dimensioni (in mm)** Passo 2.240 Carreggiate 1.140 **Prestazioni** Velocità massima oltre 200 km/h



BILANCIATA Il 4 cilindri di derivazione Fiat, bialbero e con carburatori doppio corpo, raggiunge i 105 CV. Gordini l'ha montato in posizione anteriore-centrale, secondo gli insegnamenti di Bugatti, ottenendo un ottimo bilanciamento. In alto a destra, il disegno della monoposto (con il telaio simile a quello della T15) e del motore. A destra, il tappo del serbatoio benzina.





LA PIÙ VELOCE

La BMW 328 Berlinetta Aerodinamica alla Mille Miglia del 1940. La Casa bavarese iscrisse alla gara 5 esemplari, di cui 4 con carrozzeria fatta in casa. La Touring (in foto) si mostrò la più veloce e l'unica in grado di battere le Alfa Romeo. Huschke von Hanstein scrisse a Bianchi Anderloni ringraziandolo per avergli permesso di vincere. Sopra, una famosa immagine pubblicitaria: due impiegate della Touring mostrano la leggerezza della costruzione... Superleggera.



Ecceellenza italiana

**Nota per la tecnica
"Superleggera", ha
saputo (e sa) interpretare
al meglio le opposte
esigenze di classe
e brillantezza**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ARCHIVIO TOURING

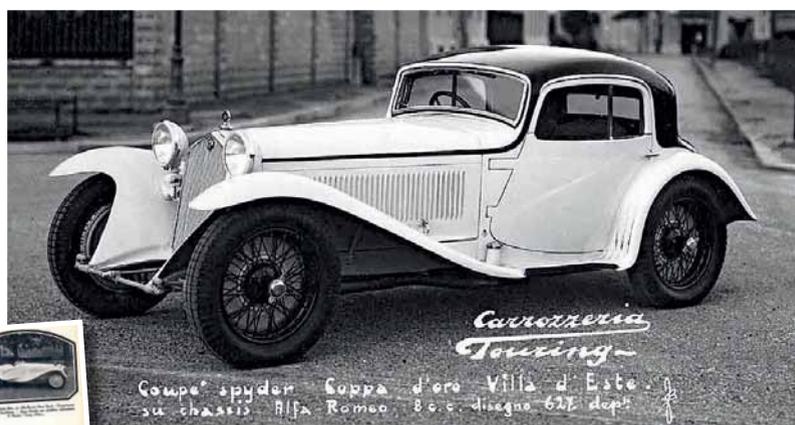


WEYMANN

A Sanremo, il 31 maggio 1931 Felice Bianchi Anderloni esulta per la vittoria nel rally Milano-Sanremo; con lui Ettore Crepaldi dell'AC Milano (al centro) e il suo socio Gaetano Ponzoni. La vettura è la berlinetta sistema Weymann su telaio Alfa Romeo tipo 6C 1750 GT: I cordini che trattengono il numero di gara sulla portiera mostrano la cedevolezza della pegamoide sotto al rivestimento in finta pelle. In basso, il coupé-spider "Coppa d'Oro Villa d'Este" su telaio Alfa Romeo 8C 2300 del 1932 e la 6C 1750 GS Flying Star vincitrice del primo premio a Villa d'Este nel 1931 con la proprietaria, Josette Pozzo di Genova e la pubblicità relativa a questa vittoria. Queste e altre immagini d'epoca del servizio sono tratte dal nuovo libro "Carrozzeria Touring Superleggera" di Giovanni Bianchi Anderloni, edito da Fucina.



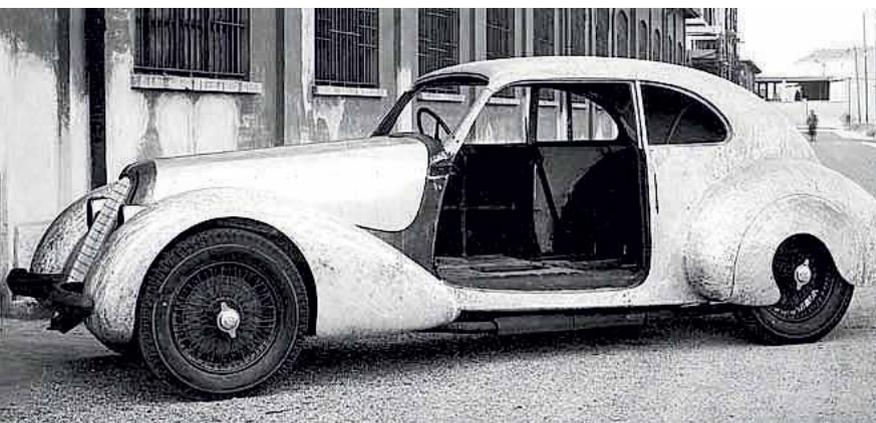
La Carrozzeria Touring, considerata in tutto il mondo tra i massimi esponenti della scuola stilistica italiana, compie 90 anni: nacque infatti a Milano, nel 1926, affermandosi subito nel ristretto ambiente degli stilisti internazionali per la duplice attività di costruttore di "fuoriserie" e di progettista e produttore di automobili ad alte prestazioni per i marchi più in vista dell'epoca: Alfa Romeo, Isotta Fraschini, BMW, Lancia, per continuare nel dopoguerra anche con Aston Martin, Ferrari (la maggior parte della produzione fino al 1952), Lamborghini, Maserati e Pegaso. L'avvio dell'attività si deve a due avvocati, Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzoni, i quali rilevarono la maggioranza della Carrozzeria Falco di Vittorio Ascari, fratello del pilota Antonio. I due non indossarono mai la toga ma si buttarono a capofitto nella nuova impresa, con l'intento di lasciarsi alle spalle i vecchi concetti costruttivi (quindi l'ispirazione alle carrozze) in favore di nuove idee. Bianchi Anderloni era cognato di Cesare Isot-





ELETRICA

Sotto, una Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo del 1937. Nelle foto piccole dall'alto, le fasi costruttive della tecnologia Superleggera, sempre su Alfa 8C 2900: dapprima la scocca nuda, con i profili di acciaio saldati con saldatrice elettrica; poi i pannelli di alluminio "appoggiati"; per ultima, la macchina finita.



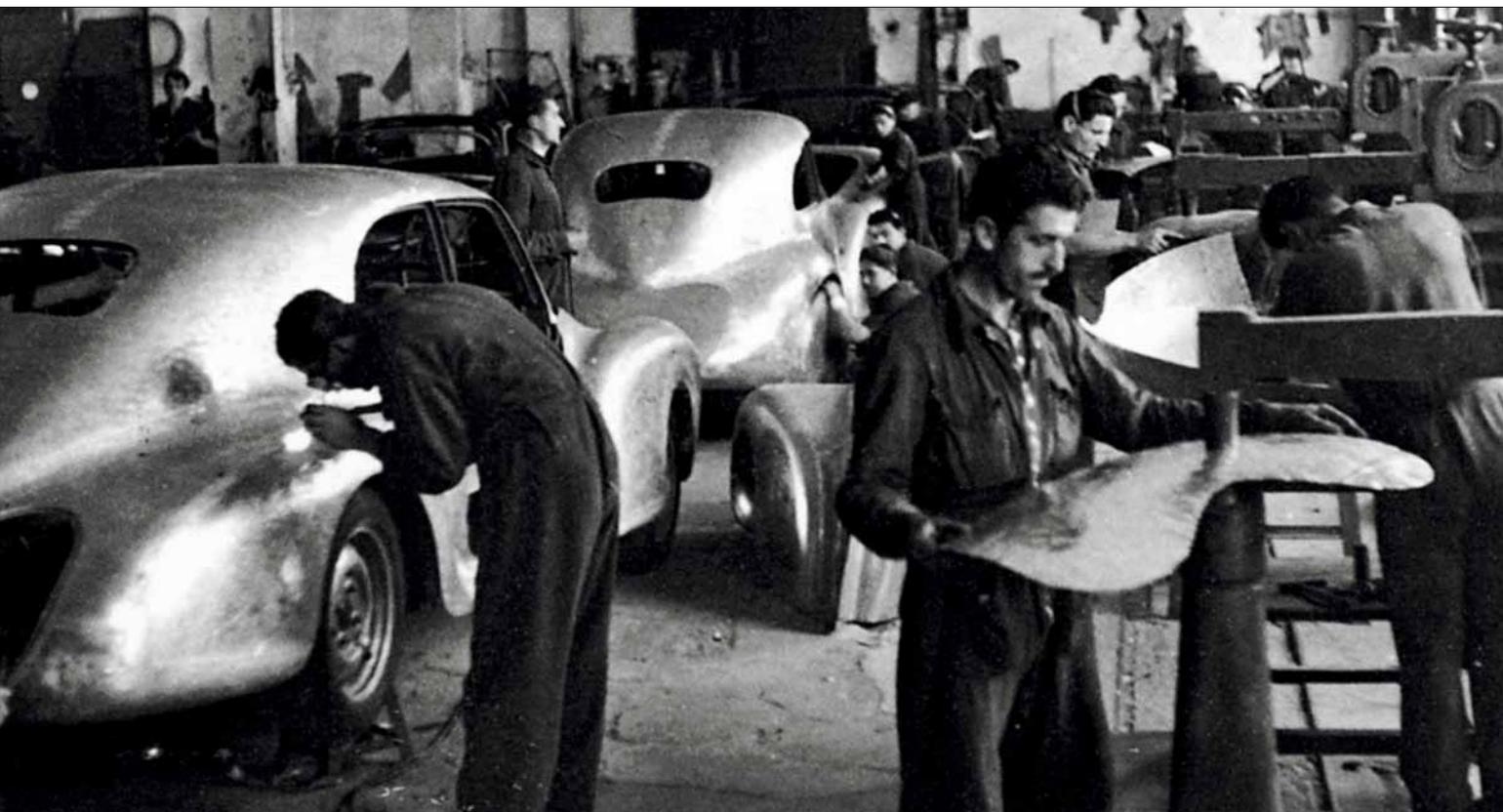
ta e Vincenzo Frascini, perciò aveva una particolare inclinazione per la tecnica raffinata; Ponzoni, dal canto suo, rappresentava l'anima amministrativa e di studio dei nuovi problemi dell'automobile.

Dieci anni dopo la fondazione, al nome Touring si affiancò quello del brevetto "Superleggera", che permetteva di alleggerire al massimo la carrozzeria delle automobili più sportive, cosa che consentì a Touring di eccellere anche nel settore delle auto da competizione: nel palmarès dello stilista milanese trovano posto, tra l'altro, undici vittorie assolute alla Mille Miglia, di cui nove consecutive.

Aeronautica

L'idea, sintetizzata dal motto "il peso è il nemico, l'aria l'ostacolo", rifletteva le esperienze aeronautiche della Touring, e consisteva nell'adottare una tecnologia costruttiva che, oltre a portare leggerezza, rendesse anche più semplice la realizzazione della forma. Dapprima fu acquistata la licenza di costruzione Weymann, secondo cui le lamiere in ferro inchiodate all'ossatura in legno della scocca (eredità delle carrozze) erano sostituite con pannelli in pegamoide, fissati alla scocca la quale poteva essere alleggerita perché sollevata dal compito di sostenere l'acciaio. Ma c'era un problema: la pegamoide





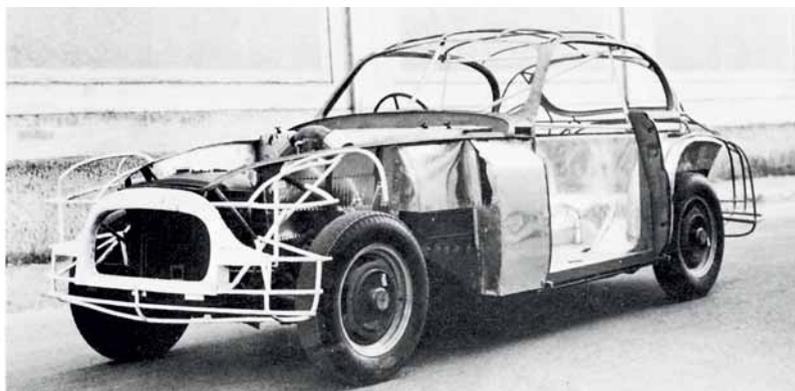
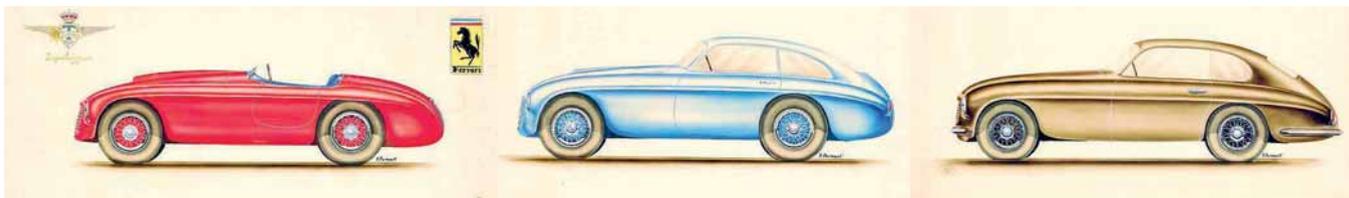
de con il tempo si seccava e screpolava. L'inconveniente stimolò la gente della Touring a trovare una soluzione: il sistema "Superleggera", per l'appunto. Con le tecniche mutuata dall'aeronautica, si sostituì la struttura di legno con un traliccio di sottili tubi al Cromo-Molibdeno, ricoperti da pannelli di alluminio o altre leghe sempre più leggere e resistenti. Fu una rivoluzione: in precedenza la scocca era applicata al telaio tramite interposizione di tasselli di gomma, mentre ora con la Superleggera essa formava un tutt'uno con il telaio, su cui la "pelle" di alluminio era poco più che appoggiata. Il concetto era molto vicino a quello della scocca portante. L'alleggerimento del sistema costruttivo portò ovviamente alla ricerca della leggerezza anche negli altri componenti di carrozzeria, fossero essi sedili, finestrini, eccetera.

Galleria

Restava a questo punto da risolvere la seconda parte del motto, quella legata all'aria: anche in questo caso in Touring presero ispirazione dalle esperienze aeronautiche e usarono le gallerie del vento (con modelli in scala 1:10 o 1:5) della Breda e del Politecnico, oltre a quella che si erano realizzati in casa, benché fosse meno sofisticata delle altre due. Purtroppo andò distrutta, insieme al resto dello stabilimento, sotto i bombardamenti su Milano nella seconda guerra mondiale. La prima Touring costruita con il sistema Superleggera comparve alla Mille Miglia del 1937: era la Alfa Romeo 6C 2300B di Giambattista Guidotti, vincitore della categoria Turismo Nazionale e quarta assoluta. Da lì, la storia della Touring è stata quella di un carrozzeria capace di vestire in modo adeguato sia i telai più imponenti, come quelli delle Lancia Dilambda e Astura,

TROSSI

In alto, il reparto lastratura nel 1941. Sopra, a sinistra l'Alfa 6C 2500 SS che fu del conte Trossi: egli viveva a Biella e chiese i doppi fari per vincere la nebbia della pianura padana nei suoi spostamenti su Torino e Milano. Sopra a destra, una Ferrari 166 MM: l'Avvocato Agnelli ne acquistò una di nascosto dall'allora presidente Fiat Vittorio Valletta, temendone i rimproveri: come poteva un Agnelli usare un'auto della concorrenza?



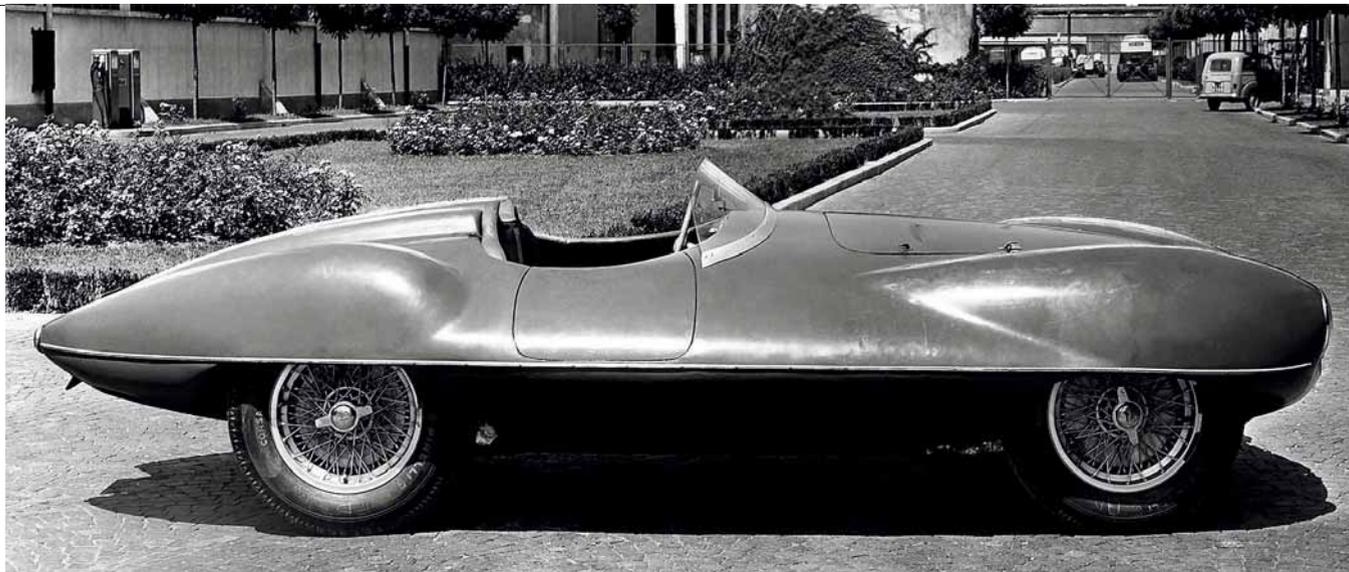
sia quelli agili e svelti delle auto inglesi, come le Bristol, e delle GT più importanti come le Ferrari. Il segreto è sempre stato quello di rispettare i valori e le caratteristiche dei costruttori, senza snaturare l'auto con abiti inadatti e senza fare distinzione tra auto sportive e di lusso, perché le prime non mancavano mai di un tocco di classe e le seconde di un pizzico di sportività. Concetti legati anche a episodi storici ben precisi, come la vittoria di Giannino Marzotto alla 1000 Miglia del 1950: lui in doppiopetto, la sua Ferrari 195S "vestita" da Touring.

Rootes

Una caratteristica importante dell'azienda milanese, questa volta dal punto di vista commerciale, fu che con i costruttori stranieri non si limitò a realizzare le carrozzerie dei loro modelli, ma fece in modo che essi acquistassero il brevetto e la tecnologia Superleggera, per produrre nei loro stabilimenti le carrozzerie con il marchio Touring Superleggera. La prima fu la Bristol, che a fine anni '40 adottò questo sistema per risparmiare sulle enormi spese di trasporto fra Inghilterra e Italia. Analogo accordo fu siglato, qualche anno dopo, con Aston Martin e Lagonda. Poi arrivò l'accordo addirittura con una Casa americana, la Hudson, su basi ancor più innovative: dall'America arrivavano in Italia le parti meccaniche da montare, divise in tanti sottogruppi pre-montati, pronti per l'assemblaggio: nell'officina della Touring a quel punto dovettero organizzare anche l'assemblaggio dei telai e della meccanica, le prove,

i collaudi e la spedizione in America del prodotto finito. Il passo ulteriore nell'evoluzione di questa strategia portò purtroppo anche alla fine della Touring: l'accordo con il gruppo inglese Rootes. Un accordo che richiese l'apprendimento di nuove tecniche, l'acquisto di nuovi macchinari e financo la realizzazione di un nuovo stabilimento fuori Milano, peraltro soltanto accelerato da questo accordo perché era già in programma. L'accordo prevedeva l'assemblaggio di due modelli di serie: la Hillman Super Minx e la Sunbeam Alpine, con parti originali, altre modificate e altre ancora da completare, come sedili, rivestimenti, parti elettriche e accessori vari, fino al collaudo finale e la consegna alla Rootes Italia. Scopo di tutto ciò era di rendere italiana un'automobile da immettere nel MEC (il mercato comune europeo), da cui l'Inghilterra era esclusa. Purtroppo però i modelli suddetti non ebbero il suc-

CANESTRINI
Il alto, il famoso trittico delle Ferrari-Touring, qui messo in orizzontale. Capolavori sia in versione berlina sia in versione spider battezzata "barchetta" dal celebre giornalista Giovanni Canestrini, colpito dalle insolite fiancate rientranti verso il basso. In mezzo, forse la più famosa Ferrari di Touring: la 166 MM-195 S con cui Giannino Marzotto vinse la 1000 Miglia del 1950. Infine, la struttura di una 166 Inter (1950).

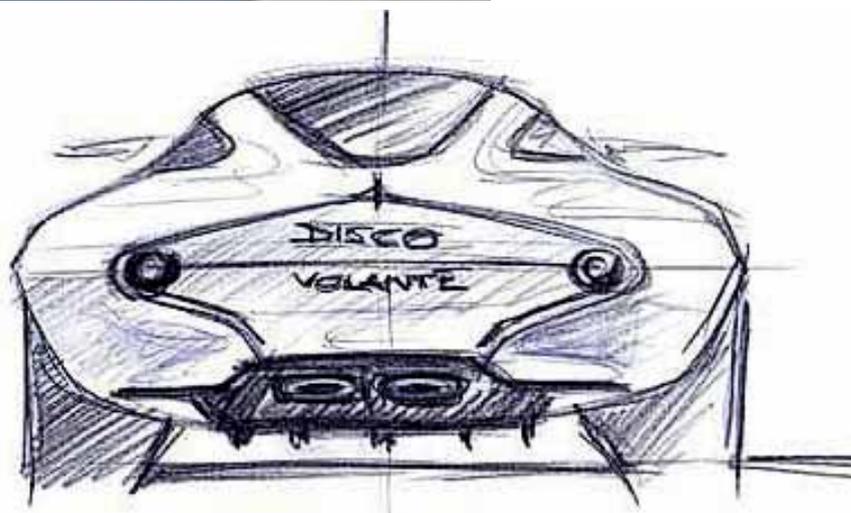


PELLE TESSUTA
Sopra, l'Alfa Romeo "Disco Volante" del 1952. A fianco e nel disegno sotto, la versione degli anni Duemila: il cliente definisce ogni singolo dettaglio. Uno ha richiesto un rivestimento in pelle tessuta, un procedimento che richiede la lavorazione di sottili strisce di pelle colorata. Il disegno che ne risulta appartiene al proprietario e non potrà mai più essere riprodotto.

cesso sperato, non soltanto in Italia ma nella stessa Inghilterra, creando un dissesto che la Touring non poté sopportare, fino alla chiusura dei battenti il 31 dicembre 1966, a quarant'anni dall'apertura.

La nuova Touring

Quella della Touring è stata dunque una storia relativamente breve, ma che ha prodotto frutti tanto importanti da essere capaci di riunire intorno a sé, ancor oggi, appassionati e intenditori di automobili da tutto il mondo; frutti come l'Isotta Fraschini Flying Star (1931), le Alfa Romeo 2500 Villa d'Este (1949) e 1900 Sprint (1952), la Maserati 3500 GT (1957), la Ferrari 166 MM "barchetta" (1949), l'Aston Martin DB4 e DB5 (1958), la prima Lamborghini 350 GT (1963) e la Lamborghini Flying Star II su meccanica 400 GTV (1966). La storia più recente vede l'acquisto dello storico marchio da parte di un gruppo privato europeo specializzato nei brand di lusso dell'automobile e la Touring continuare a fornire i migliori Costruttori del mondo. Si arriva così a realizzazioni come la Maserati Bellagio (2008) e l'A8GCS Berlinetta, premiata come Best Supercar of



the Year nel 2009, o la Bentley Continental Flying Star (2010). Nel 2011 Touring Superleggera ha creato la "fast tourer" Tornante, disegnata su commissione di Gumpert, conosciuta per rigore e perfezione della meccanica ed eccellenza delle prestazioni, si è strutturata per aumentare la capacità produttiva



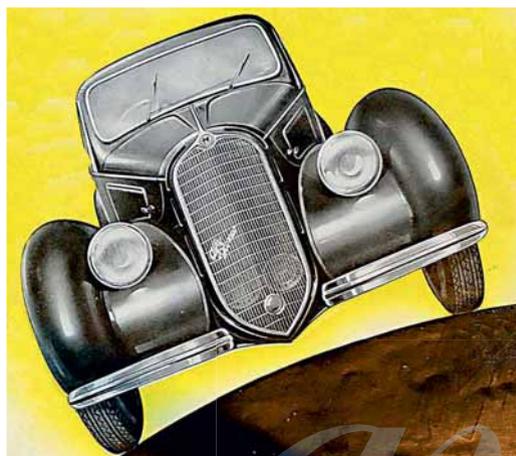
della Bentley Continental Flying Star.

Nel 2012, per celebrare la propria anima sportiva a 60 anni dalla realizzazione di un'icona quale la C52 Alfa Romeo, Touring Superleggera svela la "Disco Volante 2012": forme innovative vestono l'autotelaio superprestazionale dell'Alfa Romeo 8C Competizione.

Nel 2013 Alfa Romeo Disco Volante by Touring debutta al Salone di Ginevra nella versione definitiva, vincendo il prestigioso Design Award al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Le partecipazioni al Concorso di Eleganza di Pebble Beach e a quello di St. James's a Londra portano ulteriori riconoscimenti. Nel 2014, è la volta del primo progetto con un'icona britannica: MINI si avvale della collaborazione con Touring Superleggera per esplorare nuove frontiere di design automobilistico con il proprio "concept" tradizionalmente presentato a Villa d'Este. La MINI Superleggera Vision ottiene il premio come "Best Concept Car of The Year" a Salon Privé e al Festival Automobile International a Parigi.

Nel 2016 nasce Alfa Romeo Disco Volante Spyder,

ispirata ad Alfa Romeo C52 del 1952. È una fuoriserie a due posti, basata sull'autotelaio Alfa Romeo 8C Competizione Spider. Dopo il debutto al Salone di Ginevra, vince il "Design Award for Concept Cars & Prototypes" al Concorso d'Eleganza Villa d'Este e il premio "Spirit of Motoring Award" al Concorso di Windsor.



LICENZA

In alto, la linea di montaggio nel 1962: la Touring era ormai un vero costruttore. Sopra, a sinistra un'Aston Martin DB5: il contratto di licenza di uso del design e del metodo "Superleggera" concesso da Touring ad Aston Martin prevedeva un compenso di 9 sterline per vettura per le prime 500 unità, e 5 sterline per le successive. All'epoca l'auto costava 2700 sterline. Sopra a destra, una Maserati 350 GT.

Corse da esportazione



Realizzata per il mercato sudafricano, è una variante quasi sconosciuta e realizzata in pochissimi esemplari. È un vero peccato che la Casa non l'abbia prodotta in serie

DI DARIO MELLA - FOTO TIZIANO GUZZETTA

Chi pensa a un coupé Alfa Romeo ha in mente in una qualche misura le corse. Accade da noi come all'estero. Tuttavia, mentre da noi il fisco negli anni '80 penalizza con l'IVA pesante l'acquisto di vetture oltre i 2000 cc a benzina, all'estero la situazione è più favorevole e si trovano in listino versioni di modelli che da noi, per ragioni unicamente fiscali, non sono nemmeno importati. A questa regola non sfugge l'Alfa Romeo Alfetta GTV6 2.5 che trova spazio prevalentemente al di fuori dei nostri confini, dove è un modello che piace per la brillantezza delle prestazioni, per la bellezza del disegno e il prestigio del Marchio. In più è un ottima granturismo, veloce, comoda e spaziosa. Ma c'è anche chi la cerca per le corse: ha vinto alla grande il Campionato Europeo Turismo 1982, con otto vittorie e tre secondi po-

sti su undici gare disputate. Trasferiamoci ora nell'altro emisfero del globo terrestre, in Sudafrica, dove il mondo delle corse automobilistiche, di tradizione anglosassone, è assai vivace. Siamo nel 1983 e qui i raggruppamenti di gara per auto di serie sono diversi rispetto all'Europa. La classe in cui la GTV6 può essere iscritta ha come limite superiore di cilindrata 3500 cc anziché 2500: l'avversaria da battere è quindi la BMW 535i, 3,5 litri contro i 2,5 della GTV6. Mille centimetri cubi sono un solco troppo profondo da colmare contro BMW, pur più pesante, specialmente in Gruppo 1 dove le possibilità di elaborazione sono limitate. Però il perfetto equilibrio del telaio Alfetta, l'ottimale ripartizione dei pesi e la superba maneggevolezza e tenuta di strada del coupé milanese sono qualità apprezzate dai preparatori e dai piloti sudafricani. Se solo si potes-

NACA
Elegante e grintosa, la GTV6 di tre litri avrebbe meritato un mercato globale. La resa estetica è accattivante grazie alla presa d'aria NACA sul cofano, paraurti e codoli sottoporta, ruote sportive, e filettatura rossa sul perimetro della vettura. Con la guida a destra, i tergicristallo sono stati invertiti.



se ridurre il divario di cilindrata, le potenzialità per entrare in pista e giocarsela per la vittoria ci sarebbero. Nel listino Alfa Romeo un motore di oltre due litri e mezzo non c'è. Bisognerebbe che la Casa pensasse a una versione di almeno tre litri del proprio coupé, cosa tecnicamente fattibile, ma, per ottenere l'omologazione dalla Federazione, dovrebbero essere prodotte almeno duecento di queste vetture, che l'Alfa Romeo non ha in programma.

Importatori

Ad Arese, però, la proposta dell'ARSA, cioè la Filiale sudafricana dell'Alfa Romeo, non è bocciata senza appello perché il discorso corse finalizzato al mercato desta comunque interesse, tenuto conto che in Sudafrica duecento vetture di quel tipo non sono un quantitativo impossibile da vendere. A supporto di questa iniziativa va detto che gli importatori Alfa Romeo nei diversi Paesi godono di una certa libertà d'azione nel definire modelli di nicchia dedicati al loro mercato. Era accaduto, per ricordare qualche episodio pertinente il coupé Alfetta, con Bell&Colville, agente inglese per il Surrey, che aveva allestito una GTV 2000 L sovralimentata con turbocompressore Garrett, in grado di erogare 175 CV a 5500 giri. E c'era stata nel 1977 l'iniziativa dell'importatore tedesco il quale, in collaborazione con l'Autodelta, aveva montato su alcune Alfetta GTV il motore V8 2600 a carter secco da 200 CV della Montreal, ideale per le corse visto che derivava dalla Sport-Prototipo 33. Ma adesso quel motore non lo si poteva usare perché... non c'era più: la linea di produzione del V8 era stata smantellata e l'importatore aveva usufruito dell'ultima ventina di motori rimasti.

La proposta dell'ARSA può quindi essere inquadrata in questo tipo di collaborazione, tanto più che l'Alfa Romeo ha a disposizione un progetto già completato in precedenza per l'espansione a tre litri della cilindrata del V6, poi accantonato. Per soddisfare la richiesta dei sudafricani basta dunque riprendere il lavoro già fatto adattandolo alle nuove esigenze.

Si avvia così una stretta collaborazione tra l'Autodelta di Settimo Milanese, l'ARSA e il quartier generale di Arese, finalizzata a rendere concreto il lavoro. Il risultato è la GTV6 3.0 del nostro servizio, immatricolata nel 1983 come esemplare di pre-serie perché la serie vera e propria di duecento vetture inizia nel 1984. Prima di addentrarci nelle modifiche tecniche, vediamo come è all'esterno questa interessante variante della famiglia di coupé su base Alfetta.

Autodelta

Esternamente si distingue per il diverso spoiler anteriore verniciato in tinta vettura, per i cerchi Compomotive in lega leggera scomponibili, per l'inserito rosso



che percorre la fiancata e i paraurti e per l'aggiunta di una presa d'aria NACA sul cofano verniciata del colore della carrozzeria al posto della gobba grigia della versione 2.5. Questa presa dinamica, frutto di un preciso studio, convoglia l'aria per l'alimentazione del motore. Le tinte carrozzeria previste sono due: rosso Alfa o bianco. L'interno è allestito secondo le specifiche dell'ultima serie della GTV6 2.5, tranne la plancia che riprende per disegno, materiali e componentistica, quella della GTV 2000 L (paraurti metallici) prodotta dal 1978 al 1980. La particolarità è di avere il cruscotto diviso in due parti dove dietro il volante si trova il solo contagiri, mentre il resto della strumentazione, comprendente il tachimetro, l'indicatore livello carburante, il termometro acqua e il manometro olio, è raggruppato in una sede ricavata al centro. La scelta di isolare il contagiri, come sulla prima Alfetta GT del 1974, è adatta a un'auto destinata alle corse.

Per quanto riguarda il motore, l'espansione della cilindrata prevede nuovi valori di alesaggio e corsa, quindi il V6 di tre litri monta albero a gomiti, teste, pistoni e alberi di distribuzione dedicati, lavoro che è svolto in Autodelta. Alcuni nuovi componenti, come ad esempio le valvole di maggior diametro, sono costruite in Autodelta su specifiche provenienti dal Sud Africa. E sempre sudafricana è l'idea di sostituire l'iniezione elettronica Bosch L-jetronic con la batteria di car-



COMPOMOTIVE
La protuberanza sul cofano (in alto) comunica la potenza del V6. L'abitacolo è un ibrido: plancia e cruscotto sono della GTV 2000 L del '79, il resto deriva dalla GTV 2.5. Sopra, la plancia dalla parte del passeggero; sotto, una ruota con cerchio scomponibile in lega leggera Compomotive.





buratori monocorpo di derivazione Alfa 6 prima serie, per cui è ridisegnato il corpo del filtro dell'aria al fine di adattarlo alla diversa geometria e alla maggiore richiesta d'aria. Il ritorno ai carburatori con la soluzione ad alimentazione singola - tecnica per la quale l'Alfa Romeo possiede un'esperienza invidiabile - ha un preciso scopo: rinunciare a qualche CV di potenza ad alto regime per migliorare la coppia ai bassi e medi, utile per migliorare l'accelerazione all'uscita delle curve di corto e medio raggio. E inoltre i carburatori sono di più semplice taratura e messa a punto.

Il nuovo spoiler anteriore ha due scopi: far affluire più aria al radiatore dell'acqua e migliorare la penetrazione aerodinamica riducendo la resistenza dell'aria.

Con più coppia motrice (26,5 kgm-DIN contro i precedenti 21,7) e più potenza (186 CV-DIN contro 160) la velocità massima subisce un logico incremento, tanto più che la resistenza all'aria offerta dal corpo vettura è uguale alla 2.5. Tutto questo richiederebbe una diversa spaziatura dei rapporti del cambio o, in alternativa, un rapporto finale più lungo. La trasmissione non subisce invece modifiche, forse per evitare di far lievitare ulteriormente il costo dell'auto stradale, con il risultato che la GTV6 3.0 ha rapporti un po' troppo corti. La velocità massima di 225 km/h si raggiunge-

va in quinta con il contagiri a quota settemila, cioè oltre la linea rossa. È comunque un regime che il motore sopporta egregiamente e, tutto sommato, la cosa non risulta sgradita perché in questo modo è privilegiata l'accelerazione, sottolineata dal piacevole e caratteristico rombo del motore Alfa Romeo a carburatori, altra musica rispetto all'iniezione per quanto, a dire il vero, risultasse piacevole anche in quella configurazione. Per il resto, la GTV6 3.0 ripete la meccanica transaxle della 2.5, che è quella tipica di tutta la serie Alfetta, quindi con frizione, cambio e differenziale in blocco al posteriore e dischi freno posteriori all'uscita del differenziale.

Non è prevista di serie l'aria condizionata, ottenibile a richiesta con sovrapprezzo, cosa che sembra strana in una vettura di quella classe: montarlo di serie costringerebbe però i concorrenti iscritti in Gruppo 1 a mantenerlo in gara, con aggravio di peso.

Gentile

Il debutto, alla Due Ore di Kyalami 1983, gara internazionale, è subito vincente. Subito dopo si registra il bis alla Tre Ore di Killarney, dove la GTV6 3.0 si aggiudica anche il secondo posto. Oltre a essere veloce, questa vettura permette, grazie all'equilibrio dell'autote-

TORNATA

A destra: sopra, il vano bagagli è ampio e facilmente accessibile grazie al portellone; sotto, una vista del V6 Alfa Romeo, con il filtro aria appositamente disegnato che cela la batteria dei sei carburatori Dellorto. Sotto, la GTV6 3.0 in staccata in ingresso curva. Il ponte de Dion guidato dal parallelogramma di Watt garantisce anche in questa condizione la perpendicolarità delle ruote al terreno. Un esemplare di GTV 3.0 come questo può valere 40.000 euro.



laio, di compensare il gap nei confronti della BMW di più grossa cilindrata attraverso un migliore uso delle gomme, che durano più a lungo.

Sul finire della stagione giunge un'altra importante vittoria, alla prestigiosa 1000 km di Kyalami valida per il Campionato del mondo Endurance, a coronamento di una stagione che conferma l'esattezza dell'intuizione iniziale riguardo il potenziale di sviluppo del coupé Alfetta e la sua competitività anche nei confronti di vetture di maggiore cilindrata. L'arco temporale di questo modello va dalla pre-serie del 1983 al 1985. Quanto al numero esatto di vetture prodotte, le fonti ufficiali dicono 212, delle quali dodici di pre-serie.

Oggi la GTV 3.0 è l'ennesima espressione della grande versatilità del coupé Alfetta, testimone della passione che in tutto il mondo c'è sempre stata verso questo modello che ha saputo interpretare più ruoli con la medesima disinvoltura. È stata capace di adattarsi al ruolo di protagonista nei rally con la versione Turbodelta e con quella aspirata da due litri Gr. 2, di competere ad alto livello e vincere in pista con motori più frazionati e di più elevata cilindrata, ma anche di esprimere la propria natura di coupé granturismo elegante, da sera, con cui recarsi a teatro o al ristorante di lusso in gentil compagnia.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO GTV6 3.0

Motore 6 cilindri a V di 60°, anteriore longitudinale, monoblocco e teste in lega leggera, canne cilindri riportate in umido, camere di combustione emisferiche Cilindrata 2934 cc Alesaggio e corsa (mm): 93 x 72 Rapporto di compressione 9:1 Potenza (CV DIN/giri): 186/6700 Coppia (kgm DIN/giri): 26,5/4300 Distribuzione: monoalbero in testa (cinghia dentata), due valvole per cilindro Alimentazione: sei carburatori verticali monocorpo Dellorto, filtro aria a secco Accensione: elettronica a scarica inductiva Candele: Golden-Lodge 2 HLE Lubrificazione: carter umido, forzata con pompa a ingranaggi, coppa olio in lega leggera, capacità carter 6,5 kg Raffreddamento: acqua forzata con pompa centrifuga, elettroventilatore a innesto termostatico, serbatoio di espansione, capacità circuito 12 litri Impianto elettrico: 12 V Alternatore: 840 W **Trasmissione** Trazione: posteriore Frizione: in blocco con cambio e differenziale, bidisco a secco con molla a diaframma, comando idraulico **Cambio:** a cascata a 5 velocità sincronizzate + RM Rapporti al cambio: 1^ 3,5 - 2^ 1,956 - 3^ 1,345 - 4^ 1,026 - 5^ 0,78 - RM 3:1 Differenziale e rapporto al ponte: coppia conica ipoidale, 10/41 Pneumatici: Pirelli P7 205/50-VR15 **Corpo vettura** Carrozzeria coupé fast-back, quattro posti, tre porte Telaio: monoscocca portante in acciaio a struttura differenziata Sospensione anteriore: ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, barre di torsione, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensione posteriore: ponte De Dion guidato da parallelogramma di Watt, barra stabilizzatrice, molle elicoidali degressive, ammortizzatori idraulici telescopici Freni: disco autoventilanti alle ruote anteriori, a disco su quelle posteriori, servofreno a depressione, doppio circuito frenante, limitatore di frenata al retrotreno, freno a mano meccanico sulle ruote posteriori, dischi freno posteriori montati all'uscita del differenziale Sterzo: cremagliera, piantone snodato in due tronchi con giunto cardanico Capacità serbatoio carburante (litri): 75 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2400 Carreggiata anteriore 1.360 Carreggiata posteriore 1.360 Lunghezza 4.260 Larghezza 1.664 Altezza 1.333 Peso a vuoto (kg): 1.118 **Prestazioni** Velocità massima: 225 km/h Accelerazione: da 0 a 100 km/h in 7"8

80 anni in... musica!

**“Con la Topolino amaranto,
si va che è un incanto!”,
cantava Paolo Conte:
un appassionato l’ha voluta
proprio di quel colore**

TESTO E FOTO DI DANILO CASTELLARIN

“Sulla Topolino amaranto si sta che è un incanto nel Quarantasei”. Cantava così, nel 1975, Paolo Conte, lanciando una delle più belle poesie in musica, un affresco dell’Italia del primo dopoguerra. A Giovanni Marangoni di Veggio sul Mincio (VR) non è però bastato canticchiare la melodia e volare sulle note del celebre ritornello. Lui la Topolino amaranto l’ha fatta sua. E non passa giorno che non trascorra con lei qualche ora in garage, che ne verifichi i livelli dell’olio e dell’acqua, la regolare messa a punto, il canto del motore. Lo aiuta il paesaggio circo-

ULTIME
La Fiat 500 “Topolino” di queste pagine è uno degli ultimi esemplari prodotti della versione “A”: è del 1948. Dal 1936, ne furono prodotte oltre 122.000; al momento della presentazione costava 8.900 lire. La successiva “B” nel 1948 costa ben 660.000 lire.







stante: le colline moreniche sono lo scenario ideale per godere un'automobile di settant'anni fa, lontano dal traffico aggressivo della città e delle tangenziali, dove la piccola Topolino rischierebbe di essere fagocitata dall'arroganza di suv e fuoristrada. *“L'ho vista per la prima volta una decina d'anni fa”*, racconta Marangoni, 53 anni, impiegato tecnico all'aeroporto militare di Villafranca. *“Era praticamente demolita, ma i precedenti proprietari avevano conservato le targhe e questo mi ha molto aiutato del disbrigo delle pratiche necessarie per rimetterla in circolazione”*. La Topolino posseduta da Marangoni è della fine degli anni Quaranta, precisamente del 1948, ma è ancora un modello A, come quello concepito molti anni prima.

Inderogabile necessità

Tutto ebbe inizio da un'idea di Benito Mussolini maturata nel 1930. Il Duce aveva convocato il senatore Giovanni Agnelli per coinvolgerlo in prima persona in un'idea rivoluzionaria, per il paese di allora. Senza andare troppo per il sottile, com'era nel suo stile, il capo del regime fascista comunicò all'industriale torinese la “inderogabile necessità” di costruire per gli italiani una vettura economica che non superasse il costo di 5.000 lire. All'epoca l'Italia si muoveva in treno, bicicletta, qualche volta in moto, e l'auto-

mobile poteva diventare una cerniera culturale, uno strumento di scoperta, avvicinamento, conoscenza. Sicuramente un'idea di grande impatto propagandistico che fu copiata addirittura da Adolf Hitler, il quale si affrettò a ordinare a Ferdinand Porsche di progettare e mettere rapidamente in produzione un'automobile dal costo non superiore ai 1000 marchi, quella che sarebbe divenuta famosa in Italia con il nome di “Maggiolino”. Come spesso capita (dannazione!) i tedeschi furono più bravi degli italiani. Così il 15 giugno 1936 -giusto ottant'anni fa- fu messa in vendita la Fiat 500 (comunemente ribattezzata “500 A”, quale progenitrice delle successive “500 B” e “500 C”) che, sin dalla sua apparizione, fu popolarmente chiamata “Topolino” perché molti vedevano in essa la sagoma della creatura di Walt Disney,

CITY-CAR
Osservando la piccola Fiat di fianco è evidente il motivo del nomignolo che le fu affibbiato, e che divenne poi di uso comune. Oggi la prima 500 può essere definita una city-car ante litteram: è lunga appena 3,22 metri.

LA CANZONE

Oggi la benzina è rincarata è l'estate del quarantasei un litro vale un chilo d'insalata, ma chi ci rinuncia? A piedi chi va? L'auto: che comodità! Sulla Topolino amaranto... su, siedimi accanto, che adesso si va. Se le lascio sciolta un po' la briglia mi sembra un'Aprilia e rivali non ha. E stringe i denti la bionda si sente una fionda e abbozza un sorriso con la fifa che c'è in lei ma. Sulla Topolino amaranto si sta ch'è un incanto nel quarantasei...



ANTEGUERRA
A sinistra, il tipico indicatore di direzione anteguerra a leva; qui a fianco, la plancia con la scarna strumentazione e la chiave di contatto al centro, posizione che si ritroverà anche sulla Nuova 500.



SEMPLICITÀ COSTRUTTIVA

Sopra, la catena di montaggio delle 500 B nel 1948. A sinistra, dall'alto: il prototipo del 1934; una Topolino alla Mille Miglia; l'ultima versione, la "C" del 1949, prodotta fino al 1955; si riconosce per i parafranghi più pronunciati e di diverso disegno; ne furono prodotti 376.370 esemplari. Più in basso, uno "spaccato" evidenzia la semplicità costruttiva. Sotto, una Topolino impegnata in una gara in salita.



allora molto in voga. Era, la “Topolino”, una vettura modesta per tecnica e prestazioni, il cui prezzo fu subito piuttosto elevato: 8900 lire. Cioè venti volte lo stipendio medio di un operaio specializzato e ben oltre le preventivate 5.000 lire che il Duce aveva imposto come limite massimo invalicabile. Intanto, nello stesso anno, in Germania, Porsche aveva già realizzato i prototipi definitivi del “Maggiolino”, che fu commercializzato alla cifra di 990 Marchi, ovvero cinque volte lo stipendio di un operaio specializzato. In ogni caso la “Topolino” fu accolta con entusiasmo. Anche perché, nell’Italia del 1936, circolavano solamente 222.000 autoveicoli (di ogni tipo, compresi quelli pubblici e militari) per oltre 42 milioni di abitanti. All’incirca, un veicolo ogni 200 persone. Un rapporto dieci volte inferiore a quello della Francia e quaranta volte inferiore a quello degli Stati Uniti nello stesso anno. Ad inizio produzione, nel 1936, la vettura era venduta in due allestimenti: la normale “Berlina due porte” e la “Berlina due porte trasformabile”, ovvero con tetto apribile, quest’ultima al prezzo maggiorato di Lire 9.750.

Nuovo telaio

Dalla fine del 1936 fu allestita anche una versione “Furgone”, con portata di 300 kg, destinata principalmente al Regio Esercito. Alcuni casi di cedimen-



to del piano di carico nella parte posteriore, dovuti all'eccessiva lunghezza dello sbalzo esterno ai puntoni, fecero propendere per una modifica alle sospensioni. Il primo lotto di "500", del tipo a balestra corta, cessò con il numero di telaio 046000, nella seconda metà del 1938. Per ovviare ai problemi di carico del furgone militare, fu studiato un allungamento del telaio mediante sostituzione delle mezze balestre con balestre intere. Vista l'impossibilità di avviare due distinte linee d'assemblaggio, si pensò di unificare la produzione sul nuovo telaio.

La prima versione fu popolarmente definita "balestra corta" e la seconda "balestra intera" o "balestra lunga". In tutte le sue versioni, la "500" a valvole laterali fu costruita fino agli inizi del 1948, pressoché immutata, in oltre 110.000 esemplari.

Nel 1948, poche settimane dopo la costruzione dell'esemplare presentato in questo servizio (modello A) fu presentata la "500 B", esteticamente simile alla precedente, ma con sostanziali modifiche tecniche. Il motore presentava una nuova testata in ghisa con valvole in testa comandate da aste e bilancieri per una potenza di 16,5 CV

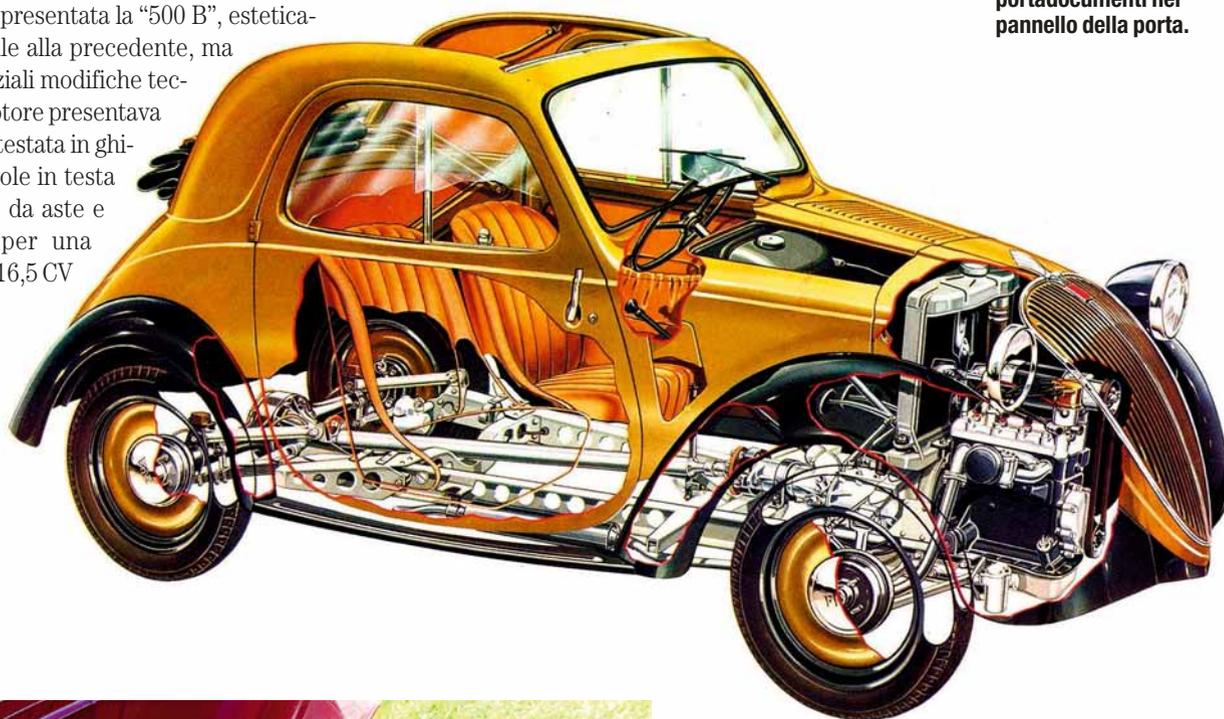
e una velocità massima di 95 km/h e consumi inferiori. Era rivista anche la parte telaistica, con molte piccole migliorie e l'adozione della barra trasversale stabilizzatrice posteriore e degli ammortizzatori idraulici telescopici sulle quattro ruote.

Il comfort invernale risultò migliorato dall'adozione dell'impianto di riscaldamento, disponibile a richiesta. Eppure, nonostante la dotazione spartana, la velocità modesta e il motore piccolino, la "Topolino" amaranto che ispirò lo chansonnier Paolo Conte riesce ancor oggi a catturare gli sguardi ammirati dei passanti.

"Ogni tanto vado sul lago di Garda e quando mi avvicino alle località più frequentate dai turisti, noto che gli sguardi sono tutti per lei, anche se poco distante sono parcheggiate una Porsche o una Ferrari. E questo mi riempie d'orgoglio".

AVANZATO

Nel disegno sotto, il semplicissimo telaio della 500, fatto di due longheroni a "V"; la sospensione posteriore prevede mezze balestre (sulla "A"); si noti il motore in posizione molto avanzata (foto in basso), tanto che il radiatore è alle sue spalle: Nella pagina a fianco, tre viste che comunicano la semplicità e la simpatia della vetturetta torinese: si noti la tasca portadocumenti nel pannello della porta.



SCHEDA TECNICA

FIAT 500 A (1936-1948)

Motore 4 cilindri in linea, 4 tempi, valvole laterali Cilindrata 569 cc Alesaggio x corsa 52 x 67 mm Rapporto di compressione 6,5:1 Potenza 13 CV a 4000 giri Coppia 3,3 kgm a 2500 giri Carburatore orizzontale Solex 22HD Alimentazione: a caduta **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio 4 marce + Rm Ruote in lamiera stampata Pneumatici: 4.00x15" **Corpo vettura** Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale con ammortizzatori idraulici telescopici Sospensioni posteriori assale rigido con semi balestre e ammortizzatori idraulici Freni idraulici a tamburo **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2000 Lunghezza 3215 Larghezza 1275 Altezza 1377 Peso a vuoto 535 kg **Prestazioni** Velocità massima 85 km/h Pendenza massima superabile 22% Consumo medio: 6 litri/100km

TRIO DA SPARO

All'autodromo di Franciacorta-Castrezzato (BS) abbiamo portato le tre Renault 5 "Coppa" per fotografarle e provarle: la Alpine aspirata (nera), la Alpine Turbo (bianca) e la Gruppo 2 da Rally (gialla).





Coppa d'oro

**IL TROFEO RISERVATO ALL'UTILITARIA FRANCESE
HA FATTO LA STORIA DELLE CORSE, ITALIANE ED EUROPEE
ABBIAMO RIPORTATO IN CIRCUITO TRE ESEMPLARI, PISTA E RALLY,
E SENTITO DUE PROTAGONISTI DELL'EPOCA**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MASSIMO CAMPI





FORMATIVA

La Gruppo 2 da Rally è la più potente del terzetto; le "Alpine" le fanno da damigelle, con una potenza inferiore dovendo rispettare un regolamento "Trofeo" assai meno permissivo. Ma proprio per questo la "Coppa" è stata molto formativa anche per i preparatori, oltre che per i piloti.

Basta citare il nome Alpine per evocare immediatamente l'immagine di automobili dall'indubbio DNA sportivi e di corse, su strada e in pista. Infatti, la Renault che nel 1971 aveva acquisito il marchio di Dieppe decise che avrebbe griffato proprio con la famosa "A" i propri modelli sportivi. E la prima "unione" avvenne con una icona nella storia della casa della Losanga: la Renault 5, che, lanciata nel 1972, aveva rivoluzionato il segmento delle utilitarie ottenendo un enorme successo. Nel 1975 la Casa francese diede il via al progetto "1223" con l'obbiettivo di realizzare una vettura capace di replicare le caratteristiche e far rivivere i successi sportivi che avevano contribuito a rendere molto popolare la 8 Gordini: quindi una piccola vettura sportiva derivata da un'utilitaria, perciò relativamente economica ma capace di prestazioni da vera sportiva, destinata anche alle competizioni, fossero Rally o Velocità in pista.

La base di partenza fu proprio la Renault 5, sia perché stava ottenendo un travolgente successo commerciale sia perché si poté attingere dalle esperienze maturate in pista con la versione "Coppa" della LS/TS: ad esempio, per le sospensioni irrigidite e i freni a disco anteriori, mentre per il motore fu rialesato il 1289 Gordini portandolo a 1397 cc e ottenendo nella versione stradale 93 CV a

6.300 giri, per una velocità massima di 185 km/h. A fine 1975, nello stabilimento Alpine di Dieppe furono prodotte le prime 130 R5 Alpine, mentre nel 1977 furono ben 9.000 le unità prodotte.

Tre declinazioni

Ma già a inizio stagione fu disponibile la versione "Coppa", che diede vita sia al campionato continentale sia ai campionati nazionali, tra cui quello tricolore. Fu subito un successo, con griglie strabordanti di piloti, grazie anche ai premi molto appetitosi messi in palio dalla Règie: oltre a un cospicuo montepremi in denaro e vetture, una monoposto di F. Renault per il vincitore dei trofei (addirittura un test con la F1 della Casa, per il vincitore della Coppa Europa), quindi la concreta possibilità di proseguire nella carriera. Infatti, la R5 Alpine oltre a dispensare spettacolo e momenti indimenticabili a spettatori e piloti, con gare molto combattute, fece da trampolino di lancio per numerosi talenti: tra tutti ricordiamo il nostro Mauro Baldi, vincitore della serie tricolore nel 1977, e Jean Alesi che vinse in quella francese nel 1984, entrambi poi arrivati in F1. Ma la brillante carriera della R5 Alpine non si limitò alla pista. Sempre nel 1977, 50 vetture furono affidate alla ditta Sinpar per essere preparate in versione Rally con l'omologazione in

PATRIZIO CANTÙ

"PRONTI, VIA, BAGARRE!"

Patrizio Cantù (a sinistra nella foto in bianco/nero) è un grande conoscitore di Renault 5 Alpine, da pista e da rally: «Con l'arrivo della R5 Alpine organizzai una squadra che si chiamava Auto Cantù Gitanes -una combinazione, perché Auto Cantù era la concessionaria Renault della cittadina comasca-. Io feci solo alcune gare, poi corsero diversi altri piloti, tra cui Galmozzi, Ricci, Conti, Brizzi. Io ero più attratto dai Rally, perciò galvanizzato dai successi della R5 Alpine Gr. 2 comprai una di quelle macchine complete, che mi fu consegnata ancora con i colori Calberson, più una scocca, e con la Elco di Elio Corti cominciammo a preparare queste macchine in Italia. Con quella vettura partecipai a diverse gare, tra cui il Rally di Monza, Corsica e provai pure il Bandama. Poi purtroppo la distrussi al Ciocco (in basso), dove trovai una roccia in mezzo alla strada. In seguito passai alla R5 Turbo Maxi».

♦ Com'era l'ambiente della Coppa?

«Era molto simpatico. Ci si conosceva tutti. E poi c'era gente che andava molto forte, tra cui anche alcune ragazze».

♦ E per primeggiare bisognava pure contare su un bravo preparatore?

«Certamente. Era essenziale, perché con il regolamento Gr. N bisognava tirare tutto al limite senza andare oltre. E il confine era molto sottile, infatti c'erano verifiche approfondite e tante squalifiche. A dirigere le verifiche c'era l'ingegnere Caneschi, che era molto preparato e non gli sfuggiva nulla. C'era molta competizione, perché i premi erano importanti, sia in denaro sia con la possibilità di avere vetture per proseguire la carriera. Infatti i costi maggiori erano relativi ai danni per le sportellate, perché con tanti iscritti la bagarre iniziava già dalle batterie di qualificazione. Perciò quelli che riuscivano a emergere erano davvero bravi».

♦ E della Gr. 2 cosa ricordi?

«Era una macchina davvero tosta, perché l'avevano sviluppata i piloti ufficiali, Ragnotti e Frequelin, quindi non era una macchina per tutti. Infatti, quando la comprai dovetti immediatamente rivedere la taratura dell'autobloccante: Ragnotti lo usava al 75% e per me era impossibile da guidare, ci volevano due braccia incredibili. Lui invece la guidava come un kart. Non aveva molti cavalli, però era molto ben equilibrata, aveva un passo corto, quindi una buonissima ripartizione del peso».



Gruppo 2 (Turismo Speciale). La prima uscita di queste vetture, alleggerite a 800 kg, con scocca irrigidita e motore dotato di due carburatori doppio corpo per una potenza di 135 CV, fu al Rally di Sanremo, con Jean Ragnotti addirittura 7° assoluto e 2° di categoria nonostante alcuni problemi all'avantreno. Alcune settimane dopo, Guy Frequelin vinse il Mille Piste e il Rally di Varsavia. Ma il grande exploit arrivò al Rally di Monte-Carlo '78 quando, favorita anche dal fondo reso critico da forti nevicate, nonostante la potenza inferiore rispetto alle Gruppo 4, le R5 Alpine sfruttarono a dovere la propria agilità piazzandosi al secondo e terzo posto, rispettivamente con Ragnotti e Frequelin, dietro alla sola Porsche 911 di Nicolas. Questo sorprendente risultato accese i riflettori sulla francesina tutto pepe, suscitando l'interesse di molti preparatori e piloti interessati a partecipare ai vari campionati nazionali e anche a gare internazionali, favoriti oltretutto dal fatto che Renault Sport realizzò e mise a disposizione un kit completo, con tutte le indicazioni di montaggio e messa a punto, per preparare la Renault 5 Alpine in versione Gruppo 2. Il primo a portare in Italia una di queste vetture fu Patrizio Cantù, come ci spiega a parte, affidandola per la preparazione a Elio Corti che diventò così uno specialista delle Alpine Gruppo 2 da Rally nel nostro

paese, dove ne preparò per diversi piloti. Tornando alla pista, nel 1982 apparve la R5 Alpine turbo "Coppa", che, grazie al turbo-compressore Garrett T3, vide salire la potenza a 118 CV a 6.500 giri e sostituì la versione aspirata divenendo protagonista della "Coppa" fino al 1984.

Guidare con dolcezza

Grazie a Renato Ambrosi e alla sua amica Margherita Iore, pilota di auto storiche lui e grandi appassionati entrambi, abbiamo potuto riunire i tre modelli precedentemente descritti, che hanno caratterizzato l'attività sportiva della R5 Alpine, portandoli sul circuito di Franciacorta-Castrezzato che, date le sue caratteristiche, si è rivelato adatto anche alla Gr. 2 da Rally, per una sorta di comparativa. Partiamo ovviamente con la R5 Alpine aspirata. L'accesso all'abitacolo agevole, la gabbia di sicurezza minimalista, i sedili anatomici imbottiti, come erano forniti all'epoca, e la conseguente posizione di guida alta, danno l'idea di quanto la R5 Alpine "Coppa" fosse vicina alla sorella di serie. Almeno in apparenza. Perché in realtà, pur con il regolamento assai restrittivo, o meglio proprio per questo, l'intervento di fino dei preparatori più abili sui particolari di motore e assetto facevano la diffe-



renza, come ci hanno confermato i protagonisti dell'epoca che abbiamo intervistato. Unitamente al pilota, la cui guida doveva giocoforza essere dolce e fluida, vista la potenza limitata. Come abbiamo verificato in azione, l'1.4 francese non vanta certo una potenza esplosiva e per sfruttare al meglio l'erogazione lineare del suo centinaio scarso di cavallini è necessario far scorrere il più possibile la vettura, in ingresso e percorrenza di curva ma soprattutto in uscita. Perciò è assolutamente sconsigliabile adottare una guida troppo aggressiva, con frenate al limite e ingressi bruschi che mettono in crisi l'assetto facendo coricare troppo l'anteriore, con il risultato che la macchina si "pianta" a centro curva lasciando sull'asfalto manciate di centesimi che, uscendo lenti dalla curva, diventano poi decimi e secondi nel rettilineo successivo. Una volta assimilato questo basilare concetto, la R5 Alpine regala divertimento, grazie a una frenata adeguata e ben bilanciata, soprattutto se non si tirano le staccate alla morte (cosa che può scomporre il posteriore), e una buona percorrenza di curva e agilità nei cambi di direzione che favoriscono l'accelerazione con il motore pronto a distendersi in un discreto allungo ben coadiuvato dal cambio dolce, anche se non precisissimo come manovrabilità. Rassicurati dalla sincerità della R5 Alpine, favorita anche dalla buona risposta dello sterzo, nel passaggio alla versione "turbo" impieghiamo qualche curva a memorizzare che la vettura della nostra prova mantiene l'assetto standard con cui era consegnata al mo-

mento dell'acquisto. Giusto il tempo di fare un paio di "traversi" in staccata che innescano una reazione a catena come detto sopra: ingresso in curva con marcato sovrasterzo, che porta a ritardo nella successiva accelerazione, impedendo così di sfruttare la maggiore brillantezza del motore sovralimentato. Doti che invece riusciamo ad apprezzare passando alla modalità "guida oculata".

L'accesso all'abitacolo della R5 Alpine Gr. 2 è più forzato rispetto alle due "sorelle": si deve scavalcare il tubo laterale della gabbia, il sedile è prettamente da corsa con la seduta bassa, la gabbia di sicurezza è più "ramificata" e l'abitacolo è spoglio, ma con strumentazione completa; tutto ci dà l'idea di trovarci seduti in una vera macchina da corsa. A confermare questa impressione contribuiscono il rombo del quattro cilindri francese, che invade l'abitacolo spoglio da qualsiasi rivestimento, l'innesto deciso della prima marcia e lo stacco della frizione in avvio. In pista, poi, la musicalità del motore è accompagnata da una bella spinta, pronta e costante con i giri che salgono rapidamente e le cambiate rapide e precise, grazie anche all'apposito leveraggio modificato inserito nel kit. Con questa vettura si può azzardare una guida più grintosa in frenata e ingresso curva, grazie a un rollio minore, mentre abbiamo trovato minore il feeling con lo sterzo, molto pesante sia per il grip garantito dagli pneumatici slick da 8" di larghezza (Michelin 20/54-13) sia per l'azione dell'autobloccante appena si riprende il gas. Roba da uomini duri!

ALBO D'ORO COPPA RENAULT 5

- 1975 "Baronio"
- 1976 Massimo Nardelli
- 1977 Mauro Baldi
- 1978 Massimo Sigala
- 1979 Titto Salvadori
- 1980 Luigi Giannini
- 1981 Massimo Ercolani
- 1982 Annino Conti
- 1983 Ferruccio Zambaiti
- 1984 Marco Brand

NICOLETTA MISTÒ

“BARBA E CAPELLI AI MASCHI!”

Nicoletta Mistò è stata tra le più veloci della numerosa pattuglia rosa della Coppa R5, tanto da conquistare il titolo Femminile nel 1978. Folgorata dalla passione per le corse rinunciò all'allora ambitissima divisa di hostess Alitalia per indossare la tuta ignifuga: «Debuttai correndo le ultime tre gare della stagione 1977, curiosamente sponsorizzata da una schiuma da barba. A combinare il tutto fu l'allora responsabile degli pneumatici Dunlop, che pensò di proporre alla Squibb l'abbinamento con l'unica ragazza che correva sfidando un centinaio di maschi. La cosa piacque, perché tra l'altro la schiuma da barba si chiamava “ultra rapida”, ma quando la pratica arrivò sulla scrivania del presidente della società, che era mio padre, la firma fu un po' sofferta».

♦ Da lì è iniziato un legame indissolubile con le automobili (Nicoletta Mistò è attualmente una delle più esperte istruttrici della scuola “Guidare Pilotare” di Siegfried Stohr), vero? «Assolutamente sì. Tanto che io avevo un contratto con Alitalia come hostess, un lavoro allora molto ambito e remunerativo, al quale rinunciai per proseguire con le corse alle quali mi ero appassionata».

♦ I risultati ti hanno dato ragione, perché l'anno dopo vincesti il titolo femminile...

«Sì. Anche contro i pronostici che vedevano favorita Ivana Giustri. E nonostante “l'interferenza” di altri piloti a un certo punto del

campionato. A me, però, non piaceva correre solo per il titolo femminile, anche se ad un certo punto le ragazze in pista aumentarono. Io volevo lottare anche contro i maschi. Infatti un giornale fece un titolo molto simpatico, “occhi dolci e piede pesante”, perché nel paddock ero tutta dolce e carina ma quando salivo in macchina mi trasformavo».

♦ E i maschietti non facevano sconti, vero? «Quasi mai. Ma c'è un aneddoto simpatico: sapevo che un pilota sammarinese aveva promesso che piuttosto che farsi passare da una ragazza avrebbe aperto anche le portiere della macchina. Invece, durante una gara a Vallelunga, dopo essermi sbarazzata con un “colpetto” di un altro pilota arrivai velocemente alle spalle del sammarinese aspettandomi un suo comportamento ostruzionistico. Invece, mi diede strada. Nel dopo corsa mi disse che si era fatto tante risate vedendo come avevo superato l'altro pilota che aveva desistito dal tenere fede alla propria promessa».

♦ Com'era l'ambiente della Coppa? «Molto simpatico e variegato. Spesso c'erano anche ospiti Vip dello spettacolo a movimentare ancora di più l'ambiente. In una gara a Pergusa correva il batterista del Matia Bazar e la sera il complesso si esibì in un meraviglioso concerto».

♦ Tecnicamente parlando, invece, cosa serviva per primeggiare in pista?

«Data la potenza limitata, bisognava essere molto sensibili per sfruttare la scorrevolezza della macchina. Così come bisognava ricordarsi di richiamare le pastiglie dopo essere passati su un cordolo, pena uno spavento alla staccata successiva. Ma allo stesso tempo dovevi essere tosto, perché le gare erano senza esclusione di colpi. Tanto che le chiamavo autoscontri. E per emergere ci voleva molto mestiere. Era molto formativa come categoria. E anche dura fisicamente, perché per raffreddare l'acqua del motore dovevamo tenere acceso il riscaldamento ed i finestrini chiusi per non creare resistenza che facesse perdere tempo prezioso. Infatti a fine gara eravamo disidratati. Nonostante avessimo inventato un sistema per far arrivare l'acqua da bere tramite la pompetta del tergilunotto, solo che dopo pochi minuti l'acqua era bollente. Inoltre era determinante avere il preparatore giusto. In teoria le macchine avrebbero dovuto essere quasi di serie e tutte uguali, in realtà senza il motore e l'assetto giusti non andavi da nessuna parte».



RUOTE FUMANTI

Sopra: uno dei tanti duelli in staccata all'ultimo metro che hanno sempre caratterizzato le gare della Coppa Renault 5. A lato: Nicoletta Mistò, viso angelico ma grinta da leonessa quando si trovava al volante della sua vettura, sotto.





R5 ALPINE

Dal 1977 la Renault 5 Alpine Coupe prende il testimone dalla R5 TS, con la quale si erano disputate le prime due edizioni, per diventare protagonista della Coppa Renault 5 Elf Italia fino al 1981 ed Europa fino al 1980. La nuova vettura ha il motore 1.397 cc, che di serie eroga 93 CV a 6.300 giri ma salgono a quota 100 circa in versione preparata; essa eredita molti particolari dall'esperienza maturata in pista nei due anni precedenti dalle R5 TS. In particolare, le sospensioni sono abbassate e irrigidite, con ammortizzatori Bilstein racing e barre di torsione e antirollio maggiorate, e i freni sono a disco, gli anteriori ventilati; completa il tutto uno spoiler allungato nella parte inferiore per migliorare l'aerodinamica e ospitare due aperture per convogliare l'aria di raffreddamento dei freni. La R5 Alpine Coupe era fornita "pronto corsa", con la gabbia di sicurezza montata, ma naturalmente ogni preparatore si sbizzarrì nella messa a punto per "limare" tutto quanto concesso dal regolamento su assetto e motore. Come spesso capita quando il regolamento è restrittivo, a fare la differenza fu proprio la cura di ogni dettaglio fino al limite regolamentare. La vettura del nostro servizio fu acquistata dal pilota friulano Rodolfo Aguzzoni, che la utilizzò nella serie tricolore nelle stagioni 1977 e 78 affidandone la gestione al noto preparatore Silvio Terrosi. La vettura fu poi ritirata dal tecnico toscano che l'affidò a vari piloti prima di effettuare un'ulteriore evoluzione del motore, trasformato in una sorta di Gr. 2 con collettori di aspirazione e scarico realizzati in proprio e carburatori doppio corpo Weber, schierandola nei Rally. Terminata la carriera agonistica la macchina è passata nelle mani di un appassionato umbro che l'ha conservata utilizzandola saltuariamente per puro divertimento. Nel 2004 è stata acquistata da Renato Ambrosi, che l'ha mantenuta nelle stesse condizioni.



PROLUNGAMENTO

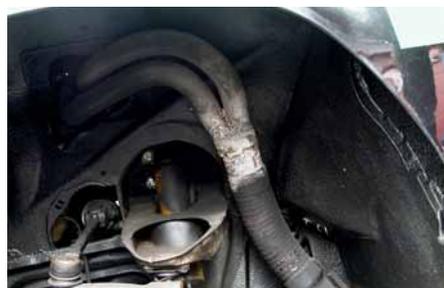
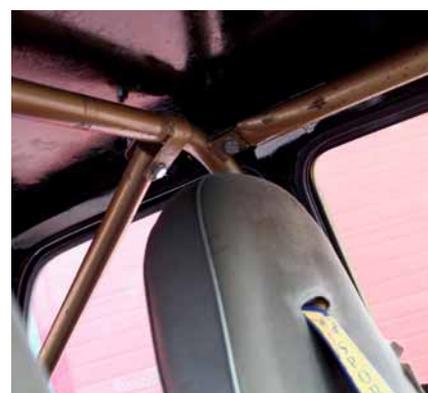
Sopra: sul frontale della R5 Alpine Coppa spicca il piccolo labbro di prolungamento verso il basso dello scudo anteriore nel quale sono ricavati i fori per le prese di raffreddamento dei freni; il posteriore, sotto, è uguale all'originale. In alto, l'autore dell'articolo in azione.





IMBOTTITI

A destra, i sedili anatomici imbottiti e la gabbia di sicurezza "minimalista". Sotto, da sinistra: il cambio in posizione anteriore e la barra (rossa) di rinforzo e il radiatore olio motore applicati nell'evoluzione; la sospensione anteriore è originale, tranne il mozzetto di fissaggio ruota con interasse differente, il disco freno ventilato, l'ammortizzatore Bilstein racing con barre di torsione maggiorate, così come la barra antirollio; i collettori di scarico 4-2-1 con uscita nel passaruota sinistro. In basso: il motore da circa 100 CV. In primo piano i carburatori doppio corpo applicati nell'evoluzione successiva.



SCHEDA TECNICA

Motore Anteriore longitudinale Quattro cilindri in linea Testa in lega di alluminio, monoblocco in ghisa Albero motore a cinque supporti, albero a camme laterale con comando a catena, due valvole per cilindro Lubrificazione a carter umido (con paratia antiemulsione) Cilindrata 1.397 cc Alesaggio e corsa 76 x 77 mm Rapporto di compressione 10:1 Alimentazione con carburatore doppio corpo Weber 32 Potenza circa 100 CV a 6.400 giri Coppia 11,8 kgm a 4.000 giri **Trasmissione** Trazione anteriore Cambio a 5 marce + RM Frizione monodisco Coppia conica 8/33 **Corpo vettura** Telaio monoscocca in lamiera d'acciaio, con gabbia di sicurezza imbullonata Sospensioni a ruote indipendenti, ant doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Bilstein con barra di torsione 19,5 mm, barra antirollio 18,5 mm; post a trapezio, ammortizzatori Bilstein con barra di torsione 22,5 mm, barra antirollio 21 mm Freni a disco da 228 mm, anteriori auto ventilanti Cerchi in acciaio da 5,5J x 13" Pneumatici Dunlop 180/550 VR13 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.442 Carreggiata ant/post 1.320/1.296 Peso in ordine di marcia 850 kg



R5 ALPINE TURBO COPPA



Nel 1982 il testimone passa alla R5 Alpine turbo Coupe, che grazie all'adozione di una turbina Garrett T3 (senza intercooler) vede la cavalleria salire a 110 CV sulla vettura stradale per

arrivare a poco meno di 120 CV del motore preparato. Altre migliorie riguardano la scatola dello sterzo con demoltiplicazione minore e il potenziamento dell'impianto frenante con l'adozione di dischi auto ventilanti all'anteriore. Anche in questo caso le vetture erano vendute già in versione pronto corsa solo ai clienti sportivi, infatti ne furono realizzati soltanto 706 esemplari. La vettura del nostro servizio in realtà non ha mai partecipato a competizioni di velocità, tanto che è stata asportata la gabbia di sicurezza, ma solamente a gare di Regolarità valide per il Campionato Autostoriche, come il "Trofeo Strade Scaligere" organizzato dall'Historic Club di Verona. Negli anni ha percorso solamente 76.000 km ed è stata conservata nelle condizioni originali. Unica concessione sono i particolari cerchi in lega attualmente montati, che pur avendo lo stesso disegno di quelli stradali hanno l'interasse dei fori di fissaggio tipico delle Renault sportive e da competizione, come R12 Gordini e Alpine A110, necessario per adattarsi anche al mozzo di tipo racing della R5 Alpine.



INTERASSE

Sopra e sotto: i fregi "Turbo" all'anteriore e Renault 5 Alpine Coupe al posteriore identificano la versione. A sinistra: spiccano gli stupendi cerchi in lega uguali agli originali ma con interasse dei fori differente. In alto: Renato Ambrosi in azione con la sua R5 Alpine turbo.





CORICAMENTO

A lato: nelle curve più impegnative la R5 Alpine accusa un certo coricamento, da limitare assolutamente per essere veloci. Al centro: la sospensione anteriore mantiene le componenti originali, tranne gli ammortizzatori Bilstein racing con barre di torsione maggiorate, barra antirollio maggiorata e dischi freno di maggiore diametro. Sotto, da destra: anche la sospensione posteriore ha barre di torsione e barra antirollio maggiorate; il carburatore con relativa cassa filtro. In basso: il 1.4 Alpine turbo preparato "al top" sfiora i 120 cv.



SCHEDA TECNICA

Motore Tipo C6J-7-26, anteriore longitudinale Cilindrata 1.397 cc Alesaggio e corsa 76 x 77 mm Quattro cilindri in linea, due valvole per cilindro Distribuzione ad aste e bilancieri Rapporto di compressione 8,6:1 Alimentazione turbocompressore Garrett T3 con regolatore di pressione tarato a 585 millibar (0,6 bar) Lubrificazione a carter umido Potenza 118 CV a 6.500 giri Coppia 15,2 kgm a 4.200 giri **Trasmissione** Trazione anteriore Cambio a 5 marce + RM Coppia conica 9/34 Frizione monodisco **Corpo vettura** Telaio monoscocca in lamiera d'acciaio, con rinforzi anteriori e posteriori e gabbia di sicurezza imbullonata Sospensioni a ruote indipendenti, anteriori doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Bilstein con barra di torsione, barra antirollio; posteriori posteriori a trapezio, ammortizzatori Bilstein con barra di torsione Freni a disco, anteriori auto ventilanti da 254 mm, posteriori da 236 mm Cerchi in acciaio da 5,5J x 13" Pneumatici Dunlop 180/550-13 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.442 Carreggiata ant/post 1.320/1.296 Peso in ordine di marcia 850 kg

GUIDA "FISICA"

Nella parte mista del tracciato di Franciacorta abbiamo potuto constatare quanto sia impegnativa per il fisico la guida della Renault Alpine Gr. 2 da Rally, in parte a causa dei cerchi da 8" invece che da 7". Contrariamente alla versione "Coppa", lo scudo anteriore è stato accorciato nella parte inferiore per evitare impatti con il terreno.



R5 ALPINE RALLY GR. 2

Sulla base dell'esperienza maturata con le auto ufficiali, Renault Sport mise in vendita sia le auto complete "pronto corsa" in versione Gr. 2, sia un kit completo per l'allestimento Gr. 2 di una vettura. Il kit, accompagnato da un dettagliato manuale, prevedeva una serie di particolari per rinforzare la scocca e adattare l'assetto, una differente rapportatura del cambio e un differenziale autobloccante, mentre per il motore c'erano due preparazioni: 110 o 130 CV. L'esemplare nelle nostre foto fu allestita con il kit da 130 CV, denudando completamente la scocca. L'accoppiamento tra i lamierati è stato ripreso con cordoncini di saldatura (di 25 mm intervallati da 60 mm, come descritto) nei punti più critici indicati dal manuale, quindi è stata applicata la gabbia di sicurezza imbullonata in sei punti e aggiunta una barra orizzontale che collega i passaruota posteriori e due barre anteriori (parti del kit) nel vano motore: una centrale, tra motore e cambio, che oltre a collegare i passaruota funge anche da supporto del cambio e scatola guida, e una più avanzata a supporto della batteria. La parte frontale è ulteriormente "legata" grazie alla slitta paracolpi inferiore in lamiera che termina con un'altra traversa orizzontale.

Tra le altre parti del kit, la scatola guida con minore demoltiplicazione (17,5:1 anziché 20:1) e anelli di tenuta laterali in bronzo, il trapezio anteriore superiore scatolato rinforzato e le boccole di ancoraggio più rigide. Le sospensioni mantengono le barre di torsione, con diametro maggiorato (19,5 mm anteriori, 22,5 mm posteriori),

ma gli ammortizzatori De Carbon racing (regolabili in estensione) hanno pure le molle elicoidali coassiali. Anche le barre antirollio sono maggiorate: 18,7 mm all'anteriore e 24 mm al posteriore. I montanti sono originali, mentre i mozzi hanno un interasse maggiore fra le tre colonnette di fissaggio dei cerchi, da 5,5Jx13 da terra e 7Jx13" da asfalto (la nostra vettura monta altri cerchi scomponibili da 8Jx13"). L'impianto frenante è stato potenziato con la maggiorazione dei cilindretti della pompa e delle pinze, oltre all'eliminazione del servofreno, mentre i dischi hanno lo stesso diametro di quelli della R5 Coppa con gli anteriori auto ventilanti. Inoltre, le tubazioni sono di tipo "aeroquip".

Per quanto riguarda la preparazione del motore, oltre all'alleggerimento e bilanciatura di albero motore, volano e bielle, e alla lavorazione dei condotti e camere di scoppio, il kit prevedeva: pistoni con cielo sagomato per aumentare la compressione, albero a camme "Rallye", collettori di aspirazione in fusione e due carburatori doppio corpo Weber da 45, con eventuale cassa filtro, collettori (4-2-1) e impianto di scarico specifico, pacco radiante maggiorato, con radiatore olio integrato e circuito modificato, coppa olio con paratie antiemulsione, alternatore più potente (75 A). Sulla vettura del servizio è stato completamente rifatto l'impianto elettrico, mantenendo soltanto le funzioni necessarie e utilizzando cavetti in argento, e completato il quadro strumenti. Il cambio, denominato "Montecarlo", utilizza la scatola originale e rimane a cinque rapporti con



RACING PURA

Sopra, a sinistra: l'abitacolo indubbiamente racing, completamente spoglio di ogni rivestimento ma con la strumentazione completa. Si nota la gabbia di sicurezza più evoluta, con i tubi laterali che attraversano l'apertura delle portiere "legando" i tubi anteriore e centrale. A destra: la sospensione anteriore con ammortizzatori De Carbon regolabili in estensione, che oltre a mantenere le barre di torsione hanno molle elicoidali coassiali. Maggiorati anche i pistoncini delle pinze freno.

sincronizzatori e comando ad H, ma la rapportatura ha una prima più lunga, rapporti intermedi ravvicinati e quello finale uguale quasi diretto (1,032:1) e una coppia conica da 8/33. Inoltre, gli ingranaggi della 3^a e 4^a marcia, e relative forchette di innesto, sono in materiale speciale. Realizzata ad hoc anche l'asta di comando, che passa nella parte destra superiore anziché nella parte inferiore, per garantire maggiore precisione e protezione da eventuali urti. Il differenziale autobloccante meccanico, regolabile, è della Hewland.

Pedigree importante

La vettura del nostro servizio, sponsorizzata dalla concessionaria Renault "Superauto" di Sassari e inizialmente preparata dallo specialista Elio Corti, può vantare un palmarès di rilievo, perché nella maggior parte delle gare a cui aveva partecipato negli anni 1980, pilotata da Gianni Dettori, si era segnalata perché oltre alla vittoria di categoria aveva spesso ottenuto ottimi piazzamenti anche in classifica generale, tra cui spiccano le vittorie ai "Rally Città di Cagliari" 1982 e "Rally di Sardegna" 1984, dando la paga a gran parte delle più potenti 2 litri.

Dopo alcune gare negli anni '90 tra le "Scadute Omologazione" la vettura del nostro servizio è stata acquistata dall'attuale proprietario, Renato Ambrosi, che ha partecipato a diversi rally storici tra cui il "Rally del Corallo" 2007, dove, alternandosi alla guida proprio con il pilota sardo, ha conquistato uno splendido 3° posto, e il "Lahti Historic Rally" in Finlandia, sempre nella sua configurazione originale preparata secondo l'Allegato K della Fia.

MASSIMA EVOLUZIONE

A lato: il 1.4 Alpine aspirato con la preparazione Gr. 2 eroga 135 CV a 7.000 giri. In primo piano i carburatori doppio corpo Weber da 45 mm con collettori appositamente realizzati in fusione. Davanti al motore si notano le due barre orizzontali di irrigidimento, con quella anteriore che funge anche da supporto della batteria in posizione anteriore centrale per ottimizzare la distribuzione dei pesi; nel mezzo la scatola guida con rapporto di demoltiplicazione inferiore.

SCHEDA TECNICA

Motore Tipo 840, anteriore longitudinale Cilindrata 1.397 cc Alesaggio x corsa 76 x 77 mm Quattro cilindri in linea, due valvole per cilindro Distribuzione ad aste e bilancieri, albero a camme "Rallye" laterale Alimentazione a doppio carburatore doppio corpo Weber da 45 mm con collettori speciali in fusione Lubrificazione a carter umido Potenza 135 CV a 7.000 giri Coppia 15,8 kgm a 4.500 giri **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco in rame Cambio ravvicinato tipo "Montecarlo" a 5 marce + RM (1^a 3,07 - 2^a 2,25 - 3^a 1,68 - 4^a 1,29 - 5^a 1,03) Differenziale autobloccante meccanico Hewland, regolabile nel precarico Coppia conica 8/33 **Corpo vettura** Telaio monoscocca in lamiera d'acciaio, con allargamenti parafranghi in vetroresina, rinforzi anteriori e posteriori e gabbia di sicurezza imbullonata Sospensioni a ruote indipendenti, anteriori doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori De Carbon (regolabili in estensione) con barra di torsione e molla elicoidale coassiale, barra antirollio; posteriori a trapezio, ammortizzatori De Carbon con barre di torsione e molle elicoidali e coassiali Freni a disco da 228 mm, anteriori autoventilanti Cerchi in lega leggera 8J x 13" (originale 7J x 13") Pneumatici Michelin (slick) 20/54 - 13 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.442 mm (a sinistra), 2.412 mm (a destra) Carreggiata ant/post 1.294/1.254 Peso in ordine di marcia 795 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 #D1845	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	2	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
TURISMO INTERNAZIONALE	120	ago/set-16

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
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07

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 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
AUTOBLEU		
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10
B.S.A.		
SCOUT (1935)	78	giu-12
BENTLEY		
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
BERTONE		
RACER TEAM (1969)	96	apr-14
BIANCHI		
S 9 1400	116	apr-16
BIZZARRINI		
5300	31	ott-07
BJC		
FORMULA JUNIOR	120	ago/set-16
BMW		
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA		
E 2002 TURBO	99	lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07
2002 ti	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
BORGWARD		
P100	45	mar-09
BRADLEY		
GT 1974	17	mag-06

BRISTOL		
409	63	dic-10/gen
BUGATTI		
23	74	feb-12
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago/set-10
STORY	48	giu-09
TYPE 35A	48	giu-09
BUICK		
SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07
CADILLAC		
62 SEDAN DE VILLE 1952	7	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
CATERHAM		
7	77	mag-12
CEMSA		
F 11	41	ott-08
CHEVROLET		
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
CHEVRON		
B42 - FERRARI F2	84	feb-13
CHRYSLER		
GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	set/ott-04
CISITALIA		
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
CITROËN		
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

COBRA		
289	82	nov-12
CONDOR		
AGUZZOLI	27	mag-07
DAF		
SILURO	73	dic-11/gen
DAGRADA		
LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
DAIMLER		
2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
SP 250 C-SPEC	83	dic12/gen
DATSUN		
240Z	46	apr-09
DB		
RACER 500	91	ott-13
DE LUCA		
FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
DE SANCTIS		
SP 1000	116	apr-16
DE TOMASO		
DEAUVILLE	38	giu-08
MANGUSTA	117	mag-16
OSCA	95	mar-14
PANTERA L	14	gen/feb-06
DEVIN		
MG SPECIAL	70	ago/set-11
DUNE BUGGY		
DUNE BUGGY	80	ago/set-12
ELDORADO		
MASERATI 420M	40	ago/set-08
ELVA		
MK I B (1954)	86	apr-13
FACEL		
VEGA	103	dic-14/gen
FALCON		
MK II	110	ago/set-15
F.A.T.A.		
AUREA 400 (1925)	120	ago/set-16
FERRARI		
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	128 RALLY	45	mar-09	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
500 MONDIAL	65	mar-11	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
512 BB	109	lug-15	130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	850 BERLINA	80	ago/set-12
BB 512-BB 512I	11	lug/ago-05	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
DINO 206-246 GT-GTS	7	nov/dic-04	131	30	ago/set-07	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15
DINO 246 F.1	43	dic-08/gen	131 2500 D	59	lug-10	850 SPECIAL	75	mar-12
DINO 246 GT	94	feb-14	131 ABARTH	111	ott-15	850 SPORT COUPÉ'	112	nov-15
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
F40	74	feb-12	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03
PININ	70	ago/set-11	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	132 1.6	14	gen/feb-06	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
FIAT			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100	78	giu-12*
8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100 D	104	feb-15
8V ZAGATO	119	lug-16	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100 FAMILIARE	117	mag-16
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 L (1964)	96	apr-14	1100 R	107	mag-15
124	54	feb-10	500 1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1100/103	4	mag/giu-04
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1100/103 A	94	feb-14
124 SPIDER	84	feb-13	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1100/103 D	94	feb-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1100/103 TV	47	mag-09
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 D (1960)	86	apr-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D	115	mar-16	1500 GT GHIA	71	ott-11
125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11	1500L	96	apr-14
125	88	giu-13	500 TV L (1972) -			1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
125	112	nov-15	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	1400	102	nov-14
125 COUPÉ 'SAMANTHA	114	feb-16	500L	48	giu-09	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S	113	dic-15/gen	2300	35	mar-08
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
128	27	mag-07	600 RESTAURO - 1	107	mag-15	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
128	101	ott-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
128 COUPÉ 'GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 3	109	lug-15	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
128 COUPÉ '1.3 S	30	ago/set-07	600 RESTAURO - 4	110	ago/set-15	ABARTH FORMULA	55	mar-10
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 5	111	ott-15	ABARTH SEO35	91	ott-13
128 GR.2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 6	112	nov-15	BARCETTA	55	mar-10
			600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO			128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06
2000	31	ott-07	1300 E 1500	11	lug/ago-05
ALFASUD SPRINT	4	mag/giu-04	132 I, II E III SERIE	12	set/ott-04
ALFETTA	75	mar-12	600	50	ago/set-09
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	850 BERLINA	85	mar-13
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	850 COUPÉ'	77	mag-12
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	NUOVA 500	82	nov-12
GTV/SPIDER	79	lug-12	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
NUOVA SUPER	44	feb-09	X1/9	46	apr-09
AUTOBIANCHI			INNOCENTI		
A111	32	nov-07	MINI COOPER	35	mar-08
A112 ABARTH	40	ago/set-08	JAGUAR		
A112 V SERIE	119	lug-16	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	XJ-S	68	giu-11
BENTLEY			LAMBORGHINI		
MULSANNE TURBO	76	apr-12	DIABLO	97	mag-14
BMW			LANCIA		
320 iS	49	lug-09	APPIA	70	ago/set-11
SERIE 6 E24	26	apr-07	APRILIA BERLINA	107	mag-15
Z3	88	giu-13	BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag/giu-05
CITROËN			BETA HPE	100	ago/set-14
AMI 6	24	feb-07	FULVIA	53	dic-09/gen
CX	8	feb-05	FULVIA COUPÉ' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSSO	73	dic-11/gen
FERRARI			FULVIA II SERIE	105	mar-15
208-308-328	52	nov-09	LAND ROVER		
348	80	ago/set-12	RANGE	56	apr-10
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10/gen	LOTUS		
FIAT			ELAN M100	101	ott-14
1100 /103	64	feb-11	ELISE	113	dic-15/gen
1100 B/E	93	dic-13/gen	MASERATI		
1100 R E 124	7	nov/dic-04	BITURBO	6	set/ott-04
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	gen/feb-06	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
124 SPECIAL	33	dic-07/gen	QUATTROPORTE	112	nov-15
126	25	mar-07	MERCEDES-BENZ		
127 I E II SERIE	13	nov/dic-05	CLASSE S W126	18	giu-06
			G KLASSE	96	apr-14

CAMPAGNOLA	84	feb-13	FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15	S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
COUPÉ	66	apr-11	XR2I	117	mag-16	Z 600	68	giu-11
DINO COUPÉ	101	ott-14	GT/111	70	ago/set-11	HOWMET		
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07	MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04	TX	53	dic-09/gen
DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04	MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05	INNOCENTI		
GIANNINI 500 TV	28	giu-07	MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06	AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
MORETTI 850 COUPÉ	43	dic-08/gen	RS 200 GR. B	81	ott-12	IM3S	108	giu-15
NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05	TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13	MINI BERTONE	76	apr-12
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08	TAUNUS TC2	110	ago/set-15	MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07	THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07	MINI 90 SL	96	apr-14
PANDA 30	36	apr-08	FRAZER-NASH			INTERMECCANICA		
RITMO	69	lug-11	BMW 319/55 (1937)	106	apr-15	ITALIA	100	ago/set-14
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06	FRONTLINE			ISO		
S 76 "300HP"	108	giu-15	DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12	GRIFO TARGA	45	mar-09
SAVIO JUNGLA	94	feb-14	GIAUR			RIVOLTA 300	97	mag-14
UNO TURBO	81	ott-12*	750 SPORT #BT-06	98	giu-14	RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen	GINETTA			RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06	G3	95	mar-14	RIVOLTA LELE	22	nov-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14	GLOCKLER - PORSCHE			ISOTTA FRASCHINI		
X 1/9	81	ott-12	COUPÉ (1954)	64	feb-11	IM 1913	44	feb-09
X 1/9	113	dic15/gen*	GRD			JAGUAR		
FITTIPALDI			374-FORD	109	lug-15	E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
F001 E F004	62	nov-10	H.R.G.			E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
FORD			1100 SPORTS	80	ago/set-12	E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
ANGLIA	71	ott-11	AERODYNAMIC	44	feb-09	MK X	37	mag-08
CAPRI RS	107	mag-15	HEALEY			MKII 3.8	31	ott-07
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08	SILVERSTONE	53	dic-09/gen	SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
ESCORT	68	giu-11	HILLMAN			XJ 220	65	mar-11
ESCORT 940	13	nov/dic-05	IMP 50 ANNI	94	feb-14	XJ6 MKI	1	lug/ago-03
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13	HONDA			XJ-C 4.2	20	ago/set-06
ESCORT MKII	84	feb-13	NSX	61	ott-10	XJ-C 4.2	17	mag-06
ESCORT RS	60	ago/set-10				XJ-C 4.2	99	lug-14
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11				XK 120	55	mar-10
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10				XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06				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
						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

SEC W 126	106	apr-15
SERIE 123 STATION-WAGON	5	lug/ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	mar/apr-04
W111/W112 COUPÉ' E CABRIOLET	78	giu-12
W113		120ago/set-16
W123 BERLINA	23	dic-06/gen
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago/set-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-13
PEUGEOT		
404	15	mar-06
PORSCHE		
911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10
ROLLS-ROYCE		
SILVER CLOUD	30	ago/set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
SAAB		
900	92	nov-13
TRIUMPH		
TR4	72	nov-11
VOLKSWAGEN		
GOLF GTI I SERIE	2	dic-03/gen
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

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.



MIURA SV JOTA	26	apr-07	STRATOS	114	feb-16	MECCANICA MANIERO		
URRACO	19	lug-06	THEMA	65	mar-11	4700 GT	86	apr-13
URRACO	25	mar-07	SPECIALE SILVER FLAG 2014 Y	99	lug-14	MERCEDES-BENZ		
LANCIA			LAND ROVER			C111	79	lug-12
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen	LAND ROVER	94	feb-14	190	113	dic-15/gen
O37 RALLY	9	mar/apr-05	LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16	190 SL	10	mag/giu-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	LOTUS			190E 2.3-16	56	apr-10 220
2000 / I.E.	110	ago/set-15	7	38	giu-08	D/8	31	ott-07
APPIA COUPÉ	49	lug-09	21	93	dic-13/gen	220A	48	giu-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	49	101	ott-14	250 CE COUPÉ	16	apr-06
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	56	52	nov-09	250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04	72-FORD	106	apr-15	300 ADENAUER	7	nov/dic-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11	ELAN +2 S 130	66	apr-11	300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
AURELIA B12 1955	16	apr-06	MARCH			300 SL ROADSTER	105	mar-15
AURELIA B20 GT	68	giu-11	701 F1	66	apr-11	300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	707 INTERSERIE	82	nov-12	450 SEL 1974	24	feb-07
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15	MARCIANO			450 SEL 6,9	109	lug-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08	268A	67	mag-11	500 SL W 107	2	dic-03/gen
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16	MARCOS			500 E - E500	79	lug-12*
BETA BERLINA	44	feb-09	3 LITRI	28	giu-07	600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
BETA MONTECARLO	27	mag-07	MARTINI			600 W100	77	mag-12
BETA MONTECARLO	38	giu-08	MK18 (1976)	100	ago/set-14	C107 SLC	36	apr-08
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10	SE 280 W 108	41	ott-08
DELTA	46	apr-09	MASERATI			SL	90	ago/set-13
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	250F	33	dic-07/gen	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
DELTA HF TURBO	54	feb-10	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	MERCURY		
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	3500 GT TOURING	94	feb-14	COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
DELTA S4 GR.B	108	giu-15	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	MG		
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	MG A 1500	7	nov/dic-04
ECV (1986)	63	dic-10/gen	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08	MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
FLAMINIA	80	ago/set-12	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	A6GCS/53	81	ott-12	MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	BITURBO SPYDER	98	giu-14*	MG MIDGET	4	mag/giu-04
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16	BOOMERANG	110	ago/set-15	MG MIDGET	69	lug-11
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05	BORA	80	ago/set-12	MG RV8	112	nov-15
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	MG SERIE T	39	lug-08
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12	INDY	4	mag/giu-04	MG TF (1954)	75	mar-12
FLAVIA 1.8 COUPE' HF	33	dic-07/gen	KYALAMI	82	nov-12	MINI		
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	MERAK	9	mar/apr-05	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	MEXICO	8	gen/feb-05	COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04	MARCOS	104	feb-15*
FULVIA BERLINA	115	mar-16*	SHAMAL	78	giu-12	WOOD&PICKETT	94	feb-14
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	MORETTI		
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04	MATRA-SIMCA			750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA" 35	35	mar-08	BAGHEERA	62	nov-10	750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09	MAZDA			750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06	MX-5	48	giu-09	750 TDM	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08	MCLAREN			MORGAN		
FULVIA SPORT ZAGATO 1.3 S	81	ott-12*	M1C	64	feb-11	3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06				4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*				AERO 1927	64	feb-11
GAMMA COUPÉ	58	giu-10				F-2 (1938)	102	nov-14
LC2	104	feb-15				MORONI		
STRATOS	2	dic-03/gen				F. JUNIOR	88	giu-13



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.

PRINZ 30E	44	feb-09	912 (1965)	98	giu-14*	TIGER	46	apr-09
PRINZ 42	39	lug-08	917	46	apr-09	VENEZIA	104	feb-15
RO 80	13	nov/dic-05	924	75	mar-12	SUZUKI		
OGLE			924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT 4	mag/giu-04		4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
SX 1000	104	feb-15*	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	TALBOT		
O.S.C.A.			928 S	23	dic-06/gen	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
MT4 1500	80	ago/set-12	934 TURBO GR. 4	119	lug-16	LAGO	74	feb-12
OM			935	71	ott-11	TATRA		
665 TT (1928)	77	mag-12	936	120	ago/set-16	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
OPEL			959	111	ott-15	TOJEIRO		
1900 GT	23	dic-06-gen	PUMA			BRISTOL	34	feb-08
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	GTV	58	giu-10	TOYOTA		
KADETT B	52	nov-09	RENAULT			CELICA GT 1600	35	mar-08
MANTA 1.2 S	57	mag-10	10 MAJOR	78	giu-12	RAV 4 (1994)	105	mar-15
OMEGA LOTUS	89	lug-13	4 CV	22	nov-06	SPORT 800	112	nov-15
REKORD C COUPE'	102	nov-14	5 ALPINE	65	mar-11	TRABANT		
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07	5 TURBO	17	mag-06	P60	54	feb-10
OSI			8 GORDINI	54	feb-10	TRIUMPH		
FORD 20 M TS	111	ott-15	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
PANHARD			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	GT6R REPLICA	21	ott-06
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	ITALIA	41	ott-08
PEUGEOT			R 16	68	giu-11	SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
106 RALLYE	100	ago/set-14	R4	31	ott-07	SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
106 RALLYE	113	dic-15/gen	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
163 BR	27	mag-07	RILEY RMC			TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
203	118	giu-16	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	TR3 A	2	dic-03/gen
203 SPIDER	39	lug-08	9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16	TR3 A	18	giu-06
204	77	mag-12	SPRITE 1.5	105	mar-15	TR5 P.I.	81	ott-12
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	mag/giu-05	ROLLS-ROYCE			TR6	29	lug-07
205 1.9 GTI	81	ott-12*	SILVER SHADOW	113	dic-15/gen	TR7	102	nov-14
205 GTI GENTRY	109	lug-15	ROVER			TURBOT		
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	2000 TC	36	apr-08	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
205 ROLAND GARROS	117	mag-16	SAAB			VANDEN PLAS		
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	96 V4	85	mar-13*	PRINCESS 1300	54	feb-10
309	87	mag-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	VOLKSWAGEN		
402	88	giu-13	SONETT III	20	ago/set-06	1500	62	nov-10
402 DARL'MAT	79	lug-12	SAFAF			G40/60	85	mar-13
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	6CV (1933)	73	dic-11/gen	GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
403	10	mag/giu-05	SAM			GOLF GTI	82	nov-12
403 CABRIOLET	116	apr-16	C 25 F	117	mag-16	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
403 JAEGER	98	giu-14	SANTANDREA			GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
404 DA RECORD	102	nov-14	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
504 CABRIO	70	ago/set-11	SERENISSIMA			KARMANN GHIA	29	lug-07
504 COUPE' 1972	22	nov-06	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLONE	107	mag-15
905	49	lug-09	SIATA			MAGGIOLINO	59	lug-10
COUPE'	107	mag-15	SPRING 850	21	ott-06	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
TIPO 3	30	ago/set-07	SIMCA			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
PONTIAC			80 ANNI	104	feb-15	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16	SAMBA BUS	6	set/ott-04
GTO (1966)	16	apr-06	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14	TL 1.6	28	giu-07
PORSCHE			1000	86	apr-13	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
356 C	6	set/ott-04	1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06	VOLVO		
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	122S "AMAZON"	85	mar-13*
356 C	111	ott-15	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05	1800/1800 ES	21	ott-06
356 SC COUPE'	2	dic-03/gen	SINGER			244 GLE D6	34	feb-08
356 SC (1953)	98	giu-14*	9 LE MANS	59	lug-10	244 TURBO	66	apr-11
356/2 #004	34	feb-08	ŠKODA			P 1800	74	feb-12
550 1500 rs #031	118	giu-16	110 R (1976)	107	mag-15	PV 544	31	ott-07
597	8	gen/feb-05	SPADA			ZAZ		
906 CARRERA 6	24	feb-07	ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen	968 A/M	39	lug-08
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	STANGUPELLINI			VARIE		
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10	AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	STEYR-PÜCH			GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	650	37	mag-08	MICROCAR	86	apr-13
911 S 2.4	114	feb-16*	STUDEBAKER			SPECIALE LANCIA		
911 T 2.2	8	gen/feb-05	SKYHAWK	37	mag-08	VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
911 T 2.2	100	ago/set-14	SUNBEAM					
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						

Nota: * confronto tra più modelli

RALLY: ALL'ELBA GRAN LOTTA FINO ALL'ULTIMO CHILOMETRO

Dopo tre intense giornate di gara, con nove "speciali" sui difficili asfaldi dell'isola e con un meteo sfavorevole, il Rally Storico dell'Elba è stato vinto con merito da "Pedro"-Baldaccini su Lancia Rally 037 della K-Sport; con questo risultato, i due hanno vinto anche il titolo Europeo.

Nelle prime due prove in notturna al giovedì si era scatenato Totò Riolo, al volante della debuttante (per gli "storici") Subaru Legacy: il siciliano si era portato al secondo posto, dietro allo stesso Riolo e davanti a Guagliardo (Porsche 911).

Al venerdì si scatenava invece il meteo, con pioggia e nebbia in montagna e le posizioni si rimescolavano con il sempreverde "Lucky" (Lancia 037) che passava secondo davanti a Riolo (rallentato nella terza prova dalla rottura della ventola interna che provocava appannamento del vetro) per neanche tre secondi mentre lascia

la carovana Calzolari con la Ford Escort dopo un brutto incidente, per fortuna senza gravi conseguenze. Remava nelle retrovie Comas (Lancia Stratos), in difficoltà per la scarsa visibilità, al pari di Montini, Da Zanche e Salvini.

Sabato tornava il bello portando altri scossoni: alzava bandiera bianca "Lucky" (motore) e poi anche Da Zanche (Porsche 911). "Pedro" restava al comando con l'arrembante Riolo alle spalle, ma nell'ultimo tratto cronometrato succedeva di tutto: semiasse rotto sulla Subaru, che poi rompeva anche la frizione e così Riolo non vedeva nemmeno il traguardo; uscita di strada per Guagliardo e a sorpresa secondo Montini e terzo Comas, mentre Salvini era quarto. Nel trofeo A112, diviso in due gare distinte, vinceva due volte Cochis con Gallione e Sisani una volta secondi e l'altra terzi.

(biasioli)



Sopra, "Pedro"-Baldaccini (Lancia 037) con la vittoria all'Elba hanno vinto anche il Campionato Europeo Rally. Sotto, a sinistra la Porsche di Montini-Belfiore; al centro Totò Riolo con la grande novità Subaru Legacy. A destra, il podio del Trofeo A112 con Cochis sul gradino più alto.



CLASSIFICA

1. "Pedro"-Baldaccini (Lancia Rally 037) in 1h39'55 7; 2. Montini-Belfiore (Porsche 911 RS) a 1'46; 3. Comas-Roche (Lancia Stratos HF) a 2'59 9; 4. Salvini-Tagliaferri (Porsche Carrera RS) a 3'03 8; 5. Superti-Dell'Acqua (Porsche 911 SC) a 4'43 4; 6. Jensen-Pedersen (Porsche Carrera RS) a 4'44 3; 7. Wagner-Zauner (Porsche 911 SC) a 5'15 4; 8. Patuzzo-Martini (Toyota Celica 2000 Gt Four) a 9'10 2; 9. Rimoldi-Frasson (Porsche 911 SC) a 10'25 4; 10. Werner-Fischer (Audi Quattro) a 11'29 5.

A BRUSORI-CARRUGI IL PRIMO "ALTO APPENNINO"

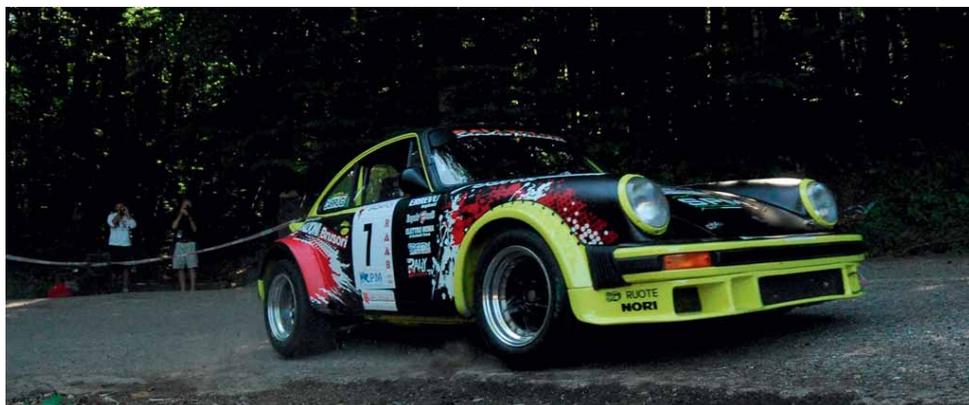
Simone Brusori e Fernando Carrugi, (Porsche 911 SC Gr. 4, *in foto*) hanno vinto la classifica assoluta (e il 3° Raggruppamento) del 1° Rally Alto Appennino Bolognese (RAAB) Historic disputatosi il 29 e 30 luglio con partenza e arrivo a Castiglione de' Pepoli (BO). Secondi classificati Marco Bianchini-Daiana Darder su Lancia Rally 037 Gr. B, che si sono aggiudicati il 4° Raggruppamento. Terzi sono risultati Riccardo Errani-Emanuela Folci (Lancia Delta Integrale 16V Gr. A). I fatti salienti della gara sono stati almeno tre. Anzitutto il ritiro di "Pedro"-Fabio Fedele, su Lancia Rally 037. Dopo la vittoria nella prima "speciale" e un terzo nella seconda, alla terza frazione "Pedro" ha avuto problemi e ha concluso in 32ª posizione (terz'ultimo), senza nemmeno presentarsi alla partenza dell'ultima "ps".

Seconda nota da ricordare del "Raab Historic", è la corsa dell'equipaggio Bianchini-Darder.

I due hanno saputo recuperare una penalità di 90" subita al C.O. n. 5 in conseguenza del protrarsi di una riparazione alla trasmissione. Dopo l'inconveniente i due hanno rimontato vincendo prove su prove (6 su 9 il bilancio finale: lasciandone solo una a "Pedro" e due all'equipaggio vincitore Brusori-Carrugi). Il terzo elemento clou è stato senz'altro la gara di Brusori-Carrugi, improntata a una grande continuità ed efficacia, così da aver potuto reggere gli attacchi di Bianchini e vincere la gara.

Dietro i primi tre si sono piazzati Riccardo Andreis e Stefano Farina su Porsche 911 RSR Gr. 4, che hanno vinto il 2° Raggruppamento. Quindi Salvatore Biosa e Claudio Mele su Porsche 911 SC Gr. 4; Andrea Tonelli e Roberto Debbi su Ford Escort RS Gr. 4; Graziano Muccioli-Luisa Zumelli su Porsche 911 RSR. Nel 1° Raggruppamento il successo è andato a Silvio Ubertino e Massimo Soffritti su Porsche 911 S, arrivati in 24ª posizione (su 34 classificati). Bella anche la gara di regolarità sport valida per il Trofeo Tosco Emiliano: hanno vinto Paolo Pagni e Antonella Baldasseroni su Porsche 911T staccando di 20 penalità l'equipaggio Mauro Argenti- Roberta Amorosa. Giampaolo Grimaldi-Cristiano Torreggiani su Peugeot 205 Gti sono finiti terzi assoluti.

www.raabevent.com



500 ml di protezione, 500 ml di garanzia, 500 ml di qualità...

Stai per mettere a riposo la tua auto d'epoca?
Proteggi il sistema di alimentazione
mantenendolo in efficienza.

SYNECO



WWW.SYNECO.IT

Via Abruzzi, 10/12 20098 | S. Giuliano Milanese, Milano | Italy

Tel. 02 9880840 | www.syneco.it | info@syneco.it | **Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!**

WINTER MARATHON: ISCRIZIONI APERTE E NOVITÀ DI PERCORSO

Nuova edizione in vista per l'ormai classica manifestazione invernale di regolarità per auto storiche che si svolgerà, organizzata per la 10a volta da Vecars, da giovedì 19 a domenica 22 gennaio 2017 a Madonna di Campiglio. Per questa 29a edizione gli organizzatori bresciani hanno rinnovato buona parte del percorso di gara che misurerà quasi 450 km e che vedrà i concorrenti partire da Piazzale Brenta a Campiglio alle ore 14.00 di venerdì 20 gennaio per affrontare 9 passi dolomitici (3 in più dell'edizione 2016, alcuni assolutamente inediti) e oltre 50 prove cronometrate in 12 impegnative ore di guida consecutive. Confermati i trofei sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio e i criteri per la stesura della classifica.

Le iscrizioni sono aperte fino a domenica 11 dicembre, con agevolazioni per le Scuderie che iscriveranno almeno 5 o 10 equipaggi, come meglio descritto nella sezione "Regolamento" del sito. Alla manifestazione possono partecipare tutte le vetture costruite fino al 1968.

www.wintermarathon.it



VITTORIA ITALIANA AL RALLY LAHTI

Vincere è sempre bello, all'estero ancora di più. Se poi -trattandosi di rally- si vince in Finlandia allora è entusiasmante. Ed è quel che è successo ai primi di agosto, all'equipaggio Giuliano Calzolari-Silvio Stefanelli che su Ford Escort RS Gr. 4 (*in foto*) si è aggiudicato la vittoria assoluta nell'Historic Lahti Rally.

Il successo per la coppia sanmarinese che corre per il Team Bassano è arrivata all'ultima prova speciale, quando il finlandese Kankaanmaki, leader fino a quel momento, ha dovuto ritirarsi per problemi alla sua Volvo 242. A quel punto per Calzolari-Stefanelli si è aperta la strada verso la vittoria.

www.teambassano.com

SALITA: ALL'ABETONE PERONI VINCE IN UNO STUOLO DI OSELLA

Sulla montagna pistoiese domenica 28 agosto si è svolta la 22ª edizione della cronoscalata storica Lima-Abetone in cui il più veloce è stato il preparatore fiorentino Stefano Peroni (Osella PA8-BMW, *foto*). Il tempo gli è valso il successo nel 3° Raggruppamento e la vittoria virtuale assoluta (il regolamento prevede soltanto classifiche di Raggruppamento). Secondo miglior tempo assoluto è stato quello di Simone Di Fulvio (Osella PA 9/90 BMW), vittorioso nel 4° Raggruppamento davanti a Uberto Bonucci, su Osella Osella PA 9/90 BMW. La gara dell'Abetone, organizzata dalla scuderia Abeti Racing, è stata l'ottava prova del campionato italiano della specialità e si è disputata sul tradizionale percorso lungo 8 km. Noto il risultato di Alessio Pacini che con la sua Fiat X1/9 ha realizzato il quarto tempo assoluto, conquistando la seconda piazza nel 3° Raggruppamento. Tra le monoposto del 5° Raggruppamento vittoria per Ferruccio Torre (Reynard 893-Alfa Romeo), mentre nel 2° Raggruppamento l'ha spuntata Giuliano Palmieri (Porsche Carrera) davanti a Marco Buffoni (AMS Sport-Dallara 1000). Il 1° Raggruppamento ha visto la vittoria di Tiberio Nocentini su Chevron, che ha preceduto Vittorio Mandelli su Jaguar E Type.

www.acisportitalia.it



BIASION, MUNARI, ALEN: E ALTRI 157 I PILOTI SCHIERATI A RALLYLEGEND 2016

Si disputerà dal 6 al 9 ottobre prossimi Rallylegend 2016, con 160 equipaggi tra cui alcuni di grande prestigio e a bordo di automobili di grande significato storico.

La manifestazione, ormai un classico tra i classici europei per gli appassionati (*in basso a destra*), vede nella lista iscritti nomi come Kankkunen, Gronholm, Panizzi, Schwarz, Trelles, Navarra, Longhi (*in basso in azione, nel 2015*), "Lucky" Battistolli e Hayden Paddon, "star" dei rally mondiali di oggi.

Miki Biasion (*sotto in salto e di fianco, nel 2015*), il due volte campione del mondo rally, ha scelto quest'anno di dare spettacolo tra le Legend Stars con una Lancia 037, affiancato da Gigi Pirolo. Novità 2016 che ha subito creato grande attesa è l'Alitalia Parade, nell'ambito della celebrazione "Quando Alitalia volava nei rally" e dei 40 anni della Fiat 131 Abarth: Sandro Munari, Markku Alen e Timo Salonen saranno al volante di tre "trentuno", cui si aggiungeranno altri due campioni del calibro di Maurizio Verini e Mauro Pregliasco. E per la "festa" Alitalia hanno confermato la loro presenza

anche Cesare Fiorio, Daniele Audetto e Tony Carello.

Ci sarà, come sempre con la sua Bmw M3, Graziano Rossi. Al "Via!" anche "Pedro", fresco campione Europeo Rally storici, e l'asso siciliano Totò Riolo, due volte vincitore assoluto a Rallylegend. Altra presenza di prestigio quella di Chantal Galli, già campionessa italiana rally, con Donatella Statuto e la Lancia Delta.

Da sogno il parco macchine, con tutte le livree che hanno fatto la storia dei rally. Lancia "schiera" ben 19 Delta Integrale in tutte le versioni, sei esemplari di 037 e cinque S4, oltre a due Stratos e una Fulvia. Otto sono le Volkswagen Golf presenti, vettura di cui si celebrerà, a Rallylegend, il 40° anno dal debutto nei rally. Cinque sono le Audi Quattro al via, ben otto le Ford Escort, addirittura nove le spettacolari Bmw M3 e le Fiat 131 Abarth, cinque le Porsche, anche queste in vari modelli. Un elenco infinito, quello delle regine a quattro ruote dei rally. Che tutte insieme così, con tanti grandi campioni al volante, si vedono solo a Rallylegend.

www.rallylegend.com



A MANTOVA LA REGOLARITÀ CHE DISTINGUE I CRONOMETRI

Il 3 e 4 settembre si è svolta a Mantova la 22ª edizione del Trofeo Marco Magelli, gara di Regolarità per auto storiche con classifiche separate per cronometri liberi e strumentazione classica.

Tra i primi il vincitore è stato Angelo Mezzadri (Alfa Romeo Giulietta Spider del 1962, foto), davanti a Massimo Zanasi-Guido Urbini (Volvo P1800 Jensen del 1961) e Colombo-Consonni (Lancia Fulvia Sport Zagato del 1970).

Nella classifica "strumentazione classica" si sono affermati Vitella-Cassina (Austin Healey Sprite del 1961) davanti a Meneghetti-Amodeo (Lancia Fulvia Zagato del 1969) e Magelli-Ruffini (Alfa Romeo Giulia), quest'ultima era l'auto che fu di Marco Magelli, a cui è dedicata la gara, per l'occasione condotta dal padre).

www.amams.org



WEEK-END ITALIANO IN GERMANIA PER IL PORTELLO

Da sabato 3 a domenica 4 settembre si è svolta a Francoforte la rassegna "Weekend Italiano Storico" con protagoniste alcune delle più belle vetture italiane d'epoca. Presenti il Presidente Onorario della Scuderia del Portello, Arturo Merzario, e i soci Alessandro Morteo, Emanuele Morteo, Roberto Restelli e Titus Schneider.

Sede della manifestazione l'esclusiva Klassikstadt, un'area industriale dismessa riconvertita in una location suggestiva dedicata al mondo delle auto storiche.

Il "Weekend Italiano Storico" era diviso in due eventi principali: il "Giro di Francoforte", che sabato ha visto 80 vetture storiche coprire circa 280 km intorno alla città tedesca, con partenza e arrivo presso Klassikstadt, e il "Gran Premio Alfa Romeo", che domenica ha visto oltre 60 auto da corsa italiane -tra cui le Alfa Romeo GTA, GTAm, TZ, TZ2, Giulietta TI e Giulia dei soci piloti della Scuderia del Portello- cimentarsi in alcuni giri dimostrativi sul circuito realizzato nell'ex fabbrica tedesca (sopra).

www.scuderiadelportello.org

CRONOMETRI A NOLEGGIO PER TEAM E NAVIGATORI

Per gli appassionati sportivi che hanno bisogno di strumenti di cronometraggio, la Digitech, azienda specializzata del settore, ha messo a punto una proposta commerciale innovativa: il noleggio a lungo termine con possibilità di riscatto. I team o anche i piloti e navigatori possono ora sottoscrivere un contratto di noleggio e, pagando una cifra contenuta ogni mese, avere a disposizione i cronometri professionali e i "mediometri" multifunzione BoraS, AveS, oltre al dispositivo EchoS.

www.digitechtiming.eu



Godersi la storica o conservarla in garage?



Sintoflon
TECHIM



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

Chiedi informazioni gratuite a: info@sintoflon.com o chiama senza impegno: 0438 470354

Se dopo 30 anni, ancora non ci conosci, vieni a trovarci a:

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

PAD 14
dal 20 al 23 ottobre
2016

SAFETY CAR E DUELLI AL MUGELLO "TRICOLORE"

Renzo e Raffaele Raimondi su Jaguar E (1° Gruppo, a destra), Marco e Giorgio Zorzi su Porsche 911 (2° Gruppo, al centro), Massimo Guerra su Porsche 935 (Gruppo 3, in basso) e Marco Micangeli in equipaggio con Stefano Tassi su Bmw M3 E30 (Gruppo 4, qui sotto) sono i vincitori delle varie categorie della quarta prova del Tricolore Autostoriche disputata al Mugello il 4 settembre con la partecipazione di 46 vetture.

Massimo Guerra si è subito dimostrato il più veloce in pista monopolizzando la qualifica e distanziando di oltre due secondi la Porsche 930 turbo di Mario Massaglia.

Alla partenza però c'è stato il colpo di scena: Massaglia guadagna il primo posto e costringe Guerra a inseguire. In terza posizione è la Porsche 930 di Massimo Ronconi-Giovanni Gulinelli, passata nel primo giro dal sedicesimo posto dello schieramento al terzo. Guerra non si è dato per vinto, e dopo poco ha cominciato il duello ravvicinato con Massaglia.

I due si sono alternati al comando con sorpassi e controsorpassi nel quarto e quinto giro. Poi alla sesta tornata, Guerra e la sua Porsche 935 sono riusciti a mettere un certo vantaggio nei confronti dell'avversario. Oltre al testa-a-testa dei battistrada, la gara ha dato emozioni anche con la safety-car al decimo giro, per il testa-coda di Benedini-Giribaldi con auto ferma in curva in piena traiettoria. Una volta ripartiti, dopo pochi giri Marazzi-Milani perdevano olio, per cui alla direzione gara non restava che ordinare di nuovo il regime di safety-car per permette di gettare il "filler".



www.gruppoperonirace.it

BORAS



AVES



ECHOS



maggiori info su:
www.digitechtiming.com

seguici anche su:
 **Digitech Timing**



Regolarità, per professione, da sempre.



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

Le curve dello spazio-tempo

Nelle prove a media, con i rilevamenti segreti, i metri percorsi hanno un'importanza fondamentale. Ai nostri eroi Spiegoni e Sgomitoni non servirà mettersi in caccia dei cronometristi nascosti: sarà molto più utile che imparino a usare al meglio gli strumenti

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



La diffusione delle prove di Regolarità a media in Italia è in costante aumento. Quasi sempre inserite in gare miste che prevedono anche le classiche prove a pressostato, le prove di media richiedono un approccio differente: l'elemento fondamentale non è più la misurazione dei tempi ma delle distanze, per le quali bisogna ragionare in metri. Il tempo invece si misura con minor precisione: al secondo o al massimo al decimo di secondo.

Svolgimento di una gara a media

In una gara a media lo schema è lo stesso delle gare a tubi. Le prove speciali però sono più lunghe, almeno 5 km e fino a 60, e ad esse viene assegnata una velocità media da mantenere per tutta la prova.

Esistono gare in cui il concorrente può scegliere tra due o tre medie, e altre in cui la media varia da prova a prova, per adeguare la velocità ai limiti imposti dalla segnaletica o semplicemente per rendere il "gioco" più interessante. Normalmente parliamo di velocità fino a 50 km/h, anche se in alcune gare all'estero si arriva ad 80 km/h!

La partenza è indicata sul road-book e può essere ad ora prefissata per ogni concorrente oppure libera: in quest'ultimo caso ogni concorrente la indicherà sulla propria tabella di marcia; nella maggior parte dei casi, si parte allo scadere del minuto.

*3S Eventi è una società sportiva con sede a Roma dedita 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.



I rilevamenti

Il concorrente percorre la prova alla velocità imposta e il suo passaggio è rilevato in uno o più punti segreti dai cronometristi che sono (o cercano di essere) nascosti.

In alternativa ai rilevamenti manuali si possono usare strumenti satellitari montati sull'auto, o trasponder. Nel primo caso i dati saranno scaricati a fine prova da un tecnico, nel secondo saranno memorizzati al passaggio dell'auto da rilevatori nascosti.

In sostanza una prova a media equivale ad una gara a controllo orario (C.O.) con uno o più appuntamenti a ora prefissata, conosciuti soltanto dall'organizzatore. Questi saranno i tempi imposti e il confronto con i tempi rilevati darà le penalità. Normalmente si rileva al secondo o al decimo, con troncamento, e lo stesso metodo si usa per calcolare i tempi teorici.

Tavola e mediometro

Una formula usata spesso all'estero è quella "senza strumenti", in cui si usano soltanto il contachim dell'auto, un cronometro e una tavola matematica dove è indicata una progressione distanza/tempo in cui è indicato il tempo trascorso, alla media richiesta, ogni 100/200 m.

Il navigatore indica al pilota anticipi e ritardi confrontando il tempo indicato sulla tavola, la distanza teorica e quella effettiva letta sullo strumento dell'auto.

Questo sistema si può usare in emergenza anche in caso di errori o avaria degli strumenti, o semplicemente per conferma della prestazione effettuata con gli strumenti più evoluti come il mediometro, una sorta di tripmaster virtuale non collegato all'auto, che indica la distanza teorica che dovremmo aver percorso dallo start per essere in media. In pratica il mediometro è un cronometro che indica distanza anziché tempo. L'indicazione può essere in decimetri o in metri e può includere un bip ogni 10/100 m, utile per tenere il ritmo. Indicando la distanza di anticipo/ritardo al pilota, questi può adeguare la velocità per tararsi sulla giusta media. Ma non è finita: oltre che avere la corretta velocità media, bisogna anche assicurarsi di percorrere la corretta distanza.

È probabile che, magari a causa di qualche differenza di traiettoria, l'auto non sia allineata alla distanza misurata dall'organizzatore. Ad ogni vignetta del road-book il navigatore deve quindi confrontare la distanza teorica percorsa con quella indicata sul trip e rilevare la differenza.

Un esempio: percorsi km 5,250, siamo in anticipo di 50 metri sul



percorso (raffronto roadbook /trip) ma in ritardo di 70 metri sul tempo (raffronto mediometro/trip): di conseguenza in realtà siamo 20 metri in ritardo.

Questi calcoli spettano al navigatore (in effetti è roba da... Spiegoni) che deve eseguirli, meglio se a mente, nel minor tempo possibile per poter dare disposizioni al pilota in modo tempestivo.

Le attrezzature più evolute

Esistono poi strumenti evoluti collegati alle ruote della vettura, come l'Ave S di Digitech, che combinano trip e mediometro: impostata la media, calcolano l'anticipo/ritardo e lo indicano sul display con precisione al metro. Il navigatore dovrà impostare sulla tastiera la differenza della distanza percorsa ed in automatico sarà aggiornata la media, mentre il pilota avrà una visione costante dell'indice grafico che a colpo d'occhio mostrerà l'anticipo o il ritardo rispetto alla media imposta.

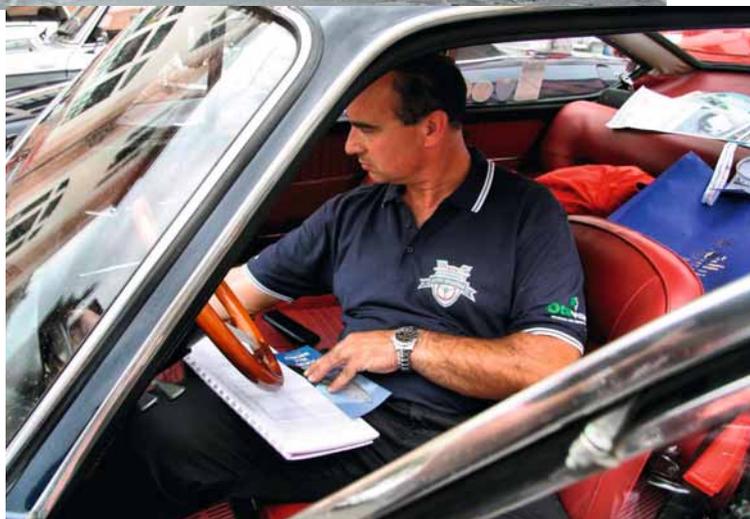
Non sempre però abbiamo disponibili le distanze intermedie tra lo start e la fine prova.

Spesso l'organizzatore le indica solo per i cambi di direzione e quindi, quando è possibile fare una ricognizione preliminare, è utile integrare il road-book con vignette intermedie; l'ideale sarebbe prendere un riferimento ad ogni km, chi punta alla vittoria li rileva ogni 200/300 m.

La taratura

Se in una gara a cronometro è fondamentale sincronizzarsi con l'orario ufficiale, in una gara a media è cruciale misurare la distanza con lo stesso "metro" dell'organizzatore.

Allo scopo viene indicata una base misurata, e in base ad essa dovremo calibrare il nostro trip. Gli strumenti moderni consentono



RILEVAMENTI

In alto, la partenza di una gara di Regolarità: se sono presenti prove a media lungo il percorso, è bene saper usare al meglio la strumentazione (sopra, un concorrente alle prese con le impostazioni). I rilevamenti infatti sono nascosti e bisogna farsi trovare pronti.

la calibratura automatica su distanze molto lunghe, mentre i più tradizionali usano basi di 1000 metri.

Se la base di "etalonnage" (il nome dell'operazione in francese, in italiano: taratura) è inferiore a 3 km non è molto utile; meglio percorrere la prima prova a media (se ne conosciamo inizio, fine e lunghezza) e usarla per la calibratura.



STUDIO

Sopra e sotto, due strumenti tipicamente usati nelle prove a media. Anche con l'ausilio di questi ultimi, però, lo studio del road-book (a sinistra) e il ruolo del navigatore sono fondamentali.



Consigli

Allo start di una prova a media non è necessaria una partenza bruciante "alla Sgomitoni"; deve essere il navigatore a dare il via quando, una volta ricevuto il "Via!", è sicuro che tutto sia pronto: strumenti, road-book e tutto quello che serve.

È sempre buona norma sfruttare tutte le occasioni utili per verificare la calibratura degli strumenti. Se il road-book è disponibile con sufficiente anticipo, è opportuno misurare ogni prova: l'adeguamento della distanza letta sul trip a quella riportata sul road-book risolve il problema di una calibratura imprecisa.

Se disponibile, sfruttare la funzione sonora del mediometro impostando un bip ogni 10 o 100 m, per un confronto più rapido coi dati del tripmaster: uno strumento si guarda, l'altro lo si ascolta. In tal caso può essere utile l'uso delle cuffie per una maggior concentra-

zione. Particolare attenzione va prestata alle gare miste con prove a pressostato e prove a media. Può capitare di imbattersi in prove di media il cui start coincide col pressostato finale di una prova cronometrata, con notevole carico di stress per il navigatore, che dovrà sdoppiare contemporaneamente molti strumenti differenti, con differenti unità di misura; le ultime evoluzioni degli strumenti e l'interazione tra questi permettono di eliminare tali difficoltà in modo molto semplice, come nel caso di Bora S (cronocomputer) ed Ave S (mediometro digitale) di Digitech.



I campioni della Regolarità

VESCO-GUERINI HANNO VINTO IL GP PER LA SESTA VOLTA, FACENDO L'ABBINATA CON LA MILLE MIGLIA

C'ERAVAMO ANCHE NOI, OSPITI SU UN'ALFA ROMEO 6C DI ARESE, A CUI PERÒ LA FORTUNA HA VOLTATO LE SPALLE...

DI FEDERICO LANFRANCHI - FOTO DR PHOTO



Una macchia d'olio, una curva tirata dritta e un colpo contro un marciapiede a 30 all'ora: così è terminata anzitempo la nostra avventura al GP Nuvolari 2016, a una manciata di chilometri dalla fine della tappa. Purtroppo non c'è stato nulla che l'esperto pilota Alessandro Gamberini, top driver bolognese, abbia potuto fare per dominare la sbandata che ci ha spediti contro un cordolo a bordo strada: in un istante la macchina si è raddrizzata e abbiamo sbattuto senza poter tentare qualsiasi manovra. Risultato? La nostra Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport del 1928 ne è uscita con un cerchio rotto e una balestra malconca: un dan-

no di non grave entità, ma che ci ha comunque costretti al ritiro e a tornare a casa con le pive nel sacco.

Gli auspici dei giorni antecedenti la gara erano dei migliori: l'equipaggio Gamberini-Lanfranchi era carico e affiatato al punto giusto e avremmo voluto finire in una posizione alta della classifica, ma purtroppo abbiamo dovuto riporre le nostre speranze nel cassetto, fino alla prossima occasione.

Il Gran Premio Nuvolari, giunto alla 26a edizione organizzata da Mantova Corse con AC Mantova e Museo Tazio Nuvolari, è diventato ormai una tappa immancabile per i migliori piloti italiani della



NAVIGATORE

La bellissima Alfa Romeo sui cui l'autore dell'articolo faceva da navigatore. Nella pagina a fianco, la "Balilla" dei vincitori Vesco-Guerini.

Regolarità e per i numerosi equipaggi stranieri che vogliono ammirare le meraviglie del nostro Paese a bordo della loro auto d'epoca: le 90 prove speciali sulle quali dimostrare di essere i più precisi e le 5 prove di media eseguite quasi tutte sotto la pioggia hanno impegnato le 310 auto nei tre giorni di gara.

Si percorrono un migliaio di chilometri "coast to coast" nel cuore dell'Italia, passando da città d'arte come Lucca o Pisa e ammirando paesaggi mozzafiato, senza far mancare ai concorrenti un giro di pista con prove cronometrate su alcuni dei nostri circuiti più famosi, come l'Enzo e Dino Ferrari di Imola.

Abbinata prestigiosa

La prima tappa si è conclusa a Forte dei Marmi, località chic della Versilia, con la Volvo del duo Margiotta-La Chiana in testa alla gara. Il secondo giorno prevedeva che il museo itinerante scollinasse attraverso gli appennini toscani in Umbria e nelle Marche, fino a raggiungere Rimini alla fine della seconda tappa e tagliare poi il tra-

guardo la domenica pomeriggio in Piazza Sordello a Mantova, sulla stessa rampa che ha visto sfilare alla partenza gli equipaggi che hanno preso il via alla competizione. La bandiera a scacchi si è abbassata per prima sul cofano rosso fuoco della Fiat 508 S Balilla Sport del 1938 dell'equipaggio bresciano Vesco-Guerini, per la sesta volta vincitori della gara e dunque di un orologio della collezione Tazio Nuvolari di Eberhard, main sponsor della gara. Al secondo posto si sono piazzati i siciliani Margiotta-La Chiana (Volvo P120 del 1958) e sul gradino più basso del podio gli argentini Erejomovich-Llanos (Aston Martin Le Mans del 1933).

"È un successo inseguito con determinazione -ha esordito Andrea Vesco sul palco di Mantova- non pensavamo di riuscire a trionfare ancora, visto il livello dei concorrenti che ci hanno conteso la vittoria". I piloti bresciani, che con il successo al Gran Premio Nuvolari e la vittoria all'ultima Mille Miglia nel maggio scorso si confermano ai vertici della Regolarità, spiegano a caldo come hanno ottenuto un'altra grande affermazione in questo 2016 per



BELLISSIME RILEY

Sopra, la bellissima Riley Monza Special (1937) dei greci Stoliopoulos-Ciarallo. Le Riley sono sempre presenti in gran numero al Gran Premio Nuvolari, in rappresentanza delle sportive inglesi d'anteguerra. Sotto a sinistra: Miki Biasion, presente in veste di testimonial della Casa orologiaia Eberhard: il bicampione del mondo Rally era al volante di una Lancia Fulvia Coupé. Sotto a destra, Sandra Murru, esponente di spicco del Classicteam che ha primeggiato nella speciale classifica per Scuderie.



loro memorabile: *“Abbiamo vinto grazie a una seconda tappa strepitosa e mantenendo la concentrazione per gli oltre mille chilometri del percorso”.*

Pezzo di storia

Gli appassionati di auto d'epoca presenti sul percorso durante i tre giorni di gara, hanno avuto di che lustrarsi gli occhi, perché quest'anno più che mai il parterre era ricco di modelli di auto più unici che rari. Il giovedì pomeriggio, quando tutte le auto erano parcheggiate in attesa delle verifiche tecniche, abbiamo avuto tempo di fare una passeggiata fra le varie Mercedes SL “Gullwing”, Ferrari 250 SWB o BMW 507 e anche noi sembravamo bambini al luna park: difficile vedere nello stesso posto e allo stesso momento un parco automobili di tale prestigio, che hanno scritto pagine indelebili del motorismo.

La nostra Alfa Romeo 1500 SS carrozzata Stabilimenti Farina era proprio uno di quei pezzi rari che ha fatto girare la testa a molti; nel-

la sua livrea rossa più classica, ha attirato l'attenzione del pubblico, soprattutto quando nel paddock del circuito di Varano de' Melegari i nostri meccanici hanno dovuto cambiare in tempi record le candele, che purtroppo hanno iniziato a dare segni di cedimento durante le prove cronometrate in pista. Quando il cofano è stato sollevato, il nugolo di appassionati attorno all'auto scattava a raffica fotografie al motore, opera ingegneristica anteguerra a sei cilindri con compressore volumetrico, in grado di erogare 76 CV a 4.800 giri e di spingere fino a 140 km/h quest'auto costruita in soli 31 esemplari tra il 1928 e il 1929.

L'esemplare col quale abbiamo gareggiato fa parte della Collezione di FCA Heritage ed è la stessa esposta al Museo Alfa Romeo di Arese, un esemplare che nel 1928 ha vinto una Mille Miglia con Giuseppe Campari al volante e che in epoche recenti è stata in grado di dimostrare di essere ancora vincente e affidabile, aggiudicandosi ben 3 Mille Miglia moderne (2005, 2007 e 2008) e piazzandosi al secondo posto proprio al Gran Premio Nuvolari del 2013.



GUERRIERO

La giornata del sabato in Toscana è stata caratterizzata dal meteo avverso che ha ridotto alcune strade in un pantano (a sinistra). A destra, sopra una Riley dall'aspetto “guerriero”; sotto, una concorrente studia il road-book prima della partenza. In basso, gli altri classificati nella “top ten”.



CLASSIFICA: DUE ANNI '50 IN MEZZO ALLE ANTEGUERRA

1. Vesco-Guerini (Fiat 508 S Balilla Sport 1934) 258.62 pen.
2. Margiotta-La Chiana (Volvo P120 1958) 317.58 pen.
3. Erejomovich-Llanos (Aston Martin Le Mans 1933) 375.06 pen.
4. Di Pietra-Di Pietra (Fiat 508 C 1938) 398.82 pen.
5. Sisti-Gualandi (Lancia Aprilia 1937) 430.18 pen.
6. Canè-Galliani (Lancia Aprilia 1938) 459.54 pen.
7. Riboldi-Peli (OM 665 S Superba 1926) 468.72 pen.
8. Spagnoli-Bolzoni (Fiat 508 Sport Ghia 1932) 481.80 pen.
9. Salari-Tiberti (Triumph TR2 1954) 492.80 pen.
10. Ferrari-Ferrari (Bugatti T37 1927) 535.94 pen.



Eroi dei due mondi

**L'ASSO MANTOVANO 80 ANNI FA
VA IN AMERICA, INVIATO DA CIANO,
A CONQUISTARE IL "NUOVO MONDO"
MISSIONE COMPIUTA,
CON LE ALFA ROMEO
DELLA SCUDERIA FERRARI**

DI ATTILIO FACCONI - FOTO AC MANTOVA

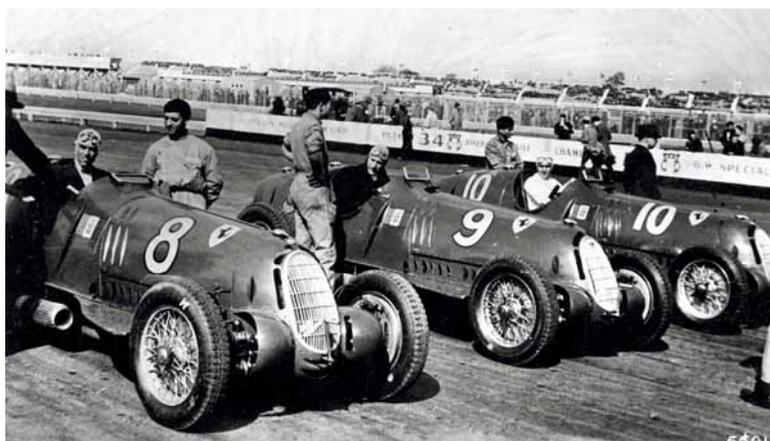
E CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO, ARESE

Siamo nel 1936 e in ottobre si disputa la Coppa Vanderbilt, competizione nata nel 1904 e disputata fino al 1916. Dopo una lunga interruzione, la gara riprende nel 1936 per volontà di George Washington Vanderbilt III, nipote del magnate William Vanderbilt, sul nuovo Circuito del Roosevelt Field.

La trasferta oltreoceano di auto e piloti italiani fa felice il mondo sportivo, ma ancor più la propaganda, americana e italiana. Il clamoroso trionfo di Tazio Nuvolari al Nürburgring, nel GP di Germania del 1935, lo ha consacrato definitivamente come l'indiscusso "asso" del Vecchio Continente. Dopo la severa batosta inflitta ai germanici al volante dell'Alfa Romeo, il "mantovano volante" si presenta al Circuito del Montenero a Livorno, dove è in palio l'ambita "Coppa Ciano".

Costanzo Ciano, promotore della gara, chiede espressamente a Tazio Nuvolari di correre Oltreoceano, e vincere a casa degli Americani.

La cosa stuzzica "Nivola", non soltanto in quanto pilota, ma anche come esponente di una famiglia che si vanta di aver ospitato Giuseppe Garibaldi in una propria villa e del fatto che il nonno di Tazio,



Giuseppe Nuvolari, sia stato un valoroso e fedele garibaldino, distintosi nella battaglia del Volturmo nell'impresa dei Mille. L'accostamento con "l'eroe dei due mondi" lo esalta e senza battere ciglio risponde "Obbedisco!" a Ciano.

60.000

Nel porto di New York, il 3 ottobre 1936, dal lussuoso transatlantico Rex, orgoglio della marina commerciale italiana, sono scaricate le quattro Alfa Romeo della Scuderia Ferrari (tre 12C-36 e una 8C-35), pronte a gareggiare nella Coppa Vanderbilt con Antonio Brivio, Tazio Nuvolari, Nino Farina e Attilio Marinoni (quest'ultimo effettuerà soltanto le prove, senza gareggiare, ndr).

I piloti raggiungono il circuito su un'auto americana, messa a disposizione dagli organizzatori. L'imponente autodromo di Roosevelt Field, che confina con il campo d'aviazione da cui Charles Lindbergh pochi anni prima era partito per la trasvolata atlantica in solitario, dista 35 km da New York. Il circuito è molto largo e ha un tracciato molto diverso da quelli a cui si è abituati in Europa, addirittura bizzarro: ha



TROFEO

Tazio Nuvolari riceve la Coppa Vanderbilt dalle mani di George Washington Vanderbilt III: il trofeo rimarrà poi in America (oggi è al Museo Nicolis di Verona). A sinistra, la prima pagina della Gazzetta dello Sport che celebrava la vittoria e le Alfa Romeo schierate sul circuito: Tazio Nuvolari (8), Antonio Brivio (9) e Nino Farina (10).

sedici curve in poco più di sei chilometri. Il motivo è semplice: permettere di assistere a tutte le fasi della gara ai 60.000 spettatori sulle tribune. Il fondo è di asfalto rugoso e non molto resistente, ma per Tazio il tracciato è "divertente".

L'attesa per l'evento è grande. I nostri campioni sono popolarissimi e sono facilmente intercettati nei loro spostamenti dato che viaggiano su vetture dell'organizzazione. A Nuvolari è assegnata un'elegante Lincoln con il suo nome in evidenza. Nelle prove, Tazio scopre subito le carte realizzando il miglior tempo per l'entusiasmo del pubblico. Gli iscritti al "Trofeo Roosevelt" sono 62, ma soltanto 45 prenderanno il via della gara su 75 giri del circuito, per un totale di 480 km.

Offenhauser

New York vive l'avvenimento del Roosevelt Field con curiosità, mentre tra gli organizzatori serpeggia un po' di preoccupazione per l'affluenza di pubblico superiore alle attese. I piloti italiani si trovano di fronte ad avversari agguerritissimi e abituati ai contatti ravvicinati nei loro ovali. Questo circuito però è più simile a quelli europei, benché con peculiarità tutte sue. Le Alfa Romeo poi sono tecnicamente all'avanguardia, con i loro motori a 8 e 12 cilindri sovralimentati, mentre sulle "Roadster" americane dominano i motori Offenhauser e Miller a 4 cilindri: il vantaggio di queste ultime è che consumano molto meno, dunque dovranno effettuare una sola sosta contro le due delle Alfa. Con queste premesse inizia la sfida al Roosevelt Field, dove l'automobilismo europeo tenta di ribadire la sua supremazia tecnica e organizzativa, mentre quello di oltreoceano cerca di assumere risvolti più sportivi e meno spettacolari.

La mattina del 12 ottobre, le auto in gara sfilano in parata davanti a tribune gremite, prima della grande sfida. Il passaggio delle tre Alfa Romeo davanti al palco d'onore è accolto da un fragoroso e prolungato applauso dal quale emergono a fatica le note ufficiali italiane della Marcia Reale e di "Giovinezza", mentre sul pennone si ele-

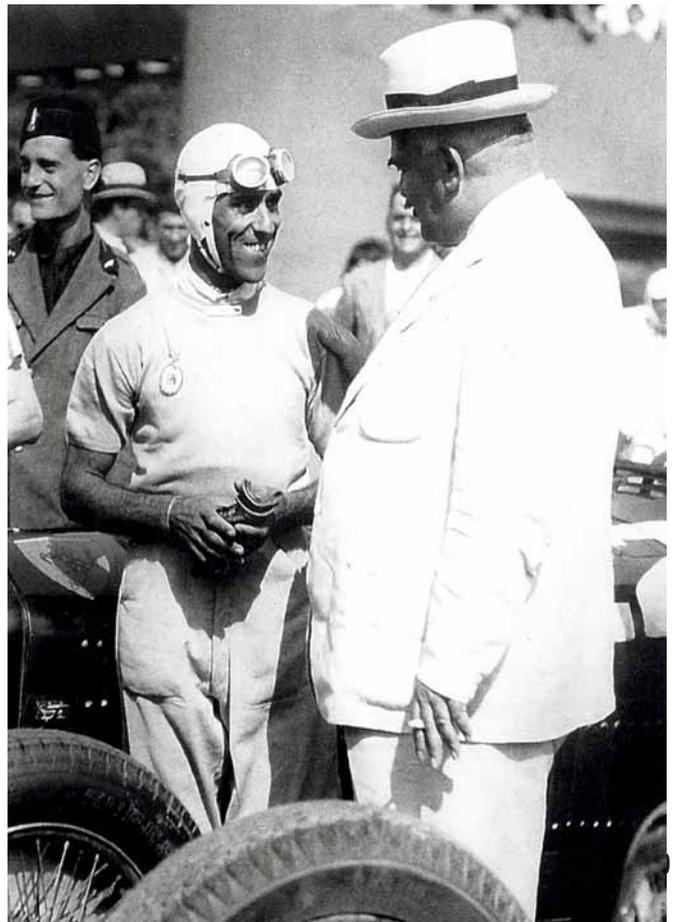
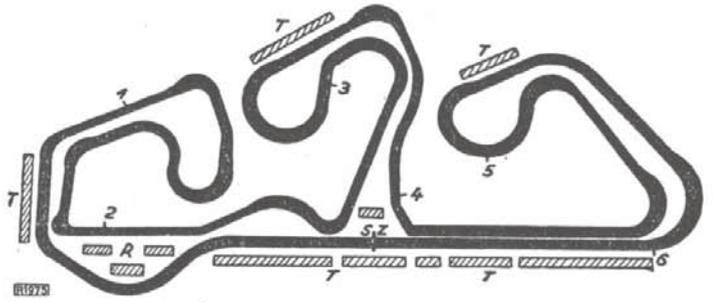
va il tricolore. Il "Via!" è dato dopo l'esecuzione dell'inno americano: Brivio parte in prima fila mentre Nuvolari e Farina sono in terza (la griglia di partenza è stabilita a sorteggio, secondo la pratica del tempo). Superate le curve di metà del primo giro, Tazio balza al comando seguito da Brivio. Passano i giri, prima cinque, poi dieci, venti, quaranta, ma il pilota mantovano è sempre al comando: è inattaccabile. Alla fine del settantacinquesimo giro, Tazio Nuvolari taglia vittorioso il traguardo, alla media di 106 km/h, dopo aver sbragliato gli avversari; Brivio è terzo. I piloti e le auto italiane sono i migliori in assoluto e Tazio ne è il degno simbolo.

Nel giorno della ricorrenza della scoperta del continente americano ad opera di Cristoforo Colombo, il pilota italiano e l'Alfa Romeo hanno impartito una autentica lezione di automobilismo a piloti e vetture del nuovo mondo.

CIANO

In questa foto, Nuvolari impegnato in pista davanti a una delle tante auto americane spinte dal 4 cilindri Offenhauser. A destra in alto, una vista dell'impianto nei pressi di New York e la piantina del circuito. Più in basso, Nuvolari con l'auto messa a sua disposizione dall'organizzazione e con Costanzo Ciano.





ED
EDISPORT

The thrill of the ride
Cyclist 7
EDIZIONE
ITALIANA

INTERNATIONAL
MEDIA
BRAND
OF THE YEAR

Vercors
strapiombi.
con vista

Sulle strade blu del Colorado

Diventa uno scalatore migliore
Nel quartier generale di Shimano
Tutti i numeri del power meter Garmin

È in edicola

The thrill of the ride
Cyclist

Il primo
magazine italiano
dedicato a chi
vive **la bici**



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
maspediego@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 esenta dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
- serve per la 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
Restauro di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303
Fax: 06 - 44 67 321
www.giolittiricambiautodepoca.com
Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

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
Restauro meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209
Fax: 045 - 66 30 22
http://web.tiscali.it/clubtractionavant/
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
Fax: 0382 - 58 34 14
www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

Immatricolata o costruita da più di venti anni, proprietario iscritto all'ASI, a un club federato o ad un registro di marca. I requisiti per accedere a una polizza agevolata per auto d'epoca non sono tanti, e in cambio di un evidente risparmio di costo richiedono solo pochi vincoli aggiuntivi. In particolare, l'iscrizione al club è ormai un vincolo universalmente diffuso. Se fino a qualche anno fa alcune assicurazioni erano disponibili a concedere tariffe agevolate dietro presentazione del solo libretto di circolazione della vettura, oggi questo non è di fatto più possibile, e praticamente tutte richiedono l'affiliazione ASI o ad un registro.

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".



INGLESI

JAGUAR

► *Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni sono tra le più elevate in assoluto.*

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29

Fax: 0382 - 52 97 56

www.gmajag.com

Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

MINI

► *Analogamente a numerose vetture inglesi, anche le piccole Mini sono seguite da numerosi appassionati: la parte meccanica, semplice e affidabile, non pone particolari problemi nella revisione e nella messa a punto, al pari degli interni, per i quali non è difficile trovare tutti i ricambi necessari. Particolare attenzione va invece prestata, durante il restauro, alla esatta corrispondenza di tutti i particolari con la versione in fase di restauro, dal momento che durante i quaranta anni di vita della Mini non poche sono state le modifiche alle quali è stata sottoposta.*

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838

valbrusa@libero.it

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26

www.miniandcooper.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949

Cell: 348 - 93 11 861

www.palmerspeedracing.net

Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000.

Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00

Fax: 0422 - 32 14 70

www.angloparts.com

sales.treviso@angloparts.com

Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808

Fax: 055 - 01 93 809

autofficinailbarco@libero.it

Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947

www.autovigano.it - 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.Ili 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 Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile. I costi però, già elevati in precedenza, sono aumentati in proporzione con l'enorme rivalutazione che questi modelli hanno avuto negli ultimi dieci anni.*

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54

Fax: 02 - 36 55 89 28

www.ats.mi.it - info@ats.mi.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono 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.restauroporsche.com - info@restauroporsche.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

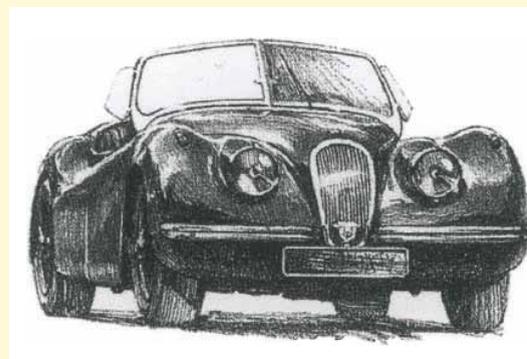
Telefono: 011 - 92 44 383

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
Diametro cerchio: 14"	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

AMERICANE

► *Vistose ed esagerate, le auto americane in Italia e in Europa sono più diffuse di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana non pone particolari problemi, tenendo comunque conto che è importante affidarsi alle mani di uno specialista principalmente per quanto riguarda le revisioni della meccanica, sulla quale non tutti sono in grado di intervenire con competenza ed efficacia.*

Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166
 euroamerica@libe.it
 Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833
 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
 clfspinardi@libero.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31
 www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com
 Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35.99.09
 www.fllirossi-tyre.com

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415
 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
Battilastra 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
restaurautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

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

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 335 - 84 11 601
www.lanzonicarburatori.com
Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

Luigi Scarazzai - VR

Telefono: 045 - 63 05 562
www.scarazzai.com - sales@scarazzai.com
Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 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, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Soram / Imasaf - PD

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

WWT - TV

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

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

Telefono: 0376 - 69 51 05
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.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 Autotappezeria - FE

Cell. 340-08 90 580
www.rtautotappezeria.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 CCAA 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 CCAA 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 CCAA 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.



Solida tradizione

Non ha avuto il successo della coupé, ma è una validissima berlina. Con tutta la classe e le prestazioni delle vere Lancia A parte il costo di alcuni ricambi, si mantiene con facilità

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Siamo nel 1963: dagli stabilimenti Lancia di Chivasso esce l'erede della celebre ma ormai obsoleta Appia. È la Lancia Fulvia, berlina media a tre volumi, quattro porte, classica e squadrata, senza alcuna concessione all'aerodinamica. Però ha personalità. L'ha disegnata Piero Castagnero: spiccano il frontale austero a quattro fari e la coda sagomata, secondo uno stile che potremmo definire "neoclassico". La meccanica è all'avanguardia: ha la trazione anteriore, come la Lancia Flavia che per prima in Italia l'ha introdotta tre anni prima. Il motore, derivato da quello della Appia, è assai originale quanto ad architettura: quattro cilindri bialbero a V stretto e inclinato a si-

nistra, in posizione longitudinale ma molto corto; in rapporto alla cilindrata, la potenza è notevole. Anche l'impianto frenante è all'avanguardia: a disco sulle quattro ruote, una soluzione che poche vetture adottano nei primi anni Sessanta. Ma il meglio deve arrivare: basta aprire la porta e sedersi a bordo per apprezzarne il comfort. Le finiture e la qualità dei materiali sono indiscutibilmente elevati; anche il prezzo lo è, fra i più alti del segmento. L'ha voluta così l'ingegner Antonio Fessia, il direttore del progetto: una comoda berlina per padri di famiglia della classe media degli anni '60. Il motore della Lancia Fulvia è molto particolare. Come dicevamo, è un quattro ci-

lindri a V di soli 12°53', tanto che la testa è unica, come se fosse un 4 cilindri in linea. Il blocco cilindri è poi inclinato a sinistra di 45°, la scatola frizione-cambio in blocco col motore. La distribuzione è molto particolare: bialbero in testa come se fosse un 4 cilindri in linea, l'albero di destra muove le valvole di aspirazione di tutti e quattro i cilindri mentre quello di sinistra comanda tutte le valvole di scarico; inoltre, le valvole sono comandate da cortissimi bilancieri. Testa e coppa sono in lega di alluminio e il motore è montato a sbalzo. Altro particolare: il gruppo motore-cambio, le sospensioni anteriori e lo sterzo sono posizionati su un telaio ausiliario che è unito alla scocca mediante tasselli elasti-



Sopra, il posto di guida: la strumentazione (a sinistra) è ben più ricca della media del periodo: il tachimetro ha i contakm totale e parziale, ci sono contagiri, indicatore benzina, termometro acqua e manometro olio più le varie spie. Il contagiri era diventato di serie nella versione 2C: il regime di potenza massima è 6000 giri, quello massimo ammesso è di 6200 giri. Una Fulvia berlina conservata completa e in ottime condizioni può valere 6-7.000 euro.



ci, che riducono vibrazioni e risonanze anche nell'abitacolo.

Più potenza

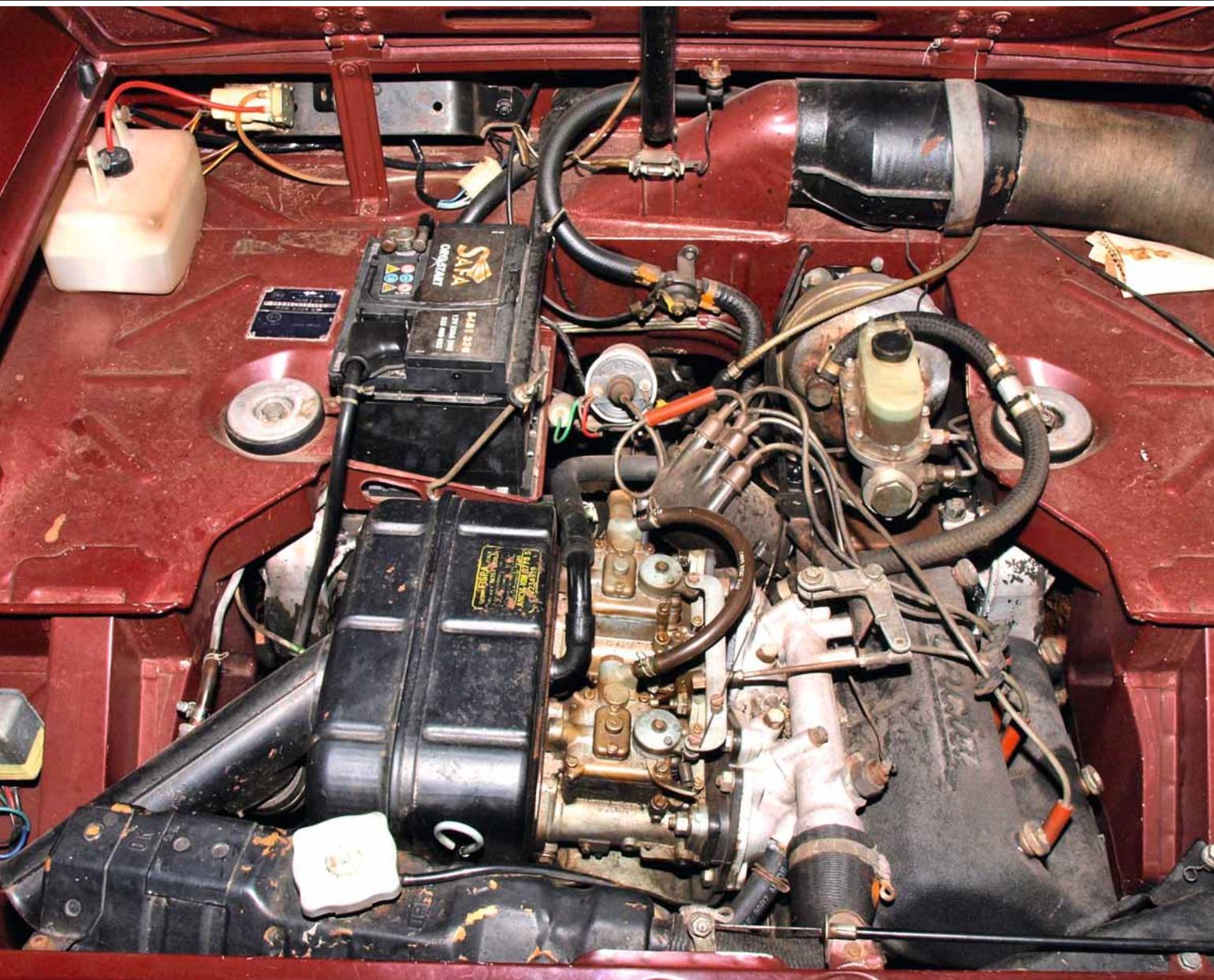
Il primo motore della Fulvia è un 1.1 alimentato da carburatore doppio corpo verticale, con 58 CV di potenza, tanti per la cilindrata, pochi per il peso della vettura (oltre la tonnellata). Perciò l'Ingegnere Ettore Zaccone Mina, direttore tecnico dell'impianto motori in Lancia, corre subito ai ripari: sostituisce il carburatore con due doppio corpo, aumenta il rapporto di compressione, monta camme di profilo diverso e un collettore di aspirazione diverso. Così modificato, il motore 1.1 raggiunge l'invidiabile potenza di 71 CV, mentre la coppia passa da 8,4 a 9,4 kgm. Il debut-



L'abitacolo è rifinito come Lancia comanda: i sedili sono ben imbottiti e soffici come una poltrona del salotto di casa. Il rivestimento è in vinilico elasticizzato, optional della Casa; a richiesta si poteva avere perfino l'interno in pelle, una dotazione notevole per l'epoca.

to è al Salone di Torino del 1964: la nuova Fulvia si chiama "2C", come "2 carburatori". Il potenziamento consente alla Fulvia di spingere rapporti più lunghi, tanto che raggiunge in quarta i 145 km/h. La vettura è gradita, nonostante il prezzo di vendita sempre elevato rispetto alla concorrenza: in pochi anni ne saranno vendute ben 48.266.

Dopo l'incremento di potenza, si passa all'aumento di cilindrata: nel 1967 esce la Fulvia GT, dotata del motore 1216 cc della Fulvia coupé, capace di 80 CV e in grado di spingere la berlina a 152 km/h. L'anno dopo, con la versione GTE, si approda alla cilindrata "milletrè": il motore 1298 cc raggiunge la potenza di 87 CV. Nel frattem-



po però la Lancia, allora di proprietà del bergamasco Carlo Pesenti, naviga in gravi difficoltà economiche; la bontà della produzione automobilistica non basta a risolverla e nel 1969 la Casa è rilevata dalla Fiat. Nello stesso anno la Fulvia è sottoposta a un restyling completo. Il frontale, riuscito, ha una nuova mascherina, allargata fino ai quattro fari incorniciati, con i due proiettori esterni più grandi degli interni. La coda, in parte ridisegnata, convince meno con i fanali posteriori a sviluppo verticale invece che orizzontale e una modanatura ovale che non segue più gli spigoli della carrozzeria. Il motore resta invariato a 1.3: con 85 CV la velocità mas-

sima arriva a 160 km/h, ottima per l'epoca. La Fulvia "II serie" è presentata al Salone di Ginevra del '69. A ottobre del 1970 è tempo per l'ultima innovazione: il cambio a 5 marce. Una "sciccheria" meccanica che soltanto l'Alfa Romeo Giulia poteva vantare tra le concorrenti dirette. La quinta però non è qui un rapporto aggiunto, bensì la presa diretta, come la quarta della precedente Fulvia 1.3 (essendo invariato il rapporto al ponte delle due vetture); la differenza si nota perciò nei rapporti inferiori: la diversa spaziatura consente alla cinque marce un miglior adattamento alle variazioni stradali e più accelerazione. Guidandola, all'ini-

zio il cambio marcia può risultare poco intuitivo: retromarcia, seconda e quarta sono posizionate in alto; prima, terza e quinta in basso. Rimane comunque disponibile sul mercato la versione a quattro marce, con uno sconto sul prezzo di 50mila lire (a luglio '71 costa di listino 1.695.000 lire, contro 1.745.000 lire della cinque marce). Altre innovazioni introdotte nello stesso periodo hanno come obiettivo la sicurezza. Citiamo: il piantone di guida in tre tronconi con snodi, il sistema a doppio circuito frenante "Superduplex", il correttore di frenata in funzione del carico (invece che ad inerzia), la spia sul cruscotto per il controllo del livello del liquido freni. La car-



Nella pagina a fianco, una panoramica del vano motore: si nota che lo spazio occupato dal propulsore (inclinato a sinistra di 45 gradi) è assai contenuto; il contenitore bianco in alto a sinistra è la vaschetta del liquido lavavetro.

In alto, da sinistra: una pompa della benzina a mano, in aggiunta a quella meccanica, serve per facilitare l'avviamento dopo lunga inattività della vettura; il radiatore dell'acqua non ha il vaso di espansione, ma l'elettroventilatore a innesto automatico (si inserisce quando la temperatura del liquido supera i 90 gradi); le candele di accensione sono disallineate perché i cilindri sono a "V". Nella striscia di foto sopra, da sinistra: i due carburatori doppio corpo Solex; l'astina di misurazione del livello dell'olio motore; il filtro dell'olio a ricambio rapido; dietro si intravede la scatola del filtro dell'aria.



rozzeria è a tre volumi a struttura differenziata, con abitacolo rigido.

La Fulvia rimane sul mercato fino al 1972, quando è rimpiazzata dalla più moderna Beta. In totale sono 192mila gli esemplari di Fulvia berlina prodotti in nove anni.

York

L'auto che abbiamo fotografato è una Fulvia 1,3 II serie, 5 marce, del 1971, in tinta rosso York. Appartiene a Bruno Porzionato di Fara Novarese (NO), imprenditore edile ora in pensione. L'ha comprata tre anni fa barattandola con una Porsche 924 che trovava scomoda. La Fulvia invece gli è piaciuta subito per il confort e lo stile. La

A destra, la fanaleria con fari esterni più grandi degli interni e griglia estesa (non più limitata al trapezio) identificano la Fulvia II serie; gli antinebbia Carello sono un accessorio after-market. Anche la coda è modificata rispetto alla I serie: i fanali hanno uno sviluppo verticale e la modanatura è di disegno ovale, simile a quella della Flavia.





Sopra, a sinistra, l'accensione è a spinterogeno, a fianco ci sono la bobina e la batteria; al centro, vista inferiore del serbatoio della benzina, che è dotato di tappo di scarico; infine, a destra, la coppa dell'olio è protetta da una griglia, accessorio after-market piuttosto diffuso all'epoca.

macchina era in buone condizioni di carrozzeria e meccanica al momento dell'acquisto, ha percorso a detta del proprietario soltanto 85mila km e così gli interventi di riparazione sono stati minimi. Ha dovuto sostituire la pompa dell'acqua, che ha trovato da un ricambista ed è costata 130 euro. Ha sostituito anche gli pneumatici. Nient'altro. Ai raduni, ci dice, "la Fulvia fa la sua figura, molti si avvicinano perché ricordano d'averla avuta". La trova maneggevole, tanto che quando capita viaggia senza problemi anche nel traffico. L'abbiamo provata, avendo conferma di un certo brio: in quinta a 4000 giri la velocità è

di circa 110 km/h (a 1000 giri/min la quinta sviluppa 27,03 km/h). La visibilità in marcia è buona, lo sterzo non è pesante anche se ovviamente è un po' demoltiplicato. La manovrabilità del cambio invece non è un gran che: la leva centrale (nella 2C era al volante) è lunga e la posizione delle marce è poco consueta, con la prima in basso. Ma, come dice Porzionato: "Basta farci un po' l'abitudine e la guida diventa agevole." Anche se interessa poco su una storica, i consumi non sono esagerati: il proprietario ha rilevato, in un viaggio su strade extraurbane ad andatura moderata, tra i 12 e i 13 km con un litro, il che dimostra l'ef-

ficienza del motore Lancia e anche una discreta aerodinamica.

Bisogna conoscerla

Abbiamo interpellato Peraldo Giacobino, meccanico di Crevacuore (BI) che ben conosce la vettura di Bruno Porzionato, per chiedergli quali problematiche può presentare la Lancia Fulvia.

"Il motore ha un ottimo funzionamento, è elastico ed affidabile. Non dà grossi problemi."

E la manutenzione?

"Bisogna conoscere la meccanica Fulvia. La testa non è certo semplice come





Sopra, a sinistra il gruppo cambio-differenziale e del telaio ausiliario che sostiene il motore; al centro l'avantreno a ruote indipendenti, con trapezi oscillanti, ammortizzatori e barra stabilizzatrice; a destra, il retrotreno ad assale rigido con balestre longitudinali.

quella di un bialbero Fiat. Se uno non è pratico e toglie il coperchio valvole, lo richiude subito e consiglia al cliente di rivolgersi a mani esperte...”

E i carburatori doppio corpo?

“Vanno bilanciati con apposito strumento, oppure a orecchio, ma in ogni caso bisogna conoscerli.”

Com'è la situazione dei ricambi?

“Si trovano, però costano. Mi è capitato di rifare i freni posteriori di una Fulvia: solo di ricambi, fra pinze, pistoncini, pastiglie, due ghiera e due cuscinetti, avevo già speso circa 500 euro. Poi c'è la manodopera... Lo stesso lavoro, fatto su una Fiat, costa molto meno.”

Una qualità in particolare della Fulvia? “Il motore, elastico e pronto al comando: è ideale per le gare di Regolarità.”

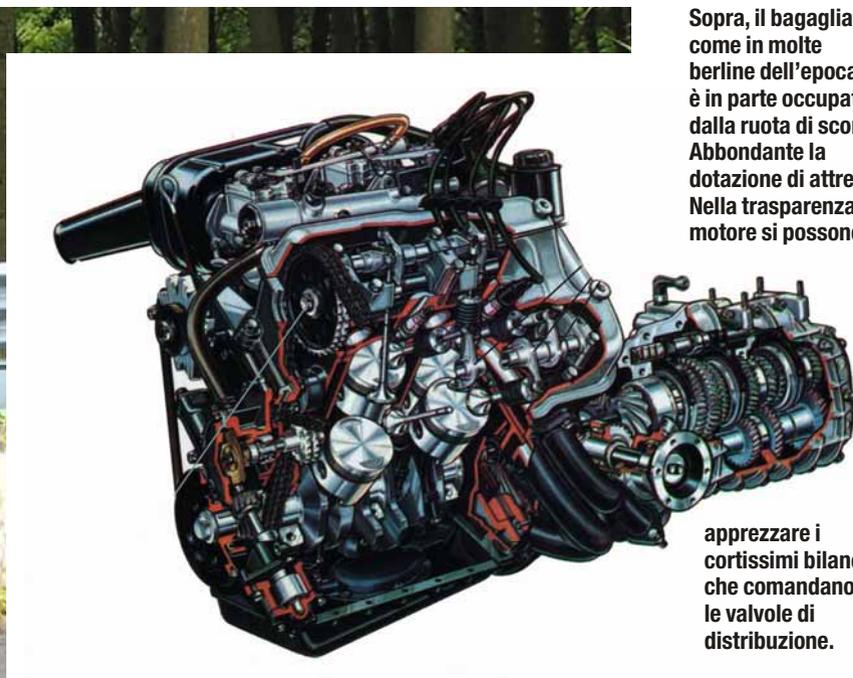


Sopra, il bagagliaio come in molte berline dell'epoca è in parte occupato dalla ruota di scorta. Abbondante la dotazione di attrezzi. Nella trasparenza del motore si possono

apprezzare i cortissimi bilancieri che comandano le valvole di distribuzione.

LANCIA FULVIA 1,3 II SERIE 1969-72 (LANCIA FULVIA 2C)

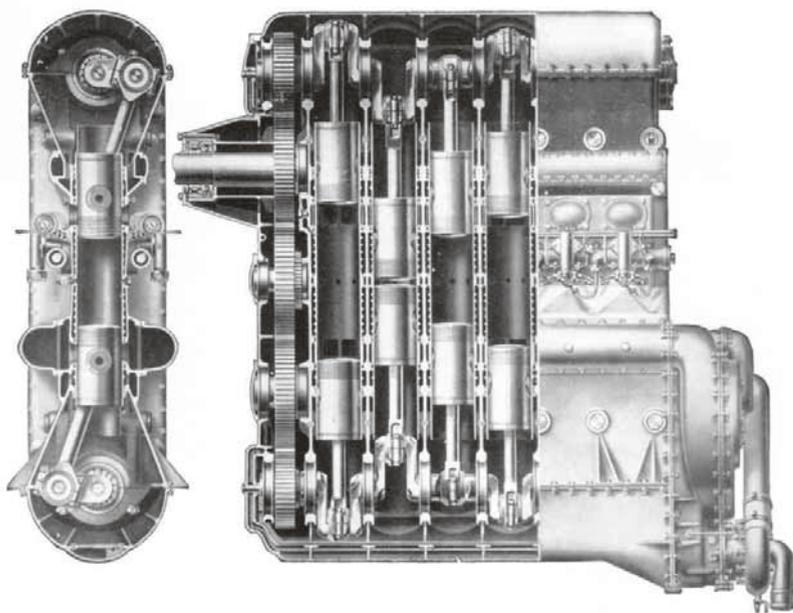
Motore Anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri a V stretto di 12°53'28", inclinato a sinistra di 45°; alesaggio mm 77 (72), corsa mm 69,7 (67); cilindrata 1298 (1091) cc; rapporto di compressione 9:1 Distribuzione 2 alberi a camme in testa (catena), 2 valvole per cilindro (aste e bilancieri) Alimentazione due carburatori doppio corpo orizzontali Solex C35 PHH 18 con filtro aria a secco oppure Solex C35 PHH 20 con filtro a bagno d'olio (due carburatori doppio corpo Solex C32 PHH); pompa benzina meccanica Lubrificazione forzata con filtro olio, capacità carter 4,3 litri Raffreddamento acqua a circolazione forzata, elettroventilatore a innesto automatico Impianto elettrico 12 V, alternatore 400 W, batteria 45 Ah (42 Ah prima del 10/1970, versione quattro marce), accensione bobina e spinterogeno Potenza (DIN) 85 CV a 6000 giri (71 Cv a 6200 giri) Coppia (DIN) 11,5 kgm a 4500 giri (9,4 kgm a 4300 giri) **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM; rapporti: I 4,159; II 2,698; III 1,793; IV 1,284; V 1; RM 4,239 (versione 4 marce e Fulvia 2C: I 3,901; II 2,179; III 1,419; IV 1; RM 4,112) Rapporto finale 4,1:1 (10/41) Cerchi 4,5 J x 14" Pneumatici 155-14 **Corpo vettura** Berlina 5 posti, 4 porte; carrozzeria portante con telaio ausiliario anteriore Avantreno ruote indipendenti, trapezi oscillanti, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici (quadrilatero trasversale, bracci oscillanti) Retrotreno assale rigido con balestre longitudinali, barra trasversale Panhard, ammortizzatori telescopici Freni idraulici a disco sulle 4 ruote, doppio circuito, servofreno a depressione, limitatore di frenata al retrotreno in funzione del carico (prima di 10/1970, versione quattro marce: a inerzia) Sterzo a vite e rullo Serbatoio carburante 42 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.500 (2.480) Carreggiate ant/post 1.300/1.280 Lunghezza 4.155 (4.110) Larghezza 1.555 Altezza 1.400 Peso in ordine di marcia 1.060 (995) kg **Prestazioni** Velocità massima 160 (145) km/h



Agli albori dell'automobile

I motori elettrici applicati all'autotrazione sono di inizio XX secolo. Poi si passò al gassogeno (o... carbonella), ma si pensava già all'elettrico. Nel frattempo, il Diesel passava dall'agricoltura ai record: le applicazioni sui temi di Peugeot

DI FRANCESCO PELIZZARI



OPPOSTI

In apertura, la Peugeot VLV del 1941. Sopra, un motore CLM a pistoni opposti, Diesel 2T. Sotto, la Lohner-Porsche del 1900 con motori elettrici nei mozzoni anteriori.



A fine 2015 il decreto numero 219 pubblicato in Gazzetta Ufficiale ha definito le regole secondo le quali in Italia è possibile convertire autoveicoli con motore a scoppio in elettrici. Il decreto non identifica limiti temporali per l'operazione, perciò in pratica anche un'auto d'epoca, di qualsiasi anno, può essere trasformata in tal senso. L'idea d'altra parte è nata proprio sulla base tecnica di un'automobile con più di 30 anni: è stato un geologo fiorentino, nel 2005, a immaginare questa possibilità, e poi metterla in pratica, su una Fiat 500 degli anni '70. Ma dieci anni

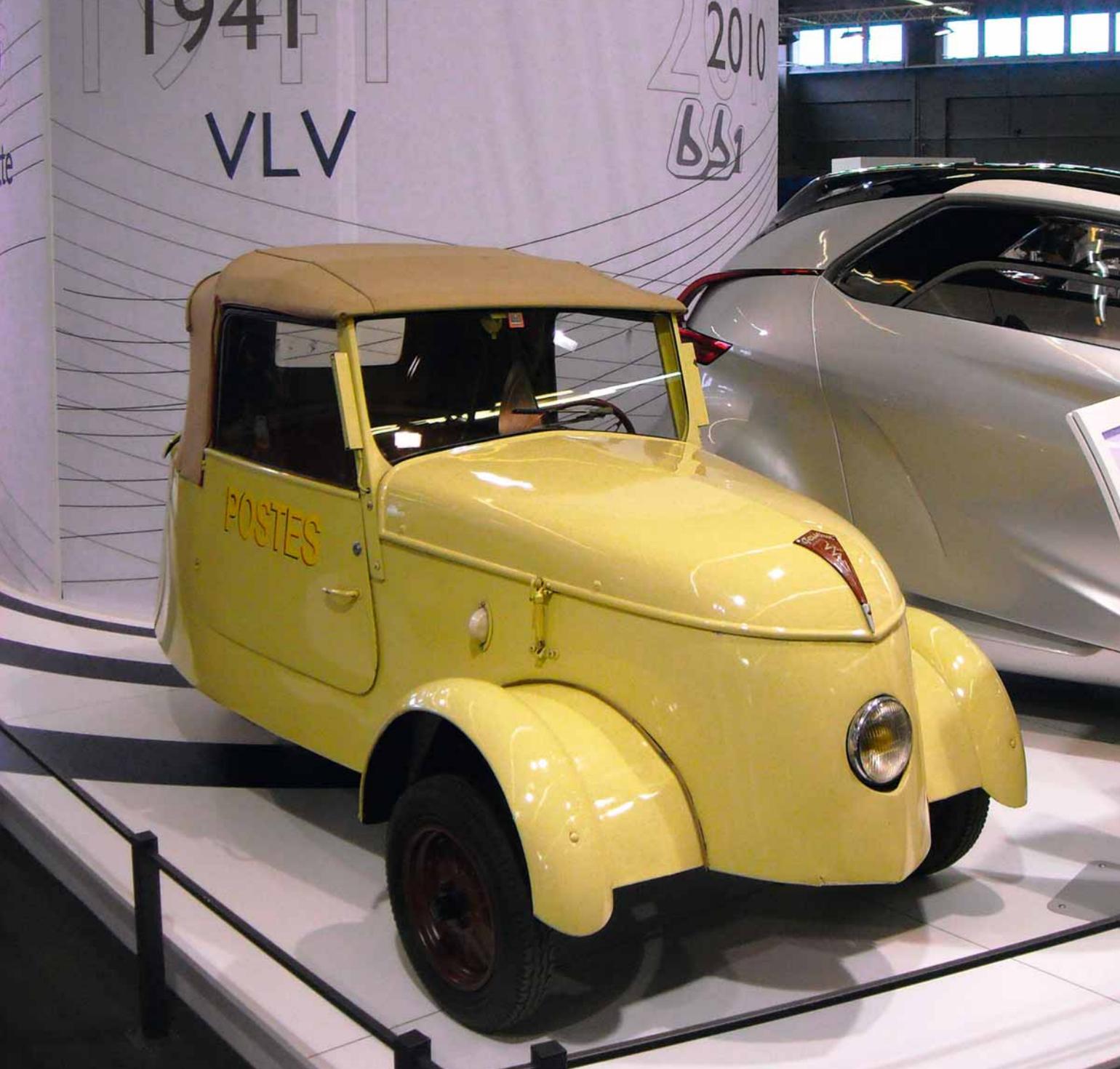
fa l'auto doveva circolare con la targa prova, mentre oggi esiste la possibilità di aggiornare il libretto di circolazione in tal senso. La conversione è ora a norma di legge.

D'altra parte le "energie alternative" sono sempre state sotto la lente dei Costruttori di automobili, fin dalle origini della mobilità a motore. L'austriaca Lohner del 1900 era un'automobile (poco più che una carrozza, in realtà) con motori elettrici alle ruote anteriori; progettata dal 25enne Ferdinand Porsche per la K.u.k. Hofwagenfabrik-Jakob Lohner & Co. di Florisdorf-Vienna, suscitò enorme scalpore alla Esposizione universale di Parigi.

Una volta che l'automobile era diventata un mezzo di locomozione, se non diffuso, almeno usuale come concetto, e dunque parliamo degli anni Venti, il principale ostacolo alla sua diffusione potevano essere soltanto le guerre che mettevano a repentaglio l'approvvigionamento di carburante. Durante la seconda guerra mondiale tali difficoltà spinsero la diffusione del gassogeno, o gas povero, applicato all'automobile. In pratica si montava un bruciatore che bruciava legna o carbone, con poco ossigeno, creando molecole di monossido di carbonio e poi anidride carbonica che, miscelati con vapore acqueo, formavano un combustibile molto economico ma altrettanto povero di calorie. Oltre al potere calorifico scarso, i difetti principali erano l'ingombro e il peso della caldaia, poi la scarsa autonomia. Il pregio, oltre all'economia, era che... non c'era altro!

Elettricità

Un'alternativa praticabile era quella dell'auto elettrica: in Francia ci pensò Peugeot, che nel 1941 preparò una vettuercina da città denominata VLV, acronimo di "Voiture Légère de Ville". Era una sorta di Isetta ante litteram, con le ruote posteriori gemellate e un solo faro anteriore, un aspetto molto semplice ma anche originale. Era disponibile soltanto come cabriolet a due posti, lunga 2,67 metri e larga 1,21, pesava 348 kg. Il motore elettrico da circa 3 CV era alimentato da quattro batterie da 12 Volt l'una ed era in grado di spingere la minuscola cabriolet alla velocità di circa 35 km/h con un'autonomia di 80 km. Non ebbe grande successo: fu prodotta per un paio d'anni in 377 esemplari soltanto, ma d'altra parte a quei tempi la



gente in generale aveva altro a cui pensare che comprare un'automobile; per non dire del fatto che la sua vendita fu vietata: i nazisti occupanti della Francia non vedevano di buon occhio l'operazione.

È curioso notare come l'impostazione di base della VLV, con le ruote gemellate posteriori, sia mantenuta sui più recenti "concept" elettrici della Casa, i vari Asfalte (1996), 20Cup (2005) ed EX1 (2010) che hanno ormai raggiunto potenze molto elevate (oltre 300 CV). Nel frattempo, ci sono state le prove con le 205 e 106 elettriche, e oggi c'è nel listino Peugeot la iOn, tutta elettrica.

Gasolio

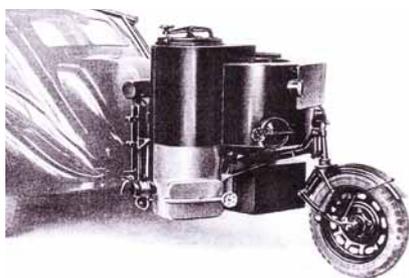
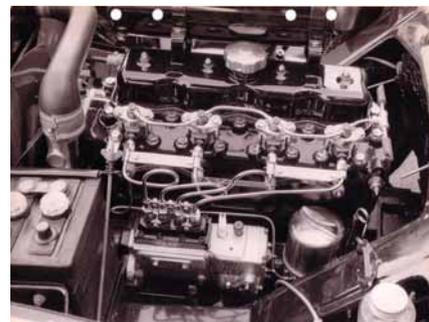
Parlando di carburanti alternativi e di record in casa Peugeot, tuttavia, non si può non parlare della 404 Diesel, l'auto da record sviluppata a metà anni '60. Anche perché i record della EX1 sono stati stabiliti sul circuito di Linas-Monthlèry, lo stesso che vide protagonista la 404 nel 1965.

Anche allora il tipo di propulsore era innovativo: un Diesel. Dopo due anni dal lancio della 404 di serie, fu realizzata questa speciale versione per dimostrare la durata e le prestazioni del motore a gasolio. I tentativi di record avvennero dall'11 al 14 giugno di

quell'anno, con i piloti de Lageneste, du Genestoux, Besnardière, Gérard e Tchekemian che si alternavano alla guida ogni tre ore. La 404 cabriolet era allestita con uno speciale hard-top per il pilota e, secondo i regolamenti in vigore, aveva a bordo ricambi e attrezzi oltre alla radiotrasmittente, per un peso totale di 1.135 kg. Il motore era un 4 cilindri in linea Peugeot Indenor tipo XD 88, 1.984 cc, da 68 CV SAE a 4.500 giri. La 404 Diesel da record girò per tre giorni di fila ottenendo 22 record in totale, il più significativo quello sulle 72 ore: 11.627,329 chilometri alla media di 161,49 km/h.

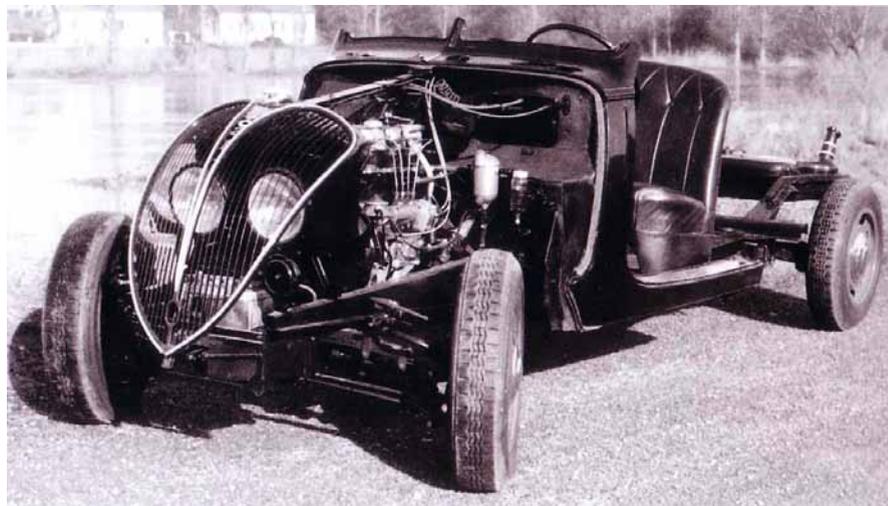


DIESEL
Nella foto grande al centro, la Peugeot 402 Diesel degli anni '30, con il 4 cilindri HL50: 2300 cc, 55 CV di potenza, ne furono prodotti una decina di esemplari prima dello scoppio della guerra. Qui sotto, l'Indenor TMD montato sulla 403 degli anni '50.



CARBONELLA

Sopra e in alto, due esempi di Peugeot 402 a gassogeno. Come si può notare, l'ingombro di tali impianti di alimentazione era all'insegna della... inefficienza, aggravata dallo scarso potere calorifico della "carbonella". Sotto, la 404 Diesel da record e a destra un depliant dell'Indenor TMD 85.



avec le **MOTEUR DIESEL INDENOR TMD 85**
SOUPLE ROBUSTE NERVEUX

Cylindrée : 1816 cm³
Puissance : 48 ch à 4000/mn
Puissance SAE : 55 ch

Le SEUL DIESEL rapide comportant une vibreur à 5 paliers.
Moteur construit en série en FRANCE depuis 1958 dans des Usines 100 % françaises, assurant un service pièces de rechange permanent.

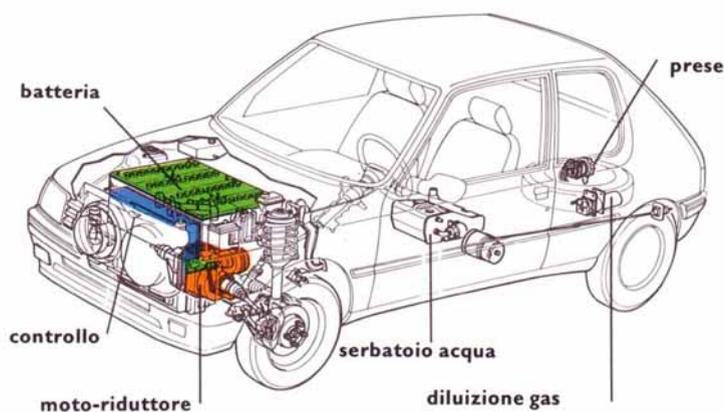
DISTRIBUTION EXCLUSIVE
COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MOTEURS
71, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16^e
TÉLÉPHONE : PASSY 33-29 (10 lignes groupées)
C.C. 1000 10 10

Uno contro l'altro

Ma perché usare il motore Diesel per dei record? Il motore a gasolio era più pesante e meno prestante di quello a benzina, ma il carburante costava molto meno. I record dimostravano che le prestazioni potevano essere decenti. E Peugeot aveva già una lunga esperienza anche in quel settore: le prime

applicazioni risalgono infatti al 1928, con la Compagnie Lilloise de Moteurs (CLM) che produce motori Diesel a 2 tempi sotto licenza della tedesca Junkers. Tali motori sono a pistoni opposti, cioè con due pistoni nello stesso cilindro: dunque la camera di combustione è delimitata dallo spazio compreso tra i due pistoni nel loro movimento nel cilin-

dro. Il carburante è iniettato direttamente in questa camera da un iniettore montato nel blocco cilindri e posizionato in perpendicolare al movimento dei pistoni. Il pistone superiore è collegato all'albero motore con un sistema di due lunghe bielle che si muovono a lato del pistone stesso. Tra i vantaggi offerti da questa architettura,



PROTOTIPO
Qui a fianco, la disposizione delle componenti sulla Peugeot 205 "elettrica", prototipo degli anni '80. A sinistra, il voluminoso "pacco" batterie della VLV.

Peugeot 205



IDROGENO

Per molti anni la "nuova frontiera" dei carburanti è porsa arrivare dall'idrogeno, e forse lo è ancora. Anche Peugeot, con la 505 (sopra) lo ha sperimentato, al pari di altre Case, ma al momento la spinta alla ricerca in tal senso pare aver rallentato.

vi sono la compattezza in rapporto alle prestazioni, la potenza specifica, l'assenza di vibrazioni; immissione del carburante e uscita dei gas di scarico avvengono poi attraverso delle luci, come tipico nei 2T, quindi non c'è testata, né valvole né albero a camme. Bisogna inoltre osservare che il motore CLM è a iniezione diretta e quindi facile da avviare e di buon rendimento termodinamico. Un grande vantaggio rispetto ai motori a testa calda in voga all'epoca. D'altro canto, l'emissione di particolato è elevata, al pari del consumo, la coppia è elevata ma con erogazione non lineare, infine la durata del motore è minore a causa dell'elevato stress termico.

Indenor

La produzione dei CLM Diesel inizia nell'aprile 1928 con i modelli "HK60" ed "HK80", poi denominati PJ (Peugeot Junkers; le cifre

indicano l'alesaggio in mm). I motori CLM saranno presto usati in svariate applicazioni: trattori, littorine, motori per lavori pubblici, motori marini, compressori, gruppi elettrogeni, postazioni di saldatura eccetera e la gamma si evolverà con versioni a due e tre cilindri con alesaggio da 65 a 85 mm. Al 1° gennaio 1929 sono stati costruiti più di 25 motori CLM, con una potenza totale su-

GEMELLATE

A destra, la EX1 è l'ultima nata tra i prototipi elettrici Peugeot. Bassa e affusolata, curiosamente ripete lo schema della VLV con le ruote posteriori gemellate. Ma i suoi motori elettrici hanno una potenza complessiva superiore ai 300 CV.

• periore ai 400 CV. La produzione continuerà
• fino a inizio anni '60, ma già dagli anni '50 l'ar-
• chitettura a pistoni opposti è divenuta obso-
• leta, per il prezzo elevato e il regime di fun-
• zionamento limitato che li rendono inadatti
• a un'applicazione automobilistica.

• Nel 1955 George Taylor, direttore di Indenor
• (filiale di Peugeot che integra l'officina di Lil-
• le dal 1955 al 1966) lancia la produzione del
• Diesel veloce che equipaggia la 403. Così,
• nel 1958 nasce il primo motore "diesel ve-
• loce", denominato TMD 80/85 (alesaggio in
• mm). Con una corsa fissa di 80 mm e 4 cilin-
• dri, la cubatura è di 1608/1816 cc, quest'ul-
• tima equipaggia la Peugeot 403 Diesel, ha
• una potenza di 48 CV a 4000 giri con un rap-
• porto di compressione di ben 21:1 e un'otti-
• ma coppia massima di 10,3 kgm a 2250 gi-
• ri. Altre caratteristiche interessanti sono la
• testa in lega leggera e il basamento in ghisa
• con canne in umido, oltre all'albero a gomiti
• con cinque supporti di banco; in seguito sar-
• rà montato anche su modelli Citroën e Re-
• nault. Per dare un riferimento, sulla stessa
• Peugeot 403 il motore a benzina è un 1468
• cc da 58 CV: il tempo dei Diesel lenti e pe-
• santi come quelli montati sui veicoli agricoli
• è definitivamente tramontato.



Le occasioni dei lettori

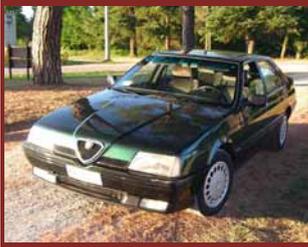
► Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento ► Tagliando e istruzioni per pubblicare gli annunci a pag. 159 ► Ogni scheda (anche fotocopiata) può contenere una sola inserzione ► Automobilismo d'Epoca non può controllare la veridicità di caratteristiche e prezzo dell'annuncio, né può condurre verifiche sulla qualità delle inserzioni.

La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio è dell'acquirente dello spazio

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

164 Twin Spark-1992, verde metallizzato, ASI, km 225.000, originale ottime condizioni, visibile provincia di PG, pronta all'uso, euro 2.000-tel 347-3542939



Alfetta GTV 2500-1984, 6 cilindri, rossa, in ottime condizioni, euro 12.000 trattabili-tel 336-259241

Duetto 1.6-1989, colore nero, interni e capote come nuovi, meccanica perfetta, km 55.000, euro 9.000-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@virgilio.it

Giulia 1600 biscione-pedaliera alta, prima vernice, 30.000 km circa da nuova, targhe originali, uniproprietario-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia Spider 1600-1962, restaurata totalmente in perfette condizioni, eventuale permuta con Alfa o Porsche-tel 336-259241

Giulia TI-1966, preparata, inoltre 6T Junior 1800, anno 1976 preparazione stradale, permutasi con Alfa Romeo Montreal solo se perfette, preparata, colore

verde, permutasi con Alfa Romeo Montreal solo se perfetto-tel 334-6917204

GT 1750-prima serie, blu cosmo metallizzato, vera pelle, targhe e documenti originali, pochi chilometri, solo box, introvabile, ASI-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

GT 1300-unificato, blu olanda, tex Alfa beige, targhe, documenti originali, motore km 0, superbe condizioni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Junior Zagato-1971, preparata, colore verde, permutasi con Alfa Romeo Montreal solo se perfetto-tel 334-6917204

FERRARI

208 GTB Turbo Intercooler-1986, stupendamente conservata, km 84.000, targhe e documenti originali, visibile a Tortona, euro 65.000-tel 333-8050962

365 GT4 2+2-1973, conservata, circolante, ottima, euro 130.000-tel 340-6082313 / info@museobonfanti.veneto.it

FIAT

128 Berlina 4 porte-1975, colore bronzo metallizzato, interno beige unico proprietario, conservata, omologata ASI, Targa Oro, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

600-(Mod 100), 1957, Asi Targa Oro,

porte a vento, ottime condizioni, Ancona, euro 9.500-tel 349-0740351

1500 C-1965, conservata, km 96.000, euro 3.200, Ancona-tel 349-0740351

JAGUAR

MK II 340-1968, restauro completo alcuni anni fa, meccanica nuova, RHD, ASI, eccellenti condizioni, vendo o permuta-tel 348-4404605 / carlo.braccini@comunicazioneholding.it



MERCEDES

220 serie W 111-1960, conservatissima, blu medio, gomme da cambiare, euro 11.000, visibile a Perugia-tel 349-4199950

PORSCHE

2400 Coupé S-1972, auto completa, da riparare di carrozzeria, ma non impegnativo come lavoro, euro 60.000-tel 377-2275377

... 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



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

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



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

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.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Giulia Super-1968, cambio 5 marce, euro 250, Como-tel 333-5921288

APRILIA

RX 125 D Tuareg-1986, buone condizioni, doc. regolari, iscritta FMI, euro 1.400, Ancona-tel 349-0740351

per CITROËN

Traction Avant 11 B-40-'50, paraurti, mascherina, crick, serbatoio benzina, fari, maniglie, lunotto e altro a Bologna-tel 333-6467893

per LANCIA

Fulvia-vasto assortimento di ricambi Lancia Fulvia in ottime condizioni sia per meccanica che per carrozzeria-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

per MINI MINOR

Myfair-elementi in gomma a calotta per ammortizzatori anteriori e perni a sfera, euro 80 + spese postali-tel 333/6934881

per MG

F Spider 99-hard top nero buono, euro 500-tel 333-6934881

VARIE

Stemma-in metallo smaltato del Royal

Club inglese per auto d'epoca, euro 60 + spese postali-tel 333/6934881



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

Rimorchio-2008, Cresci, due assi, chiuso con vericello elettrico per trasporto auto, il tutto come nuovo-tel 348-5637820



per VOLKSWAGEN

Maggiolino 6 E 12 Volt-ricambi nuovi e usati, anche in blocco-tel 339-4914020 / herbie78@alice.it

VENDO VARIE

VARIE

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

Automodelli-anni 30-90, Politoys, Dinky, Minichamps, BBR, Kit, Obsolete, Die Cast, cerco sempre grandi collezioni, massima riservatezza-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Automodelli-Politoys, Mercury, Mebe-toys, Icis, Dinky-tel 333/8970295

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

Riviste-Automondo anni 60 e 70, annate complete-tel 0032-478-780160 / paul_vandenbroecke@skynet.be

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

WWW

MOTOCICLISMO FUORI

MOTOPISTINE

Vela MOTORE

Automobilismo ARMITIRO

RUNNERS TENNIS

Men'sHealth CICLISMO

www.edisport.it



WWTsrl via del Mescolino, 4 Z.I.
31016 Cordignano TV
T +39 331 5327042 T +39 348 3368917
www.wwt srl.it - mail: info@wwt srl.it

WWT 
water works technology

WWT de GmbH Werkstrasse, 2
46240 Bottrop D
T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705
www.wwt.de - mail: info@wwt.de

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010-2016

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI

LE QUOTAZIONI

IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilmismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico:** indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico:** indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza:** ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
ABARTH (Italia)						
MONOMILLE						
Monomille Scorpion	1961/62	982/60	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
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	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring 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	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
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	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
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	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
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	***	**	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						

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	**	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
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	1968/62	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	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
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	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
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	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
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 GT	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	***	**	+
DUETTO E DERIVATE						
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	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
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 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=
Alfasud 1.2 5m/1.3/1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	*	*</	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Afiasud 1.2 4p	1982/84	1186 / 63	2.000	•	•	=
Afiasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Afiasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Afiasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	•	•	=
Afiasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	•	•	=
ALFASUD SPRINT						
Afiasud Sprint	1976/78	1296 / 76	4.500	•	•	=
Afiasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	•	•	=
Afiasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	•	•	=
Afiasud 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	•	•	=
ALFETTA						
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 / 128	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	•	•	=
ALFETTA GT						
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	•	•	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•	•	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•	•	=
NUOVA GIULIETTA						
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 1.8 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	•	•	=
ALFA 33 BERLINA						
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	•	•	=
ALFA 75 E DERIVATE						
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 3.0 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	•	•	=
ALFA 90						
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	1966 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
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]	✂	🏰	€
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	•	•	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	•	•	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	•	•	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	•	•	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	•	•	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	•	•	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•	•	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•	•	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•	•	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•	•	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•	•	=
A310						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	•	•	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	•	•	=
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•	•	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•	•	=
ASA (Italia)						
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•	•	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•	•	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	•	•	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	•	•	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	•	•	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	•	•	=
DB2 / 4.2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	•	•	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	•	•	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	•	•	=
DB MkII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	•	•	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	•	•	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	•	•	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	•	•	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	•	•	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	•	•	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	•	•	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	•	•	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	•	•	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	•	•	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	•	•	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	•	•	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	•	•	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	•	•	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	•	•	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	•	•	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	•	•	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	30.000	•	•	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	35.000	•	•	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	•	•	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	•	•	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	•	•	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	•	•	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	•	•	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	•	•	=
V8 SE f1 / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	•	•	=
V8 SE f1 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	•	•	=
LAGONDA						
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 EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	•	•	=
Lagonda f1 S4	1987/89	5340 / 290	32.000	•	•	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•	•	=
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•	•	=
F103 E DERIVATE						
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 / 1.3 L 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 6TE 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	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.			

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	*	*	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	*	*	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	*	*	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	**	**	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	*	*	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	***	***	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	*	*	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	***	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	***	***	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
SPRITE						
Spritel AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Spritel AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Spritel AN7 MkIII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Spritel AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Spritel AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	**	**	=
Spritel AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	**	**	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	**	**	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	**	**	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	**	*	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	**	*	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	**	*	+
Bianchina 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	**	*	+
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	***	*	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	***	*	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	***	*	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	***	*	=
A111						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	*	*	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	*	*	=
A112						
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	***	**	=
Y10						
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	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Stellina	1963/69	767 / 31	5.000	**	*	=
Giardiniera	1969/78	499 / 18	2.500	*	*	=
BENTLEY (Regno Unito)						
MARK VI						
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	***	**	=
S TYPE						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887 / -	60.000	**	**	=
S1 Continental	1955/59	4887 / -	135.000	***	**	=
S2 / S2 LWB	1959/62	6230 / -	58.000	**	**	=
S2 Continental	1959/62	6230 / -	125.000	***	**	=
S3 / S3 LWB	1962/65	6230 / -	56.000	**	**	=
S3 Continental	1962/65	6230 / -	120.000	***	**	=
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	*	**	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	*	*	=
T1 Convertibile	1967/77	6230 / -	42.000	**	**	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	*	*	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	*	*	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	**	**	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	*	*	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	***	***	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	***	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	**	**	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	**	**	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	**	**	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	**	**	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	**	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	**	**	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	**	**	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	*	*	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	**	**	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	***	**	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	**	**	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	***	***	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	**	**	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	**	**	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	*	*	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	*	*	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	*	*	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	**	**	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	**	**	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	*	*	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	**	*	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	*	*	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	*	*	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	*	*	+

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	*	*	+
1902 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	1968/75	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						

	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	•••	•••	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
SERIE 8 E31						
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	••	••	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	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	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GT / 25 GT	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GT Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GT 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	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	•••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	•••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	••	••	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
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	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Valllunga	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	••	••	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	+
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2963 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2963 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2963 / 240	650.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2963 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa Rossa	1958/60	2963 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GTO	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	•••	•••	=
410 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 GT	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GT	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 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	••	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2963 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GT/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	•••	••	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•••	••	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•••	••	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•••	••	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•••	••	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•••	••	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•••	••	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•••	••	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	••	•	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 254	36.000	•••	••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	••	=
308 GTB / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	••	••	=
308 GTB / 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	•••	••	=
ALTRI MODELLI						
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	•	•	=

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	**	***	=
1300 / 1500 E DERIVATE						
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	*	*	=
1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET						
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	***	***	=
1800 / 2300 E DERIVATE						
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	**	**	=
124 E DERIVATE						
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	***	***	=
125						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	**	*	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	**	**	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	**	*	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	**	*	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	**	*	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	**	**	=
126						
126	1972/76	594 / 23	2.500	*	*	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	*	*	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	*	*	=
127 E DERIVATE						
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	**	**	=
128 E DERIVATE						
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	**	*	=
131 E DERIVATE						
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	***	***	=
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	**	***	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	**	***	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	**	***	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	***	***	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	***	***	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	***	***	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	***	***	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	**	**	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	**	**	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	**	**	=
UNO						
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	**	**	=
RITMO						
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 / Tre Cilindri Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	*	*	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	**	**	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	**	**	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	**	**	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	**	**	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	**	**	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	**	**	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	***	***	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
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	***	**	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	*	*	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	*	*	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	*	*	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	*	**	=
S 600 Convertibile	1964/70	606 / 57	12.500	*	**	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	*	**	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	*	**	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	*	**	=
A40						
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 / 1001	1972/73	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Cooper 1300	1972/73	1275 / 71	9.000	***	***	=
Mini 1001	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	5359 / 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 berlinetta	1965/67	5359 / 405	280.000	***	***	=
FIDIA						

	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	***	**	=
MK BERLINE LUXURY						
MKV	1948/50	3486 / 126	42.000	**	**	=
MKVII	1950/54	3442 / 160	24.000	**	**	=
MKVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	**	**	=
MKIX	1959/61	3781 / 220	28.000	**	**	=
MKX	1961/64	3781 / 220	20.000	**	**	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	***	**	=
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	***	***	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	***	***	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	***	***	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	***	***	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	***	***	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	***	***	=
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	**	**	=
XJ C 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	**	***	=
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	**	***	=
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	***	***	=
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	***	***	=
XJ6 3.6	1986/90	3690 / 220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3800 / 225	7.000	**	**	=
XJ12 6.0	1992/96	5993 / 300	8.500	***	**	=
LAMBORGHINI (Italia)						
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	***	***	=
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	***	***	=
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	***	***	=
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	***	***	=
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	***	***	=
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	***	***	=
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	***	***	=
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	=
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	=
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	=
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	=
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	=
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	=
URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	*	**	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	**	**	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	**	**	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	**	**	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=
COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	=
Countach Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=
LANCIA (Italia)						
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	***	**	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	**	**	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	**	**	=
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	***	**	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	***	**	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	***	***	=
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	**	***	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	**	**	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	**	**	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	**	**	=

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	***	***	=
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	**	**	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	**	**	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	**	***	=
Appia GTE Zagato 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	**	**	=
FLAMINIA E DERIVATE						
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	**	**	=
FLAVIA E DERIVATE						
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	**	***	=
FULVIA E DERIVATE						
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	**	**	=
BETA BERLINA E DERIVATE						
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 VX Volumex	1983/84	1985 / 135	3.500	**	**	=
DERIVATE BETA						
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 VX Volumex	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 VX Volumex	1983/85	1985 / 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 / 130	3.000	**	**	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1988/94	1585 / 140	3.000	**	**	=
Delta HF 4WD	1988/88	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 Martini	1992/94	1995 / 200	60.000	***	**	=
Delta HF integrale Club Italia	1993/94	1995 / 200	65.000	***	**	=
Delta HF integrale Dealers' Collection	1993/94	1995 / 200	70.000	***	**	=
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	*	*	=

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	1966/70	4012 / 255	85.000	***	***	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	***	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	***	=
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	***	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 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	1967/91	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	1996 / 245	6.500	**	**	=
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	**	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	***	***	+
Ghibli 2.0	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						
170 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	1966/60	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 S 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	**	***	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	***	**	+
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	***	**	+
300 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	40.000	***	**	+
300 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	50.000	***	**	+
W 100						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landalette	1963/81	6330 / 250	160.000	***	***	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	*	*	=
230.4	1977/116	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	2746 / 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	1968/76	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	1988 / 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	1					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
W 126 SERIE S						
280 S	1979/85	2746 / 156	2.500	*	*	=
280 SE / SEL	1979/85	2746 / 185	3.500	*	*	=
380 SE / SEL	1979/81	3818 / 218	4.500	*	*	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818 / 204	4.500	*	*	=
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	*	*	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	*	*	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	*	*	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	*	*	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	*	*	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	*	*	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	*	*	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	**	***	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	***	***	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	***	***	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	**	***	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	**	***	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	**	***	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	*	*	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	*	*	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	*	*	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	**	**	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	**	**	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	*	***	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	*	***	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	*	***	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	*	***	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	**	***	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	**	***	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	**	***	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	**	***	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	*	*	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	*	*	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	*	*	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	*	*	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	*	*	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	*	*	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	**	**	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	**	**	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	**	*	=
230 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	**	*	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	**	*	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	*	*	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	*	*	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 172	3.500	**	*	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 184	4.000	**	*	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 188	5.000	**	*	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	***	***	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	***	***	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	***	***	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	***	***	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	***	***	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	***	***	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	***	***	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	***	***	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	***	***	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	***	***	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	**	**	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	**	**	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	**	**	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	***	***	=
MGC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	**	**	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	**	**	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	*	**	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	*	**	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	*	**	=
Midget MkIV	1974/79	1493 / 66	7.000	*	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	**	**	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	**	**	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	**	**	=
Plus 8	1977/92	3552 / 150	44.000	***	**	=
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	**	**	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	*	*	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	*	*	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	*	*	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	*	*	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	**	**	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	***	***	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	***	***	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	988 / 38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	**	**	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	988 / 38	4.500	**	**	=
NSU (Germania)						
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	*	*	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	*	*	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	*	*	=
Prinz 30	1960/62	583 / 23	2.000	*	*	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	*	*	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	**	**	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	**	**	=
Prinz spider Wankel	1964/67	498 / 50	7.500	***	**	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	996 / 43	2.500	*	*	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	**	**	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	**	**	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	*	*	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	*	*	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	*	*	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	*	*	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
K7R	1969/70	1567 / 90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x498 / 115	8.500	***	**	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	***	**	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	**	***	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	***	**	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	*	*	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	***	*	=
PEUGEOT (Francia)						
404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	**	**	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	***	**	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	***	**	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	*	**	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	*	**	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	*	**	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	*	**	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	*	**	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	**	**	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	*	**	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	**	**	=
205						
205 GT 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	*	*	=
205 GT 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	**	**	=
205T 16	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmund	1948/50	1086 / 40	150.000	***	***	=
356 Gmund 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	1955/57	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	***	**	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
911 / 964						
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	••	••	=
924 / 944 / 968						
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	•••	•••	=
928						
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	•••	•••	=
RENAULT (Francia)						
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	1397/180	29.000	•••	•••	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887/-	35.000	••	••	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230/-	36.000	••	••	=
Silver Shadow	1965/71	6230/-	22.000	••	••	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750/-	20.000	••	••	=
Silver Shadow II	1977/80	6750/-	16.500	••	••	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750/-	16.000	••	••	=
Silver Spur / II	1980/94	6750/-	18.000	••	••	=
Phantom V	1958/70	6230/-	90.000	••	••	=
Phantom VI	1968/76	6750/-	100.000	••	••	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230/-	30.000	••	••	=
Corniche coupé	1971/82	6750/-	30.000	••	••	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750/-	40.000	•••	•••	=
Camargue	1977/81	6750/-	45.000	••	••	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625/105	6.500	•	•	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532/146	8.000	••	••	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978/106	3.500	••	••	=
3500 V8	1968/71	3532/146	4.500	••	••	=
3500 V8 S	1971/76	3532/150	5.000	•••	•••	=
SD1						
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	•••	•	=
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841/38	5.000	••	••	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498/65	4.000	••	••	=
Sonett	1967/74	1498/65	8.500	••	••	=
99 / 900						
99	1971/80	1985/118	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	••	••	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
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	•••	••	=
STEYR-PÜCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493/16	8.500	•	•	=
500 / S	1967/72	493/20	10.000	••	••	=
650 T	1962/68	643/20	6.500	•	•	=
650 TR	1962/68	643/27	8.000	••	••	=
650 TR Europa	1962/68	643/30	8.500	••	••	=
700 C	1960/68	643/25	6.500	•	•	=
700 E	1962/64	643/20	6.500	••	••	=
126	1973/76	645/25	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Haflinger	1958/75	643/25	7.500	••	••	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499/94	10.000	••	••	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499/90	12.000	••	••	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948/38	3.500	•	•	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948/38	6.000	•	•	=
Herald 1200	1961/70	1147/42	3.000	•	•	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147/42	3.500	•	•	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147/42	7.000	••	••	=
Herald 12/50	1963/67	1147/51	3.500	••	••	=
Herald 13/60	1967/71	1296/61	4.000	••	••	=
TR						
TR2	1952/56	1991/90	38.000	••	••	=
TR3 / A / B	1956/62	1991/95	34.000	••	••	=
TR4	1961/65	2138/102	24.000	••	••	=
TR4 IRS	1965/67	2138/102	26.000	••	••	=
TR5 PI	1967/69	2498/150	20.000	••	••	=
TR6	1969/73	2498/150	18.500	••	••	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498/125	16.500	••	••	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998/105	5.000	••	••	=
TR8	1978/82	3532/147	7.500	••	••	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147/63	12.500	•	•	=
Spitfire MkII	1965/67	1147/67	11.500	••	••	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296/75	10.000	••	••	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296/75	8.000	••	••	=
Spitfire 1500	1974/80	1493/75	6.500	••	••	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998/95	8.000	••	••	=
GT6 coupé MkIII	1968/71	1998/104	7.500	••	••	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998/98	7.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998/127	3.500	••	••	=
Stag	1970/77	2987/145	12.500	••	••	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131/25	8.500	•••	•••	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131/25	16.500	•••	•••	=
Maggiolino cabriolet Hebmue	1949/53	1131/25	28.000	•••	•••	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192/30	6.500	••	••	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	15.000	••	••	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	5.000	••	••	=
Maggiolino 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	••	••	=
Maggiolone 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						

Compilate in **stampatello** e spedite in busta chiusa o via fax **allegando la ricevuta del pagamento** a:
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

SERVIZIO CORTESIA
Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

Dati richiedente: (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ABBONAMENTI

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

Italia €47.00 POSTA ORDINARIA **Unione Europea** €89.00 **Resto del Mondo** €139.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di €13,00, Unione Europea e €15,00, resto del mondo e €20,00.
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO MESE SERVIZIO

ANNO MESE SERVIZIO

ANNUNCI

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita.

Barrare la casella **VENDO AUTO** **COMPRO AUTO** **VENDO VARIE** **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
<input type="checkbox"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

Marca..... anno.....

Modello.....

TESTO:.....

Telefono..... E-mail.....

Importo Euro:

.....

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l. - allegare l'originale e spedirlo
 c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l. (ricorda di inviarti la ricevuta del pagamento)
 carta di credito (compila i campi sottostanti)



Pagherò con carta di credito n°:

<input type="text"/>											
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

CV2
codice di 3 cifre sul retro della carta

scadenza
mese anno

data di nascita
giorno mese anno

Nome Cognome del titolare..... Firma.....

Edisport Editoriale s.r.l., in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy Digs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri, altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. Letta l'informativa e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di essere maggiorenne.

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

COMEDI
Concessionaria di pubblicità

SEDE MILANO
Via Don Luigi Sturzo, 7
20016 Pero (MI) -
Tel. 02.380.85.1
Fax 02.380.10.393
E-mail: comedi@edisport.it

seguì automobilismodepoca.it su



Automobilismo **EVO RUNNERS**
MOTOCICLISMO **MOTO** **Fuori**
Cyclist **TENNIS** **MensHealth**
Vela-MOTORE **BARCA** **per tutti**

automobilismo
D'EPOCA

è una pubblicazione **EDISPORT EDITORIALE s.r.l.**

Direzione - Redazione - Amministrazione
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo:

ANES
ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE
PERIODICA SPECIALIZZATA

associata al sistema
CONFINDUSTRIA



Quella volta che... PAOLO MARZOTTO

Danilo Castellarin



Ferrari in cenere

Chissà che effetto fa veder bruciare una Ferrari 250 MM davanti agli occhi dopo aver denunciato il pericolo ai meccanici del Cavallino. Capì a Paolo Marzotto alla Mille Miglia del 1953, quando il più giovane dei "conti correnti" viaggiava in terza posizione, dietro al fratello Giannino, che avrebbe vinto per la seconda volta col fido Crosara, e a Juan Manuel Fangio. «Eravamo sulla via del ritorno -racconta Paolo- e "il Ferrarone" marciava bene, ma nei pressi della Raticosa avvertii un forte odore di bruciato nell'abitacolo e non appena arrivai a Bologna riferii l'inconveniente a Enzo Ferrari, che aspettava l'arrivo dei suoi piloti e da loro raccoglieva le ultime indicazioni prima della cavalcata finale verso Brescia». In quelle soste, gli occhi parlavano più della bocca. Occhiate fugaci, sguardi d'intesa, facce stanche e labbra serrate per l'ultimo guizzo verso il traguardo. Marzotto era di buona famiglia e non era abituato a ripetere le cose. Segnalò il guaio ma i tecnici del Cavallino non dettero gran peso alle sue parole. Anche perché un paio d'anni prima, 1951, il fratello Giannino si era ritirato, quando era in testa con la "Uovo", temendo un guasto e invece era solo una gomma difettosa. Il Drake non la prese bene e gli tirò qualche bestemmia in faccia. Temendo un'analoga conclusione, Marini, coéquipier di Paolo, vista la noncuranza di Ferrari e dei meccanici, strinse le spalle. E invitò Paolo a ripartire. Lui ingrandì la prima, rumore secco, clang, poi via a gomme fumanti lacerando l'aria con il fragoroso rombo della berlinetta. Bastarono poche decine di chilometri per dimostrare che Marzotto aveva ragione. Infatti, giunta a Rubiera, la Ferrari fu avviluppata da un violento incendio che si sprigionò in pochi secondi, tanto che l'angusto abitacolo fu invaso dal fumo acre. Cos'era accaduto? «Si era bruciata la guarnizione della pompa ausiliaria della benzina che era stata montata direttamente sopra la marmitta», sorride Paolo. Della splendida Ferrari restò solo un macabro relitto fumante. Intanto il pubblico guardava, basito. E pensava a quanti stipendi ci sarebbero voluti per comprarne una così. Intervenero anche i pompieri. Anche Paolo provò a domare le fiamme. Niente da fare. La Ferrari finì in cenere. Era destino. Ferrari, subito informato, non disse una parola.



ANTEPRIMA

20-21-22-23
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.

NEW!



Nuovo settore dedicato alle **Moto Storiche.**



GALLERIA PANANTI  CASA D'ASTE
DAL 1968

GALLERIA PANANTI CASA D'ASTE
in collaborazione con AUTO E MOTO D'EPOCA
presenta la prestigiosa asta di auto d'epoca.
SABATO 22 OTTOBRE 2016



AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com



Porsche consiglia


Per realizzare i vostri desideri, scegliete Porsche Financial Services Italia.

Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049 8292911. www.porsche.it

**Non potete fermare il tempo,
ma potete guidarlo.**

Porsche Classic.

Ci sono auto con un fascino senza tempo che rivive tutte le volte che siete alla guida della vostra Porsche Classic. E con la cura e la passione di tecnici specializzati, il loro fascino è destinato a non finire mai. Venite a scoprire come il passato diventa eterno nei Partner Porsche Classic:

Centro Porsche Milano Est - Porsche Haus S.r.l. - Via Rubattino 94, Milano - Tel. 02 21080000

Centro Assistenza Porsche Padova Est - Verardini S.r.l. - Via IX Strada, 24 - Z.I., Padova - Tel. 049 773616

Centro Porsche Roma - Autocentri Balduina S.r.l. - Via Appia Nuova, 773 - Roma - Tel. 06 7846961

Porsche Italia vi aspetta al padiglione 4, Fiera di Padova Auto e Moto d'Epoca, dal 20 al 23 ottobre.

AUTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA



PORSCHE