

**IN OFFICINA - COME ELIMINARE I GIOCHI DI STERZO**

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 3 - Marzo 2017

www.automobilismodepoca.it 

# automobilismo D'EPOCA

**1927** Scatta  
la Mille Miglia

MANUALE D'USO  
**Fiat 125**

40 ANNI DI TURBO  
**Renault 5**  
E LE SUE SORELLE DA F1

DISPONIBILE SU  
 Google play

Disponibile su  
 App Store



## Personaggi

- \* GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI
- \* LUIGI MARCHESI

## Bellissime ieri e oggi

- \* ASTON MARTIN ULSTER
- \* MASERATI SPYDER
- \* PEGASO Z-102 TOURING
- \* CHEVROLET EL CAMINO
- \* SIMCA 1308

## Gare

- \* RALLYE MONTE-CARLO STORICO
- \* WINTER MARATHON
- \* HISTORIC ICE TROPHY

## Saloni

- \* RETROMOBILE PARIGI
- \* AUTOMOTORETRÒ TORINO

p.i. 28/02/2017 ISSN 1723-4549



AUTOMOBILISMO DEPOCA MARZO 2017

# TARGA FLORIO®



Targa Florio 1930 | Alfa Romeo GP Tipo P2  
equipaggio Varzi-Tabacchi, 1° assoluti

## LA STORIA CONTINUA

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

**PALERMO**  
**20-23 APRILE 2017**

Centro Documentazione Alfa Romeo (Arese, Milano)



Automobile Club d'Italia



Club ACI Storico



SPORT



Città di Palermo



REGIONE SICILIANA



FERRARI  
TRIBUTE

**OFFICIAL SPONSOR**



**TRADIZIONE ITALIANA**

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

[www.auto-spa.it](http://www.auto-spa.it)

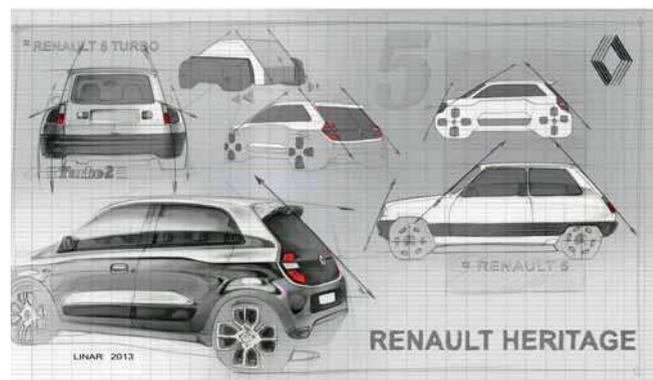
# Ispirazione e innovazione

Eravamo al lavoro su questo numero di *Automobilismo d'Epoca* quando è arrivato in redazione il comunicato della Ferrari che annunciava la presentazione a Ginevra del suo nuovo modello. Che ha almeno due richiami evidenti al passato: nel nome (812 Superfast) e nella linea. Nel comunicato di Maranello si descrive la linea come "una 2 volumi dalla coda sostenuta che richiama la 365 GTB4 del 1969". Il nome "Superfast" inoltre fu usato due volte, la prima nel 1956 sulla 410 Superamerica che Pininfarina interpretò in modo molto originale con tanto di pinne posteriori e tinta bicolore bianco-grigio; e la seconda nel 1964 sulla "500", ammiraglia del Cavallino prodotta in due piccole serie.

I richiami al passato per una Casa che ha la storia della Ferrari tutto sommato si possono considerare normali. Di più ci ha colpiti il fatto che anche la Renault 5 Turbo abbia ispirato una vettura moderna, e non soltanto per l'uso della sovralimentazione (legata all'ormai arcinoto "downsizing", cioè la riduzione della cilindrata per contenere i consumi). Stavamo cercando il materiale per preparare l'articolo di copertina di questo

numero quando ci siamo imbattuti in un'immagine Renault nella quale è raffigurata l'ispirazione nel design dell'ultima Twingo (che tra l'altro è la base anche per la nuova Smart, che è progettata in joint-venture tra Daimler e Renault). Ebbene, nell'immagine, che qui vi mostriamo, sono raffigurate le linee guida della nuova vettura, ispirate proprio dalla Renault 5. Da essa i designer di oggi hanno preso ispirazione, prendendo in considerazione anche l'intero posteriore della versione "Turbo" della utilitaria che nel 1972 pose nuovi riferimenti per la categoria. Infatti fu subito un grandissimo successo. La Twingo di oggi è originale quanto lo fu allora la R5: è tornata perfino al motore e alla trazione posteriori, per avere più spazio nell'abitacolo. E per comunicare questa originalità anche nelle forme, alle linee della progenitrice si è richiamata.

Ferrari e Renault sono due marchi che più lontani non potrebbero essere, eppure sono accomunati dal guardare alla propria storia, in un caso per valorizzare, nell'altro per innovare. Un bell'esempio di quello che la storia può dare, in concreto.



A sinistra, la nuova Ferrari Superfast; a destra, le linee guida dell'estetica della nuova Renault Twingo.

# IL SALONE MONDIALE PER AUTO

29° Fiera mondiale di Automobili classiche e prestigiose, Motorsport, Moto

**\*5 aprile, dalle ore 14 alle ore 20: Happy View Day / Anteprima Preview** • Giovedì dalle ore

L'industria  
Automobilistica

L'industria Motociclistica

La Meccanica

La Commercializzazione  
Il centro

Auto prestigiose

Classic-Motorsport

Il Restauro

Pezzi di ricambio,  
attrezzi e prodotti per il  
mantenimento

Club e associazioni

Youngtimer & Tuning

Veicoli di trasporto,  
barche e aerei storici

Miniature

Letteratura

Associazioni del ramo  
e musei

I Servizi

Orologi classici

Accessori, abbigliamento  
e arte di vivere

Arte

Automobilia

Eventi ed aste

Mercato all'aperto delle  
occasioni



## Punto di incontro più importante del settore e numero 1 della scena

- Più di 120.000 m<sup>2</sup> d'esposizione
- Più di 1.250 espositori
- Più di 2.500 automobili e moto storiche in vendita
- Più di 300 espositori di pezzi di ricambio e restauro
- Club Grand Prix internazionale – più di 220 clubs presenti
- Grande festival di youngtimer

*Share the Passion*

81 Club Automobilisti

71 Audi Club Automobilisti

Version 01.2017

Mercato delle occasioni, Techno-Collecta Open-Air

FG4

TECHNO CLASSICA Akademie  
Techno-Classica Akademie Workshops

80 Pezzi di ricambio

60 SIH Grand Pala Centro di com

4

Palcoscenico di attività Techno-Classica Akademie

Galeri

FG3

Mercato delle occasioni, Techno-Collecta Open-Air

CLASSIC - Meccanica e restauro

BOSCH

2

Centro di commercio

Mercedes-Benz

1

Centro di commercio

1A

Entrada Sud Sala 1

Entrada Sala 1A

Entrada Owest

# CLASSICHE • 5\* - 9 APRILE 2017

ociclette, Accessori, restauro e Incontro per i club di tutto il mondo

9 alle ore 18, Venerdì dalle ore 9 alle ore 19, Sabato e Domenica dalle ore 9 alle ore 18



**Al centro del padiglione 6**  
Tema 2017  
**Monaco Grand Prix**  
The Golden Fifties

**SIHA**  
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH  
VERANSTALTER / ORGANISER

**BESUCHER UND AUSSTELLER-  
INFORMATION WELTWEIT**  
S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH  
Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath,  
Germany  
Tel.: +49 (0)24 07-173 00  
Fax: +49 (0)24 07-177 11  
info@siha.de, www.siha.de

**MESSE ESSEN**

**LUOGO DELLA MANI-  
FESTAZIONE**  
EXHIBITION CENTRE  
MESSE ESSEN GmbH,  
D-45131 Essen, Germany

**SERVIZIO TRASPORTI E HOTEL**  
Touristikzentrale Essen  
Tel.: +49(0)201.8872046  
Fax: +49(0)201.8872044  
touristikzentrale@essen.de  
www.essen.de

**VIE D'ACCESSO**  
Autostrada A52 o strada statale B224.

**CONNESSIONE CON L' AEREOPORTO  
INTERNAZIONALE**  
20 minuti dall'aeroporto di  
Rhein/Ruhr di Düsseldorf.

**ESSEN MOTOR SHOW**

**Classic Salon**  
www.classic-salon.de

2-10 dic. 2017 3-5 marzo 2017

**TICKET** Risparmio e biglietto assicurato  
già da adesso sotto  
[www.technoclassica-tickets.de](http://www.technoclassica-tickets.de)

**CI INCONTRIAMO A  
TECHNO-CLASSICA**  
[www.siha.de](http://www.siha.de)



Domenica, 21 Maggio 2017  
Circuito di Spa-Francorchamps,  
Belgio

**INFORMAZIONI**

Italia

Gregor Wenner

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com

*Una delle prime consegnate nel 1966,  
prima immatricolazione nel 1965*

**1966 PORSCHE 911 2.0 COUPÉ**

Telaio no. 303419

Motore no. 903512

85.000 - 125.000€



LE ISCRIZIONI SONO APERTE



**Bonhams**

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

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

**Direttore responsabile**  
PIERO BACCHETTI

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

**Hanno collaborato**  
NINO BALESTRA  
ALBERTO BERGAMASCHI  
DANILO CASTELLARIN  
ROBERTO CORNO  
MICHELE DI MAURO  
ATTILIO FACCONI  
UMBERTO LACCHETTI  
STEFANO LAZZARI  
DARIO MELLA  
GIACOMO MONTANARI  
EUGENIO MOSCA  
TITO TAZIO  
GERLAD GUETAT

**Segreteria di redazione**  
LAURA GARZULANO

**Fotografie**  
BONHAMS  
SIMONA CAVALLARI  
ALBERTO CERVETTI  
MICHELE DI MAURO  
TIZIANO GUZZETTA  
CRISTINA PERTILE  
HENRI THIBAUT

**CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.**  
Claudio Cortemiglia (responsabile),  
Michele Foglio, Alessandro Perelli

**Direttore di produzione**  
PAOLO CIONTI

**Coordinamento tecnico**  
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

**Direttore dei sistemi informativi**  
FRANCESCO FORTE

**Stampa:** Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

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

**Amministratore unico**  
PIERO BACCHETTI

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

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

# SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 15 - N. 03 - MARZO 2017



In copertina: nel 1977 Renault portò il Turbo in F1. La prima evidenza commerciale di quella tecnologia destinata a fare moda fu la... R5! Destinata a restare nel cuore degli appassionati. (Foto Cervetti)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	6
LE CLASSICHE DA LEGGERE	8
FATTI E NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO Vita di Club	32
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	96
PUNTA-TACCO Classic Sport News	102
AGENDA D'EPOCA	142
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	148
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	157

<b>ATTUALITÀ</b>	
SALONI/RETROMOBILE Guardare e non toccare	18
SALONI/AUTOMOTORETRO Lingotto sempre più d'oro	26
INTERVISTA / GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI Il grande rimpianto	76

<b>VIVERE CON LA STORICA</b>	
MONTE-CARLO-TORINO Ruggine senza un domani	30

<b>IN COPERTINA</b>	
RENAULT 5 TURBO Big Bang Theory	36

<b>ANTEGUERRA</b>	
ASTON MARTIN ULSTER Gentleman drive	50

<b>BELLISSIME IERI E OGGI</b>	
MASERATI SPYDER Il cielo in una macchina	58
PEGASO Z-102 "THRILL" Destino New York	70
CHRYSLER SIMCA 1307-1308 Il ceto medio	86

<b>MADE IN USA</b>	
CHEVROLET EL CAMINO (1959) La Corvette del bavaro	78

<b>SPORT</b>	
STORIE / LA MILLE MIGLIA DEL 1927 90 anni da leggenda	106
GARE / RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE Triplo Mameli	110
GARE / WINTER MARATHON Aliverti fa il bis	116
GARE / HISTORIC ICE TROPHY Austria felix	120
A TUTTA PISTA! / DE ADAMICH Dalle slot alla Targa Florio	122
PERSONAGGI / LUIGI MARCHESI Una vita da corsa	126

<b>TECNICA</b>	
MANUALE D'USO / FIAT 125 Tappabuchi di talento	132
IN OFFICINA / GIOCHI DI STERZO Lavoro di precisione	138

<b>QUELLA VOLTA CHE...</b>	
MAURO FORGHIERI Porte sbattute	160



## ► LA STORIA INFINITA: I "BOLLI" MAGGIORATI DELLE AUTO RADIATE

Buongiorno, mi riferisco all'articolo in cui avete trattato della reimmatricolazione di un'auto radiata d'ufficio e senza documenti ma con targhe, nel punto in cui scrivete "si dovranno esibire le attestazioni di pagamento delle tasse automobilistiche per i tre anni precedenti a quello della nuova iscrizione, con una maggiorazione del 50%". Il punto non è chiaro ed è controverso tra i diversi PRA e motorizzazioni provinciali. Per le auto che sono trentennali e che erano anche ventennali (nel caso specifico una del 1962) quando i bolli poi erano e sono soltanto di circolazione, pagando nella mia regione euro 27,50, e che avrebbero quindi pagato tale importo per gli anni precedenti a quello della nuova iscrizione, tra gli uffici preposti esistono diverse interpretazioni ed applicazioni.

Taluni esplicitamente asseriscono che i tre anni arretrati più il 50% debbano essere pagati per intero aggiornati poi anche alle tariffe attuali, altri invece in ragione delle tariffe attuali ridotte per le auto trentennali e nel caso specifico 27,50 euro moltiplicato per 3 e più la metà della somma.

Nel caso di auto degli anni '60 e con cilindrata 3.000 cc, che hanno potenza modesta ma elevata potenza fiscale, tale prima interpretazione cervellotica costituisce un salasso, con una discrepanza notevole di costi.

Chiedo, se possibile con una certa urgenza, chiarimenti normativi che, esaustivi, diano certezza applicativa, per la reinscrizione di auto ultratrentennali, sui bolli dei tre anni precedenti.

Angelo Berdini - Fermo

Gentile Angelo, questa normativa, non obbligatoria si ricordi bene, atta a consentire la conservazione delle targhe originali, è sempre stata rivolta ai veicoli ultraventennali e, quindi, fino a tutto il 2012, esentabili su tutto il territorio nazionale.

Non risulta però siano mai state pagate le tre annualità (ridotte del 50%) richieste in forma ridotta ma sempre secondo la tassa piena dovuta al momento della domanda di re immatricolazione.

Nel caso tale importo, oggi, fosse diventato proibitivo, l'automobilista può sempre riporre le targhe originali in un cassetto e procedere, comunque attraverso il Certificato di Rilevanza Storica, alla reimmatricolazione con targa nuova; è un autogol ma non è vietato.

Autogol perché si perde l'uso della targa originaria, perciò quello che si risparmia si perde con gli interessi nel valore del veicolo. Tuttavia in certi casi (come possono essere per esempio automobili americane di scarso valore commerciale ma elevata potenza) la valutazione non cambia di molto mentre il risparmio è cospicuo.



### ESEMPIO USA

La Plymouth Sport Fury GT440, con il suo V8 da 7,2 litri e 350 CV, è un'auto che conviene ritargare per avere un risparmio sui bolli.



### ► DALLA SCATOLA DEI RICORDI

Buongiorno, ho trovato delle immagini di automobili che credo appartenessero alla mia famiglia e di cui vorrei chiedervi informazioni. Dovrebbe trattarsi di una Fiat o una Lancia d'anteguerra, fotografata in due posizioni, e di una Fiat allungata.

Andrea Coppo - Arrivata via email

Caro Andrea, in realtà a quanto riusciamo a capire dalle immagini che ci ha fornito dovrebbe trattarsi di tre Fiat e una Bianchi. Nelle didascalie qui sotto trova le informazioni che le possiamo fornire su queste automobili in base a quanto si può desumere dal materiale fornito.



1 Fiat 503 oppure Fiat 507 trasformata taxi. 2 Fiat 11 Taxi pesantemente trasformata.

3 - 3 bis Bianchi S9 trasformata taxi.

4 Fiat 1100/103 E del 1956 allungata e trasformata con parti di Fiat 1200 del 1959.





La rubrica di consulenza è a Vostra disposizione per chiarire aspetti di legge controversi, legati all'uso dell'auto d'epoca. Il dott. Giacomo Montanari, laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara (Diritto Tributario) è a Vostra disposizione gratuitamente per rispondere ai Vostri quesiti. Potete indirizzare le richieste a: Automobilismo d'Epoca - Consulenza legale, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo [automobilismodepoca@edisport.it](mailto:automobilismodepoca@edisport.it) specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.



**► LA TASSA DI PROPRIETÀ SI PAGA ANCHE SE NON SI CIRCOLA**

Buongiorno, sono proprietario dal 27.11.1995 di una Mercedes 300 D immatricolata il 30/08/1988, risiedo a Ferrara e l'auto non circola su strade aperte al traffico. Vorrei sapere se è esentata dal pagamento del bollo.

Vittorio Pritoni - Ferrara

Gentile Vittorio, per rispondere al quesito da Lei proposto è opportuno soffermarsi sull'art. 63 della L. 21.11.2000, n. 342 modificato dall'art. 1, comma 666, della L. 23.12.2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015).

Ai sensi dell'art. 63, primo comma, della predetta legge "sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli e motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno della loro costruzione. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato" (es. vedi certificato di origine o ASI).

Dal 1 gennaio 2015 pertanto i veicoli ultraventennali (cioè di età compresa tra i venti e i ventinove anni) sono gravati dalla tassa automobilistica di proprietà. L'esenzione dal bollo auto, invece, è attiva solo per le auto storiche ultratrentennali, a prescindere dalla loro iscrizione nei registri storici, che si limitano a versare una tassa di circolazione forfettaria.

La norma dello Stato in questi casi non può essere derogata dalle singole Re-

gioni. Sul punto, la Corte Costituzionale, con sentenza n. 199/2016, ha dichiarato illegittime le normative regionali che hanno introdotto delle modifiche alle norme sul bollo auto, specificando che conta solamente la normativa statale.

La Consulta, infatti, ha precisato che "un intervento sull'esenzione dalla tassa sui veicoli di interesse storico e collezionistico eccede la competenza regionale e incide su un aspetto della disciplina sostanziale del tributo riservato alla competenza legislativa esclusiva dello stato".

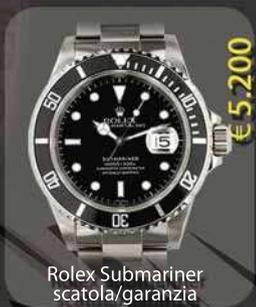
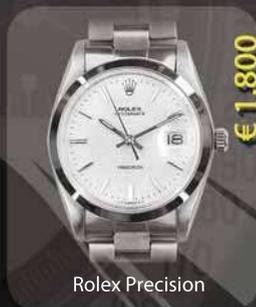
Alla luce delle presenti considerazioni, la Sua autovettura, risalente all'anno 1988 e non iscritta ad alcun registro storico, deve pagare regolarmente il "bollo" previsto non avendo ancora compiuto trent'anni.



Visitate il nostro sito web con oltre 500 orologi d'epoca e moderni

**www.eora.it**  
**orologeria**

Acquistiamo orologi di grandi marche



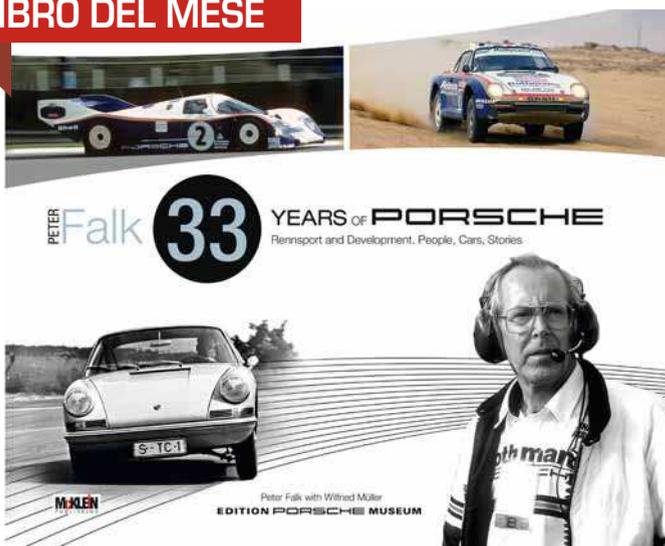
Orologi finanziabili da 12 a 48 mesi in sede o a distanza



*Orologeria Stroppiana*

Via Marconi 17 Chieri (TO) - Tel. 011.9472707 - 011.9411114 - Fax 011.9415894  
[www.eora.it](http://www.eora.it) - [info@eora.it](mailto:info@eora.it)

LIBRO DEL MESE



**PETER FALK, UNA VITA PER LA PORSCHE**

Può un uomo essere così determinato, preciso e puntuale da decidere di porre fine al proprio cammino professionale, ricchissimo di grandi successi ed enormi soddisfazioni, esattamente 33 anni, 3 mesi, 3 settimane e 3 giorni dopo averlo iniziato? Sì, se si chiama Peter Falk e se ha dedicato tutta la sua carriera, e la sua smisurata passione, ad un'unica causa: far vincere alla Porsche innumerevoli gare e campionati, dagli anni '60 fino al 1992, quando ha pensato bene fosse giunto il momento di ritirarsi dalle scene e godersi il proprio tempo libero, in compagnia della moglie Ruth. Ingegnere con la passione per ogni genere di mezzo di trasporto e malato di corse, dopo le giovanili gare in motocicletta e un apprendistato in Mercedes e poi in NSU,

Falk approda alla Porsche e segue la nascita e lo sviluppo della 901-911: memorabile la sua partecipazione al Rallye di Monte-Carlo del 1965.

Il quinto posto ottenuto allora è stato solo l'inizio di una serie ininterrotta di grandi risultati, ottenuti da quel momento nella sua veste di Racing Manager Porsche a Le Mans come alla Parigi-Dakar, in F1 e nei mondiali Sport conquistati a ripetizione.

Insieme al giornalista Wilfried Müller, Peter Falk racconta vicissitudini, avventure e aneddoti della sua vita, quando ancora lo stretto rapporto tra ingegneri e piloti era alla base delle vittorie in pista e nei rallye più duri, e i test delle auto da corsa si facevano sulle strade aperte al (poco) traffico.

Dalla 904 Carrera GTS alla 962 C sono passate in rassegna tutte le Porsche da competizione, dal punto di vista del tecnico, ma anche del manager, dell'appassionato e dei piloti: Hans Hermann, Vic Elford, Jacky Ickx, Derek Bell, Jochen Mass solo per citarne alcuni. Un libro curatissimo, dalla veste grafica impeccabile, con immagini e documenti provenienti anche dall'archivio personale dell'autore, che racconta l'avventura di un uomo tanto saggio e fortunato da riuscire a trasformare in professione la sua grande passione. Peccato che sia soltanto in lingua inglese, ma non si può avere tutto...

rodolfo solera

Peter Falk with Wilfried Müller

**PETER FALK**  
**33 YEARS OF PORSCHE**  
 McKlein Publishing  
 30 x 24 cm, 408 pagine  
 Euro 69,90



► **LA RINCORSA AL RECORD DI VELOCITÀ SU TERRA**

I tre autori, un docente di ingegneria dell'autoveicolo, un docente di architettura e car designer, uno studioso dell'evoluzione tecnologica dell'automobile, hanno condiviso i propri saperi per indagare e raccontare il mondo delle automobili costruite per il raggiungimento del record assoluto di velocità su terra. Una storia fatta di uomini, regolamenti, ambizioni e soprattutto di progetti sempre avveniristici per il momento in cui sono nati. E di tentativi andati a buon fine, in attesa di essere superati da quelli che si stanno preparando per gli anni a venire.

G. Genta - M. Grandi - L. Morello

**LA PIÙ VELOCE**  
 Edizioni Asi Service  
 Pagine 205 - Euro 25

► **L'AFRICA E LA DAKAR DI SABINE E FENOUIL**

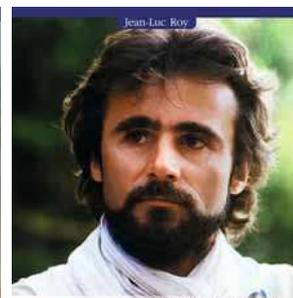
Dall'editore Mare Verticale, due biografie (una, quella di Thierry Sabine, postuma; l'altra scritta dallo stesso protagonista Fenouil) che parlano di avventura, deserto e Parigi-Dakar. La grande maratona, una volta africana, ora non più, organizzata da Sabine e di cui Fenouil (vero nome Jean-Claude Morellet) fu uno dei primi concorrenti motociclisti. Quest'ultimo poi divenne a sua volta organizzatore, del Rallye dei Faraoni, e nel suo libro parla anche dei tanti personaggi e piloti incontrati negli anni. Di Sabine, ucciso dalla sua stessa creatura nel 1986, resta il ricordo di un uomo che ha vissuto senza compromessi la sua passione, per la vita prima ancora che per l'Africa e i motori.

**Fenouil**  
**PARIGI-DAKAR, I RETROSCENA,**  
 366 pagine, foto colori e b/n, 22 euro

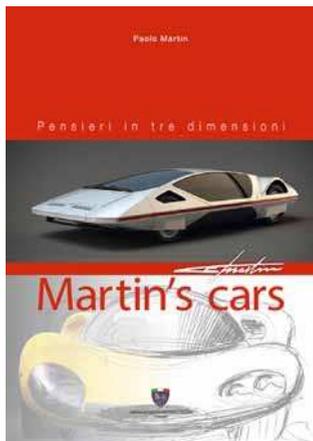
**Jean-Luc Roy**  
**THIERRY SABINE e la sua Parigi-Dakar**  
 217 pagine, 16 euro



Parigi Dakar  
i retroscena



Thierry Sabine  
e la sua Parigi Dakar



► **LE DREAM-CAR DI PAOLO MARTIN, CHE DISEGNÒ LA "B" DI BERTONE**

Paolo Martin è un designer votato più allo studio delle dream-car piuttosto che delle auto di tutti i giorni. Tra queste ultime le più note sono la Lancia Beta Montecarlo e la Fiat 130 Coupé, ma tra le prime le sue creazioni degne di menzione sono tantissime. Qui il designer le descrive in prima persona, con stile spontaneo e diretto: lo sviluppo del racconto nasce dall'intreccio continuo di immagine e testo, tanto stretto che risulta impossibile la visione dell'una senza la lettura dell'altro. Si passa così dalle prime esperienze presso l'atelier di Giovanni Michelotti alla fugace esperienza alla Bertone, di cui tra l'altro ha disegnato il logo, la famosa "b" minuscola, fino al lungo periodo in Pininfarina. Qui nascono la Dino Berlinetta Competizione, disegnata quando ha 23 anni e probabilmente l'auto da lui più amata, l'Alfa Romeo 33 Roadster, la famosissima Ferrari 512 Modulo e la Sigma Grand Prix, il progetto di F.1 sicura del 1969. Passato poi alla Ghia e divenuto infine professionista indipendente ha continuato a firmare i progetti più disparati e innovativi. Piuttosto interessanti i due capitoli conclusivi dedicati alla metamorfosi delle tecniche di presentazione delle proprie idee e alla realizzazione dei prototipi.

**Paolo Martin**  
**MARTIN'S CARS**  
**PENSIERI IN TRE DIMENSIONI**  
Edizioni Asi Service srl  
Pagine 305, **euro 28,00**

► **TUTTE LE AUTO SULLE STRADE DELLA MILLE MIGLIA**

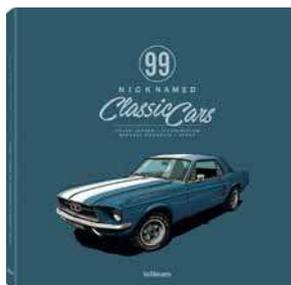
Mentre si avvicina l'edizione del novantesimo della 1000 Miglia, si può tornare sull'edizione dello scorso anno sfogliando la tradizionale edizione curata da Attilio Facconi che racconta la gara per immagini. Nel volume sono presenti tutte le automobili iscritte, illustrate con foto che omaggiano anche i luoghi attraversati dalla corsa. Luoghi che rappresentano il motivo per cui buona parte degli equipaggi si iscrivono alla "Freccia Rossa": la bellezza d'Italia è lo stimolo principale a partecipare, anche quando, come nel 2016, la pioggia diventa protagonista. Facconi è uno storico dell'automobilismo dei tempi eroici e in particolare proprio della Mille Miglia, e il gusto per la ricerca lo ha portato questa volta a concentrarsi sul racconto della gara del 1936, vinta da Antonio Brivio su Alfa Romeo: è la bella prefazione, ricca di stupende immagini d'archivio.



**Attilio Facconi - SULLE STRADE DELLA MILLE MIGLIA 2016 - Ed. Marchesini - 174 pagine - 50 euro**

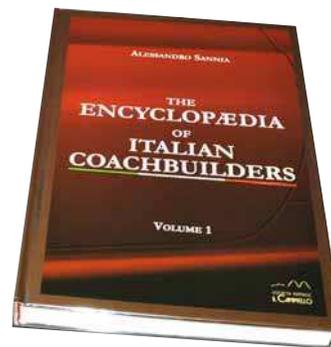
► **I SOPRANNOMI DELLE "CLASSICHE"**

Beetle, Pony, Vedova Nera: i nomignoli fanno parte della storia dell'automobile. Ma come sono stati assegnati o inventati? In questo libro si trovano 99 risposte, tante quante sono le auto a cui sono stati affibbiati e la cui storia è raccontata da Helge Jepsen & Michael Köckritz, autori del volume edito da TeNeues: 208 pagine, 99 fotografie a colori, euro 49,90.



► **TUTTI, MA PROPRIO TUTTI, I CARROZZIERI ITALIANI**

Se volete sapere chi erano Casale & Meneghetti, Forni oppure Romanazzi e quale traccia hanno lasciato nella storia dell'automobile italiana, questo libro in due volumi è quello che fa per voi. Una vera enciclopedia (664 pagine, oltre 3000 foto) redatta con pazienza e passione in un paio di lustrati da Alessandro Sannia, già noto per gli utili libretti sulle Fiat. Costa 150 euro.



# INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

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

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

## ► I NUMERI DI TECHNOCLASSICA IL SALONE DI ESSEN

Oltre 200.000 visitatori, più di 40 nazioni rappresentate (Cina e America del nord e del sud comprese), 2.500 automobili, 1.250 espositori: sono i numeri di TechnoClassica Essen, il salone di auto d'epoca probabilmente più importante a livello internazionale. Questo almeno è quanto ha detto il 2016, ma l'organizzatore S.I.H.A. è sicuro di ripetere, e probabilmente migliorare, tali numeri nel 2017, 29esima edizione, a partire dal 5 aprile, quando aprirà i battenti, e fino al 9 aprile.

Questo perché saranno presenti ufficialmente 25 Case automobilistiche e 220 club che esporranno migliaia di automobili. E poi ci saranno le mostre tematiche, tra cui quella dedicata al GP di Monaco di F1 di 60 anni fa, con le monoposto che parteciparono in quel 1957: dalla Maserati 250F del vincitore Juan Manuel Fangio alle Ferrarri 801, Ferrari D 50, Cooper Climax T43, Connaught Alta Type B (monoposto con cui gareggiò in F1 anche un certo Bernie



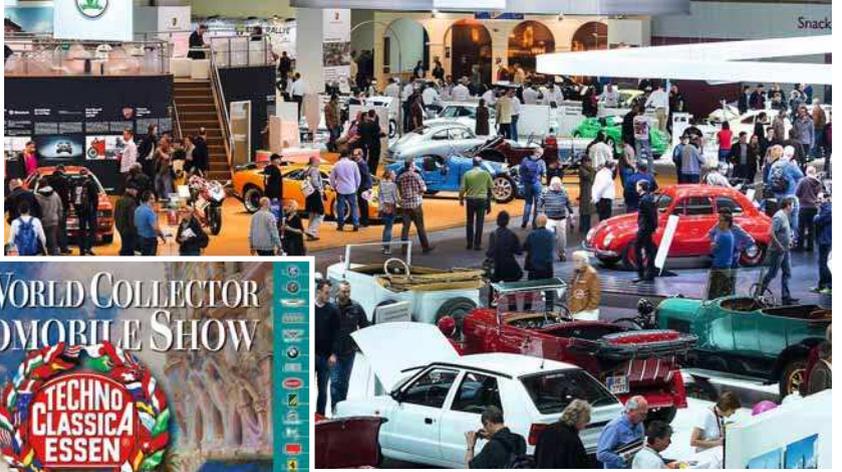
Ecclestone).

I visitatori di TechnoClassica 2017 potranno aprire una finestra sul futuro che guarda però... al passato: motore a combustione o motore elettrico? Circa 120 anni fa l'automobile si vide di fronte a un bivio - proprio come oggi. Quale tipo di trazione si affermerà in futuro? Una mostra speciale riporta alla memoria un fatto quasi dimenticato: già negli anni dal 1900 al 1920 esisteva una percentuale sorprendentemente alta di automobili a motore elettrico: fu soltanto dal

1912 in poi che il motore a benzina iniziò a imporsi: ciò avvenne dopo l'invenzione dell'avviamento elettrico. Le automobili a benzina, in precedenza andavano avviate a mano, manovra che richiedeva una forza non da poco.

Saranno esposte a Essen la prima automobile del mondo a trazione elettrica con batteria della Ayrtton & Perry del 1882, una Detroit Electric del 1915, una Stanley Steamer automobile a vapore del 1919 nonché una Mercedes Simplex del 1903 per illustrare il livello tecnico raggiunto in quegli anni dai diversi sistemi di trazione.

[www.siha.de](http://www.siha.de)



## ► DOMENICA 28 MAGGIO IL BERGAMO HISTORIC GP

È in programma il 28 maggio, ma la 12ª edizione del Bergamo Historic Gran Prix è già sulla "rampa di lancio" con nuove ed interessanti novità. Teatro della manifestazione sarà come al solito la medievale Bergamo Alta sulle cui mura si snoda il tracciato che nel 1935 vide lo svolgimento dell'unica edizione del Gran Premio automobilistico di Bergamo, come noto vinto da Tazio Nuvolari su Alfa Romeo P3 (in foto, con Arturo Merzario). I 2.920 metri del tracciato verranno percorsi in senso orario partendo da Colle Aperto proprio come avvenne nel 1935. Tra l'altro, la lunghezza del circuito è legata alla storia dell'evento: dopo il 1935 non ci furono più altre edizioni perché i regolamenti prevedevano per i gran premi una lunghezza minima di almeno 3 km. Anche quest'anno è stata confermata la formula proposta nelle ultime edizioni della rievocazione: quattro manche riservate alle vetture intervallate da due turni che vedono protagoniste le motociclette. Testimonial di questa sezione della



manifestazione è il nove volte campione del mondo Carlo Ubbiali. Proprio il mix tra vetture e moto da corsa, assieme alla location spettacolare, sono i motivi del grande richiamo esercitato sul pubblico dall'Historic GP di Bergamo. Ogni anno ai bordi del percorso infatti ci sono oltre 30 mila appassionati.

La manifestazione vedrà come sempre la partecipazione di marchi che disputarono il Gran Premio del 1935: Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Bugatti in primis. Inoltre gli organizzatori, per celebrare i

70 anni della Ferrari, accetteranno le vetture prodotte a Maranello fino al 1995. All'evento parteciperanno 70 auto, selezionate dal Comitato Organizzatore, secondo la suddivisione nelle categorie Anteguerra Gran Premio e Sport, F1, F2, F. Junior e F3 fino al 1975, GTS e Sport fino al 1975. Nei momenti di pausa le vetture e le moto saranno esposte al pubblico in Piazza della Cittadella, nel cuore di Bergamo Alta. Le iscrizioni sono già aperte.

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

## ► UN NUOVO EVENTO: IL MOTOR SHOW DI LONGARONE

Auto d'epoca e di oggi, moto d'epoca, gare di drifting e lo spettacolo del motocross freestyle con i Daboot e la "guest star" Miki Biasion: tutto questo in programma al Longarone Motor Show, che si terrà l'8-9 aprile prossimo nella cittadina in provincia di Belluno. Nella superficie espositiva di 17.000 metri quadrati ci sarà spazio anche per l'immane mostra-scambio di ricambi e accessori, oltre a club e scuderie.

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



► **FIAT 500: ANCORA PIÙ DI 400.000 IN CIRCOLAZIONE IN TUTTO IL MONDO**

Nel 2017 la Fiat 500 festeggia il suo 60° compleanno ed è più in forma che mai! Secondo il PRA nel 2015 (dati più recenti disponibili) in Italia erano ancora in circolazione 388.691 Fiat 500 storiche. Un numero sostanzialmente invariato rispetto al 2010 e impressionante se si considera che si tratta di un'auto uscita di produzione nel 1977. Secondo il portale Autoscout24, specializzato nel commercio di auto, la Fiat 500N del 1957 è stata l'auto più ricercata dagli utenti nel 2016. Tutto ciò senza contare gli esemplari "stranieri": oltre 20.000 Fiat 500 storiche si trovano all'estero, compresi paesi lontani come Giappone, Nuova Zelanda, Australia, Cuba, Thailandia.

Si può calcolare che in totale circa il 10% dei "cinquini" prodotti (4.097.908) è ancora in circolazione. Nell'anno del sessantennale del modello è interessante notare che per la Fiat 500 si è innescato un fenomeno particolare: le 500 non si rottamano più, tanto che anche gli esemplari nelle peggiori condizioni sono recuperati. Ciò per la valenza storica, culturale e sociale del modello. "La conservazione e la valo-

rizzazione della 500 nella sua accezione di fenomeno sociale e di costume è diventata una sorta di missione per molti appassionati" spiega Stelio Yannoulis, presidente del Fiat 500 Club Italia, il più grande Club al mondo dedicato a questo autentico mito italiano. "Siamo davanti ad un oggetto amatissimo, che rappresenta un importante periodo storico del nostro Paese e continua a essere scelto anche dai più giovani come auto per il divertimento, per i viaggi e per vivere momenti speciali come quello delle nozze".

La 500 è gettonatissima per i matrimoni, persino quelli dei vip. Altro primato riguarda la presenza della 500 nelle più svariate campagne pubblicitarie: che si vendano mobili, pizze, abbigliamento di tendenza o libri, il "cinquino" è spesso presente come testimonial. Ovviamente il Fiat 500 Club Italia è in prima linea per sostenere questo colorato e pacifico esercito di amatori. I soci del sodalizio sono oltre 21 mila, che animano centinaia di raduni ogni anno. E quest'anno c'è da attendersi che l'attività sarà ancora più intensa.

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



# È TEMPO DI RISVEGLIARE LE NOSTRE PASSIONI



**DRYLUBE**  
Sblocca, lubrifica pistoni, fasce elastiche, carburatori ecc



**A.M.C.**  
Agevola l'accensione anche senza benzina



**SBF - Silicone Brake Fluid**  
Elimina problemi e danni ai circuiti frenanti: non corrosivo

**Sintoflon**  
TECHIM

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



► **CITROËN ORIGINS, L'ARCHIVIO TRA VIRTUALE E REALE**

Si dice sempre più spesso che un archivio al giorno d'oggi è un costo. Dipende. Se si ha idea di come sfruttarlo, può essere una grande risorsa. La storia di Citroën è fatta di innovazioni, nella tecnica automobilistica come nella comunicazione e nel marketing. Le auto del Double Chevron hanno nel loro DNA la modernità e le idee originali. Gli archivi Citroën sono tra i più ricchi al mondo. E da quelle parti sanno come usarli, evidentemente.

Basta andare sul nuovo sito [www.citroenorigins.it](http://www.citroenorigins.it) per rendersene conto.

Qual è la novità? Che in questo sito si può entrare letteralmente nelle automobili: osservare a 360° dentro e fuori, avviare il motore e ascoltarne il rumore, dare un colpo di clacson, sentire il suono della porta che si chiude, consultare foto e schede techni-

che, impararne storia e genealogia. Ogni modello ha la sua, e da lì si "entra" in altri modelli. Si può così ripercorrere la storia della DS (anzi, si potrà, perché al momento proprio lei è una delle due auto di cui manca la pagina, insieme alla SM), ascoltare il rumore delle auto da competizione o quello della prima 2CV, o ancora quello della M35 con motore Wankel, leggere i fumetti di cui le Citroën sono state protagoniste. E poi consultare brochure, depliant, disegni... Di 59 auto, al momento, ma il sito è in evoluzione

Un posto bellissimo e da appassionati,



virtuale e reale insieme, frutto di una bella idea, semplice ma complessa da realizzare, come tutte le belle idee, che pone di nuovo all'avanguardia la Casa di Velizy. Sarebbe bello che anche le altre Case prendessero spunto e facessero qualcosa di simile: arriverebbero dopo, ma meglio tardi che mai... (sempre che abbiano conservato il loro archivio).



► **695 RICHIESTE PER LA 1000 MIGLIA DEI 90 ANNI**

"Crossing The Future", attraversando il futuro: sarà questa la parola d'ordine delle prossime edizioni della Mille Miglia, a partire da quella di quest'anno. Uno slogan coniato in lingua inglese in omaggio alla natura sempre più cosmopolita della "Freccia Rossa". Lo testimoniano i 41 paesi dei cinque continenti dai quali provengono le iscrizioni all'edizione 2017. Le iscrizioni al vaglio della commissione esaminatrice sono 695. Per la diffusione dell'elenco delle 440 vetture accettate gli organizzatori hanno rimandato al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra. Anche l'edizione 2017 sarà disputata su quattro tappe, con arrivo confermato la domenica pomeriggio. Come nel 2016, due giorni prima della partenza ci sarà la gara di Regolarità "Trofeo Roberto Gaburri", con un centinaio di partecipanti alla Mille Miglia che si sfideranno con i cronometri su un tracciato cittadino nel centro di Brescia.

La partenza della 35ª edizione storica della "Freccia Rossa" sarà data a partire dalle 14.30 del 18 maggio; dopo Brescia i concorrenti passeranno da Desenzano, Sirmione, Parco Giardino Sigurtà di Valeggio sul Mincio, Verona, Vicenza, Cittadella, Asolo e Castelfranco Veneto, con arrivo a Padova a partire dalle 21:15. Il giorno dopo, 19 maggio, seconda tappa con arrivo a Roma dopo che l'itinerario avrà toccato Ferrara, Ravenna, Repubblica di San Marino, Urbino, Gola del Furlo, Gubbio, Perugia e Terni. Sabato 20, da Roma a Ronciglione, Viterbo, Radicofani e Siena, per poi "variare" su Montecatini Terme e Pistoia, per valicare gli Appennini al Passo dell'Abetone e arrivare infine alla pianura con conclusione di tappa a Parma. Infine, domenica 21 maggio, partenza per l'ultima frazione sino a Brescia attraverso Busseto, Cremona, Canneto sull'Oglio, Mantova, Guidizzolo, Montichiari e Ghedi.

[www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu)

► **SPORT ED ELEGANZA AL MONTE PELLEGRINO**

Dopo aver conseguito il premio ASI La Manovella d'Oro, ex-aequo con la Vernasca Silver Flag, la Monte Pellegrino Historic è pronta per la sua quinta edizione, dal 28 al 30 aprile prossimi. Impegnati a mettere a punto gli ultimi dettagli sono i soci della Scuderia Montepellegrino, l'Asas di Siracusa e il Motor Village FCA di Palermo, che organizzano a... 6 mani, la manifestazione.

La Monte Pellegrino Historic è un classico concorso d'eleganza dinamico, riservato alle auto da corsa costruite sino al 1976. Il programma prevede tre prove, tutte non competitive e in tre diverse location nel capoluogo siciliano: il Circuito del Real Parco della Favorita, la Monte Pellegrino Rievocazione Storica e la Coppa Città di Palermo (circuiti cittadini). Sono attese auto di grande interesse provenienti da tutta Europa, come la Bizzarrini 5300 GT del 1965 e la Fiat Abarth 1000 SP del 1968 provenienti dall'Austria, o l'Alfa Romeo 33TT3 protagonista della Targa Florio 1972 con Marko-Galli. Certa la presenza della Fiat Abarth 1000 TCR ufficiale Abarth, campione europeo nel 1968 con Ortner, e della Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione ex-Girolamo Capra, che partecipò alla Targa Florio del 1969. Iscrizioni aperte fino al 19 marzo. Alla prova saranno ammesse 80 vetture (in foto, la Lancia F&M).

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





**▶ EVENTI A 360 GRADI CON PETER AUTO**

La Peter Auto, probabilmente il più grosso organizzatore di eventi per auto storiche in Europa, ha presentato a Retromobile il calendario 2017.

Ecco date: ▶ Jarama-Classic (31 marzo-2 aprile); ▶ 26° Tour Auto (24-30 aprile); ▶ Spa-Classic (19-21 maggio); ▶ Grand Prix de l'Age d'Or di Digione (9-11 giugno); ▶ Monza Historic (30 giugno-2 luglio); ▶ Chantilly Arts & Elegance Richard Mille (10 settembre, foto); ▶ Hungaroring Classic (29 settembre-1° ottobre); ▶ Dix Mille Tours du Castellet (20-22 ottobre).

Negli eventi di taglio agonistico (tranne il Tour Auto) si svolgeranno le gare delle serie che fanno parte del portafoglio di Peter Auto: Classic Endurance Racing, Heritage Touring Cup, Sixties' Endurance, Trofeo Nastro Rosso, Group C Racing, Euro F2. Il Tour Auto è aperto a prototipi, GT e Turismo di modelli che presero parte al Tour de France Automobile.

Peter ha anche annunciato le date della prossima Le Mans Classic, che si svolge su base biennale: 6-7-8 luglio 2018, come di consueto con la organizzazione a "quattro mani" con l'Automobile Club de l'Ouest di Le Mans.

[peterauto.peter.fr/en](http://peterauto.peter.fr/en)

**▶ CRASH-TEST EURO NCAP: 20 ANNI DI SICUREZZA**

Milleottocento veicoli sottoposti a test di resistenza agli urti, 630 valutazioni di sicurezza, 160 milioni di euro investiti nella sicurezza. È il sommario e parziale bilancio dell'EuroNCAP, l'organismo internazionale europeo che si occupa di sicurezza delle automobili e che quest'anno compie 20 anni. Si tratta di un traguardo importante, perché in questo periodo le auto sono fortemente migliorate in materia di sicurezza, dapprima solo per quel che concerneva la protezione in caso di incidenti, poi anche per quel che riguarda la loro dotazione utile a prevenire incidenti. Ma il 2017 per EuroNCAP non sarà solo occasione per ricordare e celebrare quanto fatto. Quest'anno inizieranno nuove occasioni di impegno per l'ente. Quello principale è l'avvio delle procedure di test anche nei confronti dei ciclisti, oltre che per gli occupanti delle vetture e dei pedoni. (In foto, un crash-test Mercedes-Benz negli anni '60)

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



**FIERA DI FORLÌ**  
**14° MOSTRA SCAMBIO**  
**OLD TIME SHOW**

**AUTO E MOTO D'EPOCA**

**4-5 marzo 2017**



**SPECIALE**  
**MERCATO PRIVATI**

se vuoi vendere  
la tua auto e la tua moto  
d'epoca vieni ad esporla  
ad Old Time Show



**Auto 6 cilindri e Moto 4 Cilindri  
nella storia**

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

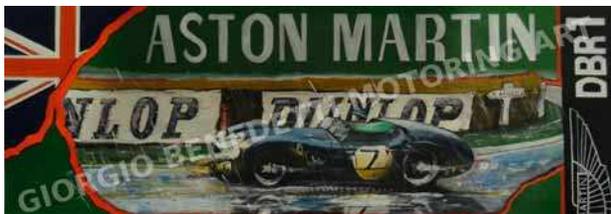
FIERA DI FORLÌ Spa - Via Punta di Ferro - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511

Seguici su facebook

► **DONNE E MOTORI (SEPARATI) IN MOSTRA**

Dal 9 al 31 marzo, a Palazzo Renzo Piano, sede de Il Sole 24 Ore, in via Monte Rosa a Milano, si terrà la mostra fotografica "Donne e Motori". Abbinamento audace, tradizionale al limite del banale, ma sempre di sicuro effetto.

In realtà si tratta della somma di due mostre: "Il nudo fotografico" che propone lavori di Luca Ferrario, e "Motoring Art" che raccoglie immagini di Giorgio Benedetti. L'esposizione è curata da Fabrizia Buzio Negri.



► **GIUGIARO, MATITA D'ORO D'ITALIA**

Il 2016 è stato l'anno di Giorgetto Giugiaro, e il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino lo ha celebrato assegnandogli il premio "Matita d'Oro 2016", un Oscar alla carriera che d'ora in poi verrà riconosciuto a chi ha impresso una svolta significativa all'evoluzione del "Transportation Design".

Il battesimo di questo riconoscimento non poteva essere appannaggio che di Giugiaro, la cui carriera è considerata uno degli esempi migliori dell'eccellenza italiana per creatività, grandi doti imprenditoriali e rigorosa cultura ingegneristica. Con due particolarità tipiche dei grandi: la capacità di guardare sempre in avanti e la fruibilità di quanto disegnato. Nell'occasione è stato anche conferito il Premio Speciale "Artista dell'Auto" ad Aldo Brovarone.

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



**"UN CAFFÈ CON... FRANCO MAJNO"\***

Di Giacomo Montanari

**BUGATTISTA (PER) SEMPRE**

► Come è nata la sua passione per le auto?

Sono un appassionato di motori da sempre. L'amore per le auto storiche iniziò nell'estate dei miei diciassette anni, quando andai a Londra per imparare l'inglese. Un giorno, passeggiando per le vie di Knightsbridge e Kensington, rimasi affascinato osservando le vetrine dei rivenditori di auto d'epoca. Ecco, in quell'istante si può dire che sia nata la mia passione.

► Qual è stata la sua prima auto d'epoca?

Iniziai con una Jaguar MK2 3.4 del 1959, la numero 5 di telaio, che apparteneva a mio nonno. Di quella macchina ricordo ancora oggi il profumo del cuoio e i viaggi con i nonni. Per molti anni seguii il filone delle inglesi, auto di grande fascino ed eleganza.

► Quale considera la preferita, che più di tutte la emoziona?

Grazie ad un carissimo amico, diversi anni fa, mi avvicinai alle Bugatti e da quel momento non sono più riuscito ad allontanarmene. La mia auto preferita è la Bugatti Tipo 13, denominata "Brescia" in ricordo dei primi cinque posti nella classe "vetturine" conquistati al GP d'Italia del 1921, disputato a Brescia. Quest'auto ha avuto un palmarès invidiabile, fino al 1925 ottenne risultati eccezionali.

► Il suo Club di appartenenza?

Ovviamente il Bugatti Club Italia, all'inter-

no del quale dal 2003 ho la fortuna di ricoprire il ruolo di Presidente. Pur essendo un club "giovane" è molto attivo nell'organizzazione di eventi.

► Qual'è la gara automobilistica più appassionante a cui ha partecipato?

La più emozionante ed avventurosa è stata, senza dubbio, la Coppa delle Alpi. Partiva da Torino e arrivava a Cortina, con tre notti di marcia, prove speciali su laghetti ghiacciati e su piste con la neve appena battuta.

► Un'altra competizione che ricorda con piacere?

Ricordo sempre con piacere la meravigliosa edizione della Mille Miglia del 2007: gara appassionante e ricca di emozioni.

► E all'estero?

In Francia c'è una manifestazione molto bella nei primi giorni di gennaio, si chiama Criterium Neige et Glace, la cui partecipazione è riservata ad auto storiche.

► Un sogno da realizzare?

Ripetere, in compagnia dei miei amici, il giro del Mediterraneo, senza pianificare alcuna tappa né scadenze, pensando solo a "Viaggiare", con la V maiuscola. Questo è il vero spirito che vado ancora cercando!

► Un aneddoto curioso da raccontare?

Ho trovato molto divertente e al solo pensiero mi fa sorridere ancora quello che accadde qualche anno fa durante un evento, riservato alle Bugatti 13, che percorreva la via che dal Colle di Tenda giunge a Caste-

rino. A causa di un forte temporale arrivammo fradici al ristorante dove era prevista la colazione e con grande naturalezza i partecipanti si misero in déshabillé, mentre pranzavano, per asciugare i vestiti.

► Un consiglio a chi vuole avvicinarsi a questo mondo?

Suggerisco di seguire la passione senza pensare al fine economico e speculativo che ne potrebbe derivare.

► Un augurio per i giovani lettori?

Spero che la mia passione possa essere condivisa sempre più dai giovani. L'automobile e la sua storia fanno parte della cultura del nostro paese, e pertanto devono essere valorizzate.



\* Presidente del Bugatti Club Italia, già Consigliere e Vice Presidente della Commissione Eventi FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens.

# REGGIO EMILIA 1-2 APRILE 2017

orario visitatori: Sabato 8.00/18.30 - Domenica 8.00/17.00

**C.A.M.E.R.**  
Club Auto Moto d'Epoca Reggiano

37<sup>a</sup> EDIZIONE

# MO STRA SCAMBIO

**REGGIO EMILIA**



## ***AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA***



[www.camerclub.it](http://www.camerclub.it) - [mostrascambio@camerclub.it](mailto:mostrascambio@camerclub.it)  
Per prenotazioni: sig. Eugenio La Rosa cell. 333.4388400

# VERONA LEGEND

## CARS

FIERA VERONA

# La fiera delle storiche dall'anima sportiva

Passione per l'Heritage ed emozione a bordopista: dal 5 al 7 maggio tre giorni di sorprese per il Salone di Verona. Tra le novità il circuito su 15mila metri quadrati dove i campioni dei titoli rally e scuderie si cimenteranno in sfide ed evoluzioni per il pubblico. A lato, oltre mille tra le più belle auto d'epoca in Europa, ricambisti specializzati, inedite collaborazioni tra club, tanti raduni in contemporanea e altrettante curiosità.  
[www.veronalegendcars.com](http://www.veronalegendcars.com)

**D**opo il balzo in avanti del 2016 - più 25 per cento di spettatori - Verona Legend Cars torna con una formula sempre più originale: fondere la passione per le storiche con l'emozione a bordopista. Sport, dinamismo e gioco di squadra tra club e appassionati sono al centro di una terza edizione decisamente innovativa. 1000 auto d'epoca, i migliori commercianti e ricambisti in Europa si affiancano a contenuti originali e coinvolgenti.



## VERONA: LABORATORIO DELL'HERITAGE

Gioco di squadra tra i 4 Club ASI di Verona riuniti in un unico grande stand di 640 metri quadrati. Il Benaco Auto Classiche unisce acqua e terra in onore dei 70 anni di Ferrari con una 348 spider, una California e un motoscafo Riva-Ferrari. L'Historic Car Club Verona dedicherà la rassegna al mondo e al mito dell'Alfa Romeo. Per il Veteran Car Club Enrico Bernardi - il primo sorto nella città scaligera - il tema sarà Abarth mentre il Veteran Car Club Legnago celebrerà le otto decadi di Volkswagen con una rassegna dei modelli più rari e di veicoli speciali. Per i 4 Club la collaborazione a Verona è il manifesto di una sinergia che si estenderà ad eventi e raduni co-organizzati nel nome di una passione comune.



## UNA PRIMA ASSOLUTA

### LA SFIDA DEI CAMPIONI

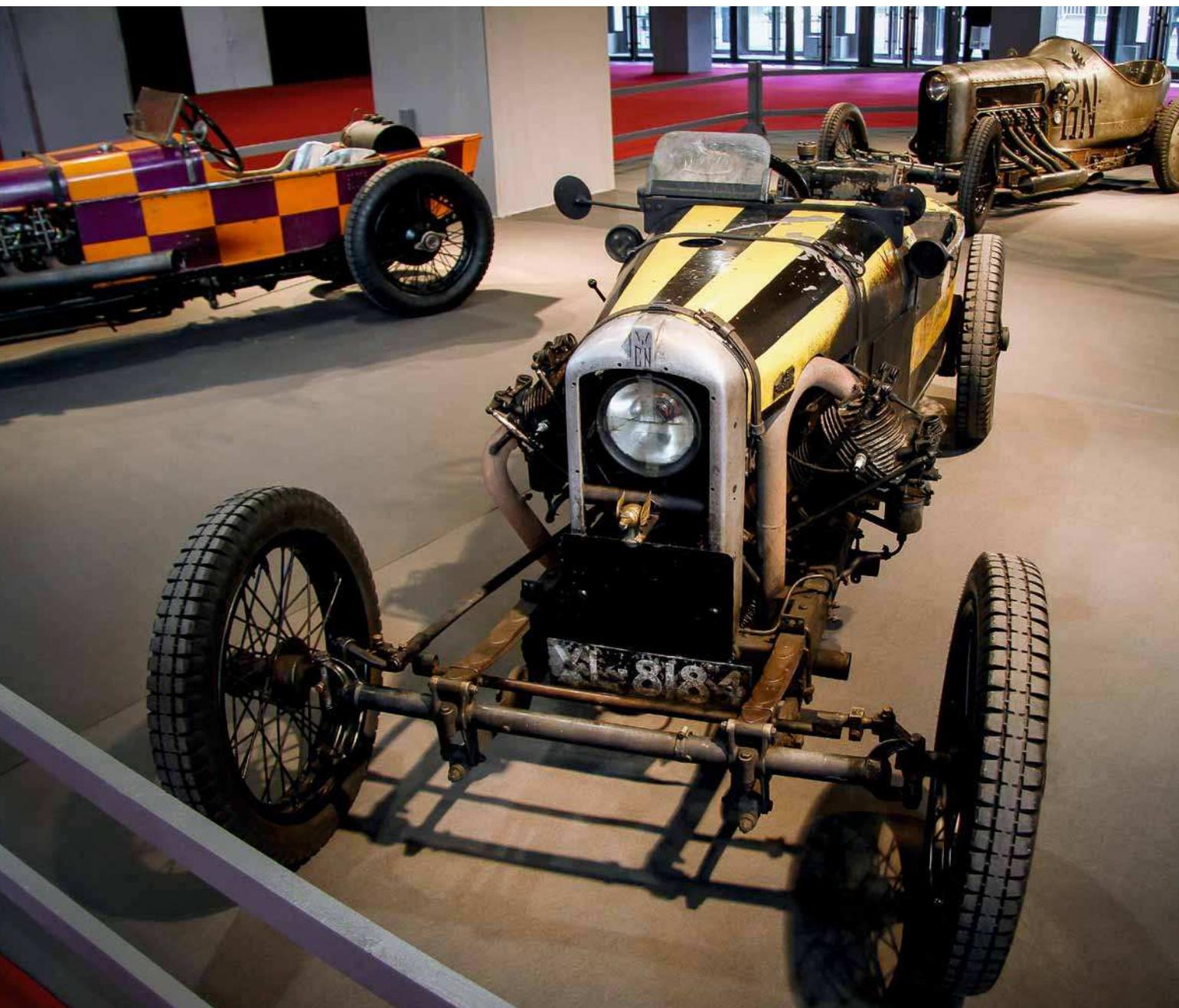
La grande novità del 2017 è il circuito di quasi un 1 km su un'area di 15mila metri quadrati supervisionato da Aci Sport. In pista 4 grandi piloti vincitori dei titoli rally mondiali e nazionali - capitanati da Miki Biasion - si cimenteranno ne "La Sfida dei Campioni", Sabato 6 e Domenica 7 maggio. L'evento è una prima assoluta, si correrà sia su auto da rally storiche che contemporanee e rappresenta il tributo alla Lancia Delta integrale. Un'auto entrata nella leggenda delle corse che, in trent'anni di competizioni, ha trionfato su qualsiasi terreno. Lo stesso circuito sarà aperto alle tante scuderie presenti per prove di guida ed evoluzioni. Sempre a Verona, la Domenica, arriveranno in corteo le auto del 18° Trofeo Città di Verona organizzato dall'Historic Car Club scaligero.



### CLUB E RADUNI

Il Club di Oldtimer Mercedes Stelle Cadenti aggiunge, al proprio stand, un raduno polivocale di auto tedesche Sabato 6 Maggio assieme a club di appassionati Porsche e BMW. La Scuderia Jaguar Storiche festeggia i 10 anni di attività mentre due raduni nascono dalla sinergia tra carta stampata e passione Classic: il primo è dedicato ad Alfa e Alfa Giulia e organizzato, Sabato, dalla rivista epocaAuto; il secondo - "Miss Copertina 1987" - si terrà il giorno successivo e sarà in onore dei 30 anni di Ruoteclassiche. Sempre Domenica, i raduni di SL Classic Club e Club Peschiera Motori. Per i partecipanti ai raduni ingresso gratuito ed esposizione negli spazi aperti della Fiera di Verona.





# Guardare e non toccare

**La rassegna francese si conferma "salotto buono" dei saloni europei  
Ma se l'esposizione brilla, nubi avvolgono le sale d'asta: invenduti quasi tutti i pezzi "da novanta" dei tre tradizionali incanti concomitanti**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

## CYCLECARS

Nello spazio del museo di Beaulieu, quest'anno c'erano alcune *cyclecar* da corsa GN, prodotte tra il 1910 e il 1925 e opera prima di Archibald Frazer-Nash (da cui la N nella sigla). Oltremarica la popolarità di queste vetture nelle competizioni è in forte ascesa, complice la moda per le anteguerra.



**MONOPOSTO**  
Il 70° di Ferrari ha ispirato molti espositori: qui una panoramica di monoposto del Cavallino anni '60-'70; sotto, un dettaglio dei caratteristici scarichi della Ferrari 312 e a sinistra la sempre affascinante Tyrrell P34 del 1977, esposta poco distante in una rassegna delle F1 più originali.



**R**etromobile è ormai una piacevole certezza: quella di spendere bene i soldi per un biglietto aereo e almeno un paio di notti in hotel all'ombra della Tour Eiffel. Dopo anni di incertezza, negli ultimi tempi il salone parigino ha saputo crearsi la sua identità, che ha rafforzato sempre più, di salone automobilistico dai contenuti di livello assoluto, in Europa e nel mondo. Il tenore dell'esposizione francese è quasi museale, con una concentrazione di auto di valore stilistico, storico ed economico superiore a qualsiasi

concorso di eleganza del pianeta. L'assenza di privati e commercianti di fascia economica (le vetture proposte sotto i 50mila euro si contano quasi sulle dita di una mano) rende poi il contesto ancor più esclusivo e "patinato". La formula funziona: il pubblico è in crescita costante e arriva in massa a Parigi da ogni parte del mondo, al punto che il salone di Porte de Versailles quest'anno era affollatissimo già dal mercoledì, nonostante l'estensione della mostra anche al padiglione 3, dove troneggia una esposizione tematica dedicata ai set-

tant'anni del Cavallino. Meno positivo il bilancio delle vendite all'incanto. I tre tradizionali appuntamenti parigini, allestiti da Artcurial, Bonhams e RM Sotheby's, hanno fatto registrare una preoccupante battuta d'arresto: le aggiudicazioni raramente hanno superato le stime e si è registrata un'importante percentuale di invenduto, tra cui molti dei lotti più importanti e attesi. Non è la prima volta che capita negli ultimi mesi, ma ora la tendenza sembra subire un'accelerazione. Sarà interessante vedere se troverà conferma negli incanti primaverili.



### 8C A COLORI

Camuffati da livree d'oltralpe o nel classico rosso corsa, si sono fatti notare due begli esemplari di Alfa Romeo 8C 2300: sopra, coi parafanghi motociclistici, una "Monza" del 1932 con propulsore maggiorato a 2600 cc; a destra, una più elegante e tradizionale Zagato Spider del 1931.



### ROSSE D'EUROPA

Lo stand dello specialista londinese Fiskens, con le inconfondibili decorazioni in tartan, è sempre uno dei piatti forti di Retromobile. Tra le tante meraviglie in mostra quest'anno, la Ferrari 312 T3 ex-Carlos Reutemann e una bellissima Porsche 356 Carrera (sullo sfondo).



### GALLERIA DI MOSTRI

L'esposizione del "tunnel" quest'anno aveva come tema i 30 anni dalla scomparsa del mitico "Gruppo B", con un'ampia e completa esposizione delle più famose vetture da rally del periodo. Qui sopra, un'Audi Quattro e due modelli meno noti, da Citroën: BX 4x4 e, in fondo, una Visa Rally.



#### A TUTTA BUGATTI

Il professionista svizzero Lukas Huni aveva un imponente spazio dedicato a Bugatti. Agli antipodi dell'esposizione, la vetturetta per bambini in primo piano e la stratosferica Atlantic sullo sfondo: si tratta del famigerato "terzo esemplare" (uno è di Ralph Lauren e l'altro del museo Petersen).

#### AUTOMOBILIA PREMIUM

A Retromobile si vendono esclusivamente prodotti di alto livello, siano essi auto, oggetti di automobilia (a sinistra), da collezione o ricambi (sotto). Basta fare due passi tra stand e vetrine per rendersi conto che la fascia economica di ciascun settore è praticamente inesistente.



### OSSO DI SEPIA

Una delle vetture più belle e sbalorditive di Retromobile 2017 è senza dubbio l'Alfa Romeo 6C 3000 Superflow IV (a destra e sotto), avveniristico prototipo realizzato da Pininfarina per il Salone di Torino del 1956. La carrozzeria a "Osso di seppia" ispirerà la celebre Spider "Duetto" presentata dieci anni dopo.



### L'INTRUSA

Nella bella retrospettiva dedicata alle Aston Martin di David Brown spiccava questa Volvo P1800: "intrusa" giustificata, dato che si tratta di un prototipo del 1961, fatto in collaborazione con la Casa inglese, quando le scocche erano prodotte dalla Jensen, ed equipaggiato con un motore 4 cilindri in alluminio da 2,5 litri e 150 CV.



### 007

Tra le Aston Martin DB esposte, sveltava un'autentica star: una delle vetture impiegate nella celebre pellicola "Agente 007: Missione Goldfinger", in mostra con tutte le sue "diavolerie" in posizione d'uso: dai rostri e gallettoni telescopici allo schermo antiproiettile, alle mitragliatrici, al sedile eiettabile, alle targhe girevoli eccetera...



**CONTINUATION**

Debutto francese per le nuove "vecchie" Jaguar XKSS Continuation, realizzate oggi dalla casa di Coventry riprendendo tecniche e numerazione dell'epoca, quando nel 1957 l'incendio della sede storica di Browns Lane costrinse ad interromperne la produzione. Bellissima ma purtroppo dedicata ai soli facoltosi: costa quasi 1 milione e 200mila euro.



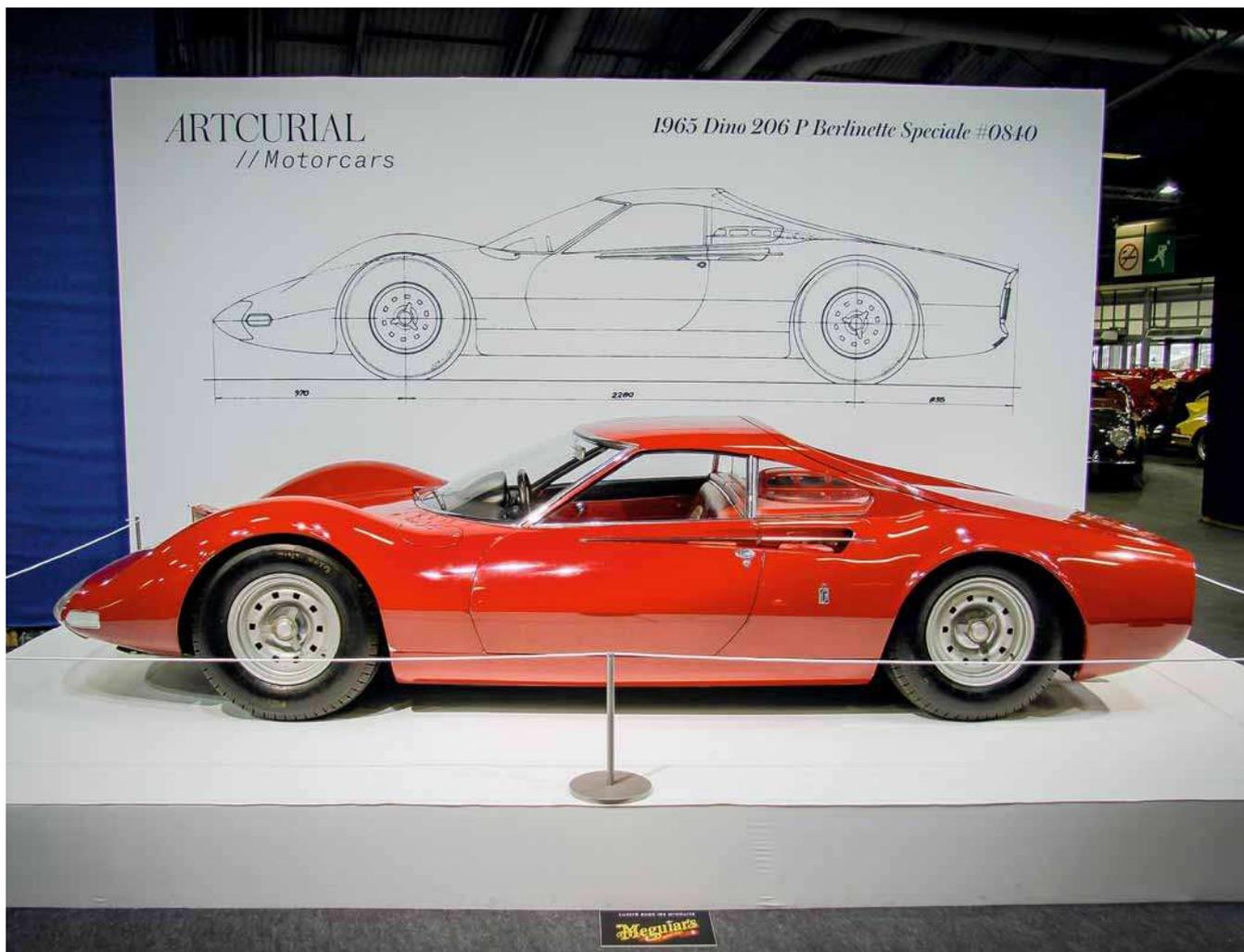
**UOVO IN ANTEPRIMA**

Mentre in città, all'ombra de Les Invalides, andava in scena la sua asta, dentro Retromobile RM Sotheby's giocava d'anticipo mostrando la celebre Ferrari 212 Export "Uovo" realizzata da Giannino Marzotto e in vendita, ovviamente all'incanto, in agosto a Monterey. Costo di aggiudicazione previsto: superiore ai 4 milioni di euro.



**DA PARATA**

Nello spazio delle curiosità di Citroën abbiamo trovato anche questa bella CX 2400 Prestige automatic Landaulet Chapron del 1981, una delle tre realizzate in configurazione da parata, con tetto apribile posteriore e corrimano a cui tenersi mentre si saluta la folla. Un salto a ritroso nel tempo alla Parigi di Francois Mitterrand.



#### BANDITORI DI CASA

Tra le aste organizzate nella settimana di Retromobile, i padroni di casa di Artcurial hanno il privilegio di esporre all'interno del complesso fieristico. Tra i pezzi forti della vendita, il prototipo Dino 206 P Berlinetta Speciale (sopra), capostipite delle Dino disegnata da Brovarone. Stimata tra 4 e 8 milioni di euro, è stata battuta a 4.390.400, rubando la scena all'altra star dell'incanto, la Ferrari 166 Spyder Corsa, che si è "fermata" a 2,96 milioni di euro.



#### COPPIA GRINTOSA

Nel catalogo Artcurial c'era anche questa bella coppia di AC, sempre apprezzate sportive britanniche anticipatrici delle più celebri Cobra: una Aceca Bristol del 1962 (aggiudicata a 149.000 euro) e una Bristol Roadster del 1956 (battuta a 312.840 euro).



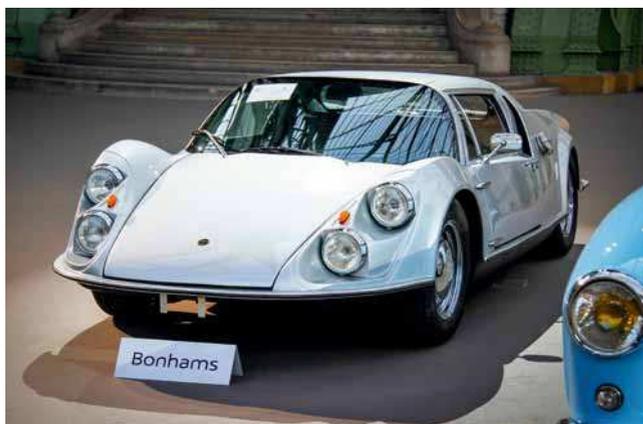
#### AVANZI DI BAILLON

A Parigi c'erano anche le rimanenze della famosa (e strapagata) collezione Baillon, balzata alle cronache dopo il ritrovamento di un paio d'anni fa. Questa Citroën DS 19 Cabriolet, o meglio ciò che ne resta, è stata aggiudicata per l'inspiegabile cifra di 101.320 euro.



#### PATINA DA AUTOCARRO

Sempre spettacolare l'esposizione allestita da Bonhams nel complesso liberty del Grand Palais; interessante nella sua patina questo autocarro MV Agusta 1100 D2 del 1957 (a fianco), *matching numbers*: ha totalizzato un modesto 16.500 a fronte di una stima minima di 30.000 euro.



#### INVENDUTA

Insolita, e perfetta, l'Apal Horizon GT Coupé del 1968 (a lato) catturava l'attenzione ed è stata venduta a 29.900 euro. Invenduta invece l'Alfa Romeo 6C 2300 tipo Pescara del 1934 (sopra), stimata tra 550mila e 750mila euro.

#### VAL BENE PARIGI

Il colpo d'occhio delle vetture nel Grand Palais (sotto) vale da solo un viaggio a Parigi. Sotto, da sinistra: Audi Quattro Sport passo corto (invenduta), Bentley S1 Continental Cabriolet (battuta a 1.069.500), Aston Martin Ulster Sports (battuta a 2.012.500 euro).





# Lingotto sempre più d'oro

**Alla 35ª edizione lo spazio espositivo è al limite della capienza. Temi caldi di questa edizione: 60 anni della 500, 30 delle Delta Integrale. Tante, belle e con richieste spesso adeguate le auto in vendita**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

**D**a qualche anno Automotoretrò e Automotoracing compongono l'evento di apertura del calendario motoristico nazionale, quest'anno scelto da oltre 65.000 visitatori che, in barba a un calendario con quattro saloni in programma negli ultimi tre mesi, si sono accalcati al botteghino già dal venerdì. A partire da fine ottobre gli appassionati di motori e ruote hanno letteralmente avuto l'imbarazzo della scelta, tra Auto e Moto d'Epoca a Padova in ottobre,

l'edizione autunnale di Milano Autoclasica in novembre, il Motor Show di Bologna a dicembre col debutto del nuovo padiglione interamente dedicato alle "classiche", e infine Torino dal 3 al 5 febbraio, con un parterre impreziosito dalla presenza di 14 Case automobilistiche e ben 1200 espositori accreditati.

L'opera di comunicazione avviata mesi orsono è riuscita quindi nell'impresa di tenere i riflettori bene accesi sulla rassegna piemontese, nella quale gli spazi dedica-

ti a mezzi storici e ricambi soffrono un po' dell'anzianità dell'area espositiva, situata al piano terra dell'ex-stabilimento Fiat del Lingotto che, per quanto affascinante, porta pur sempre sulle spalle quasi un secolo di vita. A farne le spese è soprattutto il padiglione centrale, sicuramente il più interessante, dove gli espositori sono riusciti a garantire una bella mostra nonostante la foresta di pilastri della struttura in cemento dello stabile. Decisamente meglio va ad Automotoracing, con le at-

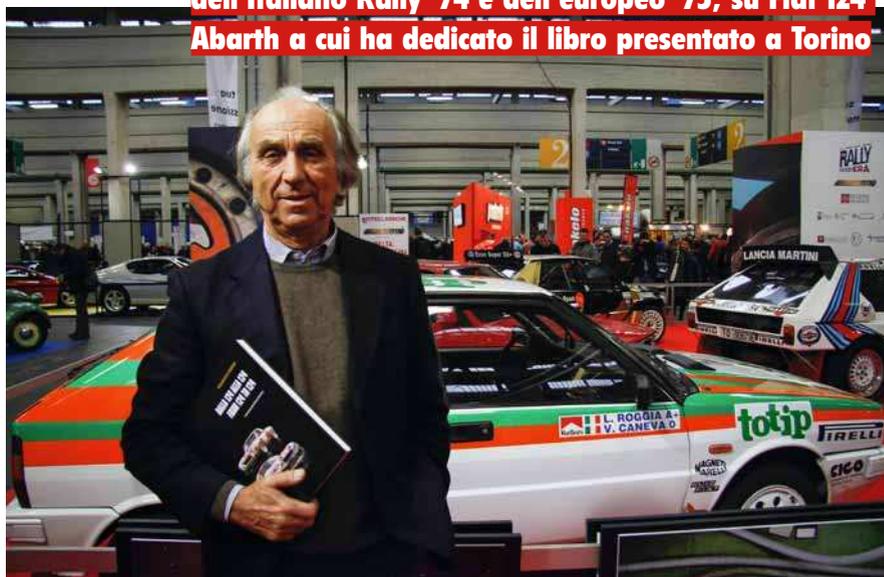


### A TUTTA 500

Complice il 60° anniversario, a Torino c'erano Fiat 500 in tutte le salse. Anche a... pezzi, come quella della Rhibo (a lato), azienda cuneese che produce lamierati. In basso, parte dello stand di FCA Heritage, che promuove tutti i marchi "storici" del gruppo in un unico spazio; in questo caso ammiriamo una bella coppia di Abarth 1000, il prototipo Pininfarina Record e la Bialbero stradale.

### VERINI

**Allo stand di RallyEra, Maurizio Verini, vincitore dell'Italiano Rally '74 e dell'europeo '75, su Fiat 124 Abarth a cui ha dedicato il libro presentato a Torino**





#### TEEN-AGER

Una carrellata delle auto in mostra a Torino: dall'alto, in senso orario, un'Abarth 850 TC con porte a vento e "patina", proposta a 40mila euro; il prototipo Pininfarina "Teen Ager" (non in vendita), realizzato nel 1969 su base Fiat 128 (esemplare con qualche licenza di troppo); una Opel Kadett GT/E preparata Gr. 1 e proposta a 22.000 euro; una rara Lancia Aurelia B50 Vignale (prezzo a richiesta). Sotto, un'esotica e introvabile Intermeccanica Indra Spider 1600 del 1972 (a sinistra) e una sempre grintosa Triumph Dolomite Sprint 16v: con meccanica rivista, era offerta a 9.800 euro.



### | SALONI | Automotoretrò

tività nei circuiti esterni favorite dal bel tempo (tranne la domenica) e il padiglione espositivo (l'Oval) ben più moderno, anche se ugualmente congestionato da pubblico e stand.

#### Debutto

Al debutto, il nuovo stand della divisione FCA Heritage, pulito e sobrio, smontato la domenica sera e riallestito già il martedì al salone parigino di Retromobile, vetture incluse: organizzate in parallelo tra

vetture di serie e "speciali", abbiamo avuto modo di ammirare l'affusolata Abarth 1000 prototipo record di Pininfarina e la 1000 Bialbero di serie, la Lancia Flaminia Coupé Pininfarina assieme al sempre interessante prototipo Loraymo, l'Alfa Romeo 2600 Sprint Bertone a fianco della 2600 SZ prototipo. Degno di nota anche il terzetto proposto dalla collezione Maserati di Umberto Panini, in uno stand che spiccava per ariosità in un contesto decisamente affollato, e che divideva lo stand di Asi, che qui a Torino giocava in casa e ha tenuto le premiazioni relative alle attività del 2016, da quello di Aci, presente sia come

Aci Sport sia come Club Aci Storico (in coabitazione con AC Torino).

#### Nuova 500

Tante le vetture proposte da commercianti e privati, con richieste tutto sommato nella norma (le "sparate" fantasiose di qualche anno fa pare vadano diradandosi), e qualche buon affare da soffiare ai "soliti" tedeschi, sempre presenti in massa, aguzzando la vista tra le tante offerte, tra le quali si sono distinte per numero e varietà soprattutto le Fiat Nuova 500 e le Lancia Delta Integrale, entrambe presenti in forze sull'onda delle celebrazioni previste per quest'anno,



### TRIDENTE

D'impatto il terzetto di Maserati arrivato dalla Collezione Panini: in primo piano 8CM, al centro 3500 GT e sullo sfondo una Ghibli Spider. Sotto, una bella Lancia Flaminia GT Touring e la Lancia Delta Integrale Gr.A vincitrice del Safari Rally 1988 (Biasion-Siviero) con i segni della dura maratona africana.



rispettivamente 60 anni dal lancio del modello e 30 dal vittorioso debutto agonistico col primo di sei titoli mondiali consecutivi, un record tuttora imbattuto. Proprio la Delta è stata protagonista di un bello stand tematico allestito da Rally Era, dedicato alle varie evoluzioni del modello e ai relativi successi sportivi, con ben 10 esemplari da competizione, dalla brutale S4 alle vetture vincitrici del massacrante Safari. Tra di esse si sono alternati diversi protagonisti del periodo d'oro dei Rally firmati Lancia, tra cui il due volte campione del mondo Miki Biasion, che ha firmato autografi e scattato selfie coi fan fino allo sfinimento, a Mau-

rizio Verini, che ha presentato il suo ultimo libro dedicato alla carriera sportiva della Fiat Abarth 124. Tra le altre celebrazioni, i 70 anni della Ferrari e della Lambretta, a cui è stata dedicata una mostra tematica, e i 60 anni della Bianchina, festeggiati con una bella e completa panoramica di tutte le versioni prodotte.

### Samba

Il legame di Torino con le corse non è stato tenuto alto solo dalle Delta, ma anche dalle tante vetture "pronto corsa" in vendita tra le occasioni di commercianti e privati: in particolare hanno catturato la

nostra attenzione un'Abarth 850 TC dalla patina affascinante, una simpatica Talbot Samba in livrea d'epoca, una Opel Kadett Gt/E Gr.1 (veniva via a poco più di 20mila euro), e una folta schiera di Fiat Abarth 124. Tra le curiosità, da segnalare lo stand, arrivato direttamente da oltremarina, dedicato ai 50 anni della Jensen Interceptor, bella britannica vestita da Vignale, il prototipo Pininfarina Teen Ager, moderna spiaggina di fine anni Sessanta (non in vendita), un'esotica e introvabile Intermeccanica Indra Spider con meccanica Osca e una rara Riley Elf, versione tre volumi della Mini classica.



# Ruggine senza un domani

**Imbottito di lasagne e alcool dopo il Turini, il nostro si trascina ad Automotoretrò (distante 1 km da casa sua...). Ma nelle fiere di oggi si sente sperduto: c'è troppa lucentezza**



DI ROBERTO CORNO\*

**N**o, non sto parlando del freddo e degli stenti patiti dal manipolo di valorosi impavidi che hanno per l'ennesima volta affrontato la notte artica, i lupi famelici e le aurore boreali del Turini o almeno... non solo. È stata una settimana molto impegnativa tra Rallye Monte-Carlo Historique ed Automotoretrò, roba da veri fachiri della ruggine:

martedì notte e mercoledì full immersion tra cibo, alcool, fantasmagoriche auto da rally, ghiaccio, amici, lusso sfrenato e carenza di sonno e poi, senza possibilità di riposo alcuno, venerdì e sabato full immersion tra cibo, alcool, fantasmagoriche auto (e moto), amici, ricambi, riviste e automobilia. Il paradiso, direte voi, la giusta alchimia di ingredienti per divertirsi come matti ed alimentare ulteriormente la nostra passione. Tutto perfetto in effetti, almeno sulla carta, ma la dura realtà è purtroppo ben diversa.

Ed è proprio ciò che da due ore sto cercando di spiegare, con una (devo ammettere forse un po' noiosa) dissertazione filosofica, a mia moglie che un po' per pietà e un po' per rassegnazione rugginosa cerca con abile savoir-faire di darmi ragione.

Ma ragioniamo con calma ed ordine, in modo da dare la possibilità anche all'incauto lettore meno dotato di pazienza rispetto alla mia consorte di abbandonare la lettura e dare la rivista alle fiamme.

## Fango e lasagne

Rallye Monte-Carlo Historique: quest'anno il gruppo di appassionati che ha intenzione di sfidare la tenace galaverna del Col del Turini è più agguerrito e variegato che mai. Appena arrivo al punto d'incontro fissato per la partenza trovo fin da subito una fantastica atmosfera carica di passione: Marcello, ancor prima di presentarsi agli altri partecipanti, si è inabissato con la sua Mazda Mx-5 color puffo in una viscosa fangai! Non perdo tempo e mentre lui e Jonny col suo pick-up Cinese alzano colonne di fango nel tentativo di

\*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



**FACINOROSI**  
Nella pagina a fianco, il recupero della Mazda Mx-5 infangata dal suo proprietario per festeggiare la partenza. Poi, la banda di facinorosi accampati sul Turini e in festa per l'arrivo della Lancia Strato's dell'amico Jason Wright. Il passaggio alla fiera torinese (a lato) riporta Corno alla dura realtà: nel mondo reale egli è spaesato, e i sogni lo riportano ai bei momenti quando i generatori erano in fuorigiri per scaldare le lasagne...

liberarsi li immortalo in una serie di indimenticabili scatti sbeffeggiatori. Questa è vera fratellanza rugginosa!

Sulla via per il leggendario Colle raccattiamo ancora una intonsa Opel Kadett ex-pensionato-col-cappello piena zeppa di manigolli liguri ed un sublime Land 110 con annesso originale "baüscia" (Corno si scrive così, con la dieresi; ndr) lombardo. Bene, siamo al completo per affrontare il gelo del Turini. Nell'attesa delle ruggenti auto inganniamo il tempo mettendo in atto il nostro ultimo piano malefico: ingozzarci di lasagne e focaccia come se non ci fosse un domani! A tal proposito ci siamo forniti di: lasagne (gentilmente autoprodotte da Jonny), forno a micro-onde (!) per scaldare la lasagna e ben due generatori (uno potentissimo e naturalmente non funzionante ed uno funzionante ma con potenza insufficiente). Ovviamente suddetto mix esplosivo non poteva che portare gran divertimento e massima soddisfazione per tutti i partecipanti; oltretutto, anche le auto iscritte al Rallye erano molto più variegiate del solito, quindi non solo 911 e Golf ma addirittura Morgan e Alfa-sud. La Strato's dei nostri amici è giunta felicemente al traguardo ed il generatore è sopravvissuto agli interminabili fuorigiri in stile Le Mans. Insomma, una trasferta perfetta!

### Mostre-scambio?

Ed ora passiamo ad Automotoretrò. Devo confessarvi che un po' per la vicinanza con la "notte del Turini" ed un po' per noia stavo quasi per rinunciare ma poi, grazie alla presenza di numerosi ami-

ci e per abitudine, ci sono andato.

Intendiamo, la manifestazione è interessante e "l'offerta" di aiuto, in vendita e no, è notevole: tra le altre spiccavano la Lancia Lora-mo, alcune superbe ed eleganti signore conservate da Righini (fantastiche la Lancia Astura e la Fiat 1500 sei cilindri), OM, Land Rover con una rarissima Tempo di fabbricazione tedesca. Mi sono anche "fatto tirare" come al solito verso l'acquisto selvaggio di modellini, riviste e libri... ma... ma...

Ma c'è appunto un "ma", nel senso che una volta tornato a casa continuo a confrontare queste due ultime avventure e a domandarmi: possibile che ultimamente sia molto più facile divertirsi durante genuine ed autarchiche uscite "non ufficiali" (vedi appunto "assalto al Turini") piuttosto che a manifestazioni regolari o mostre-scambio (tra l'altro, ha ancora senso chiamarle così?).

Ormai tutto è commerciale o commerciabile e portato all'eccesso e proprio a tal proposito vi butto lì due o tre prezzi: 12.500 e 14.800 euro per due Fiat 900 e 50.000 (!) euro per un 600T. Non discuto la rarità e la bontà del restauro ma... tutto ciò mi lascia un senso di vuoto e delusione. Ormai anche l'ultimo dei possessori di Sulky prima della finezza meccanica apprezza più che altro il valore monetario del suo mezzo. Il vile denaro muove i rugginosi ingranaggi di ciò che una volta era passione. Forse è solo una elucubrazione di un "puro" un po' spostato ed estremista... forse è ormai impossibile essere appassionati e basta.

A voi, infedeli lettori, l'ardua sentenza.

## ► ASI: BEL SUCCESSO ALLO STAND AD AUTOMOTORETRÒ

Numerose iniziative hanno caratterizzato la presenza dell'Automotoclub Storico Italiano al salone torinese Automotoretrò dei primi di febbraio. Durante le tre giornate della manifestazione, sull'area di oltre 270 mq dello stand dell'Asi si sono alternati numerosi ospiti in un quadro arricchito da alcuni modelli di grande livello. Erano esposte una Cisitalia 202 coupè del 1948, e una Fiat Nuova 500, in omaggio e ricordo di Dante Giacosa progettista della Cisitalia 202 coupé e papà della Fiat Nuova 500 che quest'anno festeggia i 60 anni (sopra).

Il salone di Torino è stato anche occasione per l'Asi per le sue premiazioni annuali, con la consegna di oltre 100 riconoscimenti, tra cui quello al "Circuito del Te", organizzato dall'Associazione Mantovana Auto Moto Storiche Tazio Nuvolari e svoltosi lo scorso 2-3 luglio 2016 (sotto). Non è mancata la presentazione della 16ª edizione di Asimotow, in programma dal 12 al 14 maggio sul circuito di Varano de' Melegari (PR).

Lo stand dell'Asi ha anche ospitato la presentazione di tre nuovi libri editi da Asi Service: "Ermanno Cuoghi, il meccanico di Niki Lauda" di Federica Ameglio; "Martin's cars, pensieri in tre dimensioni" di Paolo Martin e "La più veloce, breve storia dei record mondiali su strada" di Morello, Genta e Grandi. C'è stato anche un tuffo nel passato con i ricordi legati all'ingegnere Dante Giacosa, attraverso testimonianze, interviste, aneddoti e curiosità raccontati dalla nipote di Giacosa, Cristiana Zanon, e da Loredana Dova, autrice del libro "Dante Giacosa, l'ingegno e il mito". Infine, lancio editoriale anche per il volume "La più veloce", libro scritto da Giancarlo Genta, Massimo Grandi e Lorenzo Morello e dedicato alle automobili da record e alla descrizione delle loro problematiche.

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



## ► IL SALOTTO BUONO DI MONZA PER LE REGINE DELL'ELEGANZA

Il Monza Auto Moto Storiche organizza per sabato 29 e domenica 30 aprile la 3ª edizione del Concorso di eleganza "Le auto, l'eleganza e lo stile del XX secolo". Nella prima giornata 50 vetture storiche costruite prima del 1978 saranno esposte negli spazi della Villa Reale. All'iniziativa partecipano attivamente il Registro Internazionale Touring Superleggera



e la Scuderia Jaguar Storiche. Tra le 50 auto esposte, ne verranno selezionate dieci che nella giornata di domenica 30 daranno vita a una sfilata nel centro storico della cittadina brianzola. Assieme alle auto sfileranno modelle che presenteranno abiti di alta moda.

Per informazioni, scrivere a Francesco Sciarrone: [f.sciarrone@alice.it](mailto:f.sciarrone@alice.it)

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

## ► A SAN POLO D'ENZA MERCATINO OGNI 2 MESI

La Scuderia Terre Matildiche di San Polo d'Enza (RE) comunica di aver spostato la periodicità dei mercatini da essa organizzati ogni due mesi alla terza domenica del mese. I prossimi incontri si terranno quindi il: 16 aprile, 18 giugno, 20 agosto, 15 ottobre e 17 dicembre. Tutti si svolgeranno su un'area di 2500 metri quadrati, parte coperti e parte no, presso il Centro Commerciale Pontenovo a San Polo, con ingresso libero. Per prenotazioni e informazioni contattare Giacomo al 338-8216385.

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



## ► JAGUAR IN GRUPPO PER LE STRADE UMBRE

Il Jag-lovers Italia, Club di appassionati Jaguar fondato nel 2015, ha indetto il suo primo raduno. L'appuntamento è per sabato e domenica 25-26 marzo in Umbria, in concomitanza con la rassegna. Località di concentramento è Gubbio, per poi compiere un itinerario che toccherà Umbertide, Lago di Trasimeno con escursione all'Isola Maggiore.

Per informazioni: [jag-loversitalia@libero.it](mailto:jag-loversitalia@libero.it)



## ► ALFASUD CLUB ITALIA: RADUNO DELLE TRE NAZIONI

L'Alfasud Club Italia ha presentato il suo prossimo raduno annuale: Tour 3x2 - tre nazioni per due giorni. Il meeting si terrà il 3 e 4 giugno con appuntamento per i partecipanti la mattina del 3 giugno. Alle 9.00 Ritrovo presso San Daniele del Friuli, parcheggio dello stadio Zanussi, via Udine angolo via Sottoriva. 9.30 partenza in direzione Caporetto attraverso Fagagna, Udine, Cividale del Friuli fino alla Slovenia. Dopo la sosta pranzo a Preval Vršic, la carovana ripartirà in direzione del passo della Moistrocca (1.611 m). Alle 20



arrivo in hotel a Kranjska Gora 4280, Slovenia. Il giorno dopo, alle 9.00 partenza in direzione dell'Austria attraverso il Wurzenpass. Visita di Maria Wörth che si trova sulla riva meridionale del Wörthersee. Ritorno in Slovenia percorrendo la strada del Loibl Pass e attraversando la città di Ljubelj. Il pranzo è previsto a Bled, in programma anche le premiazioni. Nel primo pomeriggio ci sarà la partenza per il ritorno in direzione di Gorizia. Chiusura delle iscrizioni il 7 maggio.

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



### ► IL CALENDARIO 2017 DEL CMAE DI MILANO

Anche quest'anno il programma di attività del Club Milanese Auto e Moto d'Epoca è ricco di interessanti appuntamenti a sfondo sportivo, culturale o semplice svago. Si va dalla "disfida" al kartodromo di Borgo Ticino, alla visita al Museo Righini di Castelfranco Emilia (BO) e al Museo Stanguellini di Modena per passare, dopo l'estate, all'evento clou del sodalizio, l'undicesima edizione del Trofeo Milano. Al vincitore verrà assegnato il fiocco di una guglia del Duomo di Milano dopo una serie di prove di regolarità e di abilità che si svolgeranno tra il capoluogo e la campagna lombarda.

Tra gli appuntamenti culturali vanno ricordati la visita alla straordinaria collezione di pompe di benzina e relativi accessori di Guido Fisogni a Tradate (VA), un viaggio attraverso ottant'anni di stazioni di servizio. Gite culturali si terranno invece in altre località di grande interesse: l'area archeologica di Libarna, a Serravalle Scrivia (AL), la basilica romanica di Agliate (MB) e un sito di archeologia industriale in Val Chiavenna dove un tempo si macinava il grano.

Di seguito, il calendario:

**1° aprile** - Gara di kart presso il kartodromo Pista azzurra di Borgo Ticino (Novara), una disfida tra i consiglieri del Cmae e i soci.

**Sabato 29 aprile** - Gita in Piemonte e Liguria con tappa a Arquata Scrivia (Alessandria) e visita al sito archeologico e all'area urbana di Libarna del I secolo a.C. e a Isola del Cantone (Genova) e visita al laboratorio di Sciroppo di Rose.

**Sabato 13 e domenica 14 maggio** - Visita alla collezione di Mario Righini al museo Stanguellini di Modena, il famoso costruttore di auto sportive e da competizione.

**Sabato 17 giugno** - Gita in Monferrato nella Terra di Aleramo.

**Sabato 1° luglio** - Gita in Brianza con visita alla Basilica dei Santi Pietro e Paolo di Agliate, frazione di Carate Brianza (Monza Brianza), e al Parco Regionale di Montevecchia e Missaglia.

**Sabato 16 settembre** - Gita in Val Chiavenna (Sondrio).

**Sabato 7 ottobre** - 11° Trofeo Milano (in foto l'edizione 2016), la più importante manifestazione del Club Milanese Auto Moto d'Epoca della stagione, con partenza e arrivo a Milano e suggestivo percorso nella campagna lombarda su strade secondarie.

**Sabato 21 ottobre** - Visita al Museo Fisogni a Tradate (VA), eccezionale collezione di pompe di benzina e relativo materiale delle stazioni di servizio provenienti da tutto il mondo, dagli inizi del Novecento sino agli anni Ottanta.

**Mercoledì 1° novembre** - Sei Ruote di Speranza all'autodromo di Monza. Un evento che permette alle persone con disabilità di vivere una giornata indimenticabile.

### ► COMPLEANNO IN TRENTINO PER IL 25° DEL CLUB 850 SPIDER

Il Club Fiat 850 Spider Bertone quest'anno festeggia 25 anni di attività e inaugurerà la stagione dei raduni con una manifestazione che si svolgerà dall'11 al 14 maggio in Trentino sulle strade della Val di Non.

Il programma prevede escursioni al lago di Tovel e all'eremo di San Romedio, la visita della centrale idroelettrica e della diga del lago di Santa Giustina, una tappa al Canyon Rio Sass di Fondo e a Castel Thun. L'evento è aperto anche ai non iscritti al Club purché a bordo di una 850 Spider Bertone. Info e prenotazioni al 338/6365561 ore serali. [www.fiat850spider.it](http://www.fiat850spider.it) - [www.fiat850spiderbertone.it](http://www.fiat850spiderbertone.it)



IL GRANDE EVENTO DEDICATO  
AGLI APPASSIONATI DI AUTO



# VERONA LEGEND



## CARS

FIERA VERONA

IL POSTO IDEALE NON SOLO PER  
ACQUISTARE LE CLASSICHE ITALIANE  
E TEDESCHE, MA ANCHE PER VENDERE,  
GAREGGIARE, SOGNARE.

**5/6/7 MAGGIO 2017**

LA SFIDA DEI  
CAMPIONI

*miki  
Piazzi*



FANTASTICA SFIDA NEL NUOVO CIRCUITO  
DELLA FIERA TRA I PIÙ GRANDI PILOTI  
MONDIALI DI RALLY E PISTA!

VERONAFIERE

INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria Organizzativa: **Intermeeting Srl**  
Via Fornace Morandi 24 - 35133 PADOVA  
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826  
e-mail: [info@veronalegendcars.com](mailto:info@veronalegendcars.com)

**WWW.VERONALEGENDCARS.COM**

► **RICCO DI ATTIVITÀ IL 2017 DELL'HISTORIC CLUB PATAVINO**

L'Historic Club di Padova ha comunicato il calendario delle manifestazioni in programma per il 2017: 10-11 giugno - 16° Historic nel Paradiso, evento rievocativo con visite a siti medioevali e ville Venete, iscritto a calendario Asi; 18 giugno - 5° Anello del Paradiso, evento rievocativo dedicato a moto ante 1945; 9 luglio - 11° Historic Day a Padova, mostra statica di veicoli d'epoca in Prato

della Valle a Padova, iscritto a calendario Asi; 16 luglio - 4° tributo ai primi raduni motoalpinistici del Pasubio, evento rievocativo dei primi raduni Anni '30 sul Pasubio; 30 settembre e 1 ottobre - 22° Quota Mille, evento dedicato alle auto sportive sulle Dolomiti, iscritto a calendario Asi. Per informazioni: [eventi@historic.it](mailto:eventi@historic.it) oppure tel. 0445-526758. [www.historic.it](http://www.historic.it)

► **MAGGIOLINI NOTTURNI PER I 50 ANNI DEL MODELLO '67**

I 50 anni del Maggiolino Edizione Speciale 1967 saranno festeggiati il 10 marzo con il raduno notturno "Vosvaghén de nòtt" dedicato appunto al Maggiolino Edizione Speciale 1967. L'obbiettivo degli organizzatori è molto ambizioso: registrare il numero record per l'Italia di esemplari



anno-modello 1967 presenti in un'unica manifestazione. Location dell'iniziativa è quella tradizionale per gli animatori di questo evento: il fast-food McDonald's di via Novara a Milano, alle 20.30.

Come negli altri appuntamenti del "Vosvaghén de nòtt" anche quello di marzo è aperto a tutti i modelli VW. Gli appassionati "vosvaghénisti" degli incontri "de nòtt" (quasi dei rave-party a 4 ruote...) hanno anche anticipato le date dei prossimi meeting, sempre notturni e sempre nello stesso luogo: 9 giugno e 8 settembre, sempre alle 20.30.

Per informazioni: [vosvaghendenott@yahoo.it](mailto:vosvaghendenott@yahoo.it)

► **IL CLUB OFFICINA FERRARESE SI REGALA UN LIBRO PER IL COMPLEANNO**

Per festeggiare il Club Officina Ferrarese che quest'anno compie 30 anni è stato pubblicato il libro "30 anni di passione e amicizia", scritto da Vittorio Falzoni Gallerani. Il libro è stato presentato il 28 dicembre presso la Sala Zanotti del Comune di Ferrara. La conferenza è stata condotta dal presidente del Club, Riccardo Zavatti, che ha ripercorso la storia dell'associazione. Sono intervenuti anche il primo e il terzo presidente dell'Officina Ferrarese, Amedeo Cicotti e Massimo Maiarelli, i quali hanno ricordato alcuni momenti salienti della vita del Club.

Intanto, l'Officina Ferrarese è già impegnata in questioni organizzative: nei giorni 24-25 e 26 marzo si svolgerà infatti la prova di regolarità "Valli e Nebbie" che quest'anno proporrà agli equipaggi un itinerario rinnovato. L'Associazione Mantovana Auto Moto Storiche Tazio Nuvolari ha vinto il premio speciale per la manifestazione "Il Circuito del Te" 2016, svoltosi il 2 e 3 luglio scorso. L'evento, organizzato dall'Amams, è stato insignito della targa "Premio Speciale" per il Concorso Dinamico Auto. Un riconoscimento che porta lustro al Club, alla città ed al territorio mantovano e che conferma ancora una volta Mantova quale città di primo piano nel mondo del motorismo storico. [www.officinaferrarese.com](http://www.officinaferrarese.com)



► **SCOTTO FA SUO IL CIRCUITO DI ALBARO ORGANIZZATO DAL VETERAN CAR CLUB**

Il genovese Enrico Scotto al volante della sua Lancia Ardena (in foto) si è aggiudicato il Circuito d'Albaro organizzato dal Veteran Car Club Ligure. In testa fin dal primo dei tre giri previsti Scotto non ha faticato ad avere la meglio sui quasi cinquanta equipaggi avversari. Sul podio sono saliti anche Arturo Bottaro su Porsche 356 e Adriano Marralle su Autobianchi A112. Giunto alla 11ª edizione ha richiamato una cinquantina di equipaggi. Il percorso, affrontato tre volte, prevedeva un tempo imposto su alcuni tratti di strada, ha previsto il passaggio in Via Campanella, Via Righetti, Via Zara e ritorno in Piazza Leopardi. La manifestazione si è conclusa con la premiazione ed il tradizionale pranzo a base di piatti della cucina genovese. [www.vccligure.com](http://www.vccligure.com)



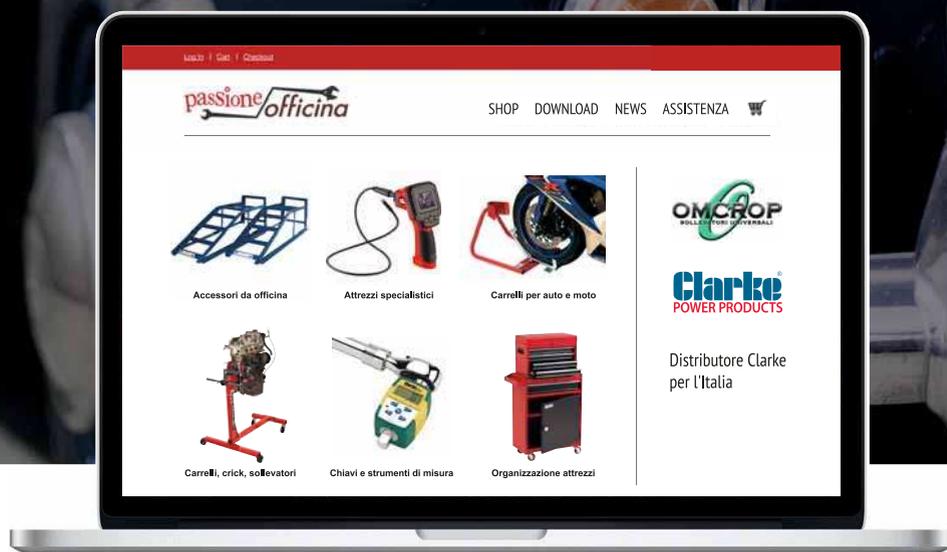
**LONGARONE**  
**MOTOR**  
**SHOW**

**AUTO E MOTO AL**  
**LONGARONE MOTOR SHOW**

STORIA, EVENTI, TRA PASSATO E FUTURO...

**8-9 Aprile 2017**  
**LONGARONE (BL)**

# 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](http://www.passioneofficina.it)  02 87260278  
 [facebook.com/passioneofficina](https://facebook.com/passioneofficina)

**passione**  
**officina**

**| IN COPERTINA | Renault R5 Turbo**

# Big Bang Theory

**CILINDRATA 1.4, POTENZA**

**160 CV: NEL 1980 LA RÈGIE**

**STUPISCE IL MONDO**

**LA SOVRALIMENTAZIONE**

**È LA FORMULA MAGICA,**

**COME IN F1 DAL 1977**

**DI FRANCESCO PELIZZARI**

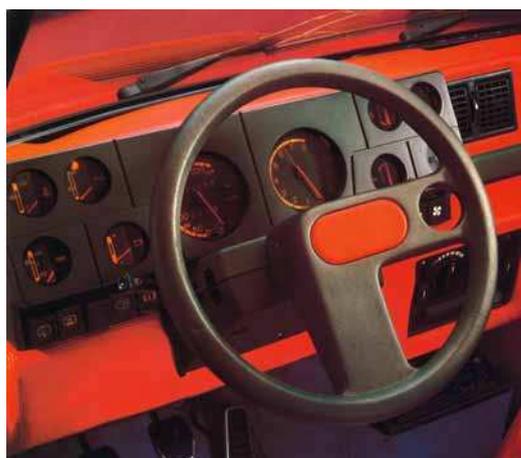
**FOTO ALBERTO CERVETTI E ARCHIVIO RENAULT**



#### **ALLARGATA**

La vista posteriore è senza dubbio la più scenografica della R5 Turbo. Evidente l'allargamento rispetto alle R5 normali.





**N**egli anni '80 del secolo scorso l'Est e l'Ovest degli appassionati di auto ad alte prestazioni avevano due nomi: Turbo e GTI. Due sigle, due modi di essere: piccolo motore sovralimentato o grosso aspirato montato su una vettura leggera. In entrambi i casi, contavano il rapporto peso/potenza e la potenza specifica. "Turbo", però, aveva un plus: la parentela con la F1. Una Casa in particolare aveva esperienza in tal senso: la Renault. Che, nel momento di pensare a un modello per il mondiale Rally, decise che il modo più semplice era di montare un compressore sull'auto più rappresentativa, cioè la R5, l'utilitaria nata nel 1972 che aveva rivoluzionato quel segmento ottenendo subito un grandissimo suc-

cesso. Nacque così un "mostro", non solo in senso figurato: il corpo vettura della R5 fu stirato e gonfiato per adattarlo alla necessità di avere motore e trazione posteriori. Bastava guardare i numeri delle dimensioni per capire: 3.657 contro 3.520 mm di lunghezza e 1.755 contro 1.530 mm di larghezza, rispettivamente per la R5 Turbo e quella normale. Con pneumatici molto più larghi, la nuova berlinetta assumeva l'aspetto di una belva quasi "quadrata", dominata dagli enormi passaruota posteriori. Ed entrò con forza dirompente nelle case degli appassionati: Jean Ragnotti vinse a sorpresa nientemeno che il Rally di Montecarlo 1981, per buona parte trasmesso in diretta alla TV su Telemontecarlo. Ragnotti si mise dietro tutte le più accreditate auto del mondiale: Opel Ascona 400, Talbot Lotus, Lancia Stratos, 131 Abarth. Estetica sfrontata e vittoria nella più importante delle gare fecero schizzare la 5 Turbo nell'empireo del gradimento. I saloni Renault in Europa dal lunedì suc-

#### BERTONE

Il proprietario di questo esemplare ha sostituito il fragile volante originale disegnato da Gandini per Bertone (a sinistra) con uno a calice, coerente nella destinazione rallyistica anche se forse un po' troppo moderno. Ricchissima la strumentazione: 26 funzioni, tra cui tachimetro, contagiri, pressione temperatura e livello olio, temperatura acqua, indicatore benzina, pressione turbo, amperometro e orologio.



cessivo videro un aumento esponenziale di persone in cerca della brochure della macchina e di informazioni sulla ex-utilitaria, nuovo oggetto del desiderio. Che, naturalmente, non era per tutti, visto che costava più o meno come quattro Golf GTI, o come una Porsche 911 e mezza: circa 26 milioni di Lire! Dopo quello sportivo, anche l'obiettivo commerciale era pienamente raggiunto: la 5 Turbo faceva da traino per il resto della gamma.

### Larrousse

La forza di quel nuovo modello fu tale da produrre una specie di "big bang" la cui inerzia è giunta fino a oggi: la vettura è ancora molto desiderata tra gli appassionati e in Italia c'è un registro di 5 Turbo che conta circa ottanta esemplari. L'esemplare di queste pagine ha una storia particolare: fu proposto nel 1981 all'allora direttore uscente di Renault Sport, come parte della liquidazione. Direttore che era niente meno che Ge-

rard Larrousse, il quale rifiutò la proposta. La macchina era però già allestita, e finì in commercio. Da fuori si riconosce per i cerchi componibili Mad'In, maggiorati con canale da 9" anteriore e 10,5" posteriore. Sotto il vestito da Turbo 1 (dunque con padiglione e sportelli in alluminio) ci sono kit Renault Sport da 220 CV, autobloccante al 40% e scatola sterzo diretta. Il kit è composto di intercooler, scarico 4-in-1, albero a camme, camicie, pistoni e corpo farfallato; quest'ultimo ha quattro farfalle ed è montato a valle della turbina, mentre di serie ha una sola farfalla e si trova a monte della girante. Questo è solo uno dei tre kit che sono stati disponibili nel tempo: gli altri due portavano la potenza a 260 CV (kit definito "Tour de Corse", a seguito della vittoria nella gara iridata del 1982, con omologa in Gruppo B) e poi a 350 CV (la cosiddetta "Maxi Turbo", con cilindrata aumentata a 1.527 cc). Il proprietario attuale vi ha aggiunto i supporti degli specchi retrovisori e il tappo della benzina ricavati

### STILE TURBO

Così era definito sui depliant l'allestimento interno. Il disegno e le grafiche dei sedili profilati hanno un che di digitale, che era la cifra del futuribile a inizio anni '80. Questo esemplare è dotato di alzacristalli elettrici, un optional (gli altri erano il parabrezza termico, i cristalli azzurrati e i sedili in pelle), mentre di serie erano la regolazione elettrica dello specchio esterno. La protezione rossa è per il comando della seconda ventola radiatore. Il pomello del cambio originale è raro e fragile.

## | IN COPERTINA | Renault R5 Turbo

dal pieno, oltre ad avere sostituito il volante originale (che ha ancora) perché le due razze a “L” in plastica si rompono con facilità. All'interno, questo esemplare (che ha numero di serie 1226) si distingue con facilità per la presenza di un'altra dotazione molto particolare: un impianto radio Pioneer, montato sul cielo del padiglione, che all'epoca era considerato “fuoriserie”, con tanto di equalizzatore; la pedaliera di serie è stata sostituita con una racing.

### Silverstone

Il perché si ricorra al motore sovralimentato per ottenere le prestazioni desiderate sulla 5 Turbo è presto detto, e si riferisce a una data ben precisa: il 16 Luglio 1977 a Silverstone debutta, nel GP di Gran Bretagna di F1, una monoposto destinata a rivoluzionare il mondo delle competizioni. Si chiama Renault RS01; con essa la Régie debutta nella massima serie, e lo fa all'insegna di un'originalità che è la cifra principale della sua produzione di serie. La monoposto francese, immediatamente riconoscibile per il colore giallo con striature bianche e nere, è spinta da un motore V6 di 1.500 cc, sovralimentato con turbocompressore; le altre 39 macchine iscritte sono tutte 3000 aspirate a 8 o 12 cilindri. La cilindrata dimezzata crea curiosità al limite dell'ilarità, ma è prevista dal regola-



### FAME D'ARIA

La R5 Turbo è ricca di prese e sfoghi d'aria, per alimentare la voracità del motore sovralimentato e smaltirne il calore. I dettagli della carrozzeria in materiale diverso dall'acciaio (alluminio e poliestere) sono sottolineati con un tono di colore differente dal resto della carrozzeria. L'attuale proprietario ha sostituito lo specchio retrovisore di serie con uno più sportivo e dotato di supporto in metallo ricavato dal pieno. Il terminale di scarico è stato inclinato verso l'alto per rientrare nel limite di altezza da terra stabiliti nel frattempo dal Codice della strada.

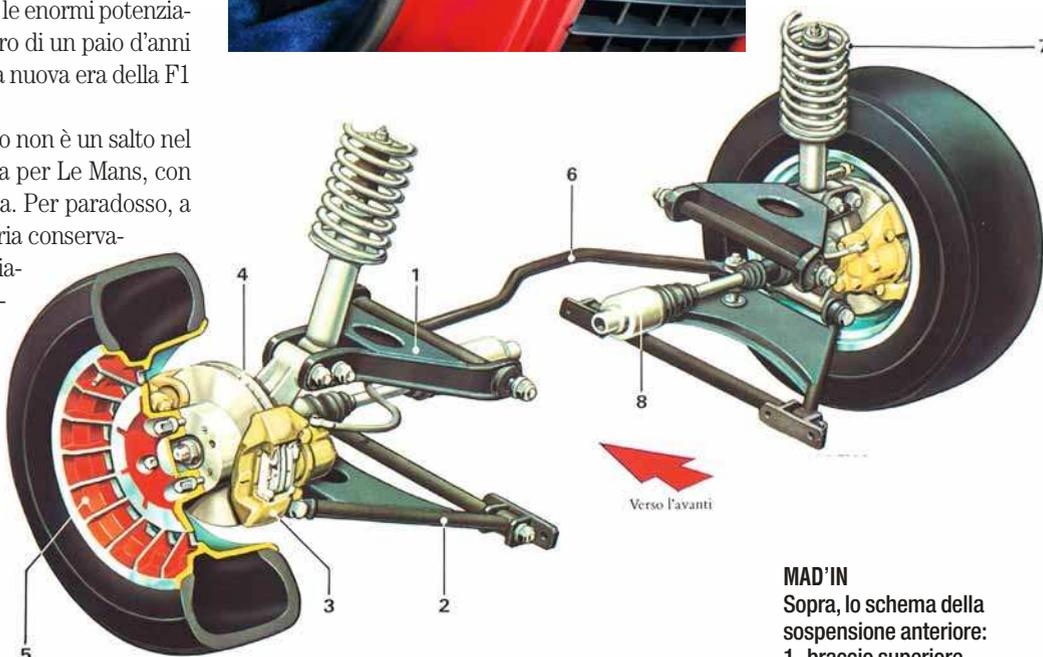


mento. Nessuno ha mai tentato questa strada, ritenendo la cilindrata 1.5 troppo penalizzante. Invece Renault ha visto giusto, intuendo le enormi potenzialità di questa tecnologia, e nel giro di un paio d'anni vincerà il primo GP, avviando una nuova era della F1 che durerà un decennio.

Per la Casa francese questo passo non è un salto nel buio: dal 1975 c'è un programma per Le Mans, con una vettura Sport sovralimentata. Per paradosso, a metà anni '70 la F1 è una categoria conservatrice e meno sviluppata del mondiale Marche: la Règè è il primo grande costruttore ad affacciarsi alle monoposto, che sono in quel momento il regno degli assemblatori inglesi, con l'anomalia della Ferrari che, seppur appoggiata da Fiat, è comunque una piccola Casa. Ma la F1 ha già un peso mediatico notevole: le vittorie Ferrari, Niki Lauda e il suo incidente, la rivalità con la McLaren di James Hunt sono tutti elementi che garantiscono un ritorno d'immagine che il Mondiale Marche non può dare. La Renault ha debuttato a Le Mans, con un ritiro, nel 1976, nel 1977 ha sviluppato la macchina e nel 1978 vincerà la 24 Ore, con la A442B da 1000 CV. Il suo motore è un V6 di 2,1 litri, quindi la potenza specifica è di circa 500 CV/litro, elevatissima se confrontata ai 175 CV/litro scarsi dei migliori motori di F1.

### DNA da Gruppo B

"Turbo" diventa così la parola magica: una volta risolti i (non pochi) problemi che questa dotazione può causare a un motore di metà anni '70 (eccesso di calore e detonazione in primis), il compressore rende disponibile una quantità di potenza inimmaginabile fino a quel momento. In Renault, oltre alla F1 e alle Sport, stanno pensando anche ai Rallye. Per i quali serve una vettura che sia derivata, sia pure alla lonta-



### MAD'IN

Sopra, lo schema della sospensione anteriore: 1- braccio superiore portante; 2- braccio inferiore a triangolo; 3-pinza freno principale; 4-disco ventilato; 5-ruota in lega leggera; 6- barra antirollio; 7- ammortizzatore con molla coassiale; 8- semiasse. Qui a fianco, uno dei cerchi Mad'In componibili montati su questo esemplare particolare: anteriori da 15" con canale da 9" e pneumatico 195/45; posteriori canale da 10,5" su diametro da 16" e pneumatico 245/45. In basso, la cassetta degli attrezzi, di serie sulla macchina, qui ripristinata dal proprietario, che ha montato anche una pedaliera "racing" tenendo da parte quella originale, poco resistente essendo la stessa delle R5 normali. In alto, l'autografo di Jean Ragnotti, che ricorda l'allestimento di questo esemplare per Gerard Larrousse.





## GODIMENTO IN CONTROSTERZO

Oggi 160 CV fanno quasi sorridere, ci sono tanti turbodiesel che ne hanno molti di più, non parliamo poi delle compatte sportive, quelle arrivano senza problemi a 200. Eppure i 160 CV della 5 Turbo si sentono, eccome, prima di tutto perché devono spostare all'incirca 1.000 kg di peso, in secondo luogo per la particolare erogazione del piccolo 1.4 con distribuzione ad aste bilancieri, ben diversa da quella dei turbo più recenti, che spingono forte fin da subito ma con un'erogazione così lineare da rasentare spesso la noia. Certo, fino a 3.500/4.000 giri il 4 cilindri Renault fa quel che può, ma quando il turbo inizia a "soffiare" come si deve arriva un bel calcio nel fondoschiena che proietta in un attimo l'ago del contagiri a 5.500, soglia oltre la quale è inutile insistere, pena un drastico calo della spinta. Insomma, dal punto di vista pratico avere sì e no 2.000 giri di utilizzo non è granché, ma il bello dei turbo anni '80 era anche questo, oltre alla purezza del sound di scarico che non viene filtrata e alterata da catalizzatori e ammenicoli vari. E non è tut-

to, perché guidare la 5 Turbo è un'esperienza che lascia il segno per altre ragioni, o meglio, che può diventare indimenticabile man mano che si cerca di scoprirne il limite. Già, perché nonostante i pneumatici dalla spalla alta quanto quella di un furgoncino e che al posteriore misurano solo 220 mm di larghezza, in percorrenza di curva il grip è sorprendente, ma lo è ancora di più la rapidità con cui la coda allarga al rilascio del gas.

È una caratteristica tutt'altro che rassicurante sulle prime, ma basta poco per capire che la si può sfruttare per chiudere prima le traiettorie e uscire ancora più veloci. Bisogna però essere immediati nel controsterzo, altrimenti è un attimo finire in testacoda - oltretutto lo sterzo piuttosto pesante e demoltiplicato non aiuta certo - ma quando ci si prende la mano, guidare in sovrasterzo controllato è adrenalina allo stato puro. Solo che per riuscire a compiere la manovra con successo bisogna sempre avere l'accortezza di tenere il motore sopra i 3.500 giri, anticipare leggermente l'apertura del gas per contrastare il

ritardo di risposta del generoso turbo Garrett T3, non alleggerire mai il pedale destro.

Curva dopo curva è un vero e proprio piacere domare questo "mostriattolo", che ti fa sentire un po' come il pilota di una Gruppo B anni '80 tanto riesce a coinvolgerti. Ma, a differenza di gran parte delle sportive dei giorni nostri, per generare le prime scariche di adrenalina non bisogna raggiungere velocità da capogiro prendendosi degli inutili rischi, fermo restando che i dati di accelerazione della "turbona" non sono niente male neppure ai giorni nostri, visto che la Casa dichiarava 6,9 secondi nel passaggio da 0 a 100 km/h, un valore tutto sommato allineato ai 6,7 secondi della attuale Clio RS da 200 CV, equipaggiata peraltro con un cambio a doppia frizione a 6 marce in luogo del classico e inevitabilmente più lento manuale a 5 rapporti della 5 Turbo. Unico lato oscuro di questa sportiva senza tempo è la mancanza del differenziale autobloccante, che renderebbe ancora più coinvolgente un'esperienza di guida comunque unica. *(suvero)*

## | IN COPERTINA | Renault R5 Turbo

na, da una di serie. Il regolamento Gr. 4 permette anche di schierare dei quasi-prototipi (la sua evoluzione sarà il Gruppo B) e a Billancourt c'è chi pensa che si possa creare un modello che faccia da locomotiva di immagine al prodotto di serie.

Presto si individua il modello nella Renault 5, che è stata presentata a inizio 1972 e che va già molto bene, ma si presta più del resto della gamma a un'elaborazione radicale. Serve infatti una vettura a trazione posteriore, quando l'intera gamma della Régie è a trazione anteriore. Bisogna rischiare, per realizzare una macchina che sarà per forza di cose prodotta in pochi esemplari (ne bastano 400 per l'omologazione), dunque costosa sia come progetto sia come acquisto. Ma in Renault decidono di procedere: la R5 Turbo avrà il motore centrale, al posto dei sedili posteriori, con il cambio montato a sbalzo. Artefici del progetto sono

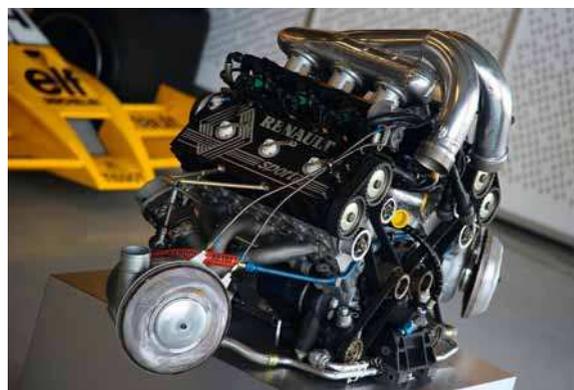
personaggi di primo piano come i tecnici Bernard Dudot e Michel Tetu e l'ex-pilota Gerard Larrousse, che riuniscono intorno a sé una piccola struttura dopo essere riusciti a far approvare l'operazione dalla direzione (nella persona del direttore generale Bernard Hanon), con un piccolo *escamotage*: se la prima idea era di progettare un'auto da competizione da cui derivare una piccola serie stradale, alla fine decidono per l'inverso. La R5 Turbo sarà un'auto di serie molto particolare, facilmente convertibile in una "bête à gagner" (animale da vittoria).

### Heuliez

L'idea originaria di quella che sarà la 5 Turbo è del 1976 e subito sono allestiti due prototipi, uno per il design e l'altro per la produzione; per la definizione della veste estetica si coinvolge anche Bertone, dove

### NATA PER VINCERE

Nelle foto piccole qui sotto, da sinistra: Ragnotti-Andriè vincitori al Rallye di Monte-Carlo 1981; la 5 Turbo "Maxi" del 1985 (1527 cc, 350 CV), nata per vincere il Tour de Corse di quell'anno (che effettivamente vinse); con la Renault 20 4x4 del 1982, un motore turbo vinse per la prima volta alla Parigi-Dakar.



### TANTI CV POCO GESTIBILI

Nel 1978 l'Alpine Renault A442 B vinse la 24 Ore di Le Mans (al centro) con il motore di 2,1 litri turbo da 1000 CV; i piloti erano Didier Pironi e Jean-Pierre Jaussaud. Qui sopra, a sinistra la RS01, prima Renault di Formula 1 che fece debuttare nella massima serie il motore sovralimentato di cilindrata dimezzata rispetto agli aspirati, come da regolamento. Il 1977 fu un anno di apprendistato, con un motore potente (540 CV contro i 510 di Ferrari) ma poco gestibile e affidabile e un telaio non all'altezza. A destra, il principale sviluppo del V6: due turbine davano un'erogazione migliore.

lavora Marcello Gandini, ben noto per il disegno della Lamborghini Miura e quindi in sintonia con i canoni di innovazione tipici della Renault. La carrozzeria Heuliez è invece coinvolta per l'industrializzazione, visto che la nuova macchina non sarà certo prodotta in grandi numeri. Per l'allestimento la procedura è piuttosto complicata: le scocche di R5 sono prelevate dallo stabilimento di Flins e portate su bisarche alla sede della Heuliez a Cerizay dove sono modificate con l'allungamento del pianale di 50 mm e la sostituzione di tetto, porte, portellone con altri in alluminio e cofano anteriore in plastica, oltre all'inserimento dei passaruota allargati e della paratia parafiamma. Così modificate, le scocche risalgono sulle bisarche e tornano a Flins per essere completate, poi di nuovo trasportate alla Alpine a Dieppe dove ricevono gli ultimi elementi della mutazione sulla stessa catena di montaggio della A310, in particolare meccanica e interni; infine verniciatura e collaudo.

## Berex

Nell'ottobre 1978, dopo una rapida fase di sviluppo, la Renault 5 Turbo è quasi pronta ed è presentata al Salone di Parigi, ma è soltanto una maquette. Saranno necessari altri due anni per avere il modello di serie definitivo, dopo che la Renault avrà creato la Berex (Bureau d'Études et de Recherche Exploratoire) con sede a Dieppe negli uffici di Renault Sport, che



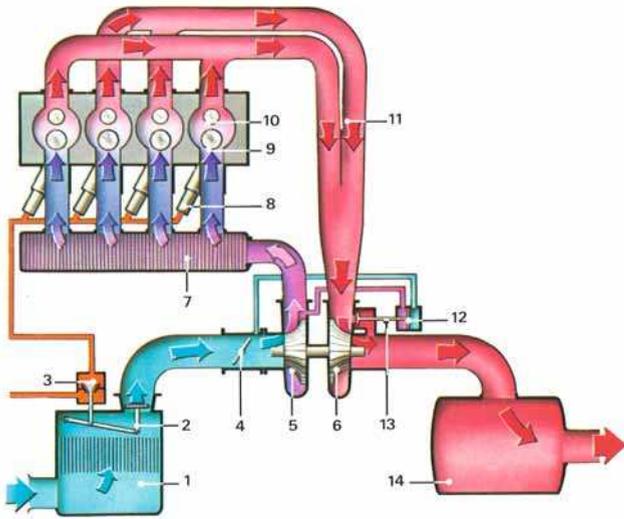
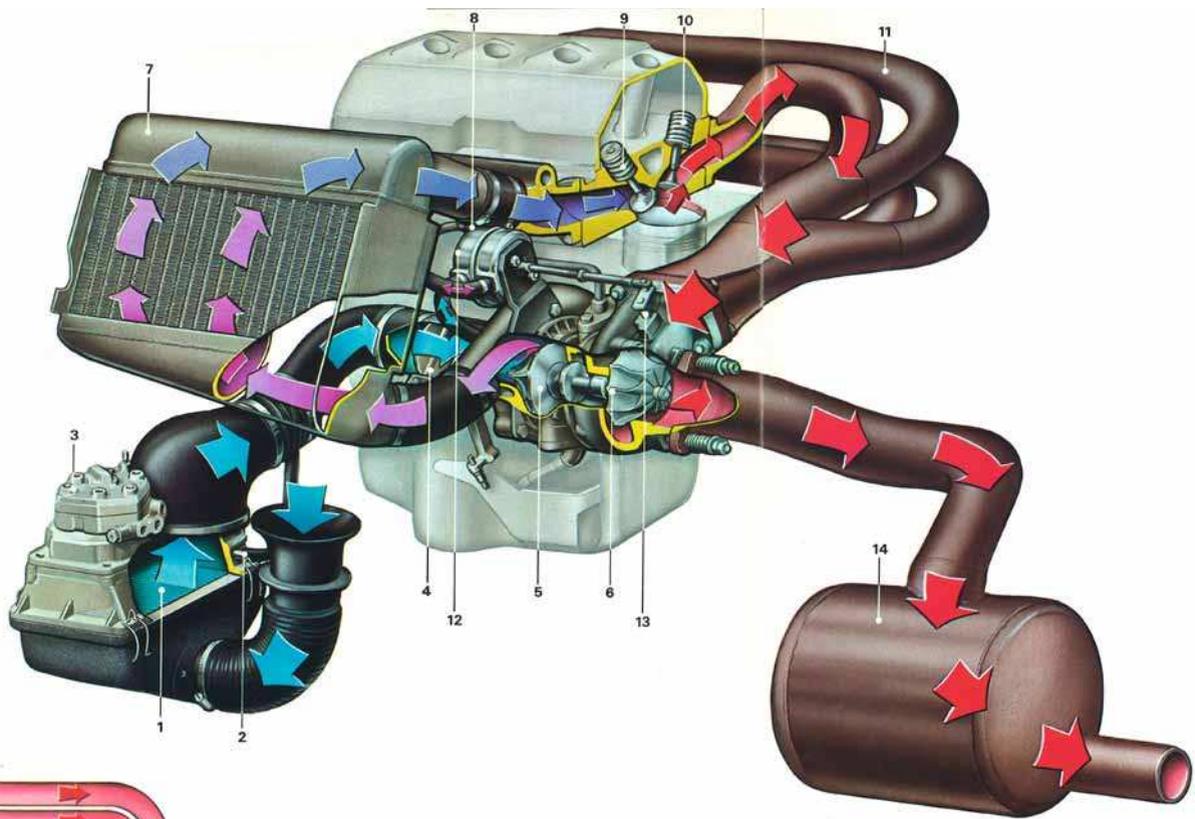
### PIÙ TURBO PER TUTTI

Per molti anni, prima dell'odierna moda del "downsizing", i motori sovralimentati furono una caratteristica della produzione della Règie. Quasi tutti i modelli ebbero una versione con questo motore. La R18 (foto 1), coeva della 5 Turbo, berlina da famiglia 1.6 con 110 CV; la R9 del 1984 (2), berlina utilitaria ma dalle alte prestazioni con il turbo 1.4 da 105 CV; la Supercinque GT del 1985 (3) evoluzione della R5, ancora 1,4 litri ma con 120 CV, una piccola bomba di grande successo; poi la berlina di rappresentanza R25 (4) del 1985, con un V6 di 2,5 litri da 182/205 CV; stesso motore e stessi anni per l'Alpine V6 Turbo da 200 CV (5); sostituita della R18, la R21 (6) del 1987 aveva un motore 2 litri a 4 cilindri da 175 CV; infine l'ammiraglia Safrane (7) biturbo 3.0V6 da 262 CV, del 1993.

## POTENZA "FACILE"

Lo schema della sovralimentazione (a lato e sotto)

1 filtro dell'aria; 2 sonda flusso aria; 3 dosatore benzina; 4 farfalla di alimentazione; 5 turbocompressore; 6 girante; 7 scambiatore di calore; 8 iniettori; 9 valvola aspirazione; 10 valvola scarico; 11 collettore di scarico; 12 waste-gate; 13 comando valvola derivazione gas di scarico; 14 marmitta.



## IN COPERTINA | Renault R5 Turbo

nel frattempo si è trasferita a Viry-Chatillon, al posto della Gordini. La versione definitiva è presentata al Salone di Bruxelles 1980, con vicina di stand la berlina 18, pure sovralimentata: l'immagine di Renault è quella di un leader tecnologico e prestazionale. La produzione della 5 Turbo parte a Maggio, con grande velocità per avere i primi 200 esemplari pronti per l'omologazione. I colori sono tre, tutti metallizzati: Granata (rosso), Olimpos (blu) e Galassia (grigio).

Se la veste estetica è inconfondibile, altrettanto si può dire dell'interno, che colpisce immediatamente per l'abbinamento di colori (rosso con la carrozzeria blu e viceversa) e per il volante con le razze a "L", che tutti sostituiranno con uno sportivo a tre razze. Ma il pun-

to forte della vettura, e la grande novità, è nella meccanica, in posizione centrale posteriore. Il motore, dopo varie ipotesi che avevano valutato il 1600-1800 montato sulla Alpine A110 e sulle A310 e R12 Gordini, e perfino il V6 2.5 PRV, è invece il quattro cilindri di 1.397 cc derivato dalla R5 Alpine, un normale aste e bilancieri ma sovralimentato con una turbina Garrett T3 dotata di scambiatore di calore aria/aria. Per ottenere l'affidabilità necessaria a un motore la cui potenza è aumentata del 70% (da 93 a 160 CV), si provvede ad apportare le opportune modifiche: guarnizione della testa rinforzata, guide valvole in ottone, albero motore, perni di manovella, pompa dell'olio; e i carburatori rimpiazzati dall'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic. Poi accensione transistorizzata, rapporto di compressione abbassato a 7:1 e pressione del turbo

## FARFALLE

A fianco, in alto il motore. Questo esemplare monta il kit Renault Sport da 220 CV: si nota il corpo farfallato con quattro farfalle, contro una di serie. A lato, sotto il cofano anteriore ci sono il radiatore e la ruota di scorta con cerchio Gotti: per motivi di spazio è un "ruotino" misura 145 SR 14. Assente lo spazio per il bagaglio. Più a destra, il tappo della benzina ricavato dal pieno.

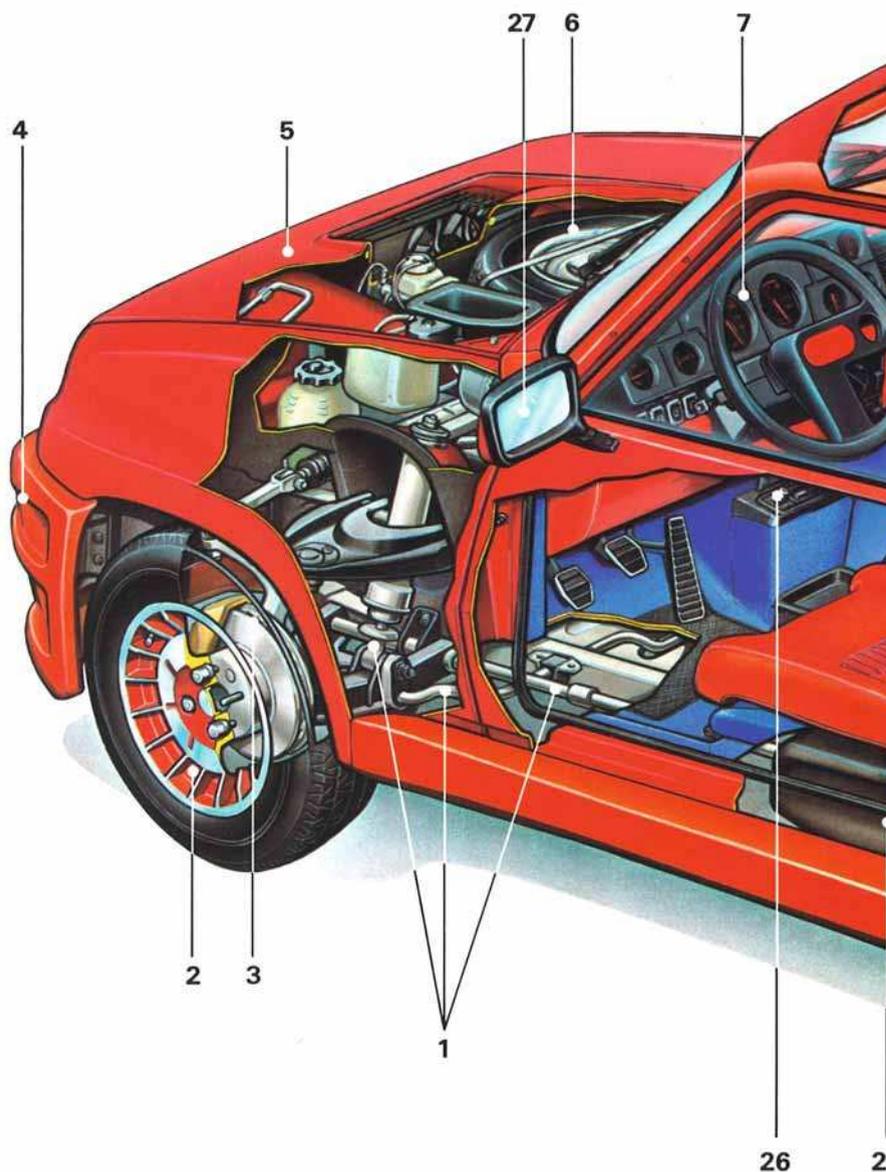


di 0,8 bar. Il cambio, a cinque rapporti, è quello della berlina R30 TX. Il risultato è che la R5 Turbo raggiunge una velocità massima di 200 km/h e percorre il chilometro da fermo in 28".

Un paio d'anni dopo, nel 1982, appare la sola "evoluzione". La R5 "Turbo 2", presentata al Salone di Parigi (la "1" continua a essere prodotta fino a settembre) ha modifiche sostanziali nell'abitacolo, dove l'allestimento disegnato da Bertone è sostituito di sana pianta con quello della 5 Alpine Turbo; lo scambiatore di calore è più efficiente e le parti di carrozzeria in alluminio sono sostituite con elementi di acciaio, con un aumento di peso di 30 kg. All'esterno poi i fascioni paracolpi diventano neri e i colori disponibili sono madreperla, azzurro, nero, argento e marrone, a cui nel 1984 si aggiungono bianco e bordeaux.

## SCHEDA TECNICA RENAULT 5 TURBO

**Motore** Tipo 840-30 Posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, canne cilindro in umido e amovibili, albero a gomiti su 5 supporti di banco Cilindrata (cc) 1.397 Alesaggio e corsa (mm) 76 x 77 Rapporto di compressione 7:1 Potenza 160 CV a 6.000 giri Coppia 21,4 kgm a 3.250 giri Distribuzione un albero a camme laterale mosso da catena, aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro Alimentazione Iniezione meccanica indiretta Bosch K-Jetronic, sovralimentazione mediante turbina Garrett T3, scambiatore di calore aria-aria e valvola waste-gate Lubrificazione Forzata mediante pompa a ingranaggi, carter umido capacità circuito 3,7 litri, radiatore olio Raffreddamento ad acqua forzata mediante pompa centrifuga, capacità circuito 10,5 litri, circuito chiuso con serbatoio di espansione, elettroventilatore a innesto termostatico Accensione elettronica senza contatti, alternatore da 700 W, batteria 12V-50Ah  
**Trasmissione** **Trazione** posteriore Frizione bidisco a secco Fichtel & Sachs a comando idraulico Cambio Tipo 369 a 5 marce sincronizzate + Rm Rapporti: I 3,364; II 2,059; III 1,381; IV 1,057; V 0,868; RM 3,182 Rapporto finale Coppia conica ipoidale 9/35 Pneumatici anteriori 135x340 TRX o 190/55 HR 340, posteriori 195x365 TRX o 220/55 VR 365 **Corpo vettura** Carrozzeria In lamiera d'acciaio saldata; padiglione, portellone posteriore e portiere in alluminio; cofano anteriore in poliestere stratificato Sospensione anteriore ruote indipendenti con quadrilateri deformabili (doppi triangoli sovrapposti) barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensione posteriore ruote indipendenti con quadrilateri deformabili (doppi triangoli sovrapposti) molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco auto ventilanti, servofreno a depressione limitatore di frenata al retrotreno Capacità serbatoio 93 litri in 2 serbatoi comunicanti **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.430 Carreggiate anteriore/posteriore 1.346 / 1.474 Lunghezza 3.657 Larghezza 1.755 Altezza 1.325 Peso (kg) 970 in ordine di marcia Ripartizione del peso anteriore 386 kg (39,8%), posteriore 584 kg (60,2%) **Prestazioni** Velocità massima oltre 200 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6"9, 0-400 m in 15", 0-1.000 m in 27"8

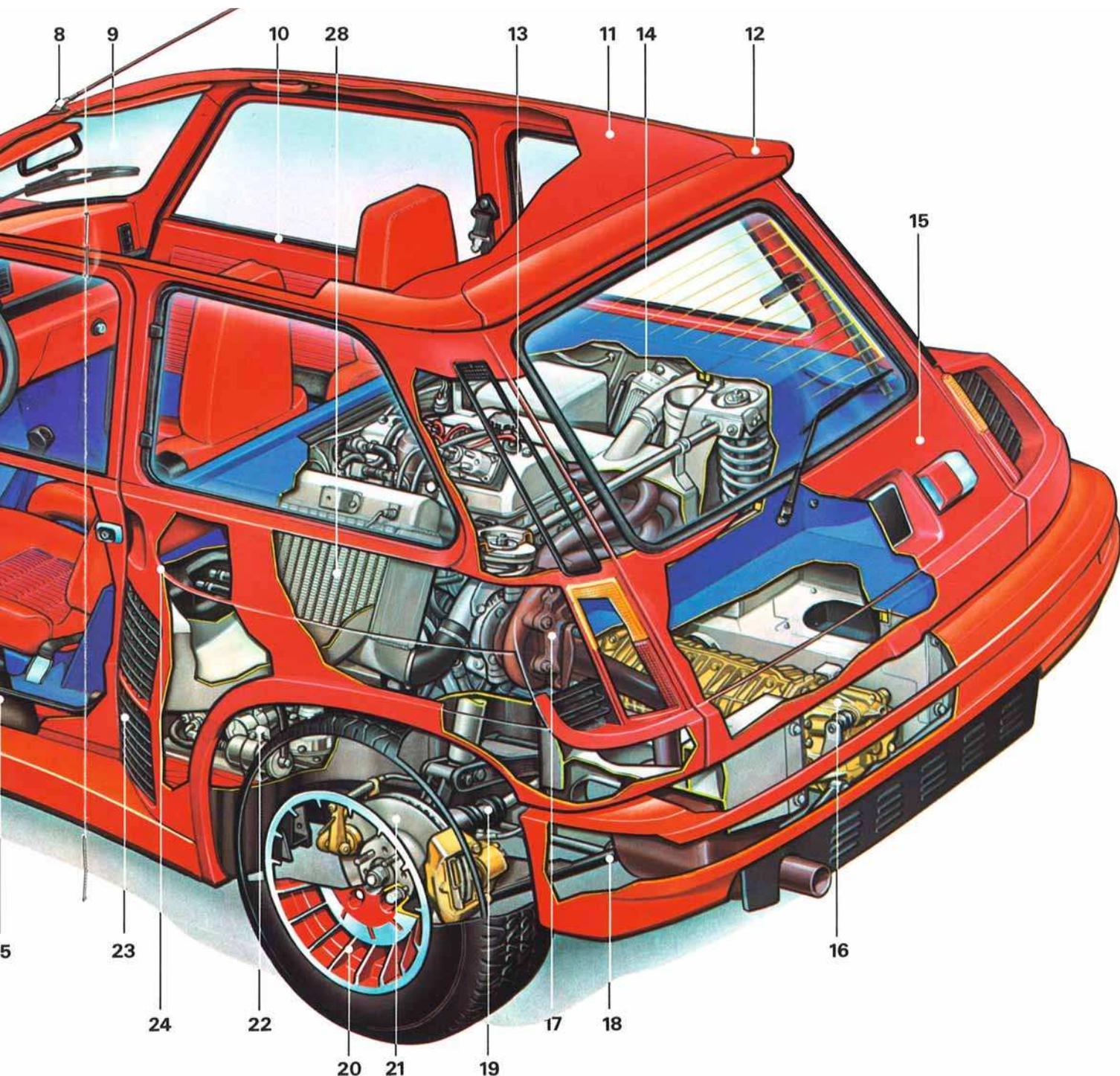


### RIVOLUZIONE COPERNICANA

La "Turbo" è una Renault 5 soltanto di nome; in realtà, una berlinetta completamente diversa, con motore e trasmissione posteriori. Una sorta di rivoluzione copernicana in nome delle prestazioni, che sono ottenute con una tecnologia, la sovralimentazione, che 40 anni fa fece scalpore. Ma in realtà era nota almeno dagli anni '30 del secolo scorso, usata sui motori aeronautici. In assenza di altre tecnologie più sofisticate, la compressione della miscela aria/benzina aumentava la potenza ad alta quota dove l'aria è rarefatta. Nel caso della R5 era il modo più semplice per trovare prestazioni anche con un motore di piccola

cubatura "grazie al recupero dei gas di scarico, energia che va abitualmente sprecata" recitava la brochure all'epoca. Proprio il concetto di recupero, e di economia, è quello che ha riportato in auge oggi il turbocompressore nei motori progettati secondo la regola del "downsizing": propulsori di cilindrata piccola e piccolissima, grazie a esso, hanno potenze rilevanti e, in virtù della tecnologia elettronica, anche consumi ridotti. Alla potenza specifica oggi si è riusciti ad aggiungere l'efficienza energetica, cosa impensabile negli anni '80. Ecco dunque in questa pagina la tecnologia della Renault 5 Turbo.

**1** Avantreno a doppi triangoli sovrapposti con barre di torsione, barra antirollio



e ammortizzatori idraulici telescopici **2** Ruote in lega leggera da 340 mm di diametro (pneumatici 190/55 HR 340) **3** Disco ventilato **4** Scudo-spoiler su cui sono montate le luci di posizione, gli indicatori di direzione e i proiettori aggiuntivi a lunga portata **5** Cofano in poliestere **6** Ruota di scorta **7** Cruscotto con 26 funzioni **8** Predisposizione impianto radio **9** Parabrezza stratificato **10** Porte laterali in alluminio **11** Padiglione in alluminio **12** Alettone posteriore **13** Motore 1397 cc a iniezione, sovralimentato con turbocompressore **14** Radiatore dell'olio **15** Portellone posteriore in alluminio **16** Cambio a 5 rapporti sincronizzati **17**

Turbocompressore **18** Retrotreno a doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirollio **19** Trasmissione **20** Ruote in lega leggera da 365 mm di diametro (pneumatici 220/55 VR 365) **21** Disco ventilato **22** Iniezione K-Jetronic **23** Prese d'aria laterali **24** Parafanghi posteriori in poliestere **25** Serbatoi benzina comunicanti, situati sotto i sedili e che si prolungano oltre il sedile del passeggero (capacità totale 93 litri) **26** Alloggiamento autoradio **27** Retrovisore esterno regolabile elettricamente **28** Scambiatore di calore dell'aria compressa in immissione.

# Gentleman's drive

**È STATA UNA DELLE PREFERITE DAI PILOTI PERCHÉ, A FRONTE DEL PESO SUPERIORE ALLE DIRETTE RIVALI, ERA FACILE DA GUIDARE E FRENAVA BENE ANCOR OGGI È MOLTO RICHIESTA TRA GLI AMANTI DELLE AUTO ANNI '30**

**DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO BONHAMS**

*“Una vera auto da corsa per sole 750 sterline”*

**C**osì era definita la Aston Martin Ulster nel 1935 da Michael Bowler nel suo libro dedicato alla leggendaria Casa inglese, oggi di Newport Pagnell. Il motivo è presto detto: la “Ulster” era figlia delle corse, per l'esattezza di quel Tourist Trophy del 1935 in cui gli esemplari ufficiali ottennero vittoria, secondo e terzo posto. Una gara, quella disputata a Dundrod, nella contea di Antrim in Irlanda del Nord, che per regolamento era aperta alle sole auto di serie, dunque non specificamente preparate per le competizioni.

La vettura delle foto, che è recentemente andata all'asta da Bonhams a Parigi (aggiudicata per oltre 2 milioni di euro), è quella con il telaio A5/537/U, detta anche “CML 719” dal numero di targa, ed è un'ufficiale che disputò la 24 Ore di Le Mans del 1935 cogliendo un 5° posto di classe. La proverbiale robustezza di queste auto ha reso possibile conservare fino a oggi tutte le 28 auto costruite, e tutte con una storia nota. La “CML 719” è consegnata l'11 Giugno 1935 alla Gordon Watney Ltd di Londra per conto del suo cliente Trehorne Thomas, che la userà per l'appunto

nella gara francese. L'esemplare si vede anche nella famosa immagine dello schieramento di sette Aston Martin prima della partenza, dove si nota il radiatore “alto”: quello “basso” sarà montato più tardi, a partire dal telaio #555, e “CML 719” lo riceverà soltanto negli anni '50. A Le Mans Thomas ha come copilota Michael Kenyon, e i due ottengono, sotto i continui acquazzoni che caratterizzano quell'edizione, il 10° posto assoluto. È, questa, l'unica gara disputata da Thomas con quest'auto, il che fa pensare che in effetti essa gli sia stata noleggiata.

I documenti giunti fino a noi ci dicono che dopo Le Mans il telaio #537 sarà tagliandato e ricoverato in sede a Feltham. Il registro di manutenzione, alla data 24 Gennaio 1936, recita: “Batterie caricate. Candele pulite e auto ricoverata dal 22/8/35 al 24/1/36”. Nel febbraio 1936 “CML 719” è in vendita da un commerciante di Londra con un'inserzione su una rivista specializzata, ma servirà del tempo prima che un acquirente si faccia vivo. Nel frattempo l'annuncio si è arricchito del prezzo: 485 sterline. Il nuovo proprietario di “CML 719” è tale mister Stapleton, che incar-

#### **DETTAGLI**

La “Ulster” ci parla di un periodo in cui le automobili erano fatte con metro e martello e le differenze tra un veicolo da competizione e uno stradale era questione di dettagli. E in quegli anni le Aston Martin erano tra le preferite dei gentleman driver.





## ANTEGUERRA | Aston Martin Ulster (1935)

na la quintessenza dell'appassionato di Aston Martin: appena acquistata la sua "Ulster" la porta in gara alle BOC Lewes Speed Trials il 21 Agosto 1936, cogliendo il 2° posto di classe. Nel gennaio 1937 parte da casa per disputare l'Exeter Trial, vincendo la medaglia di bronzo. Stapleton continua a gareggiare in giro per il Regno Unito con la sua Aston Martin fino allo scoppio della guerra, quando la vettura si ferma. Nel 1948 riappare su un'inserzione di vendita, al prezzo di 645 sterline, "rialzata e riverniciata, con differenziale, ruote e pneumatici di scorta"; si suppone che in questo frangente sia stato montato il radiatore "basso".

Nel 1949 la vettura trova un nuovo proprietario che l'anno dopo la sottopone a una revisione approfondita: motore ricostruito con bielle di nuovo tipo e più prestanti, albero a camme, cilindri, catena di distribuzione, coperchio della testa; oltre a sedili rifatti e una nuova copertura per l'abitacolo. Nel 1951 "CML 719" è acquistata da Peter Stewart, che l'anno do-

po la cede al fratello Bow; dopo un'altra revisione di motore, continua a correre nelle competizioni nazionali, sempre con discreti risultati, cosa che continua a fare negli anni, fino a quando nel 1972 attraversa l'oceano per stabilirsi in Florida e avviare la sua vita statunitense, fatta di gare e concorsi di eleganza, per poi tornare in Europa per disputare ininterrottamente la Mille Miglia dal 2004 al 2006.

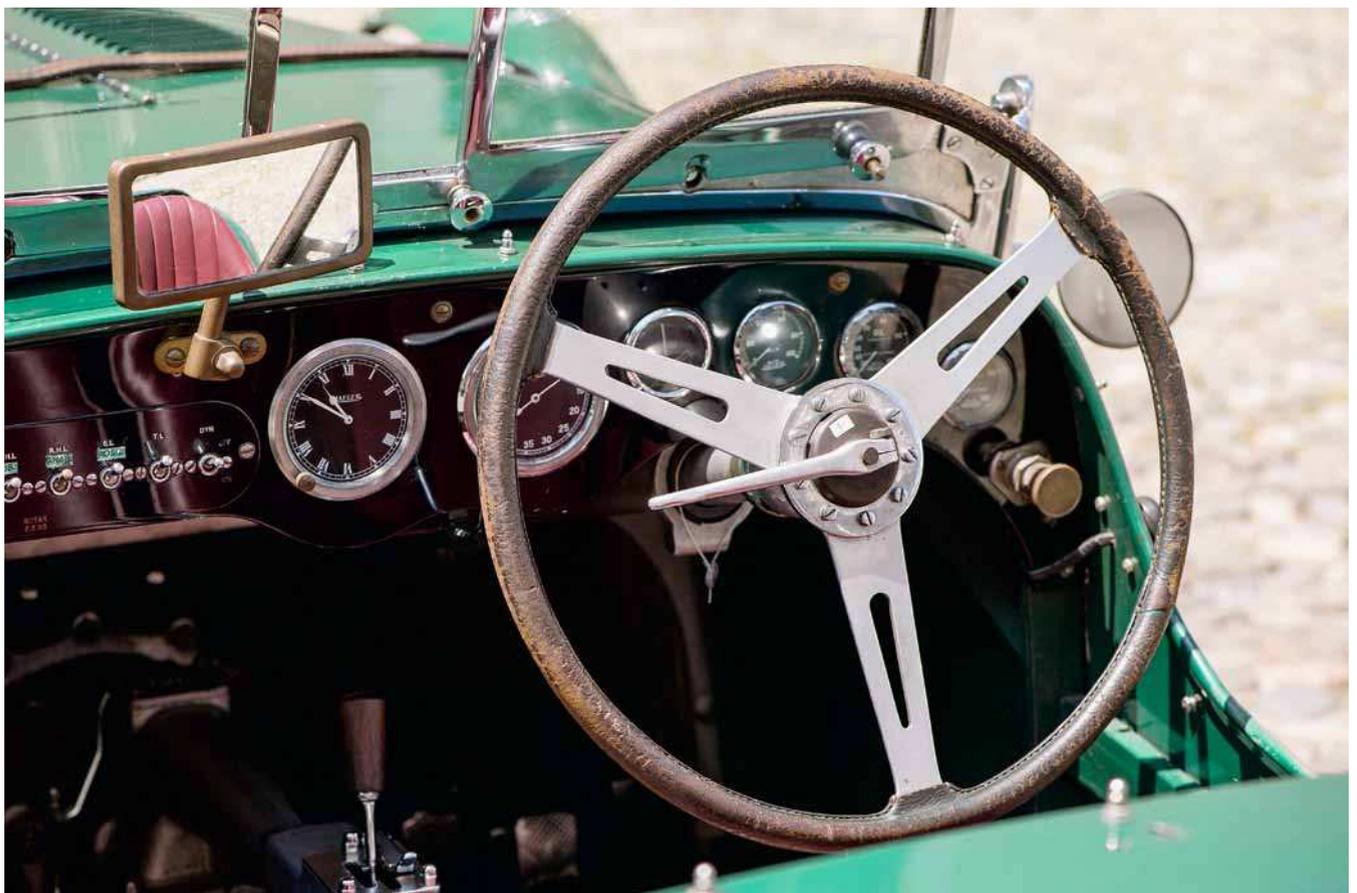
## Dundrod

Quando le automobili non avevano gabbie né serbatoi di sicurezza, le differenze tra un'auto sportiva di serie e una da corsa erano minime, quasi inavvertibili. Molti proprietari erano in grado di partire da casa, andare in circuito, gareggiare e tornare alla propria rimessa dove ricoverare la loro automobile, magari l'unica che avevano. "Win on Sunday, sell on Monday" (domenica vinci, lunedì vendi): un principio che fu alla base del successo dell'Aston Martin, casa automobilistica che fin dagli esordi si distinse in senso sportivo e che negli anni della sua formazione fu grande protagonista sui circuiti britannici. Fu proprio a seguito di una tripletta (di classe) all'Ul-

**NATURA**  
I parafranghi motociclistici (sopra) sono un indicatore della natura competitiva della vettura. Nella vista di tre quarti posteriore si apprezzano la linea affusolata della Ulster e la grossa leva del freno a mano.



**CONSUMATA**  
Nella foto sotto e in quelle piccole qui a fianco, dettagli dell'abitacolo. In basso si notano il volante di grosso diametro con la corona consumata dal tempo e la leva per la regolazione dell'anticipo al centro; la leva del cambio è insolitamente corta per un'automobile d'anteguerra. Qui a fianco, dall'alto l'amperometro, il termometro dell'olio e i comandi elettrici per luci, dinamo, pompe benzina e altri servizi ausiliari.





### CARRIERA

Sopra, alcune immagini d'epoca di questo esemplare. Da sinistra: Trehorne Thomas al volante pronto per partire alla volta di Le Mans '35, dove "CML 719" (a destra) si distingue dalle altre Aston per il radiatore "alto"; più a destra, la vettura e il suo equipaggio durante le prove della 24 ore e, a fianco, in una delle gare di Trial che affrontò negli anni seguenti.





ster Trophy a Dundrod (una delle gare più importanti dell'epoca, quando per i britannici le corse nel Regno equivalevano a competizioni di levatura mondiale) che l'azienda allora basata a Feltham prese l'ispirazione per usare il nome "Ulster" per il proprio modello di serie più sportivo.

Nacque così, nel 1934, l'Aston Martin Ulster, derivazione della Mark II con cui condivideva buona parte delle componenti, ma evolute in modo abbastanza profondo, in particolare nel motore dotato di carburatori SU e nei freni, con tamburi di diametro maggiore. La vittoria al TT fu ottenuta da esemplari con qualche differenza rispetto alle macchine ufficiali che avevano disputato la 24 Ore di Le Mans qualche mese prima. Le vetture con motore da 1,5 litri a quattro cilindri erano state modificate nel telaio e soprattutto nelle sospensioni, irrobustite per resistere alle superiori sollecitazioni del circuito britannico. Inoltre l'impianto frenante era stato irrobustito con cavi di comando dei tamburi di sezione maggiorata. Il motore a 4 cilindri era derivato da quello di serie, un monoalbero in testa dalla rispettabile potenza di 80 CV nel 1934; era accoppiato a un cambio a quattro marce. Il telaio era vestito da una carrozzeria in alluminio piuttosto leggera, nella quale era inserito anche il radiatore. Il peso era contenuto in 940 kg nonostante la robustezza del telaio.

Dopo il successo nella gara britannica, che vide le tre Aston ufficiali concludere al 3°, 6° e 7° posto assoluto, la Casa inglese decise di costruire altre auto ufficiali per il 1935, e anche alcune repliche per i clienti privati, al costo di 750 sterline, che all'epoca erano una piccola fortuna. D'altra parte l'auto era competitiva, come dimostravano i risultati e la velocità di circa 160 km/h, a dispetto della cilindrata ridotta. I pregi principali di queste auto sono la buona potenza, l'affidabilità e la frenata. Gli esemplari ufficiali si possono riconoscere per il fatto che hanno il nume-

ro di telaio preceduto dal prefisso "LM". Al loro successo contribuì anche un ingegnere di chiare origini italiane, Enrico Bertelli: rompendo con la tradizione, egli dipinse le Aston Martin di rosso, perché pensava che il verde portasse sfortuna; forse non aveva tutti i torti, visto che le sue auto vinsero la classifica a squadre all'Ulster GP del 1935 e colsero il 3° posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans dello stesso anno.

## Le Mans

Le Ulster fecero la fortuna sportiva dell'Aston-Martin, che però conobbe una... infanzia travagliata. Già negli anni '20 del secolo scorso la reputazione di questa casa era notevole proprio per le prestazioni delle sue auto, ma i successi sportivi distrassero spesso e volentieri la proprietà da quello che avrebbe dovuto essere il business principale, cioè la vendita di automobili. Robert Bamford e Lionel Martin, fondatori e primi proprietari del marchio, riuscirono a costruire non più di sessanta esemplari in tutto tra il 1913 e il 1925, motivo che portò al primo dei tanti passaggi di proprietà che caratterizzarono la vita della Casa nei primi decenni. Le fondamenta per avviare una reale produzione in serie furono messe nel 1926, quando il marchio passò nelle mani di Augustus "Bert" Bertelli, fratello di Enrico, e William Renwick, che nel 1926 cambiarono la ragione sociale in Aston Martin Motors Ltd. Bertelli aveva progettato le automobili della Enfield & Allday e un motore da lui disegnato, monoalbero in testa di 1,5 litri (quando i motori dell'epoca in genere avevano albero laterale) fu montato sulla nuova Aston 11.9 hp.

Bertelli, come i suoi predecessori, non sottovalutò l'importanza che le competizioni potevano avere per la vendita di automobili, anzi deliberò la costruzione di due esemplari ufficiali per la stagione 1928. Basati ovviamente sul modello stradale con motore 1.5, questi due esemplari avevano però alcune mi-

## ANTEGUERRA | Aston Martin Ulster (1935)

glorie, in particolare la lubrificazione a carter secco, una soluzione che sarà poi trasportata anche sul modello "Sport Internazionale" del 1929. Quest'ultimo fu prodotto in due versioni di interasse (una da 2.621 mm e una da 2.774 mm) fino al 1932, con carrozzerie quasi sempre realizzate dal fratello di Bertelli, Enrico detto "Harry".

L'appellativo di "Le Mans" fu dato per la prima volta alla versione da corsa della International I serie nel 1931, a seguito del risultato nella gara francese (vittoria di classe e 5° posto assoluto). Si trattò di un pizzico di vanità a fini pubblicitari, giustificata appieno tuttavia l'anno dopo, quando nella maratona della Sarthe le auto inglesi replicarono il risultato, aggiungendovi anche un 7° posto assoluto e aggiudicandosi così la coppa Rudge-Whitworth. Tra l'altro l'Aston Martin fu la prima marca a sfruttare il richiamo di Le Mans per una sua auto, esempio poi seguito da molti.

Nei primi anni '30 la crisi economica internazionale impose di riconsiderare alcune cose a Feltham, a causa del crollo delle vendite di auto di alta gamma; si decise in particolare di modificare i telai della serie International usando soltanto componenti disponibili per

ridurre i costi. Dal punto di vista meccanico le modifiche si concentrarono sulla trasmissione, con un cambio Laycock in blocco con il propulsore e il differenziale dotato di una moderna coppia conica ipoide della EVN al posto della corona a vite senza fine, che non aveva mai soddisfatto del tutto. Nonostante la carrozzeria fosse immutata, il modello era rinnovato, tanto da chiamarsi "New International" perché il telaio era ridisegnato. E tuttavia questa nuova gamma di automobili non durò a lungo: la "New International" e la due posti "Le Mans" uscirono dal listino prima della fine del 1932, sostituite dalla versione più familiare Le Mans 2/4, disponibile anche nella versione a passo lungo denominata "Le Mans Special 4 posti".

### Rosso

Nel 1934 arrivò poi il nuovo telaio Mark II, più robusto e dotato di un motore rivisto e dotato di contralbero di bilancia tura. Anche in questo caso c'erano due versioni di passo, pari a 2.652 e 3.048 mm rispettivamente, quest'ultima dotata di una bella carrozzeria sportiva a quattro posti disegnata da Enrico Bertelli. Nel frattempo, nel marzo 1933 Robert Gordon Su-

### FELTHAM

La lunga coda della Ulster ospita la ruota di scorta. Qui sotto, dettaglio del tappo del radiatore e del marchio alato della Casa che allora era di Feltham.



therland aveva assunto il ruolo di amministratore delegato aggiunto al fianco di Bertelli: una delle tante modifiche societarie del primo periodo della Aston Martin, cosa che non impedì di continuare a guardare con interesse alle competizioni. Per la 24 Ore di Le Mans del 1934 furono preparate tre auto su base MkII, con telai ampiamente forati per alleggerimento; la gara però non fu fortunata, con le tre auto ritirate a causa di problemi meccanici di poco conto ma decisivi. A quel punto Bertelli decise per il colore rosso. Per la gara seguente, il RAC Tourist Trophy ad Ards, nell'Ulster, il regolamento richiedeva l'uso di telai di serie: l'Aston Martin ne schierò tre e stavolta la sorte fu dalla parte di Bertelli, che non soltanto vide tutte le auto al traguardo, ma anche una straordinaria vittoria di classe condita dal 2° e 3° posto. Una tripletta con cui la casa inglese si aggiudicò anche la Rudge Cup, il trofeo per la classifica a squadre. Nell'Ottobre dello stesso anno l'Aston Martin presentò la "Ulster" replica, in onore di quella vittoria, con telaio a passo corto e poche modifiche rispetto alle normali MkII, tra cui un montaggio più accurato del motore che era anche leggermente elaborato: lucidatura dei condotti, pisto-

ni più compressi per innalzare il rapporto a 9,5:1, albero motore Laystall e valvole e relative molle con specifiche superiori portavano la potenza a 85 CV. Le "Ulster" avevano una carrozzeria a due posti senza porte ed erano garantite per una velocità massima di 160 km/h, straordinaria per una 1500 cc all'epoca. Alcuni dettagli tradivano la derivazione corsaiole delle Ulster, rendendole ancor più appetibili dai piloti privati: per esempio avevano la plancia porta strumenti dipinta in nero e la cornice del radiatore nel colore della carrozzeria, per evitare i riflessi del sole, e tutti i dadi del telaio assicurati da coppiglie.

### Maneggevolezza

Ha scritto Inman Hunter nel suo libro "Aston Martin 1913-1947": "Se mai c'è stata un'auto in cui la sostanza corrispondeva all'apparenza, questa era la Ulster, anche se, come tutte le Aston Martin di Bertelli, con i suoi 820 kg era molto pesante rispetto alle rivali Riley, Magnette e Nash, che in accelerazione la surclassavano. I suoi punti forti invece erano l'affidabilità e la superba maneggevolezza, che le guadagnarono il rispetto degli appassionati di tutto il mondo".

**CARBURATORI SU**  
**Sotto, il quattro cilindri in linea con i caratteristici carburatori SU. Nelle foto piccole: le cinghie di ritenzione del cofano, la sospensione anteriore con l'ammortizzatore a frizione e la cortissima leva del cambio.**



## SCHEDA TECNICA

### ASTON MARTIN ULSTER (1934-1935)

**Motore:** anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 69 x 99 mm, cilindrata 1481 cc, rapporto di compressione 9,5:1, distribuzione monoalbero in testa (catena) e due valvole per cilindro  
**Accensione:** magnete  
**Alimentazione:** due carburatori SU HV3  
**Lubrificazione:** a carter secco  
**Potenza:** circa 80 CV a 5250 giri  
**Coppia:** 13,6 kgm a 4750 giri  
**Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, rapporto finale 4,25  
**Corpo vettura:** carrozzeria in alluminio aperta a due posti su telaio tubolare a longheroni e traverse in acciaio  
**Sospensioni:** a ponte rigido con molle a balestra e ammortizzatori a frizione  
**Freni:** a tamburo  
**Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2616, carreggiate anteriore e posteriore 1320, lunghezza 4216, larghezza 1651, altezza 1651, peso 940 kg  
**Prestazioni:** velocità massima circa 160 km/h

**| BELLISSIME IERI E OGGI | Maserati Spyder (1994)**

# Il cielo in una macchina

**LA SPYDER È UNA DELLE MIGLIORI BITURBO**

**CON 15.000 EURO SI PUÒ AVERE UNA SPORTIVA**

**COMODA E PRESTIGIOSA, CON PRESTAZIONI DA GT**

**TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO**



#### **FACCIA RACING**

La Maserati Spyder terza (e ultima) serie ripropone i tratti della coupé Racing, a sua volta ereditati dalla potente supercar Shamal, e perde il nome Biturbo. Il colore Sky Blue, bel compromesso tra sportività ed eleganza, è specifico.



**P**rodotta in una miriade di versioni tra il 1982 e il 1996, la Biturbo è la vettura simbolo della Maserati di Alejandro De Tomaso. Nella storia travagliata della Casa modenese, il periodo De Tomaso è l'unico in cui il marchio prova ad aprire la sua offerta al segmento medio. Nelle mire dell'imprenditore argentino, che aveva rilevato il Tridente nel 1976 dalla Citroën, la Biturbo doveva essere il modello dei grandi numeri, ovvero una produzione di circa 5000 esemplari l'anno, possibili grazie a un prodotto dai contenuti prestigiosi come il motore V6 a doppio turbo da 180 CV e gli interni in radica, pelle e velluto, venduto a 20 milioni di lire, cioè quasi quattro milioni meno dell'Alfetta GTV6 e della Lancia Gamma Coupé 2.5 e alla pari con la Porsche 924, proposta con un modesto quattro cilindri di "volgare" derivazione Audi da appena 125 CV.

La concorrenza, a quel punto, trema: la Biturbo debutta sul mercato con tutte le armi in regola per annientare chiunque. È bella, anche migliore dell'inarriovabile Quattroporte del 1979 di Giugiaro a cui si ispira; è veloce, potente, meccanicamente raffinata, sfoggia interni principeschi, in Italia resta sotto la faticosa soglia fiscale dei due litri e dunque con Iva al 18% anziché al 38%, infine vanta un blasone da fare invidia a tutti; per questi motivi, il rapporto qualità/prezzo ha dell'incredibile. Gli ordini non possono che fioccare. Per questo vengono investiti all'epoca ben cinquanta miliardi di lire, spesi per risanare sia l'impianto industriale della casa a Modena, dove si producono i motori di derivazione Merak, sia lo stabilimento Innocenti di Lambrate, sempre di proprietà di De Tomaso, dove si assemblano le scocche.

### **Partenza col... "botto"**

Effettivamente gli ordini esplodono: quasi 2000 vetture consegnate nel 1982 e oltre 6000 l'anno seguente, come da programma. Il problema è che in parallelo esplodono le lamentele dei clienti, afflitti da subito da continui problemi di affidabilità e da alcuni clamorosi casi di autocombustione (gli anelli in gomma sintetica di sostegno del sistema di scarico catalizzato per gli USA, a contatto con questo, si surriscaldano fino a prendere fuoco). Inoltre, poche settimane dopo il lancio, il prezzo è portato di colpo a oltre 26 milioni di lire, raffreddando di colpo le vendite e attirando ulteriori critiche, anche perché la politica de-



gli optional "obbligatorî" già pesa parecchio sul costo iniziale: aria condizionata, cerchi in lega e chiusura centralizzata sono a pagamento. Come se non bastasse, un periodo di conflitti sindacali nello stabilimento milanese porta a problemi e ritardi nelle consegne. Quello che emerge senza dubbio dopo i primi mesi di produzione è che per rientrare in fretta degli investimenti fatti, la vettura è stata deliberata senza il collaudo sufficiente, portando a una serie di difetti congeniti, che Maserati impiegherà anni a risolvere. Per avere un miglioramento apprezzabile sotto questo profilo si deve aspettare l'aprile del 1987, quando debutta la versione "i" dotata di iniezione e accensione elettronica Weber/Marelli, che risolve i fastidiosi problemi di ingolfamento e ritorno di fiamma tipici dei precedenti motori a carburatore. Ma i cinque anni trascorsi hanno affossato la reputazione di un modello nato con ben altre velleità di mercato.

### Stirpe

Per inseguire la risoluzione dei problemi di gioventù e per trasmettere al pubblico il costante lavoro di affinamento sulle vetture (che include tra l'altro anche l'adozione del differenziale autobloccante su tut-

ta la gamma), la famiglia Biturbo vive una carriera assai prolifica, fatta di diverse versioni coupé, berlina e spider, ognuna declinata in molte versioni più o meno "cattive". Nel 1984 viene presentata la Biturbo S, nel 1985 la Biturbo 425 e, su un pianale accorciato, la Biturbo Spyder (con la "y") basata su un pianale accorciato, entrambe spinte inizialmente dal V6 biturbo di 2,5 litri da 192 CV e, pochi mesi dopo, solo per l'Italia anche dal V6 con cilindrata ridotta a 1996 cc, da 180 CV. Nel 1987 tutti i motori adottano l'alimentazione a iniezione elettronica Multipoint, che imprime maggior regolarità di funzionamento e un leggero incremento di potenza, ma è anche causa della perdita di quella rabbiosità di erogazione tipica dei carburatori. Il 1988 è l'anno del primo restyling, che prevede un frontale più morbido, nuovi paraurti, diversi cerchi e importanti modifiche agli interni che coinvolgono plancia, sedili e pannelli porta, e che regalano alla Biturbo finiture in complesso superiori. Anche sotto il cofano arrivano diverse novità: si parte dal solito V6 biturbo di 1996 cc che, con tre valvole per cilindro e iniezione, tocca quota 223 CV, mentre in versione a quattro valvole per cilindro (Biturbo 2.24V e 4.24V) sale a 245 cv, e si arriva al nuovo V6 a 24 valvole di

### OPULENZA

La ricchezza degli interni ha rappresentato un elemento distintivo della famiglia Biturbo sin dagli albori. Dimenticati gli accostamenti un po' eccessivi delle prime versioni, gli abitacoli delle GT modenesi nel tempo hanno guadagnato in sobrietà e raffinatezza, come testimonia la nostra Spyder, senza tuttavia lesinare sui materiali: pelle e radica sono comunque presenti in quantità industriali. L'ergonomia del posto guida è buona, nonostante il volante inclinato tradisca l'anzianità del progetto.



2790 cc da 250 CV (430i, 228 e Spider 2.8i). Nel 1989 Maserati passa a Fiat, ma la nuova dirigenza prosegue nel solco degli aggiornamenti. Nel 1991 debutta la coupé Racing, ennesima variazione sul tema spinta dal solito V6 2.0 in versione 24 valvole, portato stavolta fino a 285 CV; lo stile si ispira alla supercar Shamal, evoluzione più estrema e muscolosa su base Biturbo, dalla quale trasferisce alcuni elementi estetici sul corpo vettura più esile dei modelli più tranquilli. Meccanicamente debuttano il nuovo cambio di velocità Getrag a cinque marce e le sospensioni attive intelligenti Koni, in precedenza offerte a richiesta sulla 2.24V e qui per la prima volta montate di serie. Seguita dalla Ghibli, canto del cigno e massima evoluzione della Biturbo con motore duemila (portato addirittura a 306 CV), la Racing resta in produzione limitata fino al 1992, totalizzando appena 230 esemplari, tutte in nero o rosso a eccezione di un esemplare, allestito su richiesta del cliente nella tinta Sky Blue Metallizzata propria della sola Spyder.

### Cielo Blu

Sky Blue è proprio il colore della Spyder di queste pagine, colore e nome evocativi della guida a cielo aper-

to. Prodotta dal 1984 al 1994, la Biturbo Spyder è disegnata da Zagato e allestita nel torinese. Nel suo ciclo di vita, il modello segue le principali evoluzioni della coupé da cui deriva, dall'adozione dell'iniezione nel 1987 ai restyling del 1988 e 1990 in cui riceve parti di carrozzeria e ruote della Shamal e della più piccola Racing.

Declinata per i mercati esteri anche in versione 2.8 con possibilità di cambio automatico, nel 1991 il modello perde il nome Biturbo, diventando semplicemente Spyder, ed esce definitivamente di scena nel 1994, quando in Italia il V6 ha raggiunto 241 CV, e il modello ha totalizzato 2779 esemplari complessivi. Per convenzione ne vengono identificate grosso modo tre serie: la prima è la versione a carburatori prodotta fino all'87; la seconda il modello modificato nell'estetica con motore a iniezione; la terza la versione restyling del '90 chiamata soltanto Spyder.

A queste ultime appartiene l'esemplare del nostro servizio, uno degli ultimi prodotti, che pertanto beneficia di tutti gli aggiornamenti estetici e meccanici apportati al modello. Caratteristica di questa serie è il "Racing look" conferito dalla nuova mascherina in colore carrozzeria, più bassa e dagli spigoli arroton-

### COMODI

Con il passo corto, la Spyder trasporta solo due sole persone, relegando lo spazio dietro i sedili a trasporto bagagli, che peraltro viaggiano comodi come i loro proprietari: bocchetta di aerazione dedicata, cuscini in pelle, cristalli apribili (scompaiono assieme alla capote). Molto ricca la strumentazione e anche d'impatto, con il fondo scala del tachimetro a 300 km/h; c'è anche il noto e prezioso orologio analogico a centro plancia, tutt'altro che semplice da trovare come ricambio.

## | BELLISSIME IERI E OGGI | Maserati Spyder (1994)

dati, dai proiettori con fari anabbaglianti poliellissoidali, dall'alettone alla base del parabrezza per migliorare il deflusso dell'aria e per nascondere le spazzole tergicristalli, di cui aumenta anche l'efficacia, e dai cerchi in lega a sette razze da 16". Specifica è invece l'opulenta capote manuale a triplo strato, collegata ai finestrini posteriori, che la seguono meccanicamente nelle fasi di apertura e chiusura. Una volta aperta, è protetta da un tonneau cover in pelle integrato, fissato alla sommità della paratia posteriore.

### **Affidabile**

Equipaggiata di serie con climatizzatore automatico e sospensioni intelligenti, la Spyder di questo servizio ha totalizzato appena 62.000 km e appartiene a Marco Di Matteo, professionista appassionato di Maserati che prima di questa ha già posseduto una Biturbo Spyder seconda serie. È il secondo proprietario e la mantiene perfettamente in ordine, grazie a una manutenzione scrupolosa e costante; lavata sempre a mano, pulizia degli interni compresa, e sempre tagliandata secondo prescrizioni della Casa, la macchina è perfettamente originale, così come è uscita di fabbrica. È stata assemblata nel 1994, ultimo anno di produzione, e immatricolata nel '95 a Bologna, e per Marco è motivo di orgoglio possedere una delle ultimissime vetture prodotte su progetto della "vecchia" Maserati, anche se nel 1994 l'azienda era già passata a Fiat da circa 5 anni. Nei 12 anni trascorsi assieme ci ha percorso poco più di 10.000 km senza mai riscontrare alcun problema, apprezzando in particolare la qualità e la raffinatezza della costruzione artigianale, ulteriormente impreziosita dall'aggiunta della firma di Zagato. L'ha scelta perché è un'auto particolare, al momento invischiata nel limbo dei modelli né classici né moderni, ma destinata a crescere nel tempo, ed è il coronamento, come spesso accade, di un sogno di gioventù. Questo modello poi unisce il fascino dell'auto scoperta all'affidabilità dell'ultima serie, ed effettivamente Marco non ha mai avuto noie, confermando che gli ultimi esemplari sono affidabili, solidi e ben costruiti. L'unico suo rammarico è di goderse-

la troppo poco, solo brevi passeggiate estive, anche perché all'uso si rivela piacevolissima, comoda, silenziosa ma grintosa, forse anche troppo per lo spirito con cui va guidata una spider, dato che la prontezza delle turbine invoglia a pestare il piede. Tra i pochi difetti, confermati anche dalla nostra prova su strada, l'assetto un po' rigido sullo sconnesso, il volante orizzontale, tipico del periodo, al pari dei retrovisori "all'insù" e il fatto che, rispetto al precedente 18 valvole, il 24v si dimostri più elastico e potente ma anche più assetato. Colpiscono, infine l'ottima tenuta e l'assenza di scricchiolii o rumori dovuti a torsioni anomale, spesso presenti su vetture "tagliate".

### **Meglio giovane e bella**

La testimonianza del proprietario di questa Spyder ci conferma che la fama di auto poco affidabile delle Biturbo è giustificata soltanto per i primi anni di produzione, mentre la maturità tecnica delle versioni successive consente di godere senza troppi pate-

### **BRILLANTE**

Nella foto piccola, il vano bagagli della Spyder, non molto capiente ma dalla forma regolare e completamente rivestito. L'esemplare del servizio ha totalizzato ad oggi appena 62.000 km ed è perfettamente conservato. Su strada si dimostra ancora molto brillante ed esente dalla maggior parte dei difetti comunemente imputati alle Biturbo della prima ora. A distanza di anni la linea risulta ancora pulita e molto gradevole.



mi di una linea emozionante che ha retto bene il peso degli anni, di un ambiente lussuoso in cui accomodarsi e, soprattutto, di prestazioni ancora oggi esaltanti. Inoltre, come il nostro amico Marco sottolinea, la Biturbo rappresenta una fase della storia Maserati che, nel bene e nel male, è figlia della sua epoca e anche per questo resterà irripetibile.

Innamorarsi di una Biturbo, e in particolare di una Spyder, che aggiunge a tutto il pacchetto il fascino della guida a cielo aperto, è fin troppo facile. Meno facile è accostarsi a questo mondo senza farsi troppo male, e districarsi nella scelta e nella conservazione di un buon esemplare, tenendo presente prima di ogni altra cosa che i ricambi sono quasi sempre rari e costosi, al pari della manutenzione, per via della meccanica complessa, e dei consumi, quasi sempre prossimi ai 5/6 km/litro a meno che non si vada proprio piano.

Proveremo quindi a dare qualche indicazione utile per analizzare e valutare correttamente una Spyder

prima di procedere a un eventuale acquisto, tenendo presente che molte considerazioni valgono anche per le coupé o le berline.

Partendo dalla carrozzeria, i limiti congeniti della Spyder sono essenzialmente dati dal telaio: il passo corto rende la vettura più reattiva, ma la mancanza del tetto causa, come prevedibile, anche una minore rigidità torsionale, anche se, come abbiamo visto, poco avvertibile nell'uso quotidiano. Sempre il telaio accorciato è causa dell'altro limite della Spyder, l'omologazione per soli 2 passeggeri; lo spazio posteriore, comunque ben arredato e climatizzato, di fatto è inutilizzabile se non per un paio di borsoni. Tra gli elementi da controllare con attenzione, il primo è ovviamente la capote: realizzata con grande cura, a strati col rivestimento interno in alcantara come i sedili, è un ricambio costoso, anche qualora riprodotta da un artigiano. Oltre ai controlli classici su stato di conservazione, tenuta all'acqua e movimento (solo manuale), vanno aggiunti quelli relativi ai finestrini





posteriori, che si aprono e chiudono assieme ad essa. Il secondo elemento da valutare attentamente nell'acquisto di una Biturbo, non solo Spyder, è la corrosione, autentica piaga soprattutto delle vetture dei primi anni. Se l'auto ha patito lunghe esposizioni agli agenti atmosferici la ruggine può aver intaccato, anche in maniera importante, la carrozzeria nei punti classici come i giro vetri anteriore e posteriore, le basi dei montanti, i sottoporta, i bordi di cofani e fari. Se c'è ruggine in una o più di queste zone, conviene passare a controlli più approfonditi, come passaruota, vano motore e fondi.

### Tanta pelle (o Alcantara)

Passando agli interni, va detto che sono una delle parti più belle e ammirate di tutta la macchina, qualsiasi sia il modello o la serie; c'è chi compra una Biturbo solo per il gusto di potersi accomodare all'interno.

### TRE STRATI

Sopra, la Spyder con la capote e i cristalli chiusi: uno dei rari casi in cui la linea non peggiora affatto rispetto alla configurazione aperta, anzi: la forma raccolta e grintosa del tettuccio verrà ripresa per la coupé Karif. A sinistra, il pannello porta rivestito in legno e alcantara, materiale impiegato anche per il rivestimento interno della spessa capote a tre strati.

Uno dei problemi principali riguardanti la loro conservazione consiste anche in questo caso nell'esposizione alle intemperie, ma stavolta a preoccuparci non è tanto la pioggia quanto la luce solare, che è motivo di deterioramenti tanto gravi quanto precoci, soprattutto sui velluti delle prime versioni, resistenti all'usura ma propensi a sbiadire, mentre la finta pelle dei rivestimenti di plancia, pannelli e fianchetti dei sedili col tempo tende a screpolarsi. Il discorso non riguarda invece i modelli con rivestimento in pelle naturale, come la nostra Spyder; dovendo effettuare delle riparazioni, la pelle è un materiale facilmente reperibile, il vero problema è trovarla delle tonalità corrette, essendo la gamma colori Maserati in alcuni casi molto specifica, mentre il recupero da vetture simili può portare a discrepanze cromatiche dovute a invecchiamenti differenti. In ogni caso, è un lavoro sempre costoso: per rifare un interno completo, di



pelle ce ne vuole parecchia. Stesso discorso per l'Alcantara, che sulla Spyder riveste anche l'interno della pregiata capote. Anche per il quadro strumenti vale la regola aurea: evitare gli esemplari più vecchi. Difetti caratteristici delle prime Biturbo sono gli indicatori poco precisi, con scarti di misurazione a volte notevoli, e le lancette che tendono a incurvarsi. Il bellissimo orologio analogico che ha sostituito i primissimi digitali e che è uno degli elementi più distintivi delle Maserati anni '80 ha invece un solo grosso difetto: va a ruba, nel vero senso della parola. E se sulla vettura che state valutando non è presente, calcolate che è difficile da trovare e, tanto per cambiare, costoso: abbiamo fatto una ricerca veloce on-line e il più economico lo abbiamo trovato a oltre duecento euro. Va inoltre fatta attenzione a reperire quello corretto, dato che sembrano tutti molto simili ma ne esistono almeno quattro tipi diversi.

L'impianto elettrico, infine, è una delle principali fonti di noie della serie Biturbo, come per gran parte delle grosse vetture italiane degli anni Ottanta. Problemi di ossidazione di fusibili, relè, contatti e interruttori sono all'ordine del giorno, e le grane possono essere le più diverse, dal malfunzionamento di luci e interruttori a panne dovute ad avarie elettriche di pompa benzina, centralina, elettroventola, alternatore.

### Occhio ai trafilaggi

Una piccola rivincita la Biturbo se la prende alla voce meccanica. Se mantenuta come da prescrizioni della Casa, non presenta problemi gravi. Il cambio è uno ZF manuale a 5 marce con la prima indietro, abbastanza ben manovrabile anche se richiede un po' di energia. Poco più problematica la trasmissione, specie sugli esemplari prodotti fino al 1985, in cui può capitare la rottura della testa dell'albero di trasmissio-

### CUNEO

Le due viste di prospetto, in alto, evidenziano la forte differenza di quota tra frontale e posteriore, risultato della linea fortemente a cuneo della vettura. Nei tre dettagli qui sopra, da sinistra, lo spoiler alla base del parabrezza (tra le altre cose aumenta l'efficienza dei tergi), la maniglia porta col logo del Tridente e un dettaglio del frontale rinnovato della terza serie, con nuovi fari e nuova calandra.

ne all'innesto col differenziale. Stesso discorso per l'impianto frenante, oggetto di fenomeni di surriscaldamento e vibrazioni fino al 1988, poi si adottano dischi autoventilanti. E arriviamo al V6 con bancate a 90°, un motore "tosto": se ben scaldato prima di ogni utilizzo e se seguito regolarmente da un meccanico esperto del modello risulta longevo, affidabile, prestante e soprattutto molto poco affamato di olio. Sui primi esemplari la cattiva qualità delle guarnizioni aveva causato trafileggi di liquido refrigerante nell'olio motore, a sua volta oggetto di sporadiche perdite causa di grippaggi dell'albero motore. Il problema col tempo è stato risolto, ed è stato predisposto anche un intervento correttivo sulle vetture precedenti, che è bene verificare sia stato eseguito anche sull'esemplare che ci interessa.

Se stiamo valutando una vettura a carburatore, dobbiamo essere consapevoli del fatto che avremo da lavorare molto e spesso ma che, una volta in ordine, le vetture a carburatori hanno davvero una marcia in più, in termini di erogazione, prestazioni "percepite" e acustica. Per contro dobbiamo mettere in conto avviamenti a caldo più laboriosi e frequenti irregolarità di alimentazione, il tutto causato da malfunzionamenti del sistema MABC (Maserati Automatic Boost Control). È altresì vero che la manutenzione dei carburatori è solitamente alla portata di un buon meccanico, al contrario dell'impianto d'iniezione elettronica, che però garantisce una fruibilità più regolare e

"serena", e che in più ci solleva dall'uso di un additivo per la benzina, vivamente consigliato per le vetture a carburatori.

### **Turbine**

Dulcis in fundo, l'inconfondibile "firma" di tutta la famiglia Biturbo, ovvero, le turbine. Raffreddate a lubrificante sui primi esemplari e a liquido successivamente, richiedono un'accortezza fondamentale, ovvero di lasciarle lubrificare a regimi tranquilli prima di spegnere il motore dopo un uso impegnativo. Anche qui vale la regola della manutenzione: turbine controllate e rispettate vivono molto più a lungo di quelle strapazzate e non curate adeguatamente nel tempo. Come per qualsiasi altra vettura sovralimentata, occhio alla fumosità, specie a freddo. Rifare due turbine può costare come una vecchia Biturbo intera.

### **Chi più spende, meno spende**

Tirando le somme, le Maserati della serie Biturbo sono macchine delicate e complesse, e come tali richiedono attenzione e pazienza, sia nella scelta dell'esemplare giusto sia nella successiva manutenzione. Il classico detto "chi più spende, meno spende" non è mai stato tanto calzante, per cui, come spesso consigliamo quando trattiamo vetture importanti e meccanicamente raffinate, val la pena spendere qualcosa in più e comprare la vettura migliore possibile, come ha fatto Marco con la sua Spyder, evitando di lasciarsi

### **SINTESI DI STILE**

Nelle foto piccole, da sinistra in alto in senso orario: la Biturbo Spyder prima serie, la seconda serie, la possente Shamal e la coupé Karif realizzata su telaio accorciato della Spyder, che presenta tratti stilistici comuni a ciascuna di queste vetture. Nella pagina seguente, l'affollato vano motore e i due intercooler collocati dietro la calandra.



### **ESEMPLARI PRODOTTI**

Biturbo Spyder	1985-86: 276
Biturbo Spyder 2.5	1985-88: 1049
Biturbo Spyder i (incluse le 2.5)	1987-91: 297
	1990-92: 309
Biturbo Spyder 2.8i	1990-94: 725
Spyder 24v	1991-94: 200
Spyder 2.8	1991-94: 220
<b>Totale</b>	<b>2779</b>



ingolosire da richieste popolari (ci sono Biturbo prima serie in vendita anche a meno di cinquemila euro) perché un corretto ripristino può superare davvero di parecchio il valore del mezzo, e un'imbellellata superficiale non ci consentirà di goderci serenamente la nostra Maserati: dopo due o tre panne finiremmo per odiarla. Affrontando l'acquisto col giusto spirito, invece, potremmo gustare appieno le gioie di un'autentica e blasonata sportiva purosangue italiana a prezzi nettamente inferiori rispetto alla concorrenza dell'epoca, come Ferrari 208 o Porsche 911, vicine per prestazioni ma acquistabili oggi tra il doppio e il triplo della quotazione di una Biturbo. Una Spyder si compra infatti a partire da 15.000 Euro, e un buon esemplare non dovrebbe superare i 25.000 a meno di vetture davvero sensazionali. Da preferire, lo ripetiamo per l'ennesima volta, gli esemplari più recenti, più affidabili, potenti e godibili; ci sentiamo di indirizzare sulle prime vetture solo chi acquista per mero spirito collezionistico, prevedendo quindi un uso della vettura saltuario e limitato, e a quel punto si potrà beneficiare da subito anche dell'esenzione del bollo. Restando sulle valutazioni economiche la Spyder, in virtù della sua appartenenza al sempre florido filone delle "scoperte", beneficia di una rivalutazione nettamente più rapida rispetto a coupé e berline, eccezione fatta per le fuoriserie come la poderosa Shamal da 336 CV o la Karif, vale a dire la coupé realizzata sul pianale accorciato della versione aperta.



## SCHEDA TECNICA MASERATI SPYDER 1 2.0 24 VALVOLE 1994

**Motore** Tipo AM471 Anteriore longitudinale, 6 cilindri a V di 90°, monoblocco in lega leggera con cilindri in alluminio Alesaggio e corsa 82x63mm Cilindrata 1996 cc Rapporto di compressione 7,6 (+/- 0,4):1 Potenza 241 CV a 6500 giri Coppia 34 kgm a 3000 giri Distribuzione bialbero a camme in testa (cinghia), 4 valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica, sovralimentazione con 2 turbocompressori IHI raffreddati a liquido e 2 intercooler aria/aria Accensione elettronica Catalizzatore a tre vie con sonda Lambda Raffreddamento a liquido con circuito sigillato **Corpo vettura** Carrozzeria Spider 2+2 posti Sospensioni elettroniche attive "intelligenti", indipendenti sulle 4 ruote; ant tipo McPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, post indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici Sterzo a cremagliera con servosterzo idraulico Freni a disco sulle 4 ruote, anteriori autoventilanti con pinze flottanti, doppio circuito con servofreno a depressione, ABS **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco Cambio meccanico Getrag a 5 marce + RM, differenziale Ranger, rapporto al ponte 3,77 Cerchi in lega leggera, ant 7x16", post 8x16" Pneumatici ant 205/45 ZR16, post 225/45 ZR16 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.400 Carreggiate ant/post 1.454/1.458 Lunghezza 4.039 Larghezza 1.714 Altezza 1.305 Peso in ordine di marcia 1370 kg Capacità serbatoio 61 litri **Prestazioni** Velocità massima oltre 225 km/h; accelerazione 0-1000 m 26,2 sec



| BELLISSIME IERI E OGGI | PEGASO Z-102 "THRILL" (1953)

# Destino New York

# Thrill

**IN SPAGNOLO SIGNIFICA META, PUNTO DI ARRIVO**

**MA AL SALONE NELLA GRANDE MELA QUESTA BELLISSIMA AUTO NON ARRIVÒ  
MAI, CAMBIANDO PROBABILMENTE LA SORTE DELLA CASA SPAGNOLA  
(E FORSE ANCHE DELLA TOURING)**

**DI GERALD GUETAT - FOTO HENRI THIBAUT  
E ARCHIVIO FAMIGLIA BIANCHI ANDERLONI**



**AMBASCIATRICE**  
La Pegaso "Thrill" fu progettata per essere la miglior ambasciatrice della Spagna e della sua industria. Un'auto bella e veloce come una prestigiosa GT europea ma pratica e affidabile come una macchina americana.





**N**el febbraio 1953, a New York, Fred Pittera organizzò la prima edizione del Salone automobilistico al Madison Square Garden. Denominato "World Motor Sports Show", si tenne al Madison Square Garden e fu subito considerato uno di quegli eventi "da non perdere"; un po' come quegli eventi all'insegna del lusso che oggi occupano in gran numero il calendario automobilistico internazionale. Il salone, dedicato in particolare alle auto Sport, ebbe grande presa sui costruttori più "esotici" dell'epoca, cioè quelli piccoli e piccolissimi che avevano una produzione dedicata alle corse, soprattutto gli europei che furono rappresentati dai rispettivi agenti locali. Uno su tutti, Gordini, che all'epoca era poco più di un'officina: a New York non mancò nemmeno lui. Tra questi, non mancò la Pegaso, con uno ricco stand composto da varie auto, tra cui l'originalissima Z-102 Cùpula, una Z-102 spider Touring appena meno appariscente della "Thrill" oltre al famoso autotelaio di-



**SINTESI**  
In alto, l'abitacolo è una sintesi di lusso e semplicità, con l'aggiunta dell'attenzione alla sicurezza testimoniata dalle cinture. Qui sopra, gli strumenti Jaeger marchiati Enasa (contagiri con amperometro).

mostrativo fatto di plexiglas, che si era visto al Salone di Parigi l'anno prima. Per la debuttante marca spagnola, che proponeva automobili dal prezzo astronomico, un salone nella città più ricca d'America era un'occasione da non perdere. A tale scopo, Pegaso e la Carrozzeria Touring si accordarono per esporre un'automobile dai contenuti stilistici eccezionali, che attirasse gli sguardi di tutti. Il nome "da brividi" (Thrill) non fu scelto a caso per descrivere questo prototipo dal tipico stile americano e adatto a comunicare le capacità della Pegaso in tutti i settori, dallo stile alla meccanica alle prestazioni fino alla sicurezza degli occupanti, all'epoca una preoccupazione piuttosto rara per i Costruttori. Tuttavia la macchina non venne pronta per essere inviata a New York: doveva essere perfetta, non si fece in tempo renderla tale per il salone d'Oltreoceano. Touring preferì presentarla al Salone di Torino di Aprile, dove avrebbe ricevuto maggiore attenzione dal mondo automobili-



stico e non solo, la stessa dedicata alla futuristica Alfa Romeo BAT 5 di Bertone, disegnata da Scaglione.

## Ricart

Pegaso era nota per far parte della ENASA, un consorzio di aziende spagnole specializzate in veicoli industriali e pesanti il cui direttore tecnico era Wilfredo Ricart (1897-1974), già dirigente della Alfa Romeo negli anni '30, quando il direttore sportivo era Enzo Ferrari: tra i due i rapporti furono tutt'altro che positivi. Scrisse il Commendatore: "Aveva, il Ricart (scritto proprio così, con la "d", ndr), capelli lisci e unti vestiva con un'eleganza un po' levantina, giacconi a lunghe maniche che non mi consentivano di vedergli le mani; quando tendeva la destra per il saluto, sentivi una carne inerte, come di un morto". Un giorno Ferrari osò chiedere a Ricart come mai indossasse strane scarpe e rimase stupefatto della risposta, data tra l'altro con grande serietà: "Il cervello di un grande ingegnere non deve essere scosso dalle aspe-

rità del terreno perciò servono scarpe che ammortizzano adeguatamente".

Nella Spagna del 1945, con il governo del generale Francisco Franco che avviava una politica industriale "di potenza", sulla falsariga di quanto accadeva in Germania, a Ricart fu affidato l'incarico di creare un marchio automobilistico di prestigio che sarebbe dovuto diventare ambasciatore dell'immagine del paese all'estero. Cosa che l'ambizioso ed energico ingegnere spagnolo fece: alla fine degli anni '40 la Pegaso era un costruttore di automobili, che di lì a pochi anni, nel 1951, presentava il suo primo modello, descritto semplicemente come "l'automobile più veloce del mondo". La Pegaso Z-102 apparve al Salone di Parigi, sviluppata in base alle esperienze in corsa dei suoi creatori. Le caratteristiche tecniche erano di prim'ordine: telaio con pianale in acciaio e rinforzi al cromo-molibdeno, passo corto, sospensioni con barre di torsione e ammortizzatori idraulici, anteriori a ruote indipendenti e posteriori con ponte De Dion;

## CINTURE

Tra la foto in alto e quella in bianco e nero qui sopra passano 63 anni: la hostess dello stand Touring al Salone di Torino del 1953 illustra il funzionamento delle cinture di sicurezza. Si notino i sedili profilati e i numerosi fori nel pannello porta, che hanno funzione estetica. A fianco, Anna Solera Bianchi Anderloni, moglie di Carlo, ritira il "Gran Premio d'Onore" al Concorso d'Eleganza di Stresa nel 1953.



#### AERODINAMICA

In alto, questa Pegaso doveva essere come una concept-car all'americana, ma di serie, per testimoniare l'eccellenza della Pegaso sotto tutti i punti di vista. Sopra, a sinistra il tipico frontale con le due prese d'aria che sembrano il naso di un animale; a destra, il dettaglio della fiancata che, unita al padiglione, forma un vero e proprio canale per l'aria; più a destra ancora, anche lo scarico su quest'auto diventa un dettaglio di design.

il motore addirittura V8 in alluminio con distribuzione bialbero comandata da una cascata di ingranaggi e alimentazione a carburatori Weber. Era disponibile in due cilindrata, 2.5 e 2.8, con lubrificazione a carter secco, cambio a cinque marce e differenziale ZF.

#### Record

Con tali caratteristiche, era inevitabile che la Pegaso fosse impiegata nelle competizioni, benché con risultati contrastanti, dal fallimento alla 24 Ore di Le Mans fino ai record di velocità del 1953, che sembravano confermare lo slogan con cui era stata presentata a Parigi, ottenuti a velocità superiori ai 240 km/h. Tuttavia la velocità non era il brivido principale tra quelli che si potevano avere da questa vettura: l'autotelegrafo della Z-102 con il motore V8 da 170 CV era infatti vestito da una carrozzeria ancor più sorprendente delle prestazioni che prometteva. In effetti la Pega-

so sembrava un bellissimo esercizio di stile, più che un'auto da corsa.

Wilfredo Ricart e la famiglia Anderloni della Touring si erano conosciuti ai tempi dell'Alfa Romeo negli anni '30 e il carrozziere milanese fu subito consultato non appena il progetto Pegaso prese il via e il primo risultato fu la spider del 1952. Per la società che aveva brevettato la costruzione Superleggera, la comparsa di un costruttore nuovo e promettente fu una manna, dal momento che Ferrari sembrava rivolgersi a Pinin Farina e Vignale. Di recente Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice e nipote del fondatore Felice, ha fatto altre ricerche sul rapporto di Touring con Pegaso: *"C'è un tassello sconosciuto nella storia tra Pegaso e la Touring - ci ha scritto Giovanni -: all'epoca fu considerata l'ipotesi di unirsi in società, per produrre le carrozzerie direttamente in Spagna in modo da ridurre i salatissimi dazi*



doganali spagnoli. A tale scopo fu anche realizzato un nuovo marchio che riuniva il nostro e quello della Pegaso. Purtroppo il progetto terminò per le difficoltà finanziarie degli spagnoli”.

### Futuribile

Le Pegaso dovevano stupire. La missione del prototipo dal soprannome “Brivido” era quello di attirare l'attenzione della clientela più facoltosa, di solito attirata dai marchi più famosi. La veste estetica era quindi fondamentale in tal senso, perciò Carlo Felice Bianchi Anderloni e il suo progettista Federico Formenti lavorarono su un concetto adeguato. La nuova biposto doveva avere una linea futuribile, allineandosi nella ricerca aerodinamica alla moda delle esplorazioni spaziali che si andava sviluppando in quegli anni, essere comoda e veloce, con un abitacolo luminoso e spazio abbondante per il bagaglio. Il frontale

## CARROZZERIA TOURING: IL LIBRO “DI FAMIGLIA”

Presentato in occasione di Auto e Moto d'Epoca 2016 a Padova, questo libro è in teoria un aggiornamento del precedente “Carrozzeria Touring” scritto a inizio anni '80 del secolo scorso da Carlo Felice Bianchi Anderloni ed Angelo Tito Anselmi; in pratica, è quasi un nuovo libro, completato con immagini e documenti inediti. Atteso da tempo, visto che gli estimatori della leggendaria Carrozzeria milanese sono in continuo aumento.

Ci hanno pensato ora l'ingegner Giovanni Bianchi Anderloni (nipote del fondatore e figlio dell'autore del primo libro) e l'editore Fucina. Data la mole e l'attendibilità della documentazione storica utilizzata (un archivio di famiglia, in sostanza), il risultato sia di qualità superlativa.

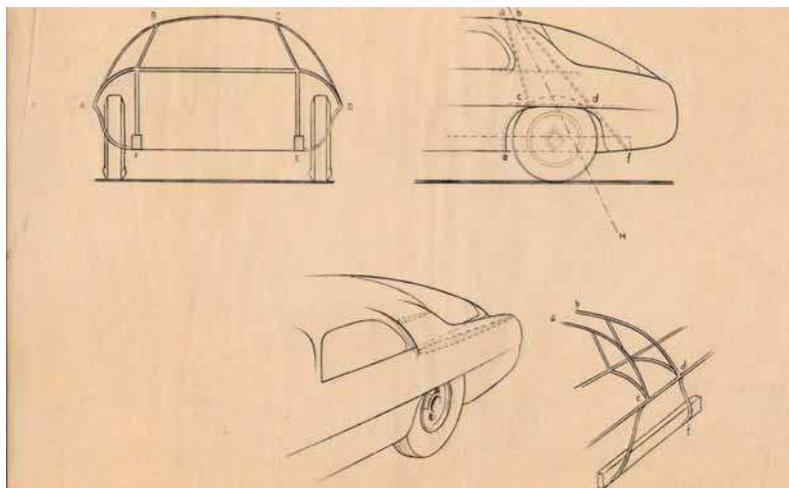
Suddiviso in due volumi (752 pagine, 280 euro, distribuito in esclusiva da *Gilena di Brescia*), il primo tratta della prima parte della storia della Carrozzeria, con l'introduzione del brevetto “Superleggera” nel 1937, fino all'immediato secondo dopoguerra; il secondo parte con la svolta industriale degli anni '50.

La prima parte della storia della Touring Superleggera si conclude nel 1966 ma, questa volta, non il volume, che continua narrando degli anni trascorsi da Carlo Felice Bianchi Anderloni alla Direzione Progettazione Carrozzerie dell'Alfa Romeo, del tentativo di far risorgere la Carrozzeria alla fine degli anni '80, della fondazione del Registro Internazionale Touring Superleggera e, infine, della sua partecipazione, in qualità di componente della Giuria, a tutti i più prestigiosi Concorsi di Eleganza del mondo.

Tirata in 999 copie, quest'opera non è soltanto una piacevolissima lettura per gli appassionati, ma anche una dotazione per chiunque possieda un'auto carrozzata Touring oppure ne sia un semplice estimatore; un'opera che è destinata, inoltre, a diventare un pezzo da collezione: lo si intuisce, come detto, dalla tiratura limitata ma anche dalla veste grafica, dall'indescrivibile suggestione delle oltre 1300 immagini esclusive ed anche dai materiali con i quali è stata assemblata; un'insieme di componenti che sono all'origine del suo prestigio e anche, ci si consenta, del suo “profumo”. (vfg)

*In foto: la squadra della Touring, pochi giorni prima dell'apertura del Salone di Torino del 1953, con la Z-102 appena completata; da sinistra: 1- M.Colombo (capo officina), 3- Carlo Felice Bianchi Anderloni (titolare) 10- Aquilino Gilardi (responsabile progetto), 11- Gaetano Ponzoni (cofondatore della Carrozzeria Touring con Felice Bianchi Anderloni).*





era caratterizzato dalla grande presa d'aria sul cofano che sembra vibrare come le narici di un toro. Elemento di distinzione della zona posteriore era invece l'audace andamento dei tunnel laterali che rapivano il flusso d'aria proveniente dalla fiancata per farlo defluire velocemente come in un aereo supersonico. Come se questa promessa di velocità da ionosfera non fosse abbastanza, Touring integrò questi elementi aerodinamici in un contesto generale di linee robuste per garantire la sicurezza degli occupanti l'abitacolo, dove si trovavano, a completamento di questa esigenza, cinture di sicurezza e perfino un estintore. La nuova Pegaso sembrava una dream-car, senza orpelli ma che avrebbe spiccato in un salone come

quello di New York. Invece, quella nave persa fu un segno del destino. Dopo il Salone di Torino nell'aprile 1953, la vettura fu esposta in giugno a Barcellona prima di ricevere lievi modifiche (prese d'aria sui parafranghi anteriori) ed essere inviata al Concorso di Eleganza di Stresa e poi ai Saloni di Parigi e Londra. Nel 1954 la vettura con la sua tinta bicolore rosso/nero fu acquistata da Felix Huarte, imprenditore edile amico che sosteneva i grandi progetti di Franco. Targata NA-7445, vinse il concorso di eleganza di San Sebastian, in Navarra, a cui partecipò la moglie di Huarte, per poi essere acquistata da Antonio Creus, un pilota spagnolo piuttosto noto all'epoca. Quest'ultimo la tenne fino a fine anni '50, quando la cedette a

**FORMENTI**  
Sopra, i bozzetti originali del disegnatore della Touring, Federico Formenti, relativi ai condotti dell'aria intorno all'abitacolo e alla loro costruzione secondo la filosofia "superleggera". Più a sinistra, il risultato visto dalla zona posteriore.

Demetrio del Val. Nel 1961 la Z-102 visse finalmente il suo sogno americano nelle mani di Bill Miller, che aveva un ranch in California dove convivevano cavalli e buggy. Miller modificò la carrozzeria per ospitare cerchi da 15" e lavorò sul cambio per invertire l'ordine di innesto dei rapporti. Nel 1979 la Pegaso fu messa all'asta da Christie's a Los Angeles e acquistata da Wasken Manasian all'interno di un lotto di motori e parti originali; dopo la sua morte, il figlio Raffy si prese cura della Z-102 e, dopo averla riportata alle condizioni d'origine, la portò al Concorso di Pebble Beach del 1994 per poi rivenderla l'anno dopo, quando la vettura tornò in Europa.

### 100mila km

Antonio Creus, il pilota che usò la Pegaso negli anni '50, è stato intervistato da una rivista specializzata spagnola, a cui ha raccontato la sua esperienza con la vettura: "Ho avuto la fortuna di guidare quattro Pegaso -ricorda Creus-, tre delle quali di mia proprietà. Erano grandi macchine, è un peccato che ne siano state costruite soltanto ottantasette. Erano automobili straordinarie, sportive come quanto veloci. La mia prima Pegaso era ver-

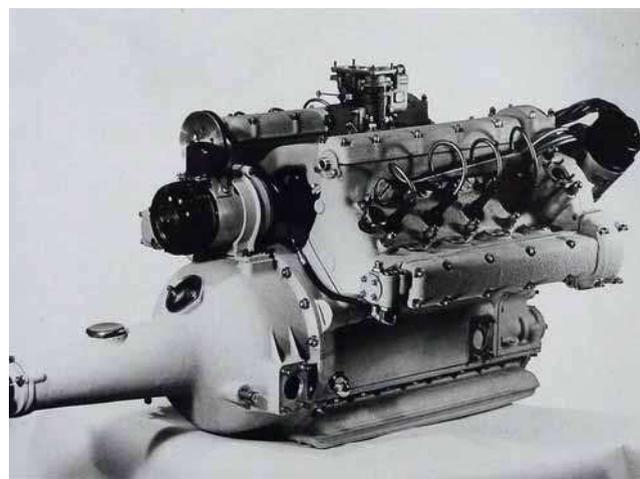
de e mi ha portato in giro per l'Europa: la usavo anche per andare alle gare e trainare le mie moto da corsa sul carrello. La seconda Pegaso invece la usai in gara: andava molto bene, a parte un problema di surriscaldamento dei freni. La terza fu una Spider Touring 2.8 che il consorzio Enasa mi affidò per trasformarla in una vera auto da corsa. Lavorai su freni, sospensioni e carburatori. Nel 1956 la Enasa rimpiazzò il 2.8 con un 3.2; ricordo di aver percorso i 2300 km da Madrid a Spa-Francorchamps alla media di 120 km/h, aver partecipato alla 1000 Km facendo il giro più veloce a 168 km/h di media e poi aver fatto ritorno a Madrid il giorno dopo! Infine arrivò questa Z-102 che usai a lungo: ho splendidi ricordi, feci almeno 100mila km con lei. Era impossibile fermarsi senza essere subito circondati da una folla di curiosi: era una vera diva".

È lecito rammaricarsi pensando a cosa sarebbe diventata la Pegaso se la macchina avesse partecipato a quel salone a New York. Il vento della storia ha soffiato via la casa spagnola, ma il "brivido" di quell'avventura è ancora vivo.

(Traduzione Francesco Pelizzari)

### INGRANAGGI

Sotto, a sinistra un depliant d'epoca a colori. A destra, un'immagine del motore: un V8 a 90° di 2,8 litri, in alluminio, bialbero e con tanto di distribuzione comandata da ingranaggi, come i motori da corsa. Il progetto si deve all'ingegnere spagnolo Wilfredo Ricart, che lo disegnò per la "vettura di produzione più veloce al mondo". Più in basso, dettaglio dei filtri aria sportivi sui carburatori.



## SCHEDA TECNICA

### PEGASO Z-102 (1953)

**Motore** Numero 0102-017-0133 Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 8 cilindri a V, alesaggio e corsa 80 x 75 mm, cilindrata 2.816 cc, distribuzione bialbero in testa (ingranaggi) e due valvole per cilindro (valvole di scarico al sodio) Alimentazione quattro carburatori Weber Lubrificazione a carter secco Potenza 175 CV a 6300 giri Coppia 21,8 kgm a 3600 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio ZF a 5 marce + RM **Corpo vettura** Costruzione Touring Superleggera, numero di telaio 0-0133, carrozzeria numero 3716, coupé due porte due posti Sospensioni barre di torsione e ammortizzatori idraulici, anteriori a ruote indipendenti, posteriori ponte De Dion Freni a tamburo sulle 4 ruote **Peso** 1270 kg **Prestazioni** Velocità massima 225 km/h, accelerazione 0-100 km/h 8,5 secondi





# Il grande rimpianto

**A FINE 2016 HA PRESENTATO IL LIBRO SULLA CARROZZERIA DI SUO NONNO E SUO PADRE, NELLA QUALE NON POTÉ AVERE UN RUOLO A CAUSA DELLA SUA CHIUSURA PREMATURA**

**DI RODOLFO SOLERA**



**BARCETTA**  
In alto e qui sopra, la Ferrari 166 MM è stata una delle automobili carrozzata Touring più importanti della storia. Con quest'auto è nato il termine di "barcetta" che individua un tipo di vetture da competizione.

L'ingegnere Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice e nipote del fondatore della carrozzeria Felice Bianchi Anderloni, è presidente onorario e conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera e continua, con la stessa passione e dedizione, quell'incessante lavoro di consulenza tecnica e ricerca storica iniziato dal padre nel 1995 con la fondazione del Registro. Dopo una vita passata nella nautica, ha potuto immergersi anima e corpo nella storia dell'azienda di famiglia e coronare così, almeno in parte, un sogno trasformatosi in rimpianto.

► La prima domanda è scontata: perché nautica e non automobili?

Perché la Carrozzeria Touring chiuse prima che io terminassi gli studi in ingegneria. Poi, una volta laureato, con mio padre in Alfa Romeo, io e altri miei amici chiedemmo di essere assunti al Portello. Ebbene, lui raccomandò l'assunzione dei miei amici ma non la mia perché non voleva essere tacciato di favoritismi. Il bello è che la direzione del personale era comunque favorevole alla mia assunzione, ma a quel punto i venti di crisi convinsero l'Iri a sospendere le

assunzioni. Così, a fine 1972 fui assunto alla Distribuzione Industriale e Marina SpA e passai tutta la mia vita professionale nella nautica da diporto.

► Un nuovo libro sulla Carrozzeria Touring: perché? Erano molti anni che il libro "Carrozzeria Touring", scritto da Angelo Tito Anselmi insieme a mio padre, era esaurito. Da tutto il mondo ci arrivavano richieste di ristamparlo. Qualche anno fa avevo telefonato a Tito Anselmi proponendogli di rimettersi all'opera per rifare e ampliare il vecchio libro. Ma nel 2010 se n'è andato. L'idea però mi è rimasta e tre anni fa mi sono messo al lavoro.

► Suo nonno Felice fu un protagonista dell'epoca eroica dell'automobile. Allora c'era tutto da inventare: qual è stato il suo merito maggiore?

Le sue creazioni si distinsero non solo per l'eleganza e la purezza delle linee, ma anche per la funzionalità e la comodità unita a prestazioni eccezionali. È vero che c'era tutto da inventare, ma è anche vero che il successo arrivava a chi sapeva porsi sempre nuovi traguardi e questo Felice Bianchi Anderloni seppe farlo meglio di tanti altri.

► Questa miscela di tecnica e stile si ritrova nei car-

rozzi italiani in generale: si può dire che la Touring sia stata un punto di riferimento per chi è venuto dopo?

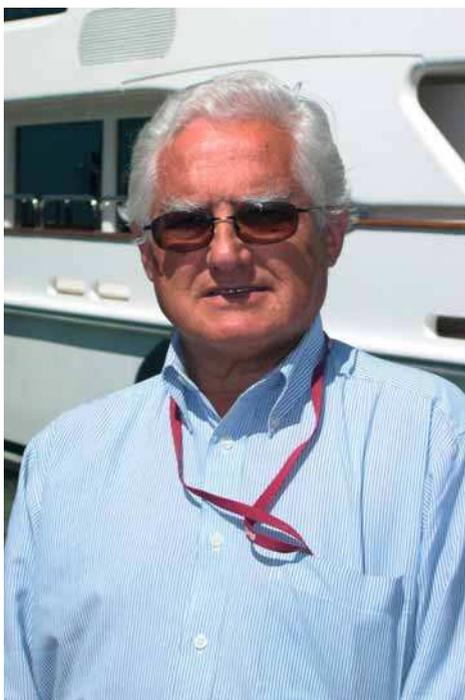
Probabilmente sì. Il motto della Touring "Il peso è il nemico, la resistenza all'aria l'ostacolo" veniva dall'esperienza diretta nelle corse. La sintesi stilistica di quel motto creò forme e strutture. Nacque il sistema brevettato "Superleggera", che potrebbe essere sinonimo di "Granturismo". Cioè di quel tipo di automobile che negli anni '50 e '60 è stato interpretato dai migliori carrozzieri e che in Italia abbiamo saputo fare come nessuno.

► Con la ripresa del dopoguerra suo padre Carlo Felice, seconda generazione, inaugurò un nuovo filone creativo. Qual è la differenza più evidente tra due progetti specchio di due momenti differenti della nuova epoca, la Ferrari 166 MM Barchetta e l'Aston Martin DB4?

Mio padre Carlo Felice, nel Giugno 1948, alla morte improvvisa del nonno, rimase di colpo solo alla guida tecnica e progettuale della Carrozzeria Touring. Due mesi dopo ottenne il contratto con Enzo Ferrari per la 166 Sport MM Barchetta, dimostrando subito che i concetti di eleganza, creatività e semplicità delle forme non erano stati dimenticati o mortificati. Non è possibile fare il confronto fra due progetti nati a distanza di sette anni l'uno dall'altro, ma è facilissimo riconoscere quella continuità di linee e di pensiero di cui parlavo prima, continuità che non riesco a riconoscere in quasi nessuna delle altre Carrozzerie contemporanee alla Touring. La spiegazione credo che sia molto semplice: Felice e Carlo Felice da "titolari" della loro azienda guidavano saldamente i loro disegnatori e seguivano da vicino le loro creazioni; nella maggior parte delle altre Carrozzerie erano i vari designer che si susseguivano nella responsabilità progettuale a dare la loro impronta.

► Nella storia della Touring c'è un paradosso. È stata la prima carrozzeria a concepire l'automobile di pregio come un perfetto mix di forma e contenuto, ma è stata anche la prima a chiudere i battenti. Come se lo spiega?

Non è proprio così: fu preceduta da altre carrozzerie famose, come Sala o Castagna. Non fu una crisi creativa o di idee, ma un complesso di circostanze. Per soddisfare i contratti per il montaggio della Hillman Superminx, la costruzione delle coupé Sunbeam Venezia e Alpine, e insieme assicurare le consegne di Maserati 3500 GT, Lancia Flaminia GT e Convertibile, Alfa Romeo 2600 Spider e ancora accettare nuove commesse, era stata avviata la costruzione



**INGEGNERIA**  
Giovanni Bianchi  
Anderloni dopo la  
laurea in ingegneria ha  
passato l'intera sua vita  
lavorativa nella nautica.  
Con soddisfazione, ma  
anche con la passione  
per le automobili sempre  
presente.

del nuovo stabilimento di Nova Milanese, modernissimo e con capacità di 80 vetture al giorno. L'interruzione improvvisa del contratto con il Gruppo Rootes provocò il tracollo finanziario che portò alla chiusura della Carrozzeria.

► I 90 anni della Carrozzeria Touring si sono celebrati insieme ai 100 dalla nascita di suo padre, Carlo Felice. Che ricordo ne conserva?

Struggente e indescrivibile, con il rimpianto di non aver potuto affiancarlo nel suo lavoro e seguire le tracce sue e del nonno. Un altro rimpianto molto

grande è quello di non essere riuscito a convincerlo, negli ultimi anni della sua vita, a "passarmi le consegne" del suo archivio. Forse pensava di vivere più a lungo, ma se ne andò improvvisamente, a causa di una polmonite trascurata, il 7 Agosto 2003. Il suo archivio era incredibilmente disordinato: sembrerebbe un controsenso, ma lui sapeva infilare una mano nel mucchio ed estrarre come per magia la fotografia o il documento che cercava. La stanza in cui conservava il tutto era off-limits per chiunque. Ancor oggi non ho finito di mettere in ordine l'archivio e ogni tanto salta fuori qualche documento inedito.

► Le alterne vicende hanno fatto sì che la terza generazione non potesse arrivare alla guida dell'azienda. Lei, giovane studente d'ingegneria, sarebbe stato il predestinato successore?

La chiusura definitiva avvenne il 31 Dicembre 1966. Non credo che mio padre mi avesse predestinato, ma sono sicuro

che gli sarebbe molto piaciuto se uno o tutti e due i suoi figli avessero scelto di entrare nella Carrozzeria Touring Superleggera. Da parte mia stavo studiando Ingegneria Meccanica, indirizzo costruttivo, in particolare Costruzioni Automobilistiche. Avevo tutte le intenzioni di iniziare a lavorare in Carrozzeria, ma non feci in tempo. Più fortunato se si può dire, è stato mio fratello Alberto che ha potuto lavorare al reparto verniciatura, come apprendista e assistente del responsabile di reparto, per tre mesi, prima della chiusura.

► Cosa rimane oggi dell'esperienza creativa di tanti talenti italiani e della Touring in particolare?

Oggi le automobili si assomigliano molto, non c'è identità di marchio. Il nome Carrozzeria Touring Superleggera però esiste ancora e, pur producendo numeri limitatissimi, ha trovato in Louis de Fabribecker un giovane designer ma capace di garantire, ancora una volta, una continuità di pensiero della Carrozzeria non riscontrabile in altri marchi.

**| MADE IN USA |** Chevrolet El Camino (1959)



# La Corvette del bovaro

**UN PO' AUTOMOBILE, UN PO' PICK-UP, VA BENE  
PER LAVORARE IN SETTIMANA, ACCELERARE IL SABATO,  
ANDARE IN CHIESA LA DOMENICA... E PER IL TUNING!**

**TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO**



**PINNE DA CAMPAGNA**  
La coda ereditata dalla Chevrolet Impala, con le pinne orizzontali "a pipistrello" e i fanalini a "occhi di gatto" (definizioni dell'epoca) identifica la El Camino del '59. Tratto inconfondibile del design americano dei "fifties", le pinne debuttano in... campagna.

**P**er trasformare i campi della bassa bergamasca nelle sterminate praterie statunitensi bastano un sottofondo di musica Country, un bicchiere di Jack Daniel's nel portico di casa, un cappellone da cow-boy e un po' di sana immaginazione. E poi, se ne avete la possibilità, potete posteggiare sul prato un pick-up giallo come quello che vedete in foto: lo Chevrolet El Camino è uno di quei mezzi che fa subito America. "Idea mezza scema di quei tipi di Detroit per accontentare i pigri cow-boy da drugstore, gente che vuole guidare un pick-up, senza dare l'idea di guidarne uno". Così è dipinto all'epoca, dai detrattori, il carattere ibrido della El Camino. Ciò comunque non le impedisce di diventare in breve un autentico mito dell'immaginario automobilistico americano. La El Camino debutta nel 1959 per contrastare il successo del Ford Ranchero, tra i primi pick-up

sul mercato con sembianze automobilistiche, anche se l'idea di un mezzo buono sia per il lavoro sia per il week-end era nata in realtà negli anni Trenta, mentre i primi schizzi di Harley Earl per un pick-up coupé risalivano ai primi '50. Con la El Camino, Chevrolet sviluppa il concetto già provato pochi anni prima con la Cameo Carrier e, riprendendo pianale e stile della gamma Impala, in particolare della versione Brookwood, una sorta di station wagon a due porte, realizza un mezzo da lavoro ancor più filante e slanciato, anche se sul mercato domestico resta classificato come un "truck". L'esperienza fatta con la Cameo convince gli ingegneri di Chevrolet a recuperarne lo stile e gli interni da vera automobile, le verniciature bicolori e la meccanica brillante per un mezzo da lavoro, con una buona scelta di propulsori V8 accoppiati a cambi manuali e automatici.

#### LUNGA E MORBIDA

Il profilo della El Camino prima serie è assai slanciato per un veicolo da carico. Spiccano le forme morbide dei passaruota, il parabrezza panoramico e i montanti del padiglione inclinati in avanti. Notevoli le dimensioni complessive, eppure le manovre sono agevoli: i vertici delle pinne posteriori e gli "aeroplanini" decorativi sui parafanghi anteriori aiutano nella percezione degli ingombri. A destra, un'immagine promozionale d'epoca, ambientata non a caso in una fattoria.



## Corvette in permuta

La concorrenza non sta a guardare e, oltre a Ford, anche GMC, Dodge e Studebaker propongono i loro pick-up "buoni per tutta la settimana", ma quando Chevrolet presenta il suo nuovo prodotto, l'effetto è quello del sasso lanciato nello stagno: basso, largo, lunghissimo (oltre 5,30 metri) con un piano di carico da un metro cubo, un abitacolo da coupé con montanti rovesciati e parabrezza panoramico e una coda che tra luci a "occhi di gatto" e pinne a "pipistrello" è a dir poco folle. L'impatto del design della El Camino, personalissima interpretazione della avveniristica "Jet-Age" di fine anni '50, è dirompente, tanto che la vettura è da subito gettonatissima per realizzare temibili hot-rod e più di qualcuno la compra permutando addirittura delle Corvette. La dotazione di accessori, di serie o a richiesta, è anch'essa di derivazione automobilistica, ed è ri-





#### LUMINOSO

L'abitacolo è automobilistico: plancia e strumenti sono da auto sportiva (sopra), pannelli porta e sedili sono colorati e ben rifiniti (sotto). L'ambiente è molto luminoso, il divano è per tre persone e dietro lo schienale c'è spazio per riporre borse ed oggetti al chiuso.

presa pari pari dal catalogo Impala: alzacristalli elettrici, aria condizionata, radio, accendisigari, cruscotto imbottito, imbottitura aggiuntiva per il sedile, braccioli, gomme a fascia bianca, copri cerchi integrali, ornamenti per i parafranghi anteriori, "gonne" per i parafranghi posteriori e ben dieci combinazioni di verniciatura bicolore, oltre alle tredici tinte della vernice acrilica singola. Sotto la pelle poi è imponente l'opera di rinforzo della zona di carico che, allestita sul telaio di una berlina, non è pensata per impieghi pesanti. I rinforzi si concentrano nel tetto, nella parte posteriore della cabina e nel-

le sponde laterali del vano di carico, che è delimitato da spesse pareti, a sezione doppia per motivi sia stilistici sia strutturali; basta muovere la ribaltina posteriore, pesantissima, per rendersene conto. Quattro crociere in acciaio sostengono infine il piano di carico, sotto il quale si cela ancora il vano per le gambe dei passeggeri delle versioni "automobile"; il pavimento è fornito di serie in acciaio ondulato (per la prima volta nella storia dei pick-up Chevrolet) fissato con ben 26 bulloni a incasso, ma molti proprietari già all'epoca lo rivestono con un più classico doghettato in legno amovibile (come sul nostro esemplare) per non rovinare la lamiera.



#### Da 185 a 335 CV

Disponibile in un unico allestimento, la "pick-up coupé", come viene definita in Chevrolet, è realizzata sul telaio a trave di sicurezza X-frame con sospensioni a molle elicoidali presentato l'anno precedente, ma con passo allungato da 117.5 a 119 pollici (3 metri tondi); in base alla motorizzazione e all'assetto, la vettura può caricare da 650 a 1150



## 7 VARIANTI DI POTENZA

- 235 CID 1bbl L6 - 135 hp
- 283 CID 2bbl V8 - 185 hp
- 283 CID 4bbl V8 - 230 hp
- 348 CID 4bbl V8 - 250 hp
- 348 CID 3x2bbl V8 - 280 hp
- 348 CID 4bbl High-Lift Cam V8 - 300 hp
- 348 CID 3x2bbl High-Lift Cam V8 - 315 hp

## 2, 3 E 4 MARCE

- 3 rapporti manuale al volante
- 3 rapporti manuale con overdrive al volante
- 4 rapporti manuale al pavimento
- 2 rapporti automatico Powerglide al volante
- 3 rapporti automatico Turboglide al volante
- Rapporti al ponte disponibili: 3,36 - 3,55 - 3,70 - 4,11

## STRUMENTI DA "VETTE"

La disposizione orizzontale, chiara e grintosa, degli strumenti (sopra a sinistra) ricorda quella delle coeve Corvette; bella la radio integrata a centro plancia, poco distante dalla leva del cambio automatico, montata sul piantone.



libbre (295-522 kg), con un peso lordo del veicolo compreso tra 4400 libbre (1995 kg) per la versione più "turistica" e 4900 libbre (2223 kg) per la configurazione "heavy duty", necessaria per battere il Ford Ranchero sul mercato dei mezzi da lavoro. Tanto ben di dio può essere mosso da un ampio ventaglio di soluzioni meccaniche, anch'esse prelevate dal catalogo Impala: la entry-level El Camino 1180 monta un 6 cilindri in linea da 235 pollici cubi (3,9 litri); la versione 1280 può contare invece su due versioni del V8 Small Block: una da 283 pollici cubi (4,7 litri) disponibile sia con carburatore doppio corpo e 185 CV, sia in versione "Super Turbo-Fire" con carburatore quadri corpo da 230 CV; l'altra, da 348 pollici cubi (5,7 litri) è alimentata da un quadricorpo con potenza di 315 CV o "Super Turbo-Thrust" da 335 CV, in abbinamento al cambio manuale a tre marce con leva al volante (con o senza overdrive) proposto di serie, mentre a richiesta si possono avere un quattro marce con leva al pavimento (un Borg-Warner T10, solo per i motori 348 a iniezione), un automatico Po-

werglide a due rapporti o un Turboglide a variazione continua.

Nelle configurazioni più spinte, la El Camino è un mezzo da lavoro capace, alla fine degli anni cinquanta, di toccare i 100 km/h in circa sette secondi partendo da fermo e di superare in scioltezza i 200 km/h.

Nonostante la formula interessante e i numeri di vendita tutto sommato buoni (22.246 esemplari per il solo model-year 1959), la El Camino non riesce ad intaccare il successo della Ford Ranchero; anzi, la versione ristilizzata (ma un po' sottotono) proposta per il 1960, seguendo l'analogo sviluppo della berlina Impala, si ferma ad appena due terzi della produzione rispetto all'anno precedente (14.169 pezzi) decretando il pensionamento anticipato del modello. Per avere un ordine di grandezza, basti pensare che nel 1959 la produzione dell'intera gamma Chevrolet supera quota 1,5 milioni di veicoli. La El Camino risorgerà nel 1964, derivando stavolta dalla berlina Chevelle, della quale riprenderà tutta la parte anteriore fino al piano di



**MALIBU**  
Qui sopra, due immagini pubblicitarie relative alla Chevrolet El Camino prima serie del 1959, come quella del servizio, e alla quinta e ultima serie (qui sopra), in produzione tra il 1978 e il 1987 e basata sulla berlina Malibu.

**| MADE IN USA | Chevrolet El Camino (1959)**

carico. Le seguiranno altre tre generazioni fino alla scomparsa definitiva del modello dai listini ufficiali Chevrolet, nel 1987.

**Licenze**

L'esemplare che abbiamo fotografato è proprio un model-year 1959, ovvero il primo anno di produzione, e con questa carrozzeria è stato prodotto per quell'anno. Nato con il V8 da 4600cc con cambio automatico a due marce, è stato importato dagli USA una decina di anni fa, è stato sottoposto a un restauro integrale dal precedente proprietario, che sfruttando il certificato delle caratteristiche tecniche rilasciato dall'ASI lo ha immatricolato in Italia come autocarro a tre posti, e poi acquistato dall'attuale, il collezionista lecchese Luca Viscardi, nelle condizioni in cui si trova.

*"A me piace così, molto ben tenuto ma non perfetto, con qualche piccolo segno d'uso. Prediligo le auto da usare, non sono tipo da concorsi d'eleganza -ci racconta Viscardi- ed è per questo che apprezzo, su questo esemplare, l'aggiunta del climatizzatore, del servosterzo e dei freni a disco anteriori: sterzare a motore spento è impresa da culturisti! Si tratta comunque di componentistica originale Chevrolet, anche se*

*non specifica della El Camino prima serie, una macchina che mi è sempre piaciuta -continua Viscardi- così quando si è presentata l'occasione l'ho presa al volo: è una '59, quindi la capostipite di una dinastia lunga quasi trent'anni, ed è molto piacevole da usare, comoda, facile, morbida e anche parecchio brillante: con un bel kick-down le gomme dietro fumano che è una bellezza! L'unico neo, oltre all'immaginabile consumo di benzina, è che è poco adatta alle strade italiane a causa delle dimensioni, in particolare della larghezza."*

Nonostante l'aspetto "glamour", la El Camino è nata e ha prestato servizio essenzialmente come veicolo commerciale. I modelli di prima generazione sono piuttosto rari. Per contro, a patto di scovarne uno, si può contare su un gran numero di azien-

**COPERTURA**

Qui sotto, la Impala due porte mostra un'evidente somiglianza con la El Camino. Al centro, viste del padiglione, che dalle versioni automobile riprende la forma di parabrezza e deflettori, e del bordo del vano di carico, dove una serie di bottoni a pressione permette di fissare una copertura morbida. In basso, una pubblicità della 5a serie rimarca la formula alla base del progetto El Camino, ovvero la fusione tra un'auto di lusso e un pick-up.



## A BLEND OF FINE-CAR LUXURY AND CHEVY TRUCK

**STANDARD V8 ENGINE LEADS THE MIX.**  
The 4.4 Liter (267 Cu. In.) V8 with standard 130-hp induction and 80:1 compression ratio is the standard El Camino engine. Not available in California. A 3-speed manual transmission is standard. A 2.3 Liter (139 Cu. In.) V6 is also available in California. Automatic transmission is optional in California. Automatic transmission is required in California.

**TWO V8 ENGINES AVAILABLE.**  
The 4.4 Liter (267 Cu. In.) V8 with standard 130-hp induction and 80:1 compression ratio. Power steering optional. Available with automatic transmission only. Power steering required. This is the only V8 engine available in California.

**THERMOSTATICALLY CONTROLLED FAN.**  
This standard feature on motor El Camino engines for 1968 is driven only when required by the engine temperature. Results in more efficient use of available horsepower.

**Transmission.**  
3-speed and 4-speed manual and automatic transmissions are available. Depending on engine selected.

**POWER TEAMS.**  
INCLUDES POWER STEERING ON ALL MODELS EXCEPT CALIFORNIA.

MODEL	PRICE	MPG	SEATING
4.4 Liter V8	\$2,499	17-24	2
4.4 Liter V8	\$2,699	17-24	3
4.4 Liter V8	\$2,899	17-24	4
4.4 Liter V8	\$3,099	17-24	5
4.4 Liter V8	\$3,299	17-24	6
4.4 Liter V8	\$3,499	17-24	7
4.4 Liter V8	\$3,699	17-24	8
4.4 Liter V8	\$3,899	17-24	9
4.4 Liter V8	\$4,099	17-24	10
4.4 Liter V8	\$4,299	17-24	11
4.4 Liter V8	\$4,499	17-24	12
4.4 Liter V8	\$4,699	17-24	13
4.4 Liter V8	\$4,899	17-24	14
4.4 Liter V8	\$5,099	17-24	15
4.4 Liter V8	\$5,299	17-24	16
4.4 Liter V8	\$5,499	17-24	17
4.4 Liter V8	\$5,699	17-24	18
4.4 Liter V8	\$5,899	17-24	19
4.4 Liter V8	\$6,099	17-24	20
4.4 Liter V8	\$6,299	17-24	21
4.4 Liter V8	\$6,499	17-24	22
4.4 Liter V8	\$6,699	17-24	23
4.4 Liter V8	\$6,899	17-24	24
4.4 Liter V8	\$7,099	17-24	25
4.4 Liter V8	\$7,299	17-24	26
4.4 Liter V8	\$7,499	17-24	27
4.4 Liter V8	\$7,699	17-24	28
4.4 Liter V8	\$7,899	17-24	29
4.4 Liter V8	\$8,099	17-24	30

**A WORD ABOUT ENGINES.**  
The Chevrolet truck is low riding and equipped with 4.4 liter engines, geared for extra drive and 100% of torque. These items in the engine make it ideal for this loading and use. They make for more complete details about engine features and availability.

**TOUGH DOUBLE-WALL CONSTRUCTION.**  
El Camino's rugged steel body and tubular frame are constructed of heavy-duty steel, built to last.

**STANDARD AIR-ADJUSTABLE SHOCKS.**  
Standard air-adjustable rear shock absorbers help stabilize the El Camino at any load. In the driver's seat, the El Camino's shock absorbers help prevent "bump along" with every bump. Air valves in located inside front filter door.

**CONCEALED STORAGE AND SPARE TIRE COMPARTMENT.**  
Lock keyed opening across the El Camino allows the driver access under the parking floor. There's more space from both sides, and the spare tire is concealed for easy removal.

Many vehicles in this catalog are shown with optional equipment. Always check the specifications for the latest information on equipment and availability.

de che riproducono la maggior parte delle parti di ricambio, inclusi quasi tutti i pannelli in lamiera. In questo aiuta molto la condivisione di diverse componenti con le altre declinazioni della gamma Impala model-year 1959. Più che il recupero di un mezzo dismesso, il caso più frequente di restauro di una di queste vetture riguarda il ripristino dell'originalità, dato che un'alta percentuale degli esemplari su-

perstiti è stata nel tempo oggetto di tuning e personalizzazioni anche molto spinte, data la particolarità del mezzo e la brillantezza dei propulsori già in configurazione di serie, non troppo onerosi da ripristinare eccezion fatta per il raro e costoso "348". Questo fa sì che un esemplare perfettamente restaurato in condizioni "stock", ovvero di serie, possa spuntare oggi quotazioni anche importanti.

#### QUADRICORPO

In basso, l'enorme vano di carico della El Camino: ha una superficie di oltre 3 metri quadrati. Il vano motore è stipato dal grosso V8: il tipico filtro aria circolare serve l'altrettanto tradizionale carburatore quadricorpo.



## SCHEDA TECNICA

### Chevrolet El Camino (1959)

**Motore:** anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 8 cilindri a V di 90°, alesaggio e corsa 99 x 76 mm, cilindrata 4638 cc (283 cubic inches), distribuzione un albero nel basamento, aste e bilancieri, due valvole per cilindro Accensione spinterogeno o elettronica Alimentazione un carburatore quadricorpo Holley Lubrificazione a carter umido Potenza 250 CV a 5000 giri Coppia 41,5 kgm a 3800 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio Powerglide automatico a 2 marce + RM, rapporto finale 3,36:1 Ruote in acciaio 14x6", pneumatici 8,50x14 **Corpo vettura:** telaio tipo GM B (in comune con le Chevrolet Biscayne, Bel Air, Impala, Brookwood, Parkwood, Kingswood e Nomad del biennio '59/'60) Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali; sospensioni posteriori a ponte rigido, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali Sterzo a circolazione di sfere Freni anteriori e posteriori a tamburo Capacità serbatoio benzina 64,5 litri **Dimensioni in mm e peso:** passo 3.020, carreggiate ant / post 1.530/1.500, lunghezza 5.360, larghezza 2.030, altezza 1.430, diametro di sterzata 13,7 metri, dimensioni vano di carico 1.940 x 1.630, peso a vuoto 1.700 kg **Esemplari costruiti:** 22.246, presso lo stabilimento di Arlington, Texas, USA



# Il ceto medio

**UN'AUTO CON DNA EUROPEO E DOTAZIONI AMERICANE,  
BUONE PRESTAZIONI, ABITABILITÀ DA FAMIGLIA E COSTI CONTENUTI  
PREGI CHE LE VALSERO IL PREMIO DI "AUTO DELL'ANNO"**

**DI DARIO MELLA - FOTO TIZIANO GUZZETTA**

*Simca*

## **DUE VOLUMI**

Tra le qualità che le valsero il successo, la Simca 1307-1308 piaceva per la linea a due volumi, essenziale e senza esagerazioni, nella quale il ceto medio europeo si riconosceva. Caratteristici del periodo sono i due grandi fari rettangolari con "freccie" a lato.





Presentata al Salone di Parigi nell'ottobre 1975, la Simca 1307-1308 si inserisce tra le berline di cilindrata compresa fra 1300 e 1500 cc, un settore di mercato strategico dove i costruttori europei si danno battaglia con modelli pensati per ottimizzare le esigenze di mobilità di una famiglia media. Non che la Simca fosse prima assente in questo segmento, anzi, con la berlina 1301-1501 la presenza del marchio era di elevato livello. Ma il tempo passa, le esigenze mutano e si rende necessario pensare a un nuovo modello, che sostituisca la 1301-1501 nel garage dei francesi... e non solo.

Il problema è più complesso di quanto possa apparire. Oltre al lavoro necessario per mettere su strada una nuova auto, occorre dare un'immagine meglio definita al marchio Simca, specialmente ora che sul frontale non compare più la conosciuta rondinella bensì il pentagono dell'americana Chrysler, subentrata alla Fiat nella proprietà del marchio. Cosa possibile solo proseguendo lungo la strada intrapresa con la fortunata Simca 1100, riproponendone i contenuti innovativi come la linea a due volumi e la trazione anteriore con motore trasversale che ne avevano decretato il successo. Perché è questa la strada lungo la quale i costruttori europei di berline medie si stanno avviando in un segmento di mercato fin lì dominato da vetture a tre volumi e trazione posteriore. Di esempi ce ne sono: dall'Autobianchi Primula, che nel 1964 in Europa ha aperto la via, alla più recente Lancia Beta, passando per la Renault 16 e l'Alfa Romeo Alfesud per finire con la Volkswagen Passat, che sul mercato precede d'un paio d'anni la nuova Simca.

L'obiettivo è un'auto dalla potenza fiscale, per il mercato francese, di 7 e 8 CV, cosa che fissa le cilindrata e quindi le potenze ottenibili da ciascun motore della gamma. Il corpo vettura non deve quindi superare un determinato peso per non penalizzare le prestazioni e i consumi. L'altra esigenza è l'abitabilità che impone un abitacolo adeguatamente dimensionato, cosa che comporta dimensioni importanti e quindi peso. Le due esigenze contrastano, tuttavia i tecnici giungono a un valido compromesso allungando il passo che dai 2.500 mm della 1301 è portato a 2.604, vale a dire 60 più della Lancia Beta che è il modello di riferimento nel segmento.

## Pratica

Ne risulta un'auto pratica e versatile: la 1307-1308 permette diverse soluzioni di abitacolo che si ottengono spostando i sedili e il ripiano portaoggetti che chiude il vano bagagli: dalla posizione "sicurezza bebè" (non sono ancora diffuse le cinture di sicurezza posteriori e i seggiolini), ricavabile sistemando la culla sul sedile posteriore e bloccandola spostando all'indietro il sedile del passeggero, a quella "break" che massimizza la capacità di carico, ottenuta avanzando i sedili anteriori, abbattendo lo schienale posteriore e sistemando il ripiano portaoggetti accanto alla battuta di chiusura del portellone.

La gente, tuttavia, negli anni Settanta, da un'auto media pretende una finitura interna superiore rispetto agli standard in uso anche solo pochi anni prima. La 1307-1308 nasce per soddisfare anche questa esigenza, con una dotazione di accessori da prima della classe, arricchita con altri ancora poco diffusi come i vetri elettrici anteriori, il tergilavafari (obbligatorio in Scandinavia, si pensa che possa diventare tale anche altrove) e il tergilunotto, alcuni dei quali troviamo di serie nella versione top di gamma.

L'impressione di trovarci di fronte a un'auto di nuova generazione è confermata dagli ampi e comodi sedili rivestiti di finta pelle e velluto e dai pannelli porta rifiniti con materiale plastico rigido. Il rivestimento del padiglione mostra una soluzione interessante e di taglio decisamente moderno: è formato in un unico pezzo di plastica preformata a caldo. E poi c'è un cruscotto di facile lettura completo nella dotazione di strumenti, specie nelle versioni superiori che sono dotate di contagiri, orologio analogico e manometro olio che si aggiungono alla più semplice dotazione della versione base dove figurano il tachimetro, l'indicatore livello carburante e il termometro acqua. Sul piano motoristico spicca l'accensione elettronica che la Chrysler già adotta sui modelli prodotti oltreoceano, ma che nello specifico della produzione Simca costituisce una primizia.

Su strada la 1307-1308 si comporta molto bene, con tenuta sicura, una buona maneggevolezza e una naturale tendenza al sottosterzo. Ottimi i freni, che non perdono efficienza neppure se maltrattati in discesa, buono anche lo sterzo, preciso e leggero.

Sul piano del comfort l'obiettivo è raggiunto: l'efficace compromesso tra la morbidezza dei sedili e quella delle sospensioni fa sì che si possa viaggiare senza soffrire delle asperità della strada e neppure risentire di un rollio eccessivo.

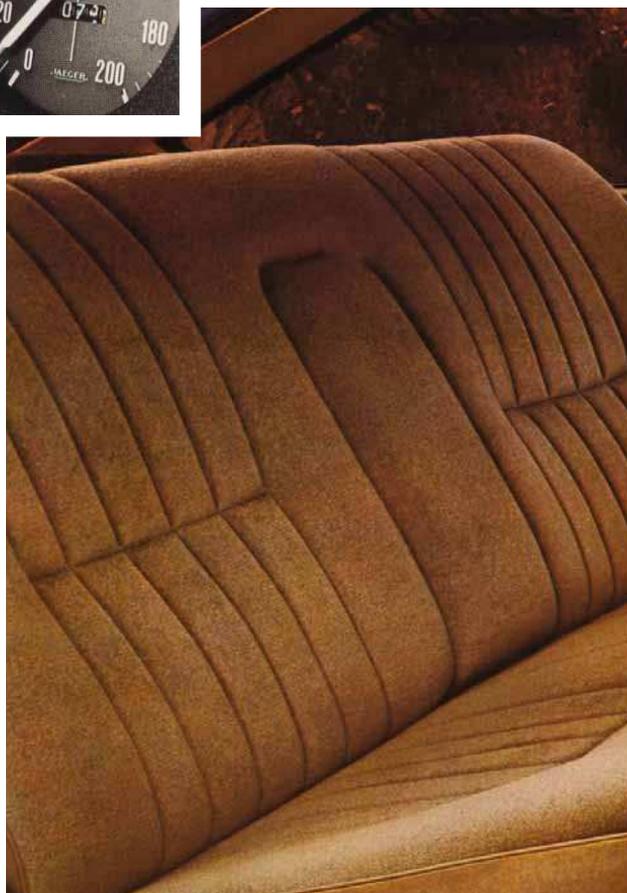
Tutto ciò non passa inosservato perché la nuova berlina Simca, oltre all'apprezzamento del pubblico, riceve anche quello della stampa specializzata. In Scandinavia è nominata vettura dell'anno dei Paesi Nordici (Svezia, Norvegia, Finlandia), vettura dell'anno in

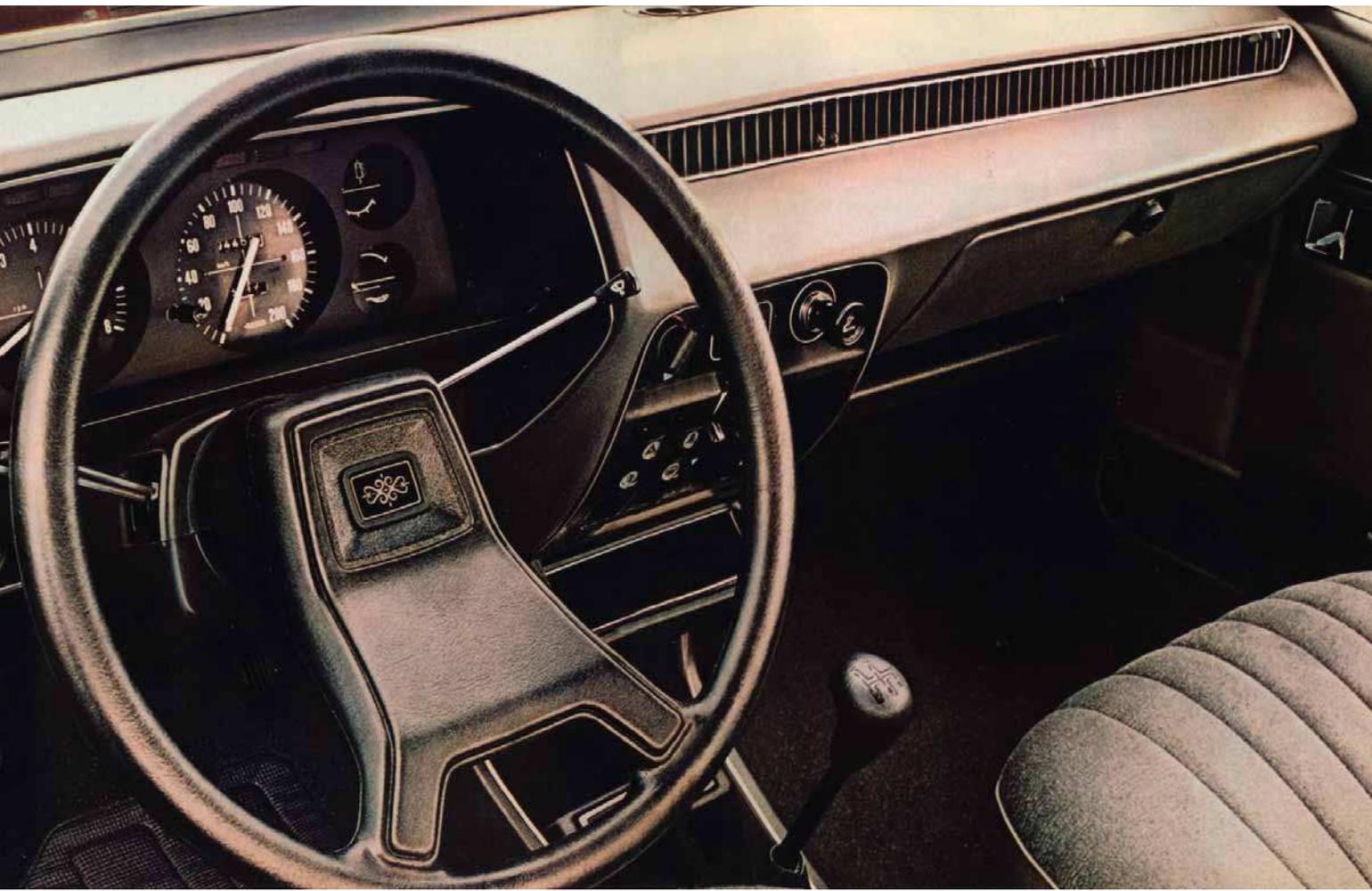
## AERONAUTICI

La comodità dei soffici sedili è intuibile in foto. La plancia, dal design in linea con le tendenze di fine anni '70, è caratterizzata dalla lunga griglia, che la divide in due piani e contiene tre bocchette d'aria



climatizzata. Scomodo il volante monorazza, idea funesta di quegli anni per fortuna accantonata. La strumentazione è completa e in stile aeronautico. In alto, nella console centrale delle versioni "top" trovano spazio, oltre ai comandi della climatizzazione, gli azionamenti dei servizi (lunotto termico, alzacristalli...) e la spia indicatrice di perdite del circuito frenante comandata dalla pressione sul pedale del freno.





Danimarca, per chiudere con il premio allora più ambito, la nomina ad Auto dell'Anno 1976 (prima auto Simca a riceverlo), assegnato da una giuria di giornalisti specializzati provenienti da quindici diverse Nazioni. E non finisce qui, perché la nuova Simca può anche fregiarsi del premio AFPA relativo alla sicurezza. Facciamo ora un passo indietro per meglio capire la gestazione del modello. Quando un colosso dell'automobile (come lo è Chrysler) fa entrare nella propria orbita una realtà più piccola (come Simca), il lavoro va nella direzione di una sinergia di gruppo per ottimizzare i tempi e i costi di sviluppo di una nuova gamma di automobili. Il primo problema, parlando di 1307-1308, è decidere se lasciare che se ne occupino per intero i tecnici francesi oppure se portare il lavoro all'interno, quindi in Chrysler.

### **Hillman**

Nel recente passato c'è stata una Chrysler destinata al mercato europeo ma concepita in America: il modello 160-180, una berlina di classe medio-alta dai contenuti tradizionali e stilisticamente improntata a canoni in uso oltreoceano. Pur valida nei confronti della concorrenza e di gradevole estetica, ha incontrato un favore inferiore alle aspettative e ciò ha suggerito ai dirigenti Chrysler di evitare l'accentramento. C'è però un altro aspetto da considerare e non di poco conto: tra le aziende controllate da Chrysler figura la britannica Hillman, che ha modelli nei medesimi segmenti della Simca. È inevitabile, quindi, che si stabilisca una stretta collaborazione tra la Casa della rondinella e la realtà



anglosassone, anche perché la 1307-1308 vuole essere un modello di respiro internazionale con soluzioni pensate per incontrare le esigenze di mercati diversi. Del disegno della carrozzeria è incaricato il team coordinato dal britannico Roy Axe, già capo del centro stile del gruppo inglese Rootes ed entrato in Chrysler a seguito dell'acquisizione dell'azienda britannica da parte americana. La sede operativa è il Centro Stile di Whitley, in Inghilterra. Tutto il resto, dal lavoro sulla meccanica, all'industrializzazione delle soluzioni tecniche, è portato avanti nel centro Simca di Poissy in Francia. Noto con il codice interno C6, il progetto di questa nuova berlina è in realtà il proseguimento di un lavoro iniziato in Simca prima della presa di potere da



**VERSATILE**  
Sopra, dettaglio del tergifari, un accessorio pochissimo diffuso all'epoca. Nella pagina a lato, dall'alto, le diverse posizioni dei sedili: "sicurezza bebè"; "relax"; "massimo volume bagagli" e "break".

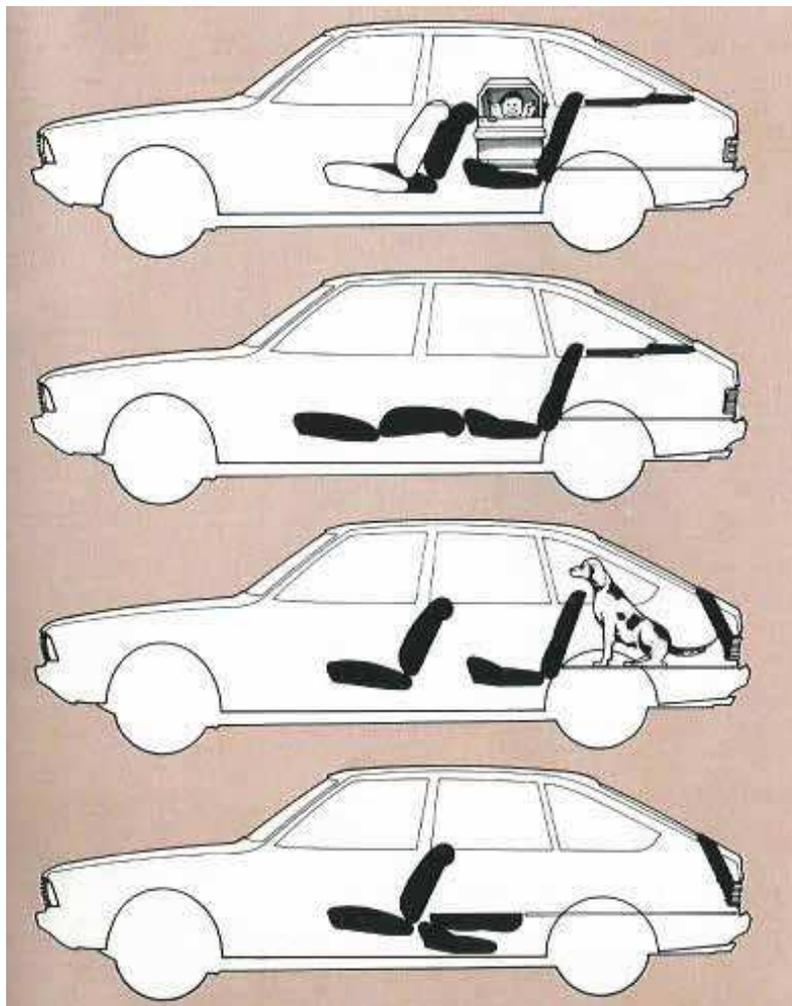


parte Chrysler che, nel 1970, diventa integralmente proprietaria del marchio. In quell'anno la definizione del nuovo modello (inizialmente siglato B-Car), prima ancora incerta specialmente per quanto concerne l'estetica e le soluzioni motoristiche da adottare, diventa definitiva. Tramontata l'ipotesi di creare una vettura a tre volumi di cilindrata compresa tra 1500 e 1800 cc, si decide di derivare quanto più possibile (basamento motore, sospensioni anteriori, cambio di velocità, sterzo) dalla Simca 1100, mentre tutto il resto sarà di nuova concezione. Il punto fermo su cui iniziare il lavoro definitivo, con carrozzeria e meccaniche stabilite, è raggiunto nel 1973, a cui seguono i collaudi su strada dei modelli di pre-serie durante il 1974 e parte del '75.

Nell'estate del 1975 la Simca 1307/1308 è presentata alla stampa specializzata per le impressioni di guida in vista del debutto ufficiale previsto in ottobre al Salone di Parigi.

### World-car

Facciamo ora una considerazione: stiamo parlando di una Simca, quindi nell'immaginario collettivo si tratta di una vettura francese. Ed è così... ma non completamente. Chrysler possiede realtà produttive in tutto il mondo, alcune in Europa frutto dell'acquisizione del gruppo Rootes. È logico, quindi, che la Casa americana cerchi di trarre il maggior profitto commercializzando la 1307/1308 su scala mondiale. In Inghilterra la 1307-1308, prodotta a Ryton, è dunque venduta con il nome di Chrysler Alpine, come in Irlanda e in Nu-



## LE TINTE CARROZZERIA E GLI INTERNI DELLA 1307 S ALLA PRESENTAZIONE

TINTA CARROZZERIA	INTERNO IN STOFFA	INTERNO IN FINTA PELLE
Bianco	Arancione o bruno	Arancione
Blu	Antracite	Grigio
Rosso	Antracite o grigio	Grigio
Verde chiaro metallizzato	Antracite o grigio	Grigio
Verde scuro metallizzato	Antracite o bruno	Bruno
Grigio metallizzato	Antracite o bruno	Bruno
Bruno lascaux metallizzato	Arancione o bruno	Antracite



va Zelanda. In Colombia è chiamata Dodge Alpine, mentre in Spagna si chiama Chrysler 150. In Marocco, nello stabilimento ex-Simca di Casablanca, sono assemblate, con parti prodotte a Poissy, le 1307/1308 destinate al mercato locale e limitrofo: insomma, la 1307/1308 può essere a buon diritto considerata come un esempio di world-car nel senso moderno del termine. In tal senso ci sono per i diversi mercati alcune varianti di motore che, fermo restando le cilindrate, sono diversamente tarate per ottemperare alle differenti condizioni vigenti in loco.

Alla presentazione la gamma prevede le seguenti varianti: 1307 GLS, 1307 S e 1308 GT.

Versione di ingresso è la 1307 GLS con motore 1294 cc da 68 CV (DIN) e velocità massima di 152 km/h. L'allestimento, pur di base, è comunque di buon livello per il segmento e comprende il pavimento rivestito di moquette, i gruppi ottici posteriori con fendinebbia (ancora non obbligatori per legge) e luci di retromarcia integrate. La strumentazione è del tipo più semplice.

Migliore dotazione è prevista per la 1307 S, che ha il motore di uguale cilindrata, ma, grazie a due carburatori a doppio corpo, 82 CV che donano alla 1307 una vivacità più idonea alle richieste del mercato europeo. La 1307 S ha di serie i fari alogeni, una strumentazio-

ne più ricca e la console centrale prolungata fino al pavimento formando un pratico portaoggetti. L'iniezione di potenza fa salire la velocità massima a 163 km/h. Al vertice troviamo la 1308 GT di 1442 cc per 85 CV e 164 km/h, la versione più ricca con appoggiatesta anteriori, lavatergifari, lavatergilunotto e cristalli atermici di serie.

Il lusinghiero successo di vendite suggerisce alcuni

**STANDARD**  
Coda fast-back, portellone, lunotto con tergi, gruppi ottici orizzontali, paraurti in resina e senza rostri: sono soluzioni della Simca divenute standard per tutti nel segmento.



perfezionamenti da apportare alla gamma su cui, già dal '77, è migliorata l'insonorizzazione dell'abitacolo. Il punto debole è infatti la rumorosità ai regimi elevati. Altri aggiornamenti si traducono nei modelli 1308 S e 1308 Super Luxe presentati nel 1978 e nell'aggiornamento di alcuni accessori per la 1307 GLS, che può essere ora dotata con sovrapprezzo di vetri atermici e orologio. Vengono aggiunte due spie supplementa-

ri, per l'usura delle pastiglie dei freni anteriori e per lo starter.

La 1308 S ripete i concetti espressi con la 1307 S, utilizzando però il motore della 1308 GT. La Super Luxe (motore 1308 GT) è caratterizzata da una dotazione più ricca che comprende l'autoradio mangianastri, i cerchi in lega leggera, la chiusura centralizzata, la vernice metallizzata e gli appoggiatesta regolabili ai

## LE CONCORRENTI ALLA PRESENTAZIONE

La rosa è ricca di proposte e variegata. Tutte le Case europee sono presenti, con soluzioni di carrozzeria a 2, 3, 4 e 5 porte e motorizzazioni basate su diverse cilindrate. Le giapponesi, pur con vetture interessanti come la Honda Civic SB a 5 porte e la Mazda 1300-818 1300 STC, hanno una diffusione troppo limitata per poter costituire vere e proprie alternative.



**VENTAGLIO**  
 Le concorrenti della Simca 1307-1308 sono spesso molto diverse per impostazione meccanica e disegno, offrendo un ventaglio di scelte ampio e variegato.

Modello	Motore/trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV-DIN)	Velocità (km/h)	Prezzo in Lire
Simca 1307 GLS 5 porte	4 in linea ant/ant	1294	68	152	2.598.000
Simca 1308 GT 5 porte	4 in linea ant/ant	1442	85	164	3.115.000
1-Alfa Romeo N. Super 1.3	4 in linea ant/post	1290	89	165	3.416.000
2-Auto Union Audi 80 L 4p	4 in linea ant/ant	1297	60	147	3.108.000
3-Fiat 131 1300	4 in linea ant/post	1297	65	150	2.962.400
3-Fiat 131 Special 1600	4 in linea ant/post	1585	75	160	3.271.000
4-Ford Taunus 1300 4p	4 in linea ant/post	1294	67 (SAE)	138	2.528.960
4-Ford Taunus 1600 XL 4p	4 in linea ant/post	1593	100 (SAE)	162	3.168.480
5-Innocenti Regent 1300 L	4 in linea ant/ant	1275	67 (DGM)	150	2.620.000
6-Lancia Beta 1300	4 in linea ant/ant	1297	82	160	4.110.400
7-Opel Ascona 1.6 S 4p	4 in linea ant/post	1594	75	158	3.248.000
8-Peugeot 304 GL	4 in linea ant/ant	1288	65	150	2.720.000
8-Peugeot 304 S	4 in linea ant/ant	1288	75	160	3.135.000
9-Renault 12 TL	4 in linea ant/ant	1289	55 (DGM)	145	2.721.600
10-Sunbeam 1300 SC	4 in linea ant/post	1295	58	135	2.120.000
10-Sunbeam 1600 GLS	4 in linea ant/post	1598	78	160	2.400.000
11-VW Passat 1300 lusso 5p	4 in linea ant/ant	1297	60	148	3.169.600
11-VW Passat 1600 TS 5p	4 in linea ant/ant	1588	85	170	3.438.400

sedili anteriori. Sempre nel 1978 compare la versione speciale Exclusive su base 1308 GT per il mercato italiano con allestimento uguale alla Super Luxe. L'anno dopo vede il debutto della 1308 Trofeo con carrozzeria bicolore e paraurti in tinta con la parte bassa della vettura, tetto apribile e servosterzo idraulico. La Trofeo è riservata all'Italia, in Francia la medesima versione speciale prende il nome di Jubilée. L'identificazione, estetica a parte, è affidata per entrambe a una targhetta ubicata nella parte posteriore destra della vettura sopra quella recante la sigla del modello.

### **Il gruppo PSA**

Nel 1978, però, accadono due fatti importanti, il primo legislativo-fiscale, il secondo societario. Varia il metodo di calcolo della potenza fiscale, non più sulla base della sola cilindrata, ma, viste le mutate condizioni del mercato dopo la crisi energetica del 1973/74, anche del consumo di carburante. È questo il motivo che induce i tecnici Simca a modificare i rapporti di trasmissione della 1308 S, allo scopo di farla rientrare nella fascia dei 7 CV fiscali. L'altro fatto riguarda invece la Chrysler: se le vendite della Chrysler Europe (a cui faceva capo Simca) vanno bene, non altrettanto si può dire per i modelli americani, fatto questo che fa entrare in sofferenza un po' tutto il gruppo Chrysler che, nell'agosto del 1978, cede i marchi europei alla PSA, società formata da Peugeot e Citroën.

Malgrado questo, il lavoro di sviluppo della gamma prosegue con l'introduzione, al Salone di Parigi del 1978, del modello 1309 SX dotato di serie di cambio automatico Chrysler a tre rapporti, con motore 1592

cc per 88 CV (DIN) e 153 km/h di velocità massima. La trasmissione automatica è abbinata a un interessante gadget elettronico pochissimo diffuso in Europa, ma che trova estimatori oltreoceano: il cruise-control che, tramite una leva sul piantone dello sterzo, permette di impostare e mantenere una velocità stabilita. L'allestimento della 1309 SX è quello della precedente 1308 Exclusive, la versione speciale super accessoriata e tirata in numero limitato allo scopo di festeggiare il traguardo delle 550mila 1307-1308 prodotte. La Exclusive ha di serie i cerchi in lega leggera con gommatura 165x13" (anziché 155x13"), una nuova antenna radio, una fascia protettiva lungo la fiancata, l'autoradio con mangianastri stereo, gli appoggiatesta regolabili, il lavatergifar, il lavatergilunotto, la chiusura centralizzata e la vernice metallizzata con tinta dedicata e paraurti chiari.

Per il mercato italiano entra in listino all'inizio del 1979 la versione speciale 1308 GLS Superstrada, con allestimento interno derivato dalla 1307 GLS da cui si differenzia, motore di 1442 cc a parte, per i vetri azzurrati, le finiture esterne (maniglie porta, eccetera) in colore nero opaco, i paraurti neri e per avere la parte inferiore della carrozzeria percorsa da filettature adesive di colore nero. Monta ruote in lega leggera con gommatura maggiorata.

La fuoriuscita di Chrysler da Simca nell'agosto del 1978 e l'acquisizione del marchio francese da parte del gruppo PSA, determina una pesante svolta a Poissy. Il marchio Simca, di proprietà Chrysler, deve essere abbandonato e i modelli prendono denominazioni diverse sotto il marchio Talbot.

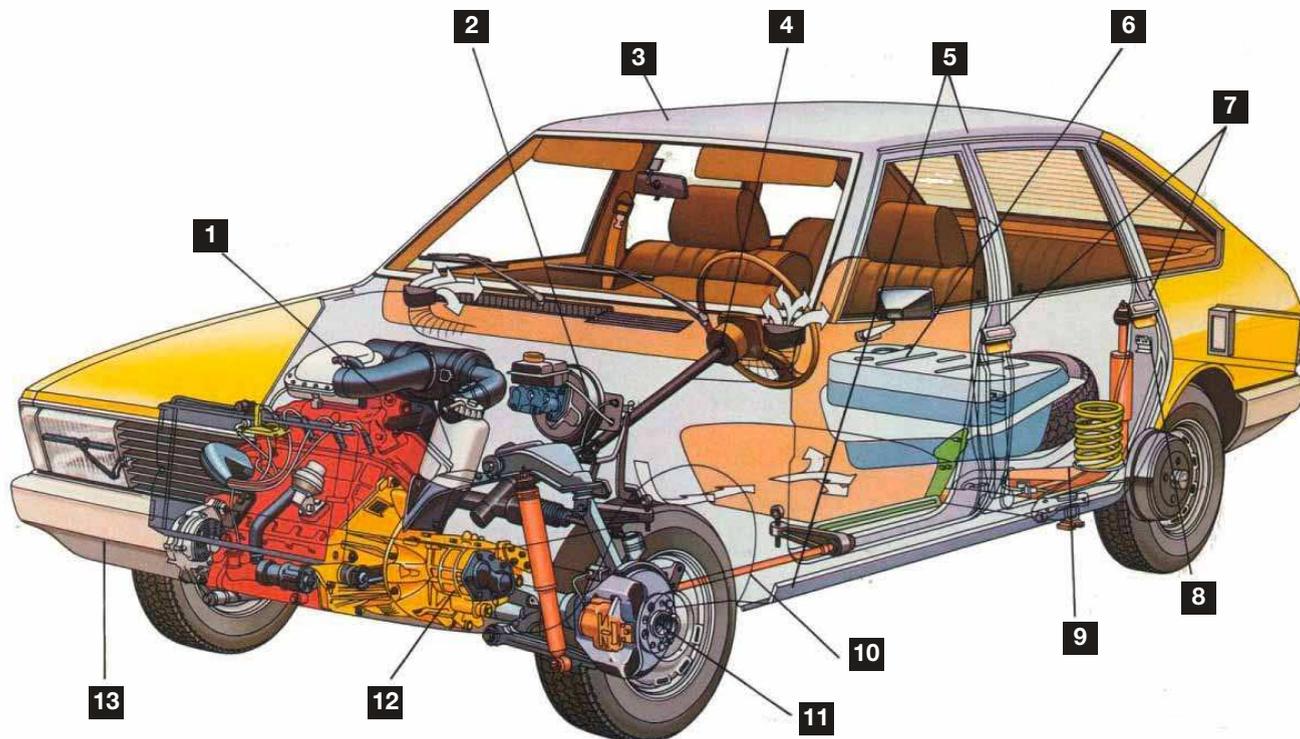
### **EQUILIBRATA**

**Il tre quarti anteriore evidenzia l'equilibrio generale delle forme e la proporzione tra i diversi volumi, ancora esenti da quelle gonfiature, spesso di cattivo gusto, che caratterizzeranno il disegno dei modelli successivi.**



## AUTO DELL'ANNO

Le Simca 1307-1308 avevano molte dotazioni di primo livello e all'avanguardia, sia dal punto di vista tecnico sia da quello della sicurezza; qualità che le valsero la vittoria nel premio "Auto dell'Anno" 1976 (che all'epoca aveva una valenza non trascurabile). Nell'immagine sotto, vediamo le principali di queste dotazioni: motore 4 cilindri in linea con accensione a transistor (foto 1); circuiti di frenatura indipendenti anteriore e posteriore (2); insonorizzazione (3); volante e piantone di sterzo di sicurezza (4); scocca a deformazione controllata (5); serbatoio di benzina in posizione sicura (6); maniglie porta incassate (7); sicurezza bambini alle porte posteriori (8); sospensioni posteriori a ruote indipendenti (9); sospensioni anteriori con molle a barra di torsione (10); freni a disco anteriori (11); cambio a quattro rapporti con sincronizzatori Porsche (12); paraurti a scudo in plastica (13). In basso, il vano motore abbastanza ordinato e con spazio per una manutenzione facile.



## SCHEDA TECNICA CHRYSLER-SIMCA 1307 S (1307 GLS)

**Motore** Simca, tipo 3G2, 4 cilindri in linea, anteriore trasversale, inclinato all'indietro di 41°; basamento in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su 5 supporti di banco Cilindrata 1294 cc Alesaggio e corsa 76,7 x 70 mm Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 82 CV a 6000 giri (68 a 5600) Coppia massima 10,9 kgm a 3000 giri (10,7 a 2800) Distribuzione un albero a camme laterale (catena), aste e bilancieri, due valvole per cilindro Alimentazione due carburatori a doppio corpo Weber (un carburatore invertito Solex), pompa benzina meccanica Accensione elettronica Marchal breakerless Candele Champion N6Y Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale, capacità circuito 3,3 litri Raffreddamento ad acqua forzata, pompa centrifuga, radiatore, ventilatore a innesto termostatico, serbatoio di espansione, capacità circuito 6,5 litri Impianto elettrico 12V Alternatore 40A Batteria 40 Ah **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio 4 marce sincronizzate + RM Rapporti: I 3,906 - II 2,135 - III 1,524 - IV 1,080 - RM 3,774 Differenziale e rapporto finale: coppia cilindrica elicoidale, 17/63 Pneumatici 155 SR 13" **Corpo vettura** Carrozzeria berlina 4 o 5 porte, 5 posti Telaio scocca portante in acciaio, scocca a struttura differenziata Sospensioni a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici telescopici e barre antirollio; anteriori: bracci triangolari sovrapposti, barre di torsione longitudinali; posteriori: bracci triangolari oscillanti ancorati a una traversa trasversale, molle elicoidali Freni: idraulici con doppio circuito frenante, anteriori a disco, posteriori a tamburo, correttore di frenata alle ruote posteriori Sterzo a cremagliera, piantone di sicurezza Diametro di sterzata 11 metri Capacità serbatoio carburante 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.604 Carreggiate ant/post 1.415/1.390 Lunghezza 4.245 Larghezza 1.680 Altezza 1.400 Peso in ordine di marcia 1070 (1050) kg Capacità vano bagagli 300 dm<sup>3</sup> **Prestazioni** Velocità massima 163 (152) km/h



# Prove & Rievocazioni

## ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SEQ4*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 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
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
GTV6 3.0	121	ott-16
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

## SCORPIONE

**Simca 1300, una delle Abarth più grintose, oltre che rare. Un vero gioiello, un vero Scorpione. Ne abbiamo parlato su Automobilismo d'Epoca di Aprile 2016.**

## 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 MK1	56	apr-10
SPRITE MK1	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 REPLICIA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	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
------------------	----	--------

## BANDINI

750 SPORT SILURO	124	feb-17*
------------------	-----	---------

## 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 MK1	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
------	----	--------





## PININFARINA

Raffinata tra le più raffinate, la Lancia Aurelia B50 Convertibile carrozzata da Pininfarina ha anche una storia interessantissima: la potete leggere sul numero di giugno 2016.

### 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 tii 30 ago/set-07  
1600 GT 112 nov-15  
3.0 CSL 44 feb-09  
3.0 CSL LE GARE 44 feb-09  
316i E 36 (1993) 114 feb-16  
316i E 36 (1993) 114 feb-16  
319 124 feb-17  
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

### CEIRANO

150 S 122 nov-16

### 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

### CONVAIR

GT 123 dic-16/gen

### 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 GT0 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 GT0 5 lug/ago-04  
308 GTB GRUPPO 4 79 lug-12  
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA 10 mag/giu-05  
312 B3 "SPAZZANEVE" 35 mar-08  
312 P 54 feb-10  
312B 57 mag-10  
312 T 112 nov-15  
330 GT 2+2 34 feb-08  
333 SP 85 mar-13  
340/375#0320AM 87 mag-13  
365 BB (1974) - 512 BB (1982) 76 apr-12  
365 GTB/4 28 giu-07  
365 GTC/4 99 lug-14  
400 49 lug-09  
400 E 410 SUPERAMERICA 9 apr-05  
500 MONDIAL 65 mar-11  
512 BB 109 lug-15  
860 MONZA #0604 39 lug-08  
BB 512-BB 512I 11 lug/ago-05  
DINO 206-246 GT-GTS 7 nov/dic-04  
DINO 246 F.1 43 dic-08/gen  
DINO 246 GT 94 feb-14  
DINO 246 GTS 35 mar-08  
F40 74 feb-12  
PININ 70 ago/set-11  
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE 86 apr-13

### FIAT

8V GHIA SUPERSONIC 63 dic-10/gen  
8V ZAGATO 119 lug-16  
"100" PROTOTIPO (1952) 84 feb-13  
110/103 TV PININ FARINA (1955) 123 dic-16/gen  
124 54 feb-10  
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICHA 15 mar-06  
124 SPIDER 84 feb-13

## LE AUTO DELLA STORIA

124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 D (1960)	86	apr-13	2300	35	mar-08
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D	115	mar-16	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125	88	giu-13	500 TV L (1972) -			ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
125	112	nov-15	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
125 COUPE' SAMANTHA	114	feb-16	500L	48	giu-09	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH SEO35	91	ott-13
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	BARCETTA	55	mar-10
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128	101	ott-14	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	COUPÉ	66	apr-11
128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
128 GR.2	83	dic-12/gen	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
128 RALLY	45	mar-09	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 "MAREMMA"	76	apr-12	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 SPECIAL	75	mar-12	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	850 SPORT COUPE'	112	nov-15	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
131	30	ago/set-07	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	PANDA 30	36	apr-08
131 2500 D	59	lug-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	RITMO	69	lug-11
131 ABARTH	111	ott-15	1100	78	giu-12*	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	1100 D	104	feb-15	RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 FAMILIARE	117	mag-16	S 76 "300HP"	108	giu-15
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100 R	107	mag-15	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103	4	mag/giu-04	UNO	122	nov-16
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 A	94	feb-14	UNO TURBO	81	ott-12*
500 A	121	ott-16	1100/103 D	94	feb-14	UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen
500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV	47	mag-09	VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15	VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
500 L (1964)	96	apr-14	1500 GT GHIA	71	ott-11	X 1/9	81	ott-12
500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500L	96	apr-14	X 1/9	113	dic15/gen*
500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14			
500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1400	102	nov-14			

### FITTIPALDI

FDD1 E FDD4 62 nov-10

## Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
<b>ALFA ROMEO</b>			<b>128 COUPÉ S-SL 1100-1300</b>	<b>16</b>	<b>apr-06</b>
<b>2000</b>	<b>31</b>	<b>ott-07</b>	<b>1300 E 1500</b>	<b>11</b>	<b>lug/ago-05</b>
<b>ALFASUD SPRINT</b>	<b>4</b>	<b>mag/giu-04</b>	<b>132 I, II E III SERIE</b>	<b>12</b>	<b>set/ott-04</b>
<b>ALFETTA</b>	<b>75</b>	<b>mar-12</b>	<b>600</b>	<b>50</b>	<b>ago/set-09</b>
<b>GIULIA GT JUNIOR</b>	<b>36</b>	<b>apr-08</b>	<b>850 BERLINA</b>	<b>85</b>	<b>mar-13</b>
<b>GIULIA SPRINT GTA</b>	<b>122</b>	<b>nov-16</b>	<b>850 COUPE'</b>	<b>77</b>	<b>mag-12</b>
<b>GIULIETTA / GIULIA SPIDER</b>	<b>110</b>	<b>ago/set 15</b>	<b>850 SPIDER-SPORT SPIDER</b>	<b>20</b>	<b>ago/set-06</b>
<b>GIULIETTA (GIULIA) SPRINT</b>	<b>83</b>	<b>dic-12</b>	<b>BALILLA</b>	<b>43</b>	<b>dic-08/gen</b>
<b>GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116</b>	<b>9</b>	<b>mar/apr-05</b>	<b>NUOVA 500</b>	<b>82</b>	<b>nov-12</b>
<b>GIULIETTA TURBODELTA</b>	<b>21</b>	<b>ott-06</b>	<b>RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC</b>	<b>34</b>	<b>feb-08</b>
<b>GTV/SPIDER</b>	<b>79</b>	<b>lug-12</b>	<b>X1/9</b>	<b>46</b>	<b>apr-09</b>
<b>NUOVA SUPER</b>	<b>44</b>	<b>feb-09</b>	<b>INNOCENTI</b>		
<b>AUTOBIANCHI</b>			<b>MINI COOPER</b>	<b>35</b>	<b>mar-08</b>
<b>A111</b>	<b>32</b>	<b>nov-07</b>	<b>JAGUAR</b>		
<b>A112 ABARTH</b>	<b>40</b>	<b>ago/set-08</b>	<b>E TYPE</b>	<b>124</b>	<b>feb-17</b>
<b>A112 V SERIE</b>	<b>119</b>	<b>lug-16</b>	<b>XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)</b>	<b>45</b>	<b>mar-09</b>
<b>PRIMULA COUPÉ I E II SERIE</b>	<b>15</b>	<b>mar-06</b>	<b>XJ-S</b>	<b>68</b>	<b>giu-11</b>
<b>BENTLEY</b>			<b>LAMBORGHINI</b>		
<b>MULSANNE TURBO</b>	<b>76</b>	<b>apr-12</b>	<b>DIABLO</b>	<b>97</b>	<b>mag-14</b>
<b>BMW</b>			<b>LANCIA</b>		
<b>320 iS</b>	<b>49</b>	<b>lug-09</b>	<b>APPIA</b>	<b>70</b>	<b>ago/set-11</b>
<b>SERIE 6 E24</b>	<b>26</b>	<b>apr-07</b>	<b>APRILIA BERLINA</b>	<b>107</b>	<b>mag-15</b>
<b>Z3</b>	<b>88</b>	<b>giu-13</b>	<b>BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)</b>	<b>10</b>	<b>mag/giu-05</b>
<b>CITROËN</b>			<b>BETA HPE</b>	<b>100</b>	<b>ago/set-14</b>
<b>AMI 6</b>	<b>24</b>	<b>feb-07</b>	<b>FULVIA</b>	<b>53</b>	<b>dic-09/gen</b>
<b>CX</b>	<b>8</b>	<b>feb-05</b>	<b>FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO</b>	<b>73</b>	<b>dic-11/gen</b>
<b>FERRARI</b>			<b>FULVIA II SERIE</b>	<b>105</b>	<b>mar-15</b>
<b>208-308-328</b>	<b>52</b>	<b>nov-09</b>	<b>LAND ROVER</b>		
<b>348</b>	<b>80</b>	<b>ago/set-12</b>	<b>RANGE</b>	<b>56</b>	<b>apr-10</b>
<b>TESTAROSSA - TR512 - F512M</b>	<b>63</b>	<b>dic-10/gen</b>	<b>LOTUS</b>		
<b>FIAT</b>			<b>ELAN M100</b>	<b>101</b>	<b>ott-14</b>
<b>1100 /103</b>	<b>64</b>	<b>feb-11</b>	<b>ELISE</b>	<b>113</b>	<b>dic-15/gen</b>
<b>1100 B/E</b>	<b>93</b>	<b>dic-13/gen</b>	<b>MASERATI</b>		
<b>1100 R E 124</b>	<b>7</b>	<b>nov/dic-04</b>	<b>BITURBO</b>	<b>6</b>	<b>set/ott-04</b>
<b>124 COUPÉ 1400, 1600, 1800</b>	<b>14</b>	<b>gen/feb-06</b>	<b>BITURBO 2.24 SPYDER RACING</b>	<b>38</b>	<b>giu-08</b>
<b>124 SPECIAL</b>	<b>33</b>	<b>dic-07/gen</b>	<b>QUATTROPORTE</b>	<b>112</b>	<b>nov-15</b>
<b>126</b>	<b>25</b>	<b>mar-07</b>	<b>MERCEDES-BENZ</b>		
<b>127 I E II SERIE</b>	<b>13</b>	<b>nov/dic-05</b>	<b>CLASSE S W126</b>	<b>18</b>	<b>giu-06</b>
			<b>G KLASSE</b>	<b>96</b>	<b>apr-14</b>

<b>FORD</b>		
ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08
ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	nov/dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago/set-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
XR2i	117	mag-16
GT/111	70	ago/set-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
TAUNUS TC2	110	ago/set-15
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07
<b>FRAZER-NASH</b>		
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
<b>FRONTLINE</b>		
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
<b>GIAUD</b>		
750 SPORT #BT-06	98	giu-14
CHAMPION 750	124	feb-17
<b>GINETTA</b>		
G3	95	mar-14
<b>GLOCKLER - PORSCHE</b>		
COUPÉ (1954)	64	feb-11

<b>GORDINI</b>		
T15	121	ott-16
<b>GRD</b>		
374-FORD	109	lug-15
<b>H.R.G.</b>		
1100 SPORTS	80	ago/set-12
AERODYNAMIC	44	feb-09
<b>HEALEY</b>		
SILVERSTONE	53	dic-09/gen
<b>HILLMAN</b>		
IMP 50 ANNI	94	feb-14
<b>HONDA</b>		
NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
Z 600	68	giu-11
<b>HOWMET</b>		
TX	53	dic-09/gen
<b>INNOCENTI</b>		
AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
IM3S	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
MINI 90 SL	96	apr-14
<b>INTERMECCANICA</b>		
ITALIA	100	ago/set-14
<b>ISO</b>		
GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
RIVOLTA LELE	22	nov-06

<b>ISOTTA FRASCHINI</b>		
IM 1913	44	feb-09
<b>JAGUAR</b>		
E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
<b>JEEP</b>		
WILLYS MB	72	nov-11
<b>JENSEN</b>		
541	65	mar-11
C V8	118	giu-16
<b>KARMANN GHIA</b>		
CABRIOLET	77	mag-12
CABRIOLET	117	mag-16
<b>KELLISON</b>		
J-4	85	mar-13
<b>LAMBORGHINI</b>		
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
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07
<b>LANCIA</b>		
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
037 RALLY	9	mar/apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07

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

**PARAURTONI**  
Le 911 "bumper" erano tra le Porsche meno considerate. Eppure hanno i loro motivi di interesse, e negli ultimi anni stanno lentamente aumentando di valore anche loro. Per sapere come sceglierle, leggete la guida all'acquisto su **Automobilismo d'Epoca** di ottobre 2013.



## LE AUTO DELLA STORIA

BETA MONTECARLO	38	giu-08	ELAN +2 S 130	66	apr-11	D/8	31	ott-07
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	220A	48	giu-09
DELTA	46	apr-09	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	250 CE COUPÉ	16	apr-06
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	<b>MARCH</b>			250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
DELTA HF 4WD	121	ott-16	701 F1	66	apr-11	300 ADENAUER	7	nov/dic-04
DELTA HF TURBO	54	feb-10	711 F1	124	feb-17	300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
DELTA HF TURBO	124	feb-17*	707 INTERSERIE	82	nov-12	300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	<b>MARCIANO</b>			300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
DELTA S4	122	nov-16	268A	67	mag-11	300 SL ROADSTER	105	mar-15
DELTA S4 GR.B	108	giu-15	<b>MARCOS</b>			300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	3 LITRI	28	giu-07	450 SEL 1974	24	feb-07
ECV (1986)	63	dic-10/gen	<b>MARTINI</b>			450 SEL 6,9	109	lug-15
FLAMINIA	80	ago/set-12	MK18 (1976)	100	ago/set-14	500 SL W 107	2	dic-03/gen
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10	500 E - E500	79	lug-12*
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	<b>MASERATI</b>			600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16	250F	33	dic-07/gen	600 W100	77	mag-12
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	C107 SLC	36	apr-08
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07	3500 GT TOURING	94	feb-14	SE 280 W 108	41	ott-08
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	SL	90	ago/set-13
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08	<b>MERCURY</b>		
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	A6GCS/53	81	ott-12	<b>MG</b>		
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16	BITURBO SPYDER	98	giu-14*	MG A 1500	7	nov/dic-04
FULVIA BERLINA	115	mar-16*	BOOMERANG	110	ago/set-15	MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*	BORA	80	ago/set-12	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MKII	27	mag-07
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08	INDY	4	mag/giu-04	MG MIDGET	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ SPORT ZAGATO 1.3 S	123	dic-16/gen	KYALAMI	82	nov-12	MG MIDGET	69	lug-11
FULVIA COUPÉ 1.2 "MONTE" STORICO	123	dic-16/gen	MERAK	9	mar/apr-05	MG RV8	112	nov-15
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09	MEXICO	8	gen/feb-05	MG SERIE T	39	lug-08
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	MG TF (1954)	75	mar-12
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04	<b>MINI</b>		
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*	SHAMAL	78	giu-12	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*	<b>MATRA-SIMCA</b>			COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
GAMMA COUPÉ	58	giu-10	BAGHEERA	62	nov-10	MARCOS	104	feb-15*
LC2	104	feb-15	MAZDA			WOOD&PICKETT	94	feb-14
STRATOS	2	dic-03/gen	MX-5	48	giu-09	<b>MIRAGE</b>		
STRATOS	114	feb-16	<b>MCLAREN</b>			M6/601	123	dic-16/gen
THEMA	65	mar-11	M1C	64	feb-11	<b>MORETTI</b>		
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14	<b>MECCANICA MANIERO</b>			750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
Y	116	apr-16	4700 GT	86	apr-13	750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
<b>LAND ROVER</b>			<b>MERCEDES-BENZ</b>			750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
LAND ROVER	94	feb-14	C111	79	lug-12	750 TDM	15	mar-06
LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16	190	113	dic-15/gen	<b>MORGAN</b>		
<b>LOTUS</b>			190 SL	10	mag/giu-05	3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
7	38	giu-08	190E 2.3-16	56	apr-10 220	4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
21	93	dic-13/gen				AERO 1927	64	feb-11
49	101	ott-14				F-2 (1938)	102	nov-14
56	52	nov-09				<b>MORONI</b>		
72-FORD	106	apr-15				F. JUNIOR	88	giu-13
						<b>MORRIS</b>		
						MINOR TRAVELLER "LOTUS"	97	mag-14
						MINOR	78	giu-12*
						1000	66	apr-11
						<b>MTM</b>		
						AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10
						<b>NASH</b>		
						METROPOLITAN	32	nov-07
						<b>NISSAN</b>		
						SUNNY GTI-R	63	dic-10/gen
						<b>NSU</b>		
						PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
						PRINZ 30E	44	feb-09
						PRINZ 42	39	lug-08
						RO 80	13	nov/dic-05
						<b>OGLE</b>		
						SX 1000	104	feb-15*
						<b>O.S.C.A.</b>		
						MT4 1500	80	ago/set-12



### DA COMPETIZIONE

Un episodio poco noto: quando la Maserati Mistral condivise il suo sei cilindri, derivato da quello della 250 F di F1, con un motoscafo da competizione. Una storia tutta da leggere, sul fascicolo n. 84.

<b>OM</b>			935	71	ott-11	<b>TALBOT</b>		
665 TT (1928)	77	mag-12	936	120	ago/set-16	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
<b>OPEL</b>			959	111	ott-15	LAGO	74	feb-12
1900 GT	23	dic-06/gen	<b>PUMA</b>			<b>TATRA</b>		
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	GTV	58	giu-10	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
KADETT B	52	nov-09	<b>RENAULT</b>			<b>TOJEIRO</b>		
MANTA 1.2 S	57	mag-10	10 MAJOR	78	giu-12	BRISTOL	34	feb-08
OMEGA LOTUS	89	lug-13	4 CV	22	nov-06	<b>TOYOTA</b>		
REKORD C COUPE'	102	nov-14	R5 ALPINE	65	mar-11	CELICA GT 1600	35	mar-08
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07	R5 TURBO	17	mag-06	RAV 4 (1994)	105	mar-15
<b>OSI</b>			R8 GORDINI	54	feb-10	SPORT 800	112	nov-15
FORD 20 M TS	111	ott-15	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	<b>TRABANT</b>		
<b>PANHARD</b>			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	P60	54	feb-10
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	<b>TRIUMPH</b>		
<b>PEUGEOT</b>			R12 GORDINI	124	feb-17	DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
106 RALLYE	100	ago/set-14	R16	68	giu-11	GT6R REPLICA	21	ott-06
106 RALLYE	113	dic-15/gen	R4	31	ott-07	ITALIA	41	ott-08
163 BR	27	mag-07	R5	121	ott-16	SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
203	118	giu-16	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
203 SPIDER	39	lug-08	<b>RILEY RMC</b>			TR2 FRANCOCHAMPS	88	giu-13
204	77	mag-12	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	mag/giu-05	9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16	TR3 A	2	dic-03/gen
205 CTI	124	feb-17	SPRITE 1.5	105	mar-15	TR3 A	18	giu-06
205 GTI 1.9	81	ott-12*	<b>ROLLS-ROYCE</b>			TR5 P.I.	81	ott-12
205 GTI GENTRY	109	lug-15	SILVER SHADOW	113	dic-15/gen	TR6	29	lug-07
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	<b>ROVER</b>			TR7	102	nov-14
205 ROLAND GARROS	117	mag-16	2000 TC	36	apr-08	<b>TURBOT</b>		
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	<b>SAAB</b>			SUPERTRACTION 2	29	lug-07
309	87	mag-13	96 V4	85	mar-13*	<b>VANDEN PLAS</b>		
402	88	giu-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	PRINCESS 1300	54	feb-10
402 DARL'MAT	79	lug-12	SONETT III	20	ago/set-06	<b>VOLKSWAGEN</b>		
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	SONETT III ROSSO '70	123	dic-16/gen	1500	62	nov-10
403	10	mag/giu-05	<b>SAFAR</b>			G40/60	85	mar-13
403 CABRIOLET	116	apr-16	6CV (1933)	73	dic-11/gen	GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
403 JAEGER	98	giu-14	<b>SAM</b>			GOLF GTI	82	nov-12
403 JAEGER (1958)	122	nov-16	C 25 F	117	mag-16	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
404 DA RECORD	102	nov-14	<b>SANTANDREA</b>			GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
504 CABRIO	70	ago/set-11	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
504 COUPE' 1972	22	nov-06	<b>SERENISSIMA</b>			KARMANN GHIA	29	lug-07
905	49	lug-09	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLONE	107	mag-15
COUPE'	107	mag-15	<b>SIATA</b>			MAGGIOLINO	59	lug-10
TIPO 3	30	ago/set-07	SPRING 850	21	ott-06	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
<b>PONTIAC</b>			<b>SIMCA</b>			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	80 ANNI	104	feb-15	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
GTO (1966)	16	apr-06	8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16	SAMBA BUS	6	set/ott-04
<b>PORSCHE</b>			8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14	TL 1.6	28	giu-07
356 C	6	set/ott-04	1000	86	apr-13	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06	<b>VOLVO</b>		
356 C	111	ott-15	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	122S "AMAZON"	85	mar-13*
356 SC COUPE'	2	dic-03/gen	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05	142 (1970)	122	nov-16
356 SC (1953)	98	giu-14*	<b>SINGER</b>			1800/1800 ES	21	ott-06
356/2 #004	34	feb-08	9 LE MANS	59	lug-10	244 GLE D6	34	feb-08
550 1500 rs #031	118	giu-16	<b>ŠKODA</b>			244 TURBO	66	apr-11
597	8	gen/feb-05	110 R (1976)	107	mag-15	P 1800	74	feb-12
906 CARRERA 6	24	feb-07	<b>SPADA</b>			PV 544	31	ott-07
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen	<b>ZAZ</b>		
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	<b>STANGUPELLINI</b>			968 A/M	39	lug-08
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10	<b>VARIE</b>		
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	<b>STEYR-PÜCH</b>			AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
911 S 2.4	114	feb-16*	650	37	mag-08	GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
911 T 2.2	8	gen/feb-05	<b>STUDEBAKER</b>			MICROCAR	86	apr-13
911 T 2.2	100	ago/set-14	SKYHAWK	37	mag-08	SPECIALE LANCIA		
911 T US-COUPE'	98	giu-14	<b>SUNBEAM</b>			VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10	TIGER	46	apr-09			
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05	VENEZIA	104	feb-15			
911	89	lug-13*	<b>SUZUKI</b>					
912	5	lug/ago-04	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11			
912 (1965)	98	giu-14*						
917	46	apr-09						
924	75	mar-12						
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04						
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13						
928 S	23	dic-06/gen						
934 TURBO GR. 4	119	lug-16						

Nota: \* confronto tra più modelli



## ► IL TROFEO A112 ABARTH COMPIE 40 ANNI E CORRE ANCORA!

Saranno 6 le gare valide per l'edizione 2017 del Trofeo Autobianchi A112 Abarth Yokohama. Quella di quest'anno sarà l'ottava stagione per la serie ispirata al Campionato Autobianchi A112 Abarth che si disputò per la prima volta giusto 40 anni fa. La gara d'esordio è il rally delle Vallate aretine, venerdì 10 e sabato 11 marzo. Sono poi confermate quattro prove già inserite nella serie negli anni passati e una novità: il Rally Alto Appennino Bolognese Historic che si correrà il 28 e 29 luglio con quartier generale, partenza e arrivo a Castiglione dei Pepoli (BO). Le altre prove sono il Valsugana Historic Rally di Borgo Valsugana in Trentino Alto Adige il 24-26 marzo;

il Rally Campagnolo di Isola Vicentina il 26-28 maggio; dopo di che seguirà il Rally Lana Storico di Biella, il 23-25 giugno; il citato RAAB di luglio e l'appuntamento conclusivo del Rally dell'Elba, il 21-23 settembre. Quest'ultimo avrà valenza doppia: per le A112 Abarth del Trofeo la prova sarà suddivisa in due parti, con altrettante classifiche e doppia assegnazione di punti. Da notare che le sei prove del Trofeo sono aperte soltanto alle auto storiche. Da aggiungere infine che è stata anche confermata la "Coppa A112 Terra" in palio al Tuscan Rewind in programma a novembre. [www.trofeoA112abarth.com](http://www.trofeoA112abarth.com)



## ► TRA GLI ETRUSCHI CON I CRONOMETRI

Organizzata dall'Etruria Historic Racing Club, l'8 e il 9 aprile si disputerà la 22ª Coppa degli Etruschi, gara automobilistica di Regolarità per auto storiche valida per il Campionato italiano di Regolarità Csaì. Le verifiche tecniche si svolgeranno nella mattinata e nel primo pomeriggio dell'8 aprile prima della partenza delle vetture. Domenica 9 ci sarà la premiazione. La gara prevede un percorso

di circa 200 km che andrà a toccare numerosi paesi e borghi della Tuscia Viterbese. Si prevede la partecipazione di una settantina di auto. Abbinata alla prova di regolarità ci sarà anche la prova turistica "Officine Bontà", per chi ama l'aspetto turistico della regolarità, più di quello competitivo. [www.etruriahrc.it](http://www.etruriahrc.it)

► **A CORBELLINI-CARNIO IL 19° SNOW TROPHY**

L'equipaggio piacentino Giacomo Corbellini-Matteo Carnio su Alfa Romeo Giulia Super del 1967 (a sinistra) si è aggiudicato la vittoria del 19° Snow Trophy di Regolarità per auto storiche. I due hanno preceduto Andrea Giacoppo e Daniela Grillone Tecioiu su Lancia Fulvia HF 1.6, e Pietro Iula e William Coconcelli su Lancia Beta Coupè. La gara si è disputata a fine gennaio con l'organizzazione della San Martino Corse Autostoriche, 32 le auto storiche partecipanti. In contemporanea c'è stata anche la gara per auto moderne e il Millennium Racing Cars, evento non competitivo riservato a vetture sportive degli Anni '90.

Corbellini e Carnio si sono aggiudicati la gara con sicurezza, andando in testa fin dalla prima prova di precisione e sapendo poi mantenere la leadership nel resto della gara, nonostante la mi-

naccia degli agguerriti avversari. Alle loro spalle c'è stata bagarre tra Gianluca e Filippo Zago su Volkswagen Golf GTI, Giacoppo-Grillone Tecioiu su Lancia Fulvia HF e Iula-Cocconcelli su Lancia Beta Coupè. Al secondo giro Zago ha ceduto dapprima una posizione per poi essere scavalcato anche da Iula-Cocconcelli. Al 5° posto Enzo Scapin e Marco Serafini su Lancia Beta Coupè; al 6° Ennio De Marin e Roberto Ruzzier su Lancia Fulvia Coupè; al 7° la Porsche 914 di Maurizio Pozzan e Paolo Antonio Saletti seguiti in ottava da Federico De Stefano e Alberto Cassani su Porsche 924. Nono il "Maggiolone" Volkswagen di Walter Kofler e Hanno Mayr e a chiudere la top ten la NSU TT 1200 di Roberto e Guido Maran. Nell'ancora separata classifica del periodo "J2" l'hanno spuntata Alessandro Mazzuccato e Jody Petix con la Peugeot 205 Rallye.



# ROSSO CORSA

# ITALIA

**RESTAURI**  
RESTORATION

**PREPARAZIONI**  
CONSTRUCTION

**RICAMBI**  
SPARE PARTS

**ACCESSORI GARA**  
RACE ACCESSORIES

Genova - Italia info@rossocorsaitalia.it  
+39.010.78.56.846 +39.333.39.59.257

www.rossocorsaitalia.it

**XX<sup>e</sup> 2017 RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE**  
Lancia Fulvia Coupé 1,2  
Aghem G.- Cumino D.  
2° assoluto  
1° low average

**► LA BASILICATA FESTEGGIA LA PASSIONE LANCIA A CASA FIORIO**

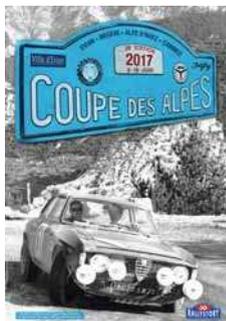
La scuderia Lupi della Lucania ha celebrato i risultati ottenuti nel 2016 e ha presentato i programmi per la stagione 2017. Per quest'anno gli appuntamenti previsti sono il 2° Campionato regionale raduni di precisione organizzato da AC Potenza, il campionato regionale Slalom 2017 organizzato da Basilicata Motorsport, gare di Regolarità a livello interregionale e, per la prima volta, anche gare di campionato nazionale a cui alcuni soci intendono prendere parte. Ci saranno però anche convegni e momenti di aggregazione sociale. Nel mese di marzo, saranno ricordati i 30 anni della Lancia Delta 4

ruote motrici. Ci sarà un evento specifico dedicato ed è prevista la presenza di personaggi legati alla storia della vettura. Ad aprile, assieme ad altri club, ci sarà un evento a Ceglie Messapica (LE), nell'agriturismo di Cesare Fiorio (a sinistra; a destra, un manifesto dell'epoca d'oro Lancia). I partecipanti -tutti su Lancia- simuleranno una tappa di concentrazione del Rally di Monte-Carlo, partendo da sedi diverse e concentrando tutti sulla destinazione. Infine, tra ottobre e novembre ci sarà la terza edizione della "Notte dei lupi", l'evento clou della scuderia.



**► LA COPPA DELLE ALPI COMPIE 50 ANNI A GIUGNO DA EVIAN A CANNES**

Tra i tanti anniversari che ricorrono nel 2017 c'è anche il 50° della Coupe des Alpes, un rallye che si disputò per la prima volta nel 1967 e subito divenne una delle gare più prestigiose. Alla prima edizione parteciparono alcuni dei migliori specialisti e polivalenti dell'epoca, come Paddy Hopkirk, Gerard Larrousse, Jean-Claude Andruet e fin da subito la gara divenne una delle più prestigiose del panorama europeo.



Oggi, sotto forma di Regolarità, la Coupe des Alpes è organizzata da Rallystory e l'edizione del mezzo secolo si disputerà dall'8 al 10 giugno prossimi: si attendono come di consueto almeno 200 auto al "Via!". Per l'occasione il programma prevede un percorso in parte inedito, con l'ascesa a colli mai impegnati in precedenza, come le Joux-Plane, l'Espreaux e il Festre, nelle Alpi del sud. Partenza dalla bella e rinomata cittadina di Evian, passaggi tradizionali a Megeve, Alpe d'Huez e ultimo giorno a Cannes. Una bella gara, adatta anche agli italiani per la vicinanza a casa, a perta alle auto costruite tra il 1945 e il 1979. Quota di iscrizione 3.850 euro per equipaggio. [www.rallystory.com](http://www.rallystory.com)



**► C'È ARIA DI TROFEO DEDICATO ALLE PEUGEOT 205 RALLYE**

Nuova iniziativa nei rally storici: quattro rally del Triveneto per auto storiche hanno istituito un particolare premio per l'equipaggio che si classificherà meglio al volante di una Peugeot 205 Rallye. L'obiettivo dell'iniziativa è di arrivare nel prossimo futuro alla istituzione di un vero e proprio trofeo riservato allo storico modello della casa del Leone.

Il primo appuntamento è il Rally Storico Città di Adria; seguiranno il Valsugana Historic Rally, il Rally Storico Campagnolo e il Dolomiti Historic Rally. In ognuna di queste prove, l'equipaggio meglio classificato tra le Peugeot 205 Rallye iscritte alla gara - sia Gruppo N sia Gruppo A - sarà premiato con una coppa messa in palio da ciascun organizzatore.

Informazioni si trovano nel gruppo Facebook "Quelli del 205 da Rallye - Solo da rally".



► **PREMIATI I CAMPIONI SANMARINESI DEL 2016**

Sabato 27 gennaio la Federazione Auto Motoristica Sammarinese ha premiato i suoi campioni, vincitori del Campionato Federale. Il 2016 ha regalato grandi soddisfazioni alla federazione e ai suoi tesserati per gli importantissimi traguardi raggiunti, in particolare la vittoria del Trofeo Rally terra da parte di Daniele Ceccoli, il successo di Massimo Bizzocchi nel Campionato Italiano Rally 2 ruote motrici, il secondo posto di Emanuele Zonzini al Campionato Italiano Gran Turismo GT3, la vittoria di Thomas Biagi del Campionato GT Open International Series e la vittoria di Giuliano Calzolari-Silvio Stefanelli (in foto) al Lahti Historic Rally Finlandia.

Nel corso della serata è stato sottolineato come il 2017 vedrà la ricorrenza del cinquantenario della Fams, a cui i soci renderanno omaggio con la partecipazione ai tanti eventi in programma.

Questi i premi assegnati:

**CAMPIONATO FEDERALE**

**PILOTI REGOLARITÀ**

Giorgio Zonzini - Corrado Marzi

**NAVIGATORI AUTO STORICHE**

Silvio Stefanelli - Daiana Darderi -

Mirco Gabrielli

**PILOTI AUTO STORICHE**

Marco Bianchini - Giuliano Calzolari -

Davide Cesarini

**NAVIGATORI RALLY**

Massimo Bizzocchi - Silvio Stefanelli

Mirco Gabrielli

**PILOTI RALLY**

Daniele Ceccoli - Denis Colombini

Jader Vagnini

**PILOTI VELOCITÀ**

Thomas Biagi - Emanuele Zonzini

Marco Galassi

**ALTRI RICONOSCIMENTI:**

Francesco Cunsolo (Piloti kart);

Davide Carattoni e Denis Battistini

(Fuoristrada); Giancarlo Macrelli (Velocità

salita auto storiche); Davide Gasperoni e Michele Giulianelli (per l'insieme della loro stagione); Davide Cesarini e Mirco Gabrielli (Rally auto storiche); Giuliano Calzolari e Silvio Stefanelli - Vincitori del Lahti Historic Rally Finlandia; Emanuele Zonzini - 2 classificato al Campionato Italiano Gran Turismo GT3; Thomas Biagi - Vincitore Campionato GT Open International Series; Daniele Ceccoli - Vincitore Trofeo Rally Terra 2016; Bizzocchi Massimo - Vincitore Campionato Italiano Rally 2 ruote motrici. [www.famssm.com](http://www.famssm.com)



WWTsrl via del Mescolino, 4 Z.I.  
31016 Cordignano TV  
T +39 331 5327042 T +39 348 3368917  
[www.wwtsrl.it](http://www.wwtsrl.it) - mail: [info@wwtsrl.it](mailto:info@wwtsrl.it)

**WWT**   
water works technology



WWT de GmbH Werkstrasse, 2  
46240 Bottrop D  
T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705  
[www.wwtde.de](http://www.wwtde.de) - mail: [info@wwtde.de](mailto:info@wwtde.de)

**SVERNICIATURA IDRODINAMICA**



2010-2017

**AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE**

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO





# 90 anni da leggenda

**NEL MARZO 1927 SI DISPUTA LA PRIMA EDIZIONE DELLA "GARA PIÙ BELLA DEL MONDO", INVENTATA DA QUATTRO AMICI. LA PRIMA VITTORIA VA A UNA MARCA CHE NEL 2017 COMPIE CENT'ANNI: LA O.M. DI BRESCIA**

**DI ATTILIO FACCONI - IMMAGINI ARCHIVIO NEGRI BRESCIA**



**ALI DI FOLLA**

In apertura, Morandi-Minoia, vincitori della prima Mille Miglia, sfilano fra ali di folla in Corso Zanardelli a Brescia. Sotto, i due sulla OM 665 mentre transitano sul Passo della Raticosa. Al centro, con il braccio leggermente alzato, è riconoscibile Enzo Ferrari. In alto, l'annuncio della gara sulla *Gazzetta dello Sport* dell'epoca e il libro con le note sul percorso per i concorrenti.

**L**a Mille Miglia è la grande scommessa che rivoluziona il mondo, ancora giovane, dell'automobile. Nasce come avvenimento automobilistico-sportivo, ma subito si trasforma in evento sociale, culturale e di costume. Le esigenze da cui nasce l'insolita sfida sono molteplici, ma far disputare una maratona ai veicoli a quattro ruote per 1600 km è una creazione così innovativa, che subito scatena entusiasmo e accesi dibattiti. S'intrecciano discussioni, serpeggiano scetticismo e curiosità, si aprono scommesse e molti si chiedono se le macchine riusciranno a concludere la gara. Il dubbio si scioglie subito dopo quella prima edizione del 26 e 27 marzo del 1927.

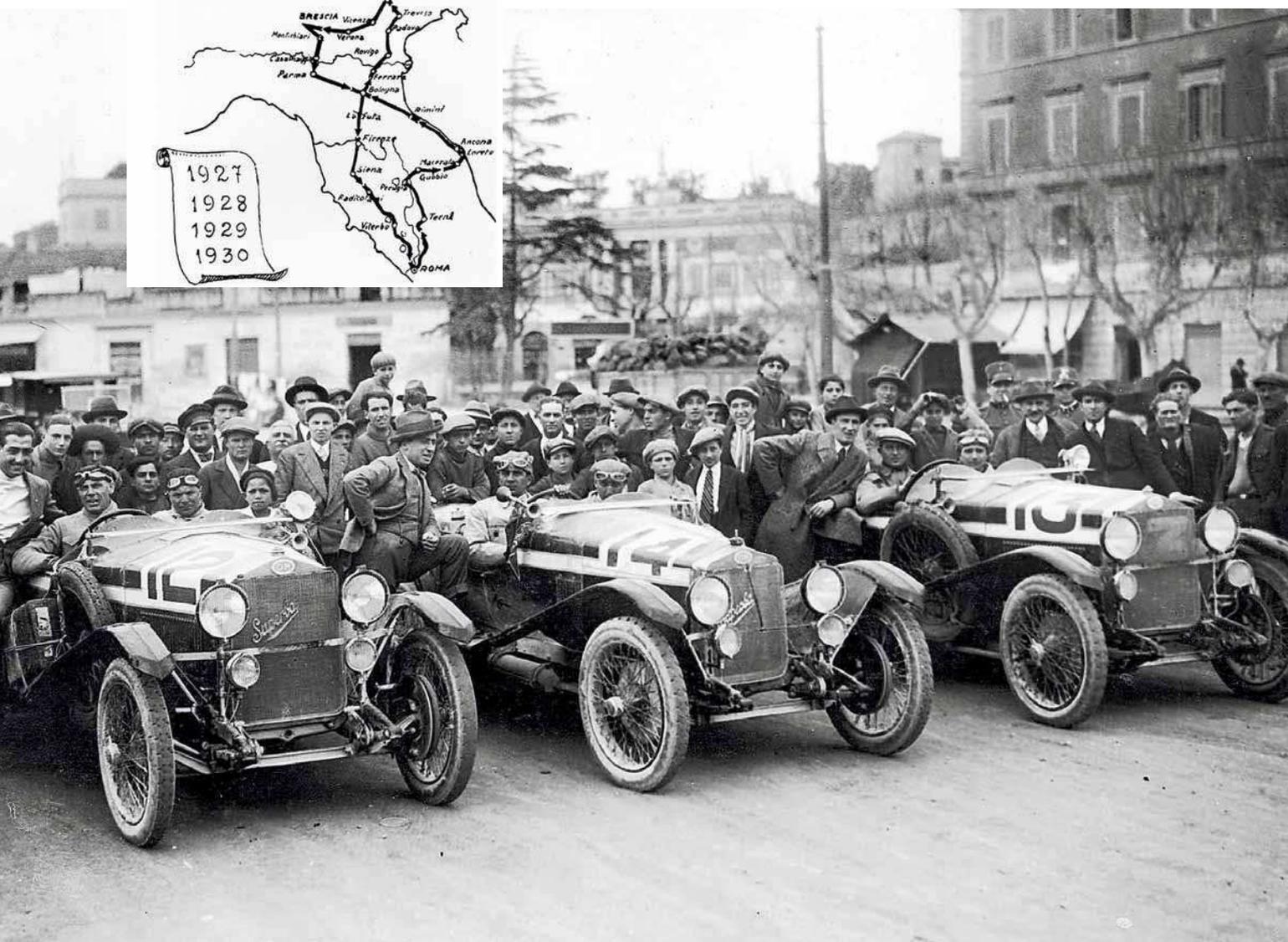
La data ufficiale della nascita della Mille Miglia risale a poco tempo prima. Gli storici amano fissarla nel giorno 2 Dicembre 1926 quando, nella sua casa milanese, Giovanni Canestrini, valente giornalista de "La Gazzetta dello Sport" e conoscitore di automobilismo nostrano e internazionale, è raggiunto da tre amici. Due sono i giovani bresciani Aymo Maggi e Franco Mazzotti, poco più che ventenni discendenti da floride famiglie, il terzo è Renzo Castagneto, più maturo con già dimostrate doti di organizzatore di manifestazioni motoristiche. Quattro giovani accomunati dalla irrefrenabile passione per le auto, che si trovano con il preciso intento di dar vita ad un evento, che scuota il sonnolento e malconcio settore automobilistico nazionale.

**La scossa**

L'industria motoristica di casa nostra è in grave crisi, le grandi case abbandonano le competizioni anche a causa dei mutati regolamenti internazionali, che riducono la cilindrata dei motori in gara e l'interesse per le corse in circuito scema al punto che al Gran Premio d'Italia si schierano cinque concorrenti e addirittura solo tre in quello francese. Serve una scossa, che sovverta questo declino agonistico.

È il momento di creare "qualcosa" mai realizzato prima e che non abbia eguali. È questo lo spirito della riunione dei quattro amici, che scrutano penserosi la carta geografica dello stivale. Ecco l'idea, la scintilla capace di elettrizzare il mondo delle quattro ruote: una corsa di velocità su strada. Una galoppata da disputare su strade aperte, che parta da Brescia e raggiunga Roma e dalla Capitale torni a Brescia. La distanza, calcolata con buona ap-





#### GIORNO DI FESTA

Per la OM il trionfo alla Mille Miglia (in alto, il percorso) è tanto importante da concedere alle maestranze un giorno di festa (retribuito) per celebrare la tripletta (sopra, le tre OM Superba 665 Sport: al centro Minoja-Morandi, a destra Danieli-Balestrero secondi classificati e a sinistra Danieli-Rosa, terzi). A destra, un'altra OM, con Nuvolari alla guida, transita nel 1929 a Canneto sull'Oglio (MN), dove nel 2017 passerà di nuovo la corsa.

prossimazione, è di circa 1600 chilometri. “Mille Miglia” suggerisce istintivamente Franco Mazzotti, da poco rientrato da un viaggio di formazione professionale dagli Stati Uniti e fresco di misurare anglosassoni. Due parole dal suono quasi magico, che evocano movimento e rapidità.

Il consenso dei quattro è unanime. L'autorità politica nazionale, che bandisce i termini stranieri, non ha nulla da eccepire visto che il miglio era un'unità di misura usata nell'antica Roma.

Per i “quattro moschettieri”, come saranno nominati, la Mille Miglia è subito concreta: fissano la data dell'evento alla primavera successiva. Due giorni dopo, sulla prima pagina dell'autorevole quotidiano “La Gazzetta dello Sport”, un breve comunicato, anonimo ma redatto da Canestrini, annuncia al mondo che l'Automobile Club di Brescia organizzerà una grande gara di velocità sul percorso stradale Brescia-Roma-Brescia, riservata alle vetture

Sport e Turismo. Il 20 Gennaio 1927 sulla prima pagina della “rosea” campeggia per la prima volta il titolo “La Coppa della Mille Miglia”: è l'annuncio ufficiale del grande evento.

Per Maggi, Mazzotti, Castagneto e Canestrini, a cui non mancano fantasia, coraggio e incoscienza, la sfida è lanciata. Hanno le idee chiare, stendono il regolamento della corsa in base alle nuove norme internazionali stabilite da poco a Parigi, tracciano il percorso definitivo e fissano le date per la gara. La determinazione li porta in poche settimane a pianificare l'evento, il suo regolamento e il percorso di 1628 km.

Il tracciato Brescia-Roma-Brescia, con Bologna che incrocia la gara nell'andata e nel ritorno, sembra disegnare un grande “8”. Ci sono anche i dettagli della tabella chilometrica. I quattro audaci amici sono certi che la loro idea sia vincente, tanto che fanno pubblicare l'intero regolamento e i dettagli del percorso pri-

ma ancora dell'approvazione ufficiale da parte della Commissione Sportiva del RACI.

### Il regime dà l'ok

La concezione della gara organizzata dall'Automobile Club di Brescia è innovativa ed entusiasmante, ma per decollare definitivamente serve il benessere del governo. A gettare un ponte fondamentale per l'attuazione definitiva al progetto, interviene Augusto Turati, segretario generale del Partito Fascista, che vede nell'evento un utile strumento di propaganda. Ai primi di febbraio Turati, parmense di nascita e bresciano di adozione, scrive di suo pugno un plauso e un solenne incoraggiamento a sostegno della grande prova: è la consacrazione ufficiale della Mille Miglia a evento di stato. Sono gli anni del post futurismo, in cui si vuole concretizzare quegli ideali di velocità, movimento e intervento, in tutti i campi. La Mille Miglia sarà il loro miglior veicolo.

L'annuncio della grande prova coglie di sorpresa il mondo sportivo e industriale, ma la reazione produce subito effetti positivi, creando un grande fermento tra le case automobilistiche e il mondo agonistico del tempo. L'agitazione e l'attesa crescono con l'avvicinarsi della corsa. Dagli ambienti sportivi escono le prime indiscrezioni sulle auto e sui piloti che parteciperanno alla maratona, voci che si intrecciano con gli annunci ufficiali delle Case fino alla pubblicazione dell'elenco degli iscritti, composto di ben cento auto con i rispettivi equipaggi.

La prima scommessa è vinta. La gara si avvicina, i prefetti delle trenta province interessate alla manifestazione mettono a punto tutti i dettagli. Una miriade di volontari si affianca alle forze dell'ordine per garantire, passo dopo passo, assistenza e regolarità alla manifestazione.

Finalmente arriva il giorno delle verifiche in cui auto e piloti diventano realtà della corsa. Alcuni rappresentano ufficialmente le Case automobilistiche, altri piccole scuderie, per finire con i concorrenti privati. Le squadre ufficiali sono la bresciana O.M,

Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Peugeot, Diatto, Itala, Amilcar, Ceirano e privatamente corrono pure Bugatti, Bianchi, Isotta Fraschini, Sam e Salmson. Anche l'Ansaldo, che costruisce auto, ma non per correre, presenta tre equipaggi ufficiali. Sedici marche per i cento iscritti tra cui spiccano i nomi di piloti affermati come Brilli Peri, Minozzi, Cattaneo, Minoia, Strazza e Cortese. Aymo Maggi, uno degli ideatori e buon pilota, è in gara con Bindo Maserati, uno dei sette fratelli fondatori della celebre Casa. C'è anche Tazio Nuvolari, su Bianchi, ma è considerato ancora soltanto un buon motociclista.

### A 77 di media

Il giorno tanto atteso arriva. Sabato 26 Marzo 1927 in viale Rebuffone, alle otto precise, Augusto Turati abbassa la bandiera sull'Isotta Fraschini di Aymo Maggi: inizia la grande scommessa.

Partono 77 vetture, al primo controllo di Parma già si intuisce che il ritmo è elevato, Brilli Peri sull'Alfa Romeo è in testa. Al controllo di Roma il pilota fiorentino fa segnare un tempo da brividi, correndo alla media di 88 km/h, ma dopo Spoleto si ferma. Passano al comando Minoia-Morandi su OM, che a metà percorso godono di un vantaggio di mezz'ora sugli inseguitori. Non c'è lotta per la prima posizione, ma il duello è incandescente per la piazza d'onore tra Danieli-Balestrero e Danieli-Rosa. Ferdinando Minoia, con Giuseppe Morandi, su OM 665 Sport, vincono la prima Coppa delle Mille Miglia alla media di 77 km/h, percorrendo in 21h4'48" il percorso Brescia-Roma-Brescia. Sono partite 77 vetture e ne ritornano 54: la grande scommessa è vinta.

La Mille Miglia è un successo per tutti. Trionfano le auto e trionfa l'uomo che le guida, si esaltano i valori dello sport, straripa l'entusiasmo popolare, lo stato rafforza l'idea di efficienza e gioiscono i quattro moschettieri perché il loro sogno è diventato una grande realtà. Sono passati 90 anni da quella grande scommessa e da allora le due parole Mille Miglia evocano un solo significato: "la corsa più bella del mondo".



# Rallye

## Triplo Mameli

**VINCE IL BELGA DECREMER MA SUL PODIO SALGONO ANCHE AGHEM E FONTANELLA E LA SCUDERIA MILANO AUTOSTORICHE VINCE LA CLASSIFICA A SQUADRE. ALLA PREMIAZIONE, IL NOSTRO INNO HA SUONATO TRE VOLTE SU CINQUE!**

**DI ALBERTO BERGAMASCHI**



**1** ASCONA  
Decremer-Albert hanno vinto la gara monegasca su Opel Ascona. Nella pagina a fianco, il parco chiuso al porto di Monte-Carlo.

**N**on manca mai di stupire il Rallye Monte-Carlo Historique: un anno neve a volontà, l'anno dopo caldo e secco, quello dopo ancora (cioè quest'anno) pioggia a catinelle. È sempre veramente un terno al lotto azzeccare la giusta strategia di gara e i pneumatici più adatti. Ma, nonostante ciò, gli italiani sono sempre al vertice: nel 2015 con Zanchi-Agnese vincitori, nel 2016 con Aghem-Cumino terzi e quest'anno addirittura con due equipaggi sul podio: ancora Aghem-Cumino su Lancia Fulvia Coupè secondi e Fontanella-Scrivani su Fiat 128

Rally terzi. Ma c'è di più: per la terza volta a partire dal 2010, e seconda consecutiva, la Scuderia Milano Autostoriche sbaraglia il campo nella speciale classifica a squadre, che vedeva 33 agguerritissimi equipaggi in lotta. Fa piacere seguire questa Italia in formato esportazione che vince: basti pensare che al gran galà della premiazione, davanti a oltre mille invitati, l'inno di Mameli ha suonato per ben tre volte su cinque occasioni, obbligando i rappresentanti di tutti i paesi ad alzarsi in piedi e rendere omaggio alle prestazioni dei nostri.



# 2°

CHI LA DURA...

Aghem-Cumino secondi su Lancia Fulvia Coupé 1,2: lo scorso anno il forte Aghem concluse al terzo posto. L'anno prossimo sarà quello buono?



# 3°

UMILE MA FORTE

Un'umile Fiat 128, seppure in versione Rally, ha colto un risultato prestigioso: quella di Fontanella-Scrivani, ottimi terzi.



## | GARE | RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Per la ventesima edizione del "Monte" storico gli organizzatori avevano "fatto il pieno": quasi 400 domande di iscrizione per 330 posti a disposizione, qualcuno ha avuto da recriminare per l'esclusione. Si partiva da Barcellona, Reims, Bad Homburg, Copenhagen e Glasgow per la "concentration" che radunava i partecipanti a Digne les Bains dopo oltre 25 ore di trasferimento, per iniziare le selezioni vere e proprie: 14 prove di classificazione (ZR) in quattro tappe per assegnare il podio dell'edizione del ventennale.

Non partivano proprio alla grande i nostri piloti, tant'è che il primo leader era quel Daniel Elena che, smessi i panni da navigatore di Sebastien Loeb, indossava ora i guanti da pilota con la Golf d'epoca. Il riposo a Monaco riportava evidentemente gli equilibri al giusto livello, tant'è che nella seconda tappa "classement" Argenti-Amorosa su Porsche 911 e Aiolfi-Nodi su Lancia Beta Coupé fa-



**2560 PUNTI**

Maurizio Aiolfi-Michela Nodi si sono classificati al 19° posto su Lancia Beta Coupé 2000: hanno accumulato 2560 punti di penalità.



**VENTESIMI**

Porsche 911 per Fabrizio Arengi Bentivoglio-Marco Torlasco, che hanno concluso al ventesimo posto con 2690 punti di penalità.



**POCA FORTUNA**

Gara poco fortunata per Mauro Argenti e Roberta Amorosa: la loro Porsche 911 T.2.2 non ha potuto fare meglio della 152esima posizione.

cevano segnare uno splendido 3° tempo sulla seconda prova, seguiti due prove dopo dal trio Mercattili-Giammarino su Triumph TR2, Aghem-Cumino su lancia Fulvia Coupé e Seno-Bertuzzi su Alfa GT Junior a pari merito con la 2a prestazione assoluta. L'exploit arrivava nell'ultima prova della giornata, il terribile Col de l'Echarasson, con i suoi "binari" di neve gelata, dove Fontanella-Scrivani con la Fiat 128 Rally stavano davanti a tutti e De Angelis-Sisti al volante della Fiat 124 Spider immediatamente alle loro spalle. La classifica a fine della seconda tappa vedeva in testa i danesi Hansen-Brodersen su Audi 80 davanti ai monegaschi Elena-Campana, ma Fontanella era 3° e Aghem 5°, con De Angelis 13°, e in gara c'erano ancora 303 equipaggi.

La tappa "commune 1" conferma sulla ZR 6 Fontanella e Aghem, rispettivamente 2° e 3° rilevamento cronometrico, mentre Aghem segnava ancora il 3° crono sulla successiva prova del Burzet davanti ad Aiolfi. Nella ZR 8 erano Torlasco-Opezco a staccare il 2° tempo assoluto, con Arengi Bentivoglio-Torlasco che fa-

cevano registrare il 4° tempo progressivo. All'arrivo a Valance al comando balzano i belgi Decremer-Albert su Opel Ascona 2000, ma subito alle loro spalle c'erano Aghem-Cumino davanti a Hansen e ai sorprendenti Fontanella-Scrivani.

La tappa "commune 2" si riapreva con il 4° tempo di Fontanella sulla ZR 10, ma dietro di lui si mettevano in luce anche Bergamaschi-Seneci, su VW 1303S, Seno-Bertuzzi, su Alfa Romeo GT Junior, e Bertolini-Bertolini (Lancia Fulvia Coupé) col 5° tempo assoluto, mentre nella successiva prova n° 11 erano Roveta-Roveta con la Fiat 124 Spider a staccare l'assoluto davanti a Bergamaschi-Seneci e a De Sanctis-De Sanctis sulla Lancia Fulvia HF. L'ultima prova prima del riposo a Monaco premia ancora Seno col 2° rilevamento davanti al "solito" Aghem. La classifica della penultima tappa vedeva invariate le prime due posizioni, con Decremer davanti ad Aghem, mentre Fontanella scavalcava i danesi salendo al 3° posto.

Si arrivava così alla tappa "finale", due prove difficilissime sull'a-



#### POSIZIONE 48

Sempre scenografico il Volkswagen 1303 S di Bergamaschi-Seneci: la guida funambolica non ha impedito però di accumulare 3590 punti.



#### FAMIGLIA BERTOLINI

Enrico e Daniele Bertolini hanno terminato il "Monte" con 9850 punti di penalità (1400 più del 1°), portando la Lancia Fulvia Coupé al 113° posto.



#### FERMA A SISTERON

La bella Fiat 124 Abarth di Alberto Bonamini e Marianna Ambrogi non è riuscita a tagliare il traguardo, ritirata nella "speciale" di Sisteron.



#### MEXICO

Bella anche la Ford Escort Mexico di Lucio e Nicola Bugatti, che però ha messo insieme ben 12.200 punti di penalità, concludendo 123esima.

## | GARE | RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

sfalato reso viscido dalla pioggia incessante, da percorrersi tutte nel pieno della notte con medie impossibili da rispettare. Era ancora Fontanella a brillare con il 3° posto assoluto sull'impegnativa prova di Luceram, mentre sul Col de Turini, l'ultimo sforzo del rally, Arengi Bentivoglio-Torlasco e Caminiti-Caminiti su Golf GTI segnavano la terza prestazione cronometrica.

Il rally finiva qui, la classifica assoluta confermava vincitori i belgi Decremer-Albert davanti ai nostri Aghem-Cumino e Fontanella-Scrivani, con la Scuderia Milano Autostoriche vincitrice della classifica a squadre. Su 330 partenti, 275 equipaggi salivano sul palco di arrivo, con parecchi italiani nella top-50: detto dei primi due sul podio, seguivano Torlasco-Opezso 13°, Aiolfi-Nodi 19°, Arengi Bentivoglio-Torlasco 20°, Marcattilj-Giammarino 25°, Mozzi-Biacca 37°, Zampaglione-Beltramo 41°, Bergamaschi-Seneci 47° e De Angelis-Sisti 49°.



### 39300 PUNTI

Complicata la gara della Triumph TR3 di Emilio Cabella e Angelo Mattiuzzi: 211esima con oltre 39.000 penalità di ritardo dal vincitore.



### 124 SPIDER

Il ferrarese De Angelis insieme a Sisti guidava un'altra Fiat 124 Spider e ha concluso con un ottimo 49° posto con 3610 penalità complessive.



### AL PALO

Gandino-Scarcella guidavano questa bella Saab V4, una delle auto che han fatto la storia del "Monte", ma... non sono riusciti a prendere il "via!"



### VENTICINQUESIMI

Marcattilj-Giammarino hanno concluso il rallye con un ottimo 25° posto frutto di 2780 punti di penalità alla guida della Triumph TR2.



### 3240 PUNTI

Poca fortuna quest'anno per Giordano Mozzi-Stefania Biacca su Lancia Fulvia coupé: hanno concluso al 37° posto con 3240 punti di penalità.



### FULVIA COUPÉ

Antonio Rossi e Rudy Briani (Lancia Fulvia Coupé 1,3S) si sono classificati al 120° posto con 11.140 punti di penalità



### BEL RISULTATO

Roberto e Alberto Roveta su Fiat 124 Spider hanno tagliato il traguardo in 78esima posizione, un buon risultato conseguito con 5640 punti.



### IMMANCABILE

Non poteva mancare un'Alfa Romeo nella pattuglia italiana: la GT Junior 1.3 di Seno-Bertuzzi ha colto un'ottimo 90° posto con 6.950 punti.



### ESPERTI

Esperti del "Monte", Maurizio Torlasco-Antonio Opezzì hanno concluso al 13° posto con la mitica Opel Kadett GTE nonostante le sole 2140 penalità.

## LA "MILANO" CHE VINCE

Tre vittorie di squadra in sette edizioni, di cui le ultime due consecutive, due assoluti in cinque anni, ininterrottamente sul podio nelle ultime tre edizioni: questi sono i numeri della Scuderia Milano Autostoriche al Rallye di Monte-Carlo Historique. La compagine milanese quest'anno ha schierato 18 equipaggi suddivisi in due squadre che hanno conquistato rispettivamente il 1° e l'11° posto nella classifica "equipe" su 33 team concorrenti. Seconda nelle fasi iniziali alle spalle del francese Team Agea, da metà della seconda tappa l'equipe milanese ha preso in mano le redini della gara concludendo con un vantaggio di 1100 punti sugli avversari grazie ai piazzamenti di Aghem, Fontanella, Aiolfi, Arengi Bentivoglio e Mercatili, con Mozzi, Bergamaschi, De Angelis, Seno e Argenti subito di rincalzo, benché attardati da diverse vicissitudini.

Ma il successo della Milano Autostoriche non si limitava allo splendido risultato di squadra e al podio di Aghem e Fontanella. Mercatili-Gianmarino si aggiudicavano con la Triumph TR2 la categoria per vetture costruite fino al 1961 e la relativa classe 2000 cc, Aghem-Cumino la categoria per vetture costruite dal 1962 al 1965 e la relativa classe

1300 cc, Fontanella-Scrivani la categoria per vetture costruite dal 1966 al 1971 e la relativa classe 1300 cc. E poi c'erano i piazzamenti di classe: Arengi Bentivoglio-Torlasco secondi in classe 2000 della categoria 1962-1965 davanti alla Porsche della scuderia Mirabella Mille Miglia di Zampaglione-Beltrame mentre Maurizio Aiolfi-Michela Nodi si aggiudicavano la coppa come miglior equipaggio "misto".





# Aliverti fa il bis

**SU FIAT 508 DOPO LA VITTORIA DI DUE ANNI FA, DAVANTI  
A BELOMETTI E PATRON. TRA I 106 EQUIPAGGI ALLA PARTENZA,  
BEN 24 "TOP DRIVER", COMPRESO UN CERTO BIASION...**

DI ATTILIO FACCONI - FOTO PIERPAOLO ROMANO



© P.R. 2017

La Winter Marathon dolomitica, appuntamento di Regolarità per le auto d'epoca giunta alla 29esima edizione, si è riconfermata competizione impegnativa e avvincente. La "Winter", così la chiamano gli appassionati, da sempre parte e arriva a Madonna di Campiglio: la splendente località posta tra gli stupendi scenari delle Dolomiti del Brenta, tanto cara all'imperatrice Sissi. Dopo 450 km di gara e il superamento di nove passi dolomiti, quasi tutti percorsi con le tenebre e il gelo, la coppia bergamasca Alberto Aliverti e Alberto Maffi su Fiat 508 C del 1937 ha vinto con merito, grazie a una condotta di gara con pochi errori che gli ha permesso di stare sempre nelle posizioni di testa. Per loro si tratta del bis sulle Dolomiti, dopo la vittoria di due anni fa, quando poi vinsero anche il titolo di campioni italiani della specialità.

L'immaginario di una Winter con neve e ghiaccio è venuto meno a causa di un inverno anomalo, con le strade completamente sgombrare da neve. Condizioni che comunque non hanno tolto alla corsa



**PROVA SPETTACOLO**

In apertura, i vincitori Aliverti-Maffi alla partenza su Fiat 508 C del 1937. Sotto, l'equipaggio secondo classificato Belometti-Peli (Fiat Siata 508 S del 1932) nella gara sul laghetto di Madonna di Campiglio. Sopra, un concorrente d'eccezione: Miki Biasion su una bella Lancia Fulvia coupé "Safari". Inutile dire che il pilota di Bassano ha dato spettacolo.





il suo fascino e nemmeno sono andate deluse le attese dal punto di vista agonistico. Da Campiglio sono partiti 106 equipaggi, giunti al traguardo 91, che non si sono risparmiati nella maratona. La lotta per la vittoria è stata molto vivace e di elevato livello, visto che hanno gareggiato ben 24 top driver, praticamente quasi tutti i migliori regolaristi nazionali.

Cinquanta le prove cronometrate, ben disseminate lungo tutto il percorso: l'ultima era a pochi chilometri del traguardo, dopo dodici ore di gara; questo non ha lasciato pause agli equipaggi. Il momento centrale della gara, con il superamento dei tre passi dolomitici consecutivi Fedai, Pordoi e Sella ad oltre quota duemila, ha "fatto la selezione" sia tra i favoriti per la classifica finale, sia per la parte dei primi 32 classificati, qualificati alla gara "spettacolo" sul laghetto ghiacciato.

Dopo oltre dodici ore di gara Aliverti-Maffi hanno conservato il comando fino al traguardo vincendo per pochi centesimi davanti agli esperti bresciani Belometti-Peli (Fiat-Siata 508 S Balilla del 1932) e i vicentini Patron-Casale (Bentley 3L del 1925). Completavano la top five Salvato-Moglia (Lancia Aprilia del 1939) al quarto posto e i vincitori uscenti Spagnoli-Parisi quinti assoluti (Fiat 520 Torpedo del 1928).

Belometti-Peli, (Fiat-Siata del '32), secondi assoluti, si sono rifatti vincendo la prova spettacolare sul laghetto ghiacciato nel nuovo Trofeo Eberhard, al termine di avvincenti eliminatorie dirette. Gabriella Scarioni-Ornella Pietropaolo (Porsche 356 B Coupé del 1960) hanno vinto la Coppa delle Dame.

Questa edizione ha avuto tra i partecipanti anche Miki Biasion, due volte Campione del mondo rallye (1988 e '89), che ha gareggiato al volante di una bella Lancia Fulvia Coupé 1.3 S, del 1976. Il pilota di Bassano non solo ha deliziato il numeroso pubblico esibendosi in spettacolari evoluzioni sul lago ghiacciato di Campiglio, ma ha dato lezioni di guida e di traiettorie a chi, come noi, ha potuto seguirlo da vicino sui tornanti dolomitici.

### ► SUL PODIO IN BENTLEY

Alle gare di Regolarità le auto cosiddette "anteguerra" (cioè costruite prima della seconda guerra mondiale) sono le preferite dai piloti per questioni di coefficienti: essendo le più anziane, sono le favorite per la vittoria. Ma non tutte le "anteguerra" sono uguali: perciò ci sentiamo di citare il terzo posto assoluto dei vicentini Luca Patron-Massimo Casale, ottenuto al volante di una pesante quanto ingombrante e potente (rispetto alle Fiat vincitrici) Bentley 3 Litri del 1925. Non la più agile delle vetture da usare sui tornanti dolomitici. Abbiamo allora chiesto a Luca Patron le sue impressioni, appena terminata la sua applaudita esibizione sul lago ghiacciato (foto Tancredi Bruno di Clarafond).

**Patron, cosa la spinge a gareggiare alla Winter Marathon con questa vettura così impegnativa?**

La Winter è una gara dura e affascinante: disputarla con una

## ► PANAMERA: CON 4 RUOTE STERZANTI DIVENTA... CORTA!

Alla nostra 20esima Winter Marathon sul campo, ci è capitato anche di provare la nuova Porsche Panamera Turbo, sull'intero tracciato di gara: senza "sgarrare" di un metro rispetto al road-book! E ci è andata... di lusso: la doppia anima della Panamera, sportiva e comoda, si è dimostrata ideale. Le quattro ruote motrici (dotazione a richiesta), pur in assenza di neve, e le otto marce automatiche hanno reso "morbidi" gli spostamenti, tanto da concederci qualche spuntino al volante. E sui tornanti stretti dei Passi Pordoi (m. 2239) e Sella (m. 2240) le quattro ruote sterzanti hanno trasformato il passo lungo della Panamera in... corto!



### TOP DRIVER

Sopra, il notro inviato al volante della Porsche Panamera. Qui a fianco, Spagnoli-Parisi quinti al traguardo su Fiat 520 Torpedo del 1928. Nella pagina a fianco, la concentrazione di Salviato-Moglia al passaggio del Passo Sella sulla sempreverde Lancia Aprilia (1939). Alla Winter Marathon 2017 erano presenti ben 24 "top driver" della Regolarità.

Bentley esalta queste sensazioni.

**Come si trova nella guida, considerando che ha l'acceleratore centrale?**

A meraviglia, ormai con quest'auto sono entrato in simbiosi. Ha il passo corto e in montagna e nei tornanti in particolare gira a meraviglia.

**La vettura è del tutto scoperta. Come ci si veste per affrontare temperature sotto zero per tante ore?**

Io indosso indumenti da sci e un giubbotto di pelle imbottito da aviatore.

**Alla Winter Marathon si sta in macchina quasi per 12 ore consecutive: capita di avere momenti di difficoltà?**

Sì, dopo una notte intera la stanchezza è dietro l'angolo; anche in questa edizione sono stato preso dalla stanchezza negli ultimi chilometri. Ma bisogna resistere!





# Ice Austria felix

**L'EVENTO AUSTRIACO**

**RAGGIUNGE LA PIENA**

**MATURITÀ ED È ORMAI TRA**

**I PIÙ IMPORTANTI INVERNALI**

**TANTI E COMPETITIVI**

**GLI EQUIPAGGI ITALIANI**

**DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO FRANCESCO TOSO**

**S**ole e temperature abbondantemente sotto lo zero sono state la cornice ideale della dodicesima edizione dell'Historic Ice Trophy che ha avuto luogo dal 24 al 28 gennaio scorsi nell'abituale cornice di Altenmarkt in Austria.

Condizioni meteo che hanno permesso agli oltre ottanta equipaggi, provenienti da nove nazioni, di godere di una pista perfetta, che ha assecondato gli organizzatori per completare il ricco programma dei quattro giorni, con otto equipaggi italiani partecipanti distribuiti nelle varie manifestazioni. La formula di gara prevedeva quest'anno una distinzione fra "Classiche" e "Youngtimer", riservando alle vetture più anziane il Classic Hit di Regolarità (fino al 1984) e una 4 Ore Oldtimer (fino al 1976). Le vetture più giovani a due ruote motrici (fino al 1994) avevano accesso alla Youngtimer Cup e alla 6 Ore di Altenmarkt. Questa soluzione, volta a riequilibrare le prestazioni, ha soddisfatto i concorrenti che hanno potuto misurarsi con schieramenti più omogenei; lo svolgimento delle prove di durata è stato più lineare, con punte di -16° a garantire la tenuta dei quasi 3 km di tracciato.

Il Classic Hit (giri di pista con tempo di riferimento, da rispettare, definito durante le prove), ha visto due equipaggi italiani protagonisti: Bergamini-Sgardoli (Fiat 124 Special T) e Vitali-Scalorbi (Alfa Romeo Alfetta 2000). Bergamini ha lottato tutta la gara per la vittoria assoluta, ma una penalizzazione in una manche lo ha fatto scivolare al terzo posto, dietro ai vincitori König-Helm (Mazda 323) e Panis-Schiemann (Porsche 356). Vitali e Scalorbi hanno invece artigliato un eccellente settimo assoluto e terzo di raggruppamento. La



### IN ALTO IL TRICOLORE

In apertura, Porsche 911 di Pentz-Simon-Rizzol davanti alla 944 di Herzl-Bertha-Duchenne-Durodier. Bergamini-Sgardoli (Fiat 124 Special T 1600, foto 1) e Marco Vitali (Alfa Romeo Alfetta 2000, 2) hanno tenuto alta la bandiera italiana. La Mazda Mx-5 di Savignano-Gambio-Keckler (3); bella ed efficace la BMW 2002 tii di Bertha-Herzl (4); arrivata e tornata sulle sue ruote dalla GB la Porsche 356 di Kavanagh-Kidd (5).



gara di velocità per le auto fino al 1984 ha visto Wolfgang Koller primeggiare su Escort RS Turbo, davanti a Hubert König su Mazda ed Hannes Schermpf su Porsche 944, con Bergamini buon quarto. La 4 ore Oldtimer disputata il venerdì mattina ha visto la vittoria degli austriaci Hertl-Bertha (BMW 2002 tii), già vincitori della 6 ore nelle scorse edizioni, che hanno preceduto di solo 1'45" i tedeschi Heller-Fisher (Saab 96) e la coppia britannica Crawford-Williams (Porsche 911 2.7). Questi ultimi, accompagnati da un altro equipaggio su Porsche 356, hanno raggiunto Altenmarkt via strada con la stessa auto e dopo la gara sono rientrati allo stesso modo in Gran Bretagna. Bergamini, che partecipava anche a questa gara, ha concluso al 22° posto dopo aver accusato problemi di varia natura.

La gara Youngtimer di Regularità è stata vinta dai tedeschi Kunze-Noelle (Mercedes 190 2.3), che hanno preceduto Grall-Lackus (Porsche 944) che pur godendo degli abbuoni per il giro di riferimento più veloce, hanno dovuto anche guardarsi da Oberauer-Lettinger (BMW 318), terzi a completare il podio. Partiti bene in lotta per il podio, gli italiani Luca Braidà e Luca Pagnutti (Ford Sierra) hanno poi perso terreno finendo 14esimi, mentre buoni 12esimi assoluti hanno concluso De Vincenzi e Serian (BMW 320).

Sabato mattina, tutti pronti per la Sei Ore di Altenmarkt, che sin dal via ha mostrato che sarebbero state le due Porsche di Jürgen Penz e Alexander Herzl a giocarsi la vittoria, mentre la BMW di Willi Oberauer e la Fiesta RS turbo di Wolfgang Koller avrebbero potuto soltanto approfittare di guai o errori delle due vetture di Stoccarda.

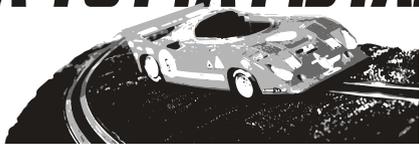
Gara dallo svolgimento regolare, con gli equipaggi di testa capaci di

un ritmo inavvicinabile per gli altri; alcuni episodi sfortunati, come il ritiro di Macchi-Del Sette (Fiat Uno Turbo) a causa della rottura dello spinterogeno e un contatto che rallentava gli incolpevoli Braidà-Pagnutti, oltre ad alcune uscite di strada con relativa perdita di tempo per alcuni equipaggi... innevati. Con una gara regolare e priva di errori si affacciavano ai piani alti la Mazda Mx-5 di Savignano e la BMW 318 di De Vincenzi, ma gli equipaggi di testa erano intoccabili, macinando giri su giri senza il minimo problema.

Allo scadere delle sei Ore era prima sotto il traguardo la Porsche 911 SC dei tedeschi Jürgen Penz, Patrick Simon e Chico Rizzol davanti alla 944 (a pari giri) degli austriaci Alexander Herzl, Georg Bertha, Marc Duchanne e Jan Martínez Durodier, a riprova di una gara combattutissima. Terza la BMW 318 ti dei locali Willi Oberauer, Hermann Letinger, Harry Swschima e Water Bleim jr a tre giri, davanti alla Fiesta di Koller ed alla Mazda di Savignano, Gambio e Keckler e la BMW 318 di De Vincenzi, Milan, Caneschi e Lupi, brillantissimi per tutta la gara a mantenere il quinto e sesto posto.

Il sabato gli equipaggi non impegnati nella Sei ore hanno disputato il Memorial Lackner, un Rally nelle zone del comprensorio dal percorso difficile ed impegnativo, con strade innevate fra i boschi e orientamento non sempre facile nonostante un road-book dettagliato. In questa gara Bergamini-Sgardoli hanno conquistato il terzo posto. L'edizione 2017 della kermesse austriaca si è dimostrata molto ricca e matura, soprattutto grazie alla nuova formula che ha armonizzato le esigenze delle vetture classiche e delle youngtimer; così su tutto sono prevalsi divertimento e piacere della guida.

# A TUTTA PISTA!



# Dalle slot alla Targa Florio

**ANDREA DE ADAMICH RICORDA IL 1971, LE VITTORIE CON L'ALFA ROMEO 33 A BRANDS HATCH E WATKINS GLEN E QUELLA SFUGGITA ALLA TARGA FLORIO E SVELA DI ESSERE STATO UN ACCANITO (E VINCENTE...) "SLOTTISTA"!**

**DI TITO TAZIO E STEFANO LAZZARI, IN COLLABORAZIONE CON ZOT4SL0T - FOTO GIANLUCA BUCCI**



## VINCOLATE

Andrea de Adamich con la "sua" Alfa Romeo 33.3 della Targa Florio '71 sul rettilineo dell'Autodromo di Varano de' Melegari (PR). Nella pagina a fianco, due "thether-car" (auto vincolate) con motore a scoppio: guidata dal pilota triestino la rossa raggiunse i 227 km/h!

**P**ilota, giornalista e imprenditore: Andrea de Adamich è tutte queste cose. Pochi sanno, però, che il triestino è stato anche... pilota di slot (e tether) car! Giovanissimo, si distinse in questa specialità vincendo gare di rilievo a testimonianza evidente che il talento era innato.

Lo incontriamo all'autodromo di Varano de' Melegari, sede del Centro Internazionale di Guida Sicura; con noi abbiamo la riproduzione dell'Alfa Romeo 33/3 del 1971: non una qualsiasi, ma proprio quella con cui partecipò alla Targa Florio, e con tanto di... Andrea de Adamich alla guida! Realizzata da Slot.it, la bellissima Sport milanese fa da trait-d'union tra gioco e realtà... ma forse sono la stessa cosa?

► Qualcuno ci ha parlato del suo debutto in Formula Junior, che avvenne al volante di una... Lola viola! È un "cacciaballe", è svalvolato o... ha buona memoria?

È tutto vero! Nel 1962 iniziai a correre e ad ottobre c'era una gara a Lumezzane, in provincia di Brescia. Io guidavo una F. Junior di Trivellato e lì mi innamorai delle monoposto, dopo aver dispu-

tato le prime gare con le turismo. In inverno, visto che ero un bravo studente, mia madre mi diede due milioni di lire con i quali acquistai la Lola usata, da Mario Poltronieri.

Il colore era il tipico verde inglese, che avevano tutti; allora, per distinguermi, dipinsi la carrozzeria di uno strano viola; può essere che il carrozziere avesse sbagliato la tinta, fatto sta che la mia Lola divenne inedita ed esclusiva. All'epoca però vigeva la legge della goliardia tra piloti e il mio amico-rivale Pino Babbini, famoso taxista di Milano, usò un'espressione dialettale altrettanto colorita per definire quel viola: "trà sù de ciuc". Per dire che faceva vomitare...

► Parliamo dell'Alfa 33: come nasce il suo rapporto con questa macchina da corsa? E che giudizio ne dà?

Ho guidato tutte le "33": dalla "2" del 1967 alla "TT12" del 1973 e 1974 passando per la 33 2.5, sempre del 1967, la 33.3 del 1969, e la TT 3 del 1971, sino alla 33TT12 del 1974. Quella che ricordo con più emozione e nostalgia, soprattutto per la sua competitività e facilità di guida, è la 33.3 del 1971 con cui vinsi la 1000 km di

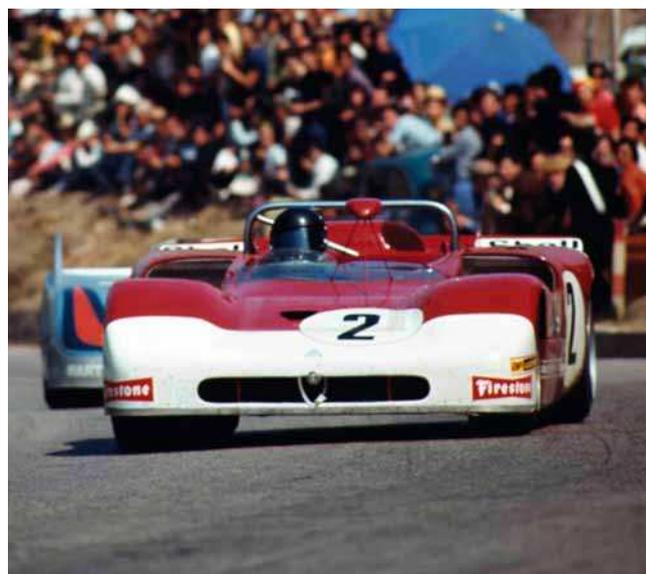


## "33", SIGLA DA IRIDE

La stirpe delle Alfa Romeo 33 (codice 105.33) nasce nel 1967 con la 33/2, sotto la spinta di Giovanni Luraghi che incarica della realizzazione Orazio Satta Puliga e Giuseppe Busso e poi cede il progetto all'Autodelta di Carlo Chiti. Il motore è un due litri V8 da 270 CV e la vettura vince al debutto, a Fléron in Belgio. Due anni dopo è la volta della Tipo 33/3, dove il "3" sta per la cilindrata del V8 portata a tre litri (2995 cc per 425 CV); il telaio, sulla 33/2 in tubi, diventa scatoletto in alluminio con elementi in titanio, per un peso di soli 700 kg.

Passano altri due anni e lo sviluppo porta alla 33 TT3, dove la sigla sta per Telaio Tubolare in acciaio, con pannelli di rinforzo in alluminio, mentre la potenza del motore sale a 440 CV circa a 9800 giri; il peso scende a 650 kg. È l'anno delle vittorie alla Targa Florio (foto Actualfoto), a Brands Hatch e a Watkins Glen, a 20 anni dalle ultime vittorie iridate dell'Alfa Romeo, in F1 con la 159.

Il telaio sarà sviluppato ancora, ma abbinato a un motore più prestante, il boxer 12 cilindri da quasi 500 CV, sulla 33 TT 12 di fine 1973, con cui l'Alfa Romeo tornerà a vincere il Campionato del mondo Marche nel 1975; e nel 1976 sarà la volta della 33 SC 12, dove "SC" sta per telaio scatoletto in alluminio, a cui nel 1977 sarà aggiunto anche il turbocompressore per una potenza di 640 CV a 11000 giri; e l'Alfa Romeo vincerà in quell'anno il suo ultimo titolo iridato.





## A TUTTA PISTA!



Brands Hatch e la 6 Ore di Watkins Glenn; inoltre arrivai secondo dietro a Vaccarella alla Targa Florio.

► Quindi il 1971 fu un anno importante per il pilota de Adamich? Direi di sì, probabilmente fu l'anno in cui ottenni il massimo delle mie soddisfazioni agonistiche, e dunque anche le emozioni più forti. Vincere delle gare del mondiale Marche, che allora contava molto più della F1, contro le Porsche 917 e le Ferrari 312 e 512, tutte auto ufficiali, di fronte a decine di migliaia di spettatori... È un ricordo indelebile.

► E la Targa Florio?

È l'unico, ma anche grande, rammarico: ero in coppia con Van Lennep, finimmo dietro a Vaccarella-Hezemans, ma avremmo meritato di vincere noi. Io ero appena più lento di Vaccarella, mentre Van Lennep era molto più veloce di Hezemans: senza ordini di scuderia avremmo vinto noi alla grande.

► Lei ha vissuto il periodo in cui nelle corse c'erano macchine speciali, originali, uniche a volte, e colorate da sponsor che le



### TALENTO GIOVANILE

Sopra, un momento dell'intervista. Un de Adamich ragazzino frequentava le piste di slot-car milanesi, con risultati che lasciavano intravedere un talento poi emerso nelle gare vere.

rendevano immediatamente distinguibili. Cosa pensa delle macchine attuali, tutte molto simili soprattutto in F1?

Non mi affasciano, anche a Le Mans è molto difficile distinguerle a prima vista, ma almeno alla 24 Ore sotto i cofani c'è una bella varietà. Per il pubblico in TV però è una missione impossibile.

## L'AUTO DEL MESE: ALFA ROMEO 33 TT3 1971

La slot-car che abbiamo portato ad Andrea de Adamich per il servizio fotografico è la "sua" 33/3, la n. 2 alla Targa Florio '71. Prodotta da Slot.it, in scala 1/32, con tanto di casco nero usato allora dal pilota milanese, non è soltanto una "slot" molto efficace in pista, ma è anche un modello che si fa notare per le sue caratteristiche estetiche e funzionali. Questa Alfa Romeo è dotata di un motore da 21.500 giri montato in posizione *side-winder* (cioè parallelo all'assale posteriore) e trasmette la sua potenza con una trasmissione su corona in Ergal a 32 denti e pignone da 11 denti in bronzo. Il peso totale è 62,4 grammi e costa circa 50 euro. [www.slot.it](http://www.slot.it)



► Il nostro paese dovrebbe essere la terra dell'automobilismo, ma abbiamo perso l'interesse dei grandi costruttori e anche i fabbricanti nazionali hanno traslocato... Forse sarebbe meglio competere nel mondo su un livello culturale?

Domanda da 10 milioni di dollari: non lo so e non mi pongo il problema. Il "made in Italy" è il terzo marchio più popolare al mondo dopo Coca-Cola ed Apple ed è rappresentato da storia, cultura, gastronomia, territorio. L'automobilismo è importante sì, ma soltanto all'interno di una di queste quattro voci e al momento soltanto parlando di heritage: sull'attualità l'Italia in questo momento non può essere sinonimo di immagine internazionale.

► Conosce le slot-car? Se le dico Policar o Polistil, cosa le viene in mente?

Conosco le slot-car da sempre, non sono state il motivo che mi ha portato a fare il pilota professionista, ma di certo uno degli elementi che mi hanno fatto crescere lo spiri-

to della competizione. Quando ero studente, vicino a casa mia a Milano c'era una cooperativa che oltre alle bocce aveva impostato un salone con una pista di slot molto grande e articolata. Li andavo con amici a fare gare di vario tipo, comprese delle 24 ore! Il regolamento prevedeva fino a sei piloti, ma noi correvamo in quattro. Non ricordo tipo e marca delle auto, e se replicassero le auto vere, ma credo di no perché a quei tempi si usavano carrozzerie fantasiose, senza attinenza con i modelli veri. Quello che contava infatti era il bari-centro basso, carreggiate il più ampie possibili e trazione per le gomme posteriori. Sono bellissimi ricordi.



#### FORMULA INDY

Non è il motore della 33 del 1971, ma sempre un V8 Alfa Romeo: a Varano nella sede del Centro di guida sicura abbiamo trovato il turbo di 2.650 cc che fu montato sulle March e Lola di Formula Indy a fine anni '80: alimentato a metanolo, forniva oltre 800 CV.

## TIPS&TRICKS

Come sono le slot-car del 2017? Molto diverse nell'aspetto da quelle realizzate anche soltanto una decina d'anni fa.

La qualità delle carrozzerie in plastica ABS (l'acrilonitrile-butadiene-stirene è un polimero termoplastico usato per creare oggetti leggeri e rigidi, *a sinistra*) ha portato il livello di dettaglio al pari dei modelli plastici statici tipici del modellismo, e il futuro della stampa 3D ci prospetta carrozzerie ancora più leggere. Un terzo materiale è la resina bicomponente, che permette un dettaglio fine, ma per peso e fragilità non viene di solito usato nelle competizioni.

Anche i telai hanno subito una grande evoluzione, passando dal metallo tradizionale

(al quale si associava una leggerissima carrozzeria in Lexan, una particolare resina appartenente alla famiglia dei policarbonati) alla plastica.

I telai moderni sono diventati modulari e assemblabili, più facili da gestire. Permettono il diverso posizionamento del motore (*nelle foto in posizione sidewinder*) a seconda delle necessità agonistiche e delle categorie di corse, oltre all'alloggiamento di sospensioni e componenti elettronici come i processori per la gestione digitale della macchina. Invariata, ed è la forza delle slot-car, è la semplicità meccanica: un motore elettrico montato sul telaio trasmette il movimento all'asse posteriore della vet-

tura tramite una trasmissione composta da un pignone e una corona, mentre l'asse anteriore delle ruote svolge solo una funzione decorativa, lasciando la direzione al pick-up, una piccola lama verticale mobile sotto il muso dell'auto che scivola nel binario della pista.

Al pick-up è anche affidato il compito di alimentare il motore elettrico tramite due contatti "striscianti" (*a destra*), piccole trecce di rame poste ai lati della lama che, a contatto con i bordi metallici elettrificati del binario, portano l'energia necessaria al motore per il movimento. Il basso voltaggio e la corrente continua rendono i binari completamente innocui per i giocatori.

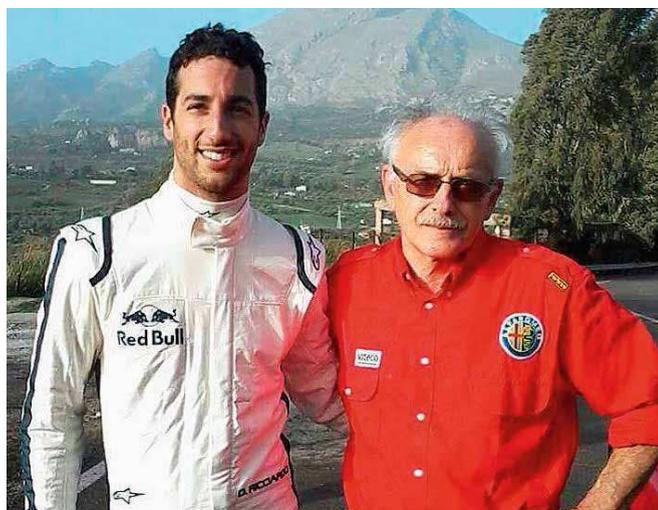


# Rally

## Una vita da corsa

**DA "MANUEL" CON UNA R8  
GORDINI CURATA NEL DOPO LAVORO,  
AI RALLY IRIDATI PASSANDO  
PER LELLA LOMBARDI E LA DAKAR  
50 ANNI PASSATI TRA I MOTORI**

**DI EUGENIO MOSCA**



**MONZA 1968**

**MONZA**  
Marchesi con la R8 Gordini  
nei vecchi garage di  
Monza e, sopra, con Daniel  
Ricciardo in Sicilia...



**L**uigi Marchesi è da poco tornato dall'ennesimo Monte-Carlo a cui ha partecipato, come assistenza, il secondo storico dopo una decina di quelli "veri". Purtroppo, terminato anzitempo per un'uscita di strada della Fiat 124 Spider Gr. 4, scivolata sul ghiaccio e finita in un fossetto. Un'eventualità sempre dietro l'angolo in una gara imprevedibile come il "Monte".

**► Ne avrai viste delle belle in tutte le edizioni che hai fatto?**

«È una gara dove l'imprevisto è sempre dietro l'angolo. Faticosa, si dorme pochissimo. Quando si facevano le assistenze "volanti", noi meccanici facevamo una gara nella gara. Spesso accadeva che, una volta arrivati nei punti fissati per le assistenze, dovessimo anche spalare la neve per creare la piazzola in cui fare assistenza. Quindi dovevamo "tirare" anche noi per arrivare in tempo e non mancavano gli imprevisti: ricordo un frontale tra uno dei nostri furgoni e uno dell'assistenza Audi. Per fortuna, a parte i furgoni, nessuno si fece male, ma dovemmo fare i salti mortali per compensare la mancanza di quel furgone».

**► Quale anno ricordi in modo particolare?**

«Due su tutti. Il 1976, con la Lancia Fulvia HF di Ambrogetti-Torriani, perché era il primo rally importante a cui partecipavo e perché, nonostante fosse una vettura privata del Jolly Club, fino alla notte del Turini eravamo nei primi dieci. Poi si ruppe un semiasse. Il più divertente, invece, fu quello in cui Dario Cerrato (con la Delta Gr. A, ndr) fu "navigato" dal telecronista Rai Gianni Vasino, impegnato a fare la diretta su Rai 2. Praticamente "Dario" fece tutto il rally a vista, perché non poteva fare conto su quel navigatore improvvisato. E alle assistenze le risate si sprecavano».

**► Quest'anno festeggi il mezzo secolo di attività nelle corse, passando per tutte le discipline dell'automobilismo, dalla pista ai rally fino ai raid. Com'è iniziata questa affascinante avventura?**

«Nel 1968 lavoravo come meccanico alla concessionaria Renault Messa di Monza. Un cliente, che correva con lo pseudonimo di "Manuel", portava la sua R8 da gara a fare manutenzione in officina. Io mi presi quell'impegno, che per ordine del titolare dovevo svolgere fuori del normale orario di lavoro. A fine anno vincemmo il campionato Turismo Gr. 2. Nel 1970 lo stesso cliente comperò una Porsche 911 2.2 Gr. 4 e mi chiese di continuare a curarne l'assistenza. Però, ovviamente, non poteva portar-

la in concessionaria, quindi mi propose di licenziarmi garantendomi uno stipendio superiore. Detto fatto, attrezzai il garage di casa di 50 metri quadrati, mi iscrissi alla camera di commercio e iniziò l'avventura. Gestii per due anni quella macchina, con cui disputammo anche gare importanti come la 1000 Km di Monza e la Targa Florio».

**► Poi il salto di qualità, come avvenne?**

«Negli anni '70, la domenica mattina quando non c'erano gare in programma, all'Autodromo di Monza si svolgevano delle prove libere. Una di queste mattine mi trovavo nei box a chiacchiere con Vittorio Brambilla quando arrivò una ragazza con una monoposto di F3 sul carrello. Vittorio mi chiese di darle una mano e al termine delle prove lei mi disse che stava cercando un meccanico proponendomi, nonostante io non avessi esperienza specifica di monoposto, di seguirgli la macchina. Era Lella Lombardi. Io naturalmente accettai. Adattammo un furgone Fiat 238 per il trasporto della monoposto e con una roulotte al traino affrontammo le due stagioni successive: 1972 con la Lotus 69 e 1973 con la Brabham BT41. Poi, nel '74, mi volle come meccanico di riferimento nel team inglese con il quale disputò la F. Aurora, e avrebbe voluto portarmi anche alla March F1 l'anno dopo, ma avendo anche una figlia piccola non me la sentii di trasferirmi».

**► Com'era Lella?**

«Molto professionale. Una perfezionista. Non smetteva di provare finché non otteneva la messa a punto che desiderava. Basti dire che ero l'unico, nell'Italiano di F3, ad avere sul furgone una cassa con un centinaio di molle diverse. Grazie alla sua pignoleria ho imparato il metodo di lavoro professionale. E poi aveva pure un bel piede ed era una tosta, che non si tirava indietro nella bagarre. A Monaco, nel '72, c'erano oltre 100 macchine iscritte al GP di F3, per arrivare in finale bisognava superare diverse batterie di qualificazione. Superammo le pre qualifiche con il 13° tempo su 60 macchine, ma la mattina della gara si presentò pallida come un cencio: "Purtroppo sono una donna", mi disse. Dovetti aiutarla per calarsi in macchina ma nonostante tutto sfiorò la qualificazione classificandosi 11°».

**► Com'era la Jolly Club, la scuderia in cui hai lavorato gran parte della tua carriera?**

«Conobbi Roberto Angiolini nel '72 e ho lavorato quasi soltanto con loro fino al 2000, anno di chiusura della scuderia. Angiolini mi affidava i programmi che lui definiva "alternativi", che gesti-

vo nella mia officina. Dopo Lella, fu la volta di Carlo Giorgio, con cui vincemmo il tricolore F3 nel 1973 e passammo in F2. Poi l'interesse per la Velocità un po' diminuì, così dal '76 mi dirottaroni nei rally, cominciando con la Fulvia HF per passare poi alle Alfetta GTV 1.8. Siccome ero digiuno di rally, passai l'inverno 76-77 ad assemblare le nostre macchine presso l'Autodelta, dove mi sono trovato come in famiglia. Da lì in poi ho alternato periodi nei rally ad altri in pista, saggiando anche la F1 e Le Mans, fino ai raid. Con il Jolly poteva capitare di fare tutti i tipi di gare: dal "rallino" nazionale alla prova del mondiale la settimana successiva».

► **Come mai una scuderia lanciata come il Jolly ha dovuto alzare bandiera bianca?**

«Finché c'è stato il supporto delle Case come Lancia, Alfa Romeo e Abarth, e di sponsor di peso, tutto funzionava. Quando questi appoggi sono venuti meno Angiolini, che ha sempre avuto un'impronta imprenditoriale, ha valutato che non ci fossero più i presupposti per continuare. D'altronde, per una gara importante si muovevano 30 persone, dieci furgoni, tre macchine di assistenza veloce e un elicottero, perciò i conti alla fine dovevano quadrare».

► **Hai avuto modo di lavorare con grandi campioni: chi ti è rimasto più impresso?**

«Sotto l'aspetto umano, tutti bravissimi. Sotto quello tecnico, due su tutti: Biasion e Sainz, a cui non la potevi raccontare e cercavano di avere sempre la macchina al top, mentre Cerrato e Loubet tendevano a compensare eventuali magagne. In un test feci a Sainz la tipica prova della finta modifica: finì soltanto di cambiare la taratura delle barre antirollio che mi aveva chiesto e dopo nemmeno un chilometro tornò indietro dicendomi testualmente: "Ueh pirla, quando ti chiedo una modifica, la devi fare". Anche Biasion era molto meticoloso».

► **E tra tecnici e manager, chi ricordi soprattutto?**

«Tra tutti Cesare Fiorio. Un autentico genio, con una visione più avanti di tutti. Non a caso fu lui a inventare il cambio gomme in prova speciale, che in gare particolari come Monte-Carlo poteva fare la differenza, facendo anche realizzare una speciale pistola pneumatica in grado di svitare contemporaneamente i cinque bulloni. Come ingegnere, Franco Antoniazzi, che conobbi all'Alfa Romeo e poi è andato in Oral con Forghieri. Un bravo tecnico e una persona che se può aiutare qualcuno lo fa volentieri».

► **Quale auto ti è rimasta nel cuore?**

«La Stratos nell'insieme era una vera macchina da competizione e da rally. Sotto il profilo tecnico la Delta S4, anche perché bisognava avere del gran pelo per pilotarla, soprattutto per gestire 500 CV sulla terra».

► **Hai conosciuto bene anche i fratelli Brambilla: che ricordi ne hai? E chi era il più forte tra i due?**

«Erano entrambi un po' fuori dalle righe, piloti vecchio stampo. Tino era un cavallo pazzo. E proprio per il carattere ingestibile si è giocato la possibilità di rimanere pilota ufficiale Ferrari, nonostante il Commendatore tenesse molto a lui anche perché fu il primo a portare alla vittoria il motore Dino. Vittorio, pur essendo bello tosto anche lui, era più malleabile: al terzo anno di F3 com-

prese che per fare carriera bisognava mettere da parte i bollenti spiriti. Poi ebbe anche la fortuna di trovare l'appoggio della Beta per fare il salto in F1, che si meritava ampiamente. Come piloti si equivalevano».

► **Sicuramente hai degli aneddoti su di loro?**

«Certo! È il 1972 e con Carlo Giorgio andiamo a Magny Cours per la finale europea di F3. Facciamo parte della squadra Italia A, insieme a Vittorio Brambilla e Alessandro Pesenti Rossi. Ci qualificammo bene, ma nel warm-up Giorgio sbatte violentemente rompendo il retrotreno. Mancano solo tre ore alla partenza e se non partiamo la squadra non prende punti. Non abbiamo ricambi, allora Vittorio si rimbocca le maniche della tuta ignifuga e smontiamo la monoposto. Poi stacca due longheroni dalla bisarca e li salda al telaio in tubi in modo da fissare tutta la parte posteriore. Terminiamo il lavoro dieci minuti prima del via e Giorgio riesce a finire la gara. L'anno dopo, al Nürburgring ci sono oltre settanta F3. Tino è secondo, dietro a Laffite e davanti a Depailler. A due giri dalla fine inizia a piovere e Tino da quel gran... volpone che è si mette ad accendere e spegnere a intermittenza il fanalino posteriore cambiando spesso anche traiettoria in modo tale da infastidire Depailler facendogli credere che davanti a lui ci siano due macchine. Così il francese non tenta il sorpasso. Vittorio, che con la pioggia di solito va forte, stranamente non arriva nei primi venti. Quando torna ai box capiamo il perché: ha un'ape nel collo, che nel frattempo si è gonfiato tanto da impedirgli quasi di respirare...».

► **Il lavoro di meccanici e preparatori era ben diverso allora, e si poteva fare la differenza?**

«Puoi dirlo. Oggi parliamo di assemblatori, anche per colpa dei regolamenti non ci si può inventare nulla. È cambiato anche il metodo di lavoro: oggi se si ferma la macchina e non c'è il ricambio pronto è finita, mentre una volta ci inventavamo di tutto per farla ripartire. E il bravo preparatore interpretava i regolamenti, trovando la scappatoia che poteva fare la differenza».

► **Qualche esempio...**

«Nel Trofeo SZ Mauro Trione vinse otto gare su dieci con la mia macchina. Il segreto era nell'altezza da terra. Per regolamento, con due pneumatici sgonfi sullo stesso lato la macchina non doveva toccare terra; io tagliai in orizzontale il frontale (in vetroresina) e lo reincollai accorciandolo di 30 mm. La differenza si notava nella distanza dal passaruota al pneumatico, inferiore che sulle altre vetture, ma nessuno scoprì l'inghippo, neppure i commissari tecnici in verifica. Poi la fiche del motore, per errore, riportava come peso minimo del volano 1,8 kg anziché 11,8 kg, così lo alleggerii molto e i miei motori volavano. Soltanto dopo la terza gara se ne accorsero».

► **Anche la F1 era un'altra cosa, vero?**

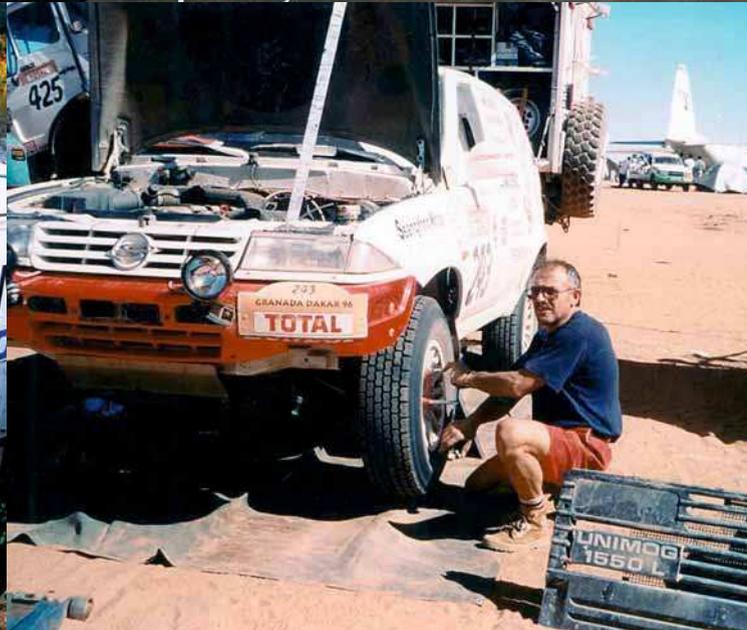
«Assolutamente sì. Nel 1986 Angiolini fece un accordo con lo sponsor El Charro per entrare in F1. Strinse un accordo con l'AGS, che dopo alcune buone stagioni in F2 voleva fare il grande passo, e per questo aveva ritirato i telai Renault montandoci i Motori Moderni dell'ingegner Chiti. Io ero l'unico italiano inserito nella squadra e il programma prevedeva i GP di Italia e Porto-

## DAKAR

A destra, Luigi Marchesi con Carlo Giorgio sulla March F2. Al centro, la dedica di Graziano Rossi al volante della Porsche 3.3 turbo durante il Rally di Monza 1983. In basso, durante la Dakar 1996 che disputò con il camion di assistenza del team ufficiale SsangYong.



*Cosa Luigi ti ricordi?*



gallo, dopo i quali si sarebbe valutata la presenza anche alle prove sudamericane. Assemblata la vettura effettuammo una settimana di test a Le Castellet con Didier Pironi, dove non riscontrammo particolari problemi a parte la rottura di una turbina. A Monza, invece, si ruppe un motore a ogni turno di prove, tanto che per la gara ce ne prestò uno la Minardi. In qualifica, al terzo giro Ivan Capelli si fermò alla Variante Ascari rischiando di non qualificarsi. Senza pensarci un attimo presi in spalla la bombola dell'aria compressa, inforcai la bicicletta e andai. I commissari monzesi, conoscendomi, mi fecero entrare e arrivare fino alla monoposto, così la riavvii e riuscimmo a qualificarci. Una cosa oggi impensabile, ma quella era una F1 ancora a misura d'uomo, tanto che il team era fatto di sette persone e si lavorava ancora sotto le tende. Fu una bella esperienza».

► **Tu preferivi la pista o i rally?**

«I rally mi piacevano, ma ho sempre preferito la pista perché se fai la modifica giusta puoi vedere subito la differenza. Mentre nei rally, se non lavori con piloti professionisti capaci, non avendo dei parametri sempre precisi spesso si possono prendere delle cantonate».

► **Non a caso hai fatto poker di titoli Turismo in Spagna?**

«Sì, tre titoli con Villamil e uno con Sala tra il 1987 e il 1991, con le Alfa Romeo 75 3.0».

► **Però hai anche adattato la Delta alla Dakar sfiorando un clamoroso risultato. Come andò?**

«A settembre '94 Servià, che aveva un grosso sponsor per la Dakar, era rimasto spiazzato dall'improvviso ritiro della Lada. Non avendo alternative, con Angiolini mi chiesero di allestire una Delta, ben consci che difficilmente sarebbe potuta resistere più di alcuni giorni. Ritirai dall'Abarth una scocca rinforzata "Safari", però le gomme Pirelli erano della misura dei fuoristrada, di 880 mm di diametro, perciò dovetti tagliare e modificare i passaruota per farcele stare. Così come dovetti far realizzare un apposito serbatoio da 450 lt che si adeguava alla gabbia e farci stare anche due ruote di scorta. Lavorai giorno e notte per un mese e mezzo e nello shakedown, nelle dune in Spagna, l'unico problema fu un semiasse che si ruppe per l'eccessiva escursione delle sospensioni, poi limitata con appositi cavi d'acciaio. Per regolamento dovemmo anche sostituire la turbina con quella della 155 Q4, perché il regolamento T3 ammetteva il diametro massimo della girante di 32 mm, facendone preparare due "giuste" da uno specialista svizzero e portandone altre sei normali di scorta. Inoltre allestimmo anche due furgoni Iveco Daily 4.2 (versione commercializzata in Libia) per l'assistenza e partimmo per l'avventura. Quell'edizione partiva e arrivava a Parigi. Nei primi tre giorni saltarono quattro turbine e all'ultima PS in Spagna Servià arrivò al traino con il motore fuso perché non si era accorto della spia che aveva segnalato il surriscaldamento. Sostituimmo il motore, anche se non si poteva fare, e poco prima dell'arrivo a Dakar ci trovavamo sestì assoluti, dietro alle macchine ufficiali Citroen e Mitsubishi, tanto che erano convinti che la vettura fosse stata preparata ufficialmente in Abarth. Purtroppo il direttore sportivo non ascoltò il mio consiglio di fare arrivare a Dakar una se-

rie di ricambi, perciò quando in Mauritania fuse di nuovo il motore per la rottura di un radiatore dell'olio dovemmo ricostruire un motore dai pezzi di due motori fusi. Un accrocchio che emetteva un rumore sinistro e che palesemente non sarebbe durato molto. Perciò fuori dai CO trainavamo la macchina con il furgone, ma dopo tre tappe di 700 km in quelle condizioni eravamo tutti esausti e non avremmo potuto proseguire così fino a Parigi. Peccato, perché magari con i ricambi che avevo chiesto avremmo potuto sistemare le cose e il buggy che ci seguiva in classifica arrivò 3° a Parigi».

► **Hai anche il merito di aver dato il via alla carriera rallystica di Valentino Rossi, come?**

«Nel 1983 Graziano Rossi era venuto in officina con un amico, gli era piaciuta una Porsche 3.3 turbo e con quella aveva disputato alcune gare. Nel 1997 gli proposi di fare il Rally di Monza insieme al figlio, Valentino, che nel frattempo stava vincendo il suo primo titolo mondiale. Lui acconsentì di buon grado. Quindici giorni prima della gara vennero a provare la Renault Megane e Valentino dimostrò di andare forte allora chiesi a Graziano di lasciarlo correre da solo. Però nessuno voleva fare da navigatore a Graziano, perciò gli affidai mia figlia Vera...».

► **Come valuti l'ambiente delle auto storiche?**

«Mi pare ci sia troppa esasperazione in Italia. Oltre al fatto che la maggior parte delle vetture sono costruite ex-novo, c'è troppo permissivismo, mentre secondo me bisognerebbe consentire solo quello che era riportato nelle fiche dell'epoca, a parte le dotazioni di sicurezza. Per gli ammortizzatori, ad esempio, all'epoca si usavano al massimo i Koni con regolazione unica in estensione e compressione, oppure i Bilstein neppure regolabili, mentre ora mi capita di vedere ammortizzatori con regolazioni a più vie. Così come alcune Porsche che invece delle barre al posteriore hanno il gruppo molla-ammortizzatore o la pedaliera sdoppiata. Lo stesso dicasi per le gomme: per regolamento si dovrebbero usare le stradali, invece girano gomme quasi da qualifica. Così i costi salgono alle stelle e lo spirito di queste gare è stravolto. Ciononostante, l'ambiente delle storiche è ancora più umano rispetto a quello delle auto moderne».

► **Del Rally di Monte-Carlo, della Dakar e della F1 ci hai già raccontato: altre gare ti sono rimaste dentro?**

«La 24 Ore di Le Mans, sia l'originale sia la versione "storica". Poi la Targa Florio, una settimana di festa con 500.000 spettatori lungo il tracciato. La mia prima "Targa" l'ho vissuta anche come viaggio di nozze! Avevo organizzato tutto: mi sposai sabato 8 maggio e, con mia moglie, la domenica mattina partimmo con una Opel Rekord e la Porsche sul carrello. Ebbi anche il piacere di fare un intero giro del tracciato con la Porsche da gara durante la ricognizione, seduto sulla cassetta dei ferri tenendomi aggrappato al roll-bar. Una fantastica esperienza l'ho vissuta due anni fa, con l'Alfa Romeo 33 ex-Marko che ha usato Daniel Ricciardo per la Red Bull. Ricciardo è simpaticissimo e sempre disponibile con tutti. Quando abbiamo terminato il lavoro mi ha detto: "Non riesco a capire come facessero a guidare per una gara intera con questo cambio".



*Querido amigo,  
 Mauro y yo te invitamos  
 a tomar una copa para  
 celebrar la victoria del  
 equipo en el campeonato  
 de España de Rallyes de  
 Tierra. Te esperamos  
 M. Ortiz-Lallo J.C. Onoro*

28 - «La Gazzetta dello Sport» - Martedì 21 dicembre 1993

**MOTORI** LA NOVITÀ / La «regina» affronta una nuova avventura

## Lancia alla Dakar

Dopo sei mondiali rally la Delta va alla conquista del grande raid

La celebre berlina torinese sarà affidata allo spagnolo Serra. È stata preparata da Luigi Marchesi, tecnico della scuderia Jolly Club che racconta: «È un completamente rifatto, è più larga, alta e rinforzata nel pianale. Consuma meno del comune e 6-7 mila litri di carburante».

**Concitata la partenza in Italia**

Il raid è stato allestito per la 10ª Parigi-Dakar. Prima gara ufficiale del grande raid che sarà disputata in 10 tappe: 1. La S. 1. 2. La S. 2. 3. La S. 3. 4. La S. 4. 5. La S. 5. 6. La S. 6. 7. La S. 7. 8. La S. 8. 9. La S. 9. 10. La S. 10. La gara sarà disputata in 10 tappe, per un totale di 10 mila chilometri. La gara sarà disputata in 10 tappe, per un totale di 10 mila chilometri. La gara sarà disputata in 10 tappe, per un totale di 10 mila chilometri.

**VALENTINO**  
 Sopra: la Delta S4 che ha vinto due titoli spagnoli rally con Juan-Carlos Onoro e Gustavo Trelles. Nel riquadro, la Gazzetta dello Sport dedicò un articolo alla Delta preparata da Marchesi per la Parigi-Dakar. A destra: Marchesi sullo schieramento di partenza del GP d'Italia F1 con la AGS di Ivan Capelli. A lato: l'Alfa SZ con cui Mauro Trione dominò il monarca. Sotto: la riconoscente dedica di Valentino Rossi, il cui debutto automobilistico al Rally di Monza '97 fu propiziato da Marchesi.





# Tappabuchi di talento

**Nata per colmare un "buco" nella gamma di Torino, conobbe un successo superiore alle attese. Grazie a un'idea intelligente e ben realizzata, come dimostra oggi la facilità di mantenimento**

DI UMBERTO LACCHETTI, FOTO GIANMARIA BONOMI

**C**oprire in fretta il buco di mercato che si andava profilando nel segmento medio-superiore: questo è l'obiettivo dei vertici Fiat a metà anni Sessanta, quando le valide ma attempate berline Fiat 1300, 1500 e 1800 L subiscono l'attacco della concorrenza, anche interna: la Fiat 124 sta per essere lanciata sul mercato, e anche se di cilindrata inferiore vanta una migliore abitabilità; e all'esterno c'è già l'Alfa Romeo Giulia. In Fiat corrono ai ripari, incarica-

no l'ingegner Dante Giacosa di costruire nel giro di pochissimo tempo una nuova vettura in grado di reggere la concorrenza nel settore, facendo uso il più possibile di componenti già disponibili. Per realizzare una carrozzeria importante e con abitabilità superiore alla 124 si decide di usare il pianale delle Fiat 1500 C; il padiglione e le portiere sono invece le stesse della Fiat 124; i lamierati di rivestimento anteriori e posteriori, cofani e parafanghi sono appositamente creati e sagomati per dare

forma alla nuova vettura. La nuova berlina a tre volumi si chiama, come il numero di progetto, "125" e assomiglia parecchio alla 124, di cui replica larghezza e altezza, la differenza è nella lunghezza, superiore di quasi 20 cm, e nel passo, superiore di oltre 8 cm. L'uso opportuno delle cromature, la sagomatura dei cofani, la calandra grigliata e l'abbondante fanaleria quadrata, danno alla berlina un'impronta di classe, che la differenzia dalla 124 da cui pure deriva. Per il motore si decide di equipaggia-



#### FINITURE DI LIVELLO

In apertura, la "nostra" 125 in azione: la tenuta di strada è un sicuro pregio della vettura. In questa pagina, dettagli dell'interno: la strumentazione comprende tachimetro, contachilometri totale e parziale, termometro acqua, indicatore livello benzina, spie varie; il contagiri era un accessorio a richiesta. La plancia è rivestita in legno e si nota l'orologio, spostato in questa posizione dalla presenza del contagiri. L'interno della porta testimonia la bontà delle finiture e del livello della vettura, di gamma medio-alta. I cerchi ruota sono di acciaio, ma erano disponibili anche in lega leggera. Il tappo di rifornimento della benzina è sprovvisto di serratura, come pure il suo sportello. Sotto, un'immagine commerciale dell'epoca.





#### ORDINATO

Il cofano motore (foto 1) è incernierato davanti; si noti l'ordine nel vano, degno di un'auto di oggi. Il filtro dell'aria (2) è del tipo a secco, facilmente raggiungibile con lo smontaggio del coperchio. C'è anche la regolazione stagionale della presa d'aria estate/inverno. L'alimentazione è assicurata da un carburatore doppio corpo (3) di tipo Weber o Solex, entrambi con dispositivo di ricircolo dei vapori dell'olio. L'impianto di raffreddamento (4) è a liquido e ha il vaso di espansione che permette un facile controllo del livello. L'accensione è a spinterogeno (5) con puntine platinato; nella Special II serie (dal 1970) a richiesta si poteva applicare come optional l'accensione elettronica. L'ingranaggio (6) che muove la pompa dell'olio e lo spinterogeno è soggetto ad usura e può deteriorarsi.

#### VERTICALI

Sotto, una Fiat 125 normale, prima serie come si può evincere dalla posizione degli indicatori di direzione anteriori in verticale e dai rostri sul paraurti. Il motore 1600 della prima 125 dava 92 CV, ponendo la berlina torinese appena sotto come prestazioni alla rivale Alfa Romeo Giulia. Notare l'abbinamento di colori in questa foto, in perfetto tema anni '70.

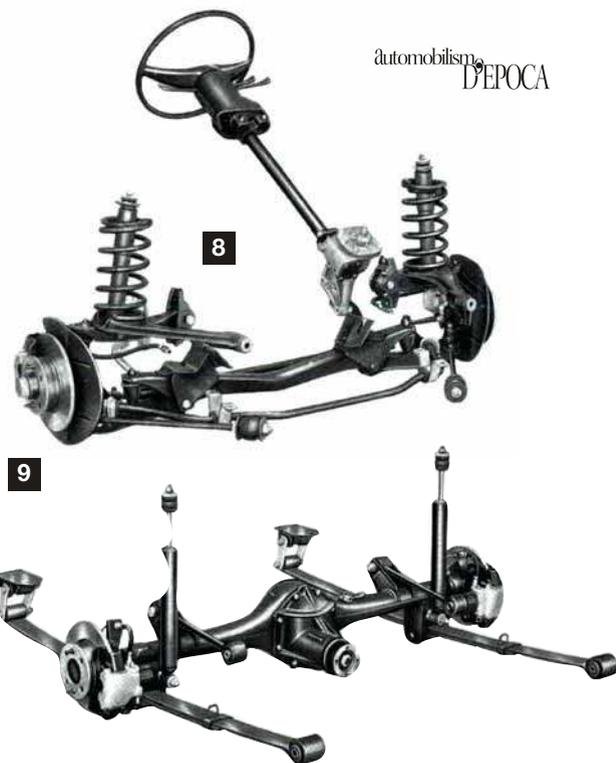
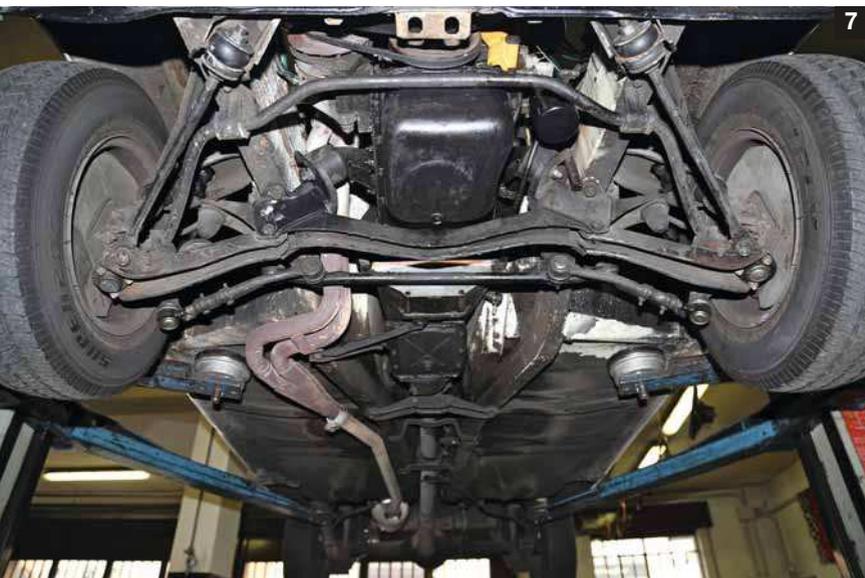
re l'auto con il recente bialbero a cinghia progettato da Aurelio Lampredi, già montato sulla Fiat 124 Sport, ma con cilindrata elevata a 1600 cc, ottenendo una potenza di 90 CV-Din. L'ingegner Giacosa riesce ad amalgamare il tutto con grande esperienza e nel giro di poco più di un anno realizza una vettura apprezzabile per finiture e prestazioni. Nella primavera del 1967, un anno dopo l'uscita della 124, la 125 compare sul mercato: è un tempo da primato,

tenuto conto degli strumenti tecnici di allora. Anche il prezzo è molto competitivo (1,3 milioni di lire).

#### Cavalli economici

Il motore bialbero, con la cinghia al posto della catena, è brillante ma richiede una manutenzione puntuale per evitare guai meccanici. Il primo motore di questo tipo è stato montato sulla Fiat 124 Sport con cilindrata 1438 cc, alesaggio 80 mm e corsa 71,5 mm. Sulla Fiat 125 il bialbero mantiene lo stesso alesaggio ma aumenta la corsa a 80 mm, portando la cilindrata a 1608 cc, monoblocco in ghisa e testa in alluminio con sedi valvole riportate, albero motore con cinque supporti di banco. L'alimentazione è affidata a un carburatore doppio corpo verticale invertito Solex C 34 oppure Weber 34 DCHE. Il cambio è il medesimo della 124 Sport, a quattro marce sincronizzate, la trazione posteriore. La potenza (92 CV) è superiore alle Fiat 1500 e 1800, vicina a quella della





Giulia TI che però ha il cambio a 5 marce e una migliore aerodinamica ma costa anche oltre 200mila lire in più (1.570.000 lire di listino).

A pareggiare il conto con la Giulia TI arriva nel 1968 la 125 Special: modifiche al collettore di aspirazione, agli alberi a camme ed al carburatore portano la potenza a 100 CV-Din e la velocità massima a 170 km/h, grazie anche al cambio ora a 5 marce. Nella Special migliorano poi anche le finiture, sempre a fronte di un prezzo (1.390.000 lire) inferiore alla rivale diretta Alfa Romeo (1.665.000 lire). I 100 CV della 125 sono i più economici del mercato. La 125 inoltre ha quattro freni a disco con servofreno a depressione e nella Special il circuito è doppio con limitatore di frenata sulle ruote posteriori. Le sospensioni anteriori derivano dalle berline 1300 e 1500 aggiornate; al posteriore abbiamo lo schema della Dino, cioè l'assale rigido con ammortizzatori telescopici, balestre longitudinali e biellette longitudinali di ancoramento. A fine 1970 la Fiat 125 Special è presentata al salone di Torino con un lieve restyling, i cui elementi principali sono lo spostamento degli indicatori di direzione sotto il paraurti, la calandra aggiornata, la protezione in gomma lungo tutto il paraurti anteriore e posteriore (da cui il soprannome di "gommone" dato alla seconda serie) e il cruscotto rivestito in legno. La Fiat 125 esce di produzione nel 1972, a soli 5 anni dalla presentazione, non perché obsoleta ma perché c'è la nuova 132;

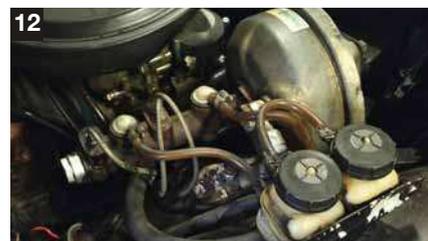
#### COME LA FIAT DINO

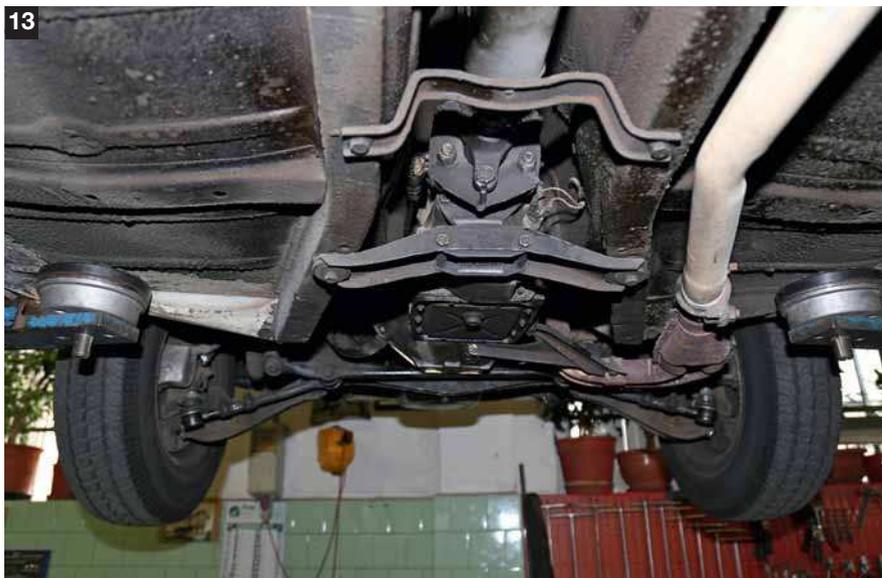
L'avantreno (7-8) ha sospensioni a ruote indipendenti: nella foto si notano anche gli altri particolare delle sospensioni: bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali, tiranti collegati alla scocca e barra stabilizzatrice. Il pianale della 125 è derivato dalla Fiat 1500 C. Al retrotreno (9) le sospensioni sono a ponte rigido, con uno schema mutuato dalla sportiva Fiat Dino: in foto (10) si vedono l'assale rigido con gli ammortizzatori telescopici, le balestre longitudinali e le biellette longitudinali di ancoramento.



#### SICUREZZA

Nella foto (11) un freno a disco anteriore, i bracci della sospensione e la tiranteria dello sterzo: il precedente proprietario aveva sostituito di recente testine dello sterzo, perni sferici delle ruote e i gommini dei tiranti, una manutenzione molto importante per la sicurezza. L'impianto frenante è dotato di servofreno e doppio circuito: in foto (12) i due serbatoi del liquido apposito, uno per ogni circuito.





#### INGRASSAGGIO

La Fiat 125 è una berlina moderna, come indica il fatto che abbia un solo punto di ingrassaggio (13), in corrispondenza del manicotto scorrevole dell'albero di trasmissione. La coppa dell'olio motore e il filtro a cartuccia (14) sono in posizione un po' esposta, senza alcun riparo.

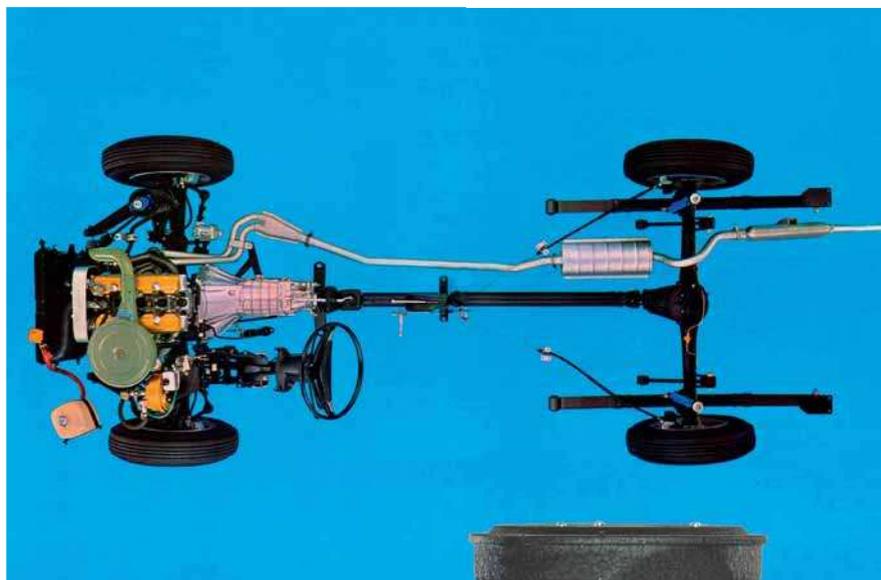
epppure in quei pochi anni ne sono stati venduti oltre 600mila esemplari.

#### olio e cinghia

L'auto che abbiamo fotografato è una Fiat 125 Special II serie, dell'ottobre 1971. Appartiene a Luca Peroni di Magnago (MI), imprenditore meccanico, che l'ha comprata a dicembre 2016; l'auto da nuova era stata acquistata dallo zio di Luca. Ha 169mila km ben portati, meccanica e carrozzeria sono in buone condizioni. La verniciatura è stata rinfrescata mantenendo la tinta bianca. Peroni ci spiega che il motore è originale, mentre di recente sono state sostituite le testine dello sterzo e i perni sferici delle ruote, oltre ai gommini dei tiranti, e ora l'avantreno funziona bene, senza giochi o rumori.

Anche la frizione è stata revisionata di recente, tutti i lavori erano stati fatti dal precedente proprietario. Peroni dopo averla acquistata ha comunque portato l'auto in officina per farla controllare e, oltre alla consueta revisione dell'impianto frenante (tubicino otturato), l'operazione più importante è stata la sostituzione della cinghia di distribuzione. Ci fa notare il meccanico che su questo motore è molto importante verificare se ci sono perdite d'olio dalla testa, in particolare dal basamento delle valvole, perché l'olio potrebbe finire nell'alloggiamento della cinghia, impregnarla e deteriorarla molto più rapidamente del previsto.

Attenzione va prestata anche alla regola-



#### BALESTRE

Nell'immagine sopra, la catena cinematica della Fiat 125; si fanno notare le balestre posteriori e le biellette longitudinali di ancoraggio del ponte posteriore al telaio. Qui a fianco, una vista del 4 cilindri bialbero di 1608 cc da 100 CV: si notano il carter che protegge la cinghia di comando della distribuzione (dietro la ventola) e il carburatore verticale.



zione delle valvole, da eseguire in genere ogni 20mila km. L'operazione non comporta problemi, basta avere gli attrezzi necessari: il micrometro per misurare lo spessore dei piattelli, la leva per comprimere le molle valvole e la pinza per estrarre i piattelli. La regolazione infatti si esegue sostituendo i piattelli con altri di misura diversa.

### Occhio all'ingranaggio

Un lavoro di spesa modesta, ma importante per prevenire guai importanti, è la sostituzione dell'ingranaggio che comanda insieme pompa dell'olio e spinterogeno: di solito si usura di più dalla parte della pompa e può capitare che porti ad accendersi la spia dell'insufficiente pressione olio. In tal caso va fermata la marcia per evitare guai seri al motore.

Per prevenire il disastro, basta sostituire l'ingranaggio, estraendolo dopo aver tolto lo spinterogeno. Il ricambio si trova e il

costo è di poche decine di euro.

I ricambi per l'ordinaria manutenzione si trovano ancora dai ricambisti, altri principali si trovano su internet. Luca Peroni ha deciso di recuperare pezzi da tenere di riserva, come fari, calandra, coprismozzi, lamierati, a prezzi tutto sommato contenuti. Difficile da rintracciare il "gommoni" dei paraurti, quello che ha dato il soprannome alla 125 seconda serie, in particolare l'anteriore.

Ora resta da fare una messa a punto del carburatore doppio corpo, ma già così il motore ci è sembrato in efficienza.

Durante la prova l'auto ha mostrato un bel brio, confermando l'ottima coppia che era un vanto ai tempi del bialbero Fiat. Anche la tenuta di strada ci è sembrata buona.

Ottimo il cambio, con escursione della leva corta, senza dubbio una delle migliori qualità della 125. Altro aspetto positivo è il comfort di marcia, merito sia delle sospensioni sia dei sedili comodi.

## Scheda tecnica FIAT 125 SPECIAL (FIAT 125)

**Motore** Tipo 125 B.000 (125 A.000) 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su cinque supporti di banco Alesaggio e corsa 80 x 80 mm, cilindrata 1608 cc Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 100 (90) CV a 6200 (5600) Coppia 13,3 (13) kgm a 4000 (3500) giri Distribuzione bialbero in testa (cinghia), 2 valvole per cilindro Alimentazione un carburatore doppio corpo verticale invertito Solex C 34, oppure Weber 34 DCHE, filtro aria a secco Impianto elettrico 12 Volt Batteria 48 Ah Alternatore 770 W Accensione a spinterogeno, dal 11/1970 a richiesta accensione elettronica Lubrificazione forzata con filtro a cartuccia Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con ventilatore ad innesto elettromagnetico **Trasmissione** Motore anteriore, trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 5 (4) marce sincronizzate + RM; rapporti: I 3,667 (3,422); II 2,1; III 1,361; IV 1; V 0,881; RM 3,526 A richiesta a partire da 11/1970: cambio automatico a 3 rapporti (I 2,4; II 1,48; III 1; RM 1,92) Differenziale coppia ipoide, rapporto al ponte 4,1:1 (10/41) Pneumatici 170 R 13 o 175 R 13; cerchi 5J x 13"

**Corpo vettura** Berlina a tre volumi, 4 porte, 5 posti, carrozzeria portante Sospensioni: anteriori ruote indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, tiranti collegati alla scocca e barra stabilizzatrice; posteriori assale rigido con balestre longitudinali, biellette longitudinali, ammortizzatori idraulici Freni anteriori e posteriori a disco, servofreno, doppio circuito con limitatore di frenata sulle ruote posteriori (circuito singolo) Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio benzina 50 (45) litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2505 Carreggiate ant/post 1.313/1.291 Lunghezza 4.233 (4.223) Larghezza 1.622 (1.611) Altezza 1.420 (1.440) Peso in ordine di marcia kg 1055 (1000); con cambio automatico kg 1060 **Prestazioni** Velocità massima 170 (160) km/h; oltre 165 km/h con cambio automatico

### DIFFERENZE

A sinistra, una Fiat 125 Special I serie a confronto con la "nostra" II serie (sotto): si notano i differenti gruppi ottici, a sviluppo verticale sulla I e orizzontale sulla II. La prima serie nell'immagine monta anche dei bei cerchi in lega leggera.



### SERBATOIO

Il bagagliaio (sopra) è capiente e discretamente rivestito. La capacità di carico è un po' limitata soltanto dalla presenza del serbatoio della benzina sulla destra. La ruota di scorta è invece sotto il piano di carico.



| IN OFFICINA | Giochi di sterzo

# Lavoro di precisione

**Sono tra gli inconvenienti più comuni su un'auto d'epoca. Prendendo come esempio un'Alfa Romeo Giulia, ecco i passi necessari per eliminarli o almeno ridurli il più possibile**

TESTO E FOTO DI UMBERTO LACCHETTI

**L**a verifica dei meccanismi dello sterzo è fondamentale per la sicurezza e la guidabilità del mezzo. Trattandosi di auto storiche, i controlli sono quanto mai opportuni, anche se apparentemente tutto funziona bene. Abbiamo esaminato il caso di una Alfa Giulia 1300 TI immatricolata nel 1970, una vettura all'epoca fra le migliori in fatto di tenuta di strada. Lo schema delle sospensioni è classico: l'avantreno

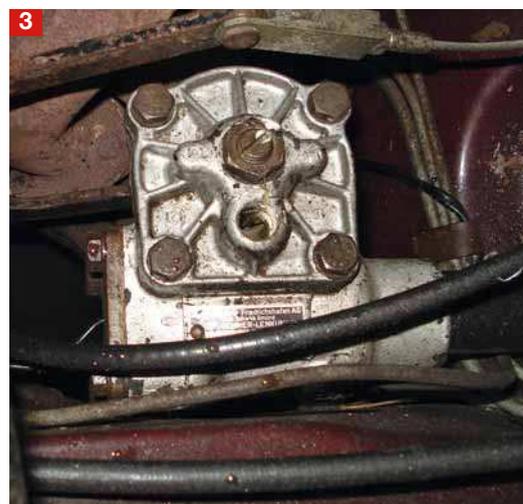
è a ruote indipendenti, con trapezi oscillanti, puntoni longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice; al retrotreno ponte rigido. Si tratta di meccanica robusta e che richiede poca manutenzione, non ci sono punti di ingrassaggio (salvo il manico scorrevole dell'albero di trasmissione). Dopo tanti anni però può capitare di doverci mettere mano, cosa che richiede una certa esperienza.

La Giulia in esame presentava difetti evidenti: in marcia il proprietario lamentava di dover correggere continuamente la traiettoria con il volante.

Inoltre passando su asperità del terreno o anche solo su piccole buche, si sentiva un rumore metallico in corrispondenza del lato destro dell'avantreno. L'auto è stata portata in un'officina specializzata di Milano per ricercare cause e rimedi.



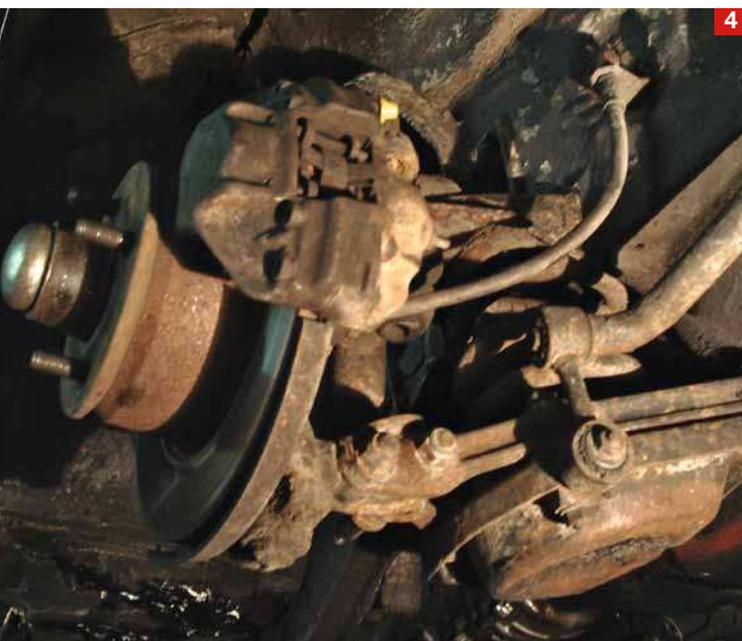
**PALESTRA**  
La Giulia TI che abbiamo usato come "palestra" per sistemare i problemi di gioco allo sterzo; per il resto la macchina era in buona forma.



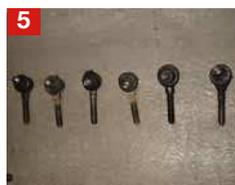
## SCATOLA GUIDA

La prima ispezione è elementare: a vettura ferma e ruote allineate si gira il volante (foto 1); se si nota un certo gioco senza che vi sia un corrispondente movimento delle ruote, allora occorre intervenire. La Giulia in esame presenta questo difetto.

La prima ad essere ispezionata è la scatola dello sterzo. Sulle Giulia può essere a circolazione di sfere oppure del tipo a vite globoidale e rullo, come nel nostro caso, di marca ZF (2). La scatola ha una vite di registrazione (3): agendo su questa il meccanico riesce a ridurre il gioco del volante, le ruote diventano più reattive ai movimenti dello sterzo. Questo però non risolve gli altri problemi di direzionalità e i rumori. Già che ci siamo vale la pena controllare il livello dell'olio della scatola dello sterzo: basta rimuovere l'apposito dado che si trova a fianco della vite di regolazione. Dal foro è anche possibile ispezionare sommariamente il meccanismo a vite e rullo.



4



5



6



7

## TESTINE DI STERZO

Si passa alla verifica del gioco degli snodi della tiranteria dello sterzo. Gli snodi sferici dei tiranti non richiedono lubrificazione, ma si deteriorano con l'uso. Sollevata l'auto sul ponte, si riscontrano usure in quasi tutti gli snodi a perno sferico (detti anche "testine") del meccanismo di sterzo (4). È necessario sostituirli e il meccanico li smonta: in foto (5) le sei testine a terra, nelle altre foto (6) e componenti più danneggiati in dettaglio.

Per sicurezza vengono sostituiti anche i due perni sferici inferiori dei fusi a snodo (7), uno per montante, perché sono organi importanti per la tenuta delle ruote. Danno qualche grattacapo nello smontaggio a causa della vetustà. Sono conici e vanno tolti facendo uso dell'estrattore; il sinistro non voleva saperne di uscire, ma il meccanico l'ha scaldato riuscendo così a smontarlo.



8



9



10



11



12



13

## SILENT-BLOCK E GEOMETRIE

Smontando l'avantreno troviamo che sono danneggiati i silent-block che uniscono i puntoni ai montanti delle sospensioni. Ciò spiega il rumore metallico che si sentiva su terreno dissestato; è necessario sostituire i silent-block. Vediamo il confronto tra un silent-block con guarnizione vecchia (8) e nuova (9) tutte le testine e i nodi sferici smontati. La barra di rinvio dello sterzo e i tiranti destro e sinistro (10) sono stati puliti. Si vede anche il puntone longitudinale destro. Vengono smontati i due puntoni longitudinali dell'avantreno (11). Analogamente si cambiano i supporti a perno sferico che collegano i puntoni al telaio. I ricambi si trovano facilmente: in foto (12) il perno sferico inferiore dei fusi a snodo, a confronto il ricambio nuovo e quello usato. I vari perni sferici vengono montati sui rispettivi tiranti, barra di rinvio e puntoni longitudinali (13). Una volta rimontato il tutto, si deve procedere alla regolazione della convergenza e del passo delle ruote.



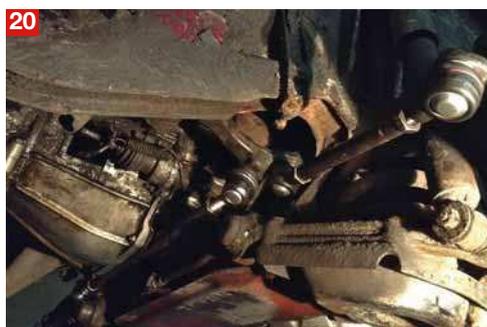
## FIANCO RIVELATORE

Un'altra verifica, molto importante, riguarda il fianchetto sinistro del vano motore, su cui è agganciata la scatola dello sterzo. Si tratta di un punto critico: nel corso degli anni incidenti, ruggine e sforzi ripetuti nelle manovre da fermo possono aver indebolito la lamiera. Possono presentarsi lesioni all'interno del parafrangente, nascoste sotto lo sporco che si accumula. Per individuare il difetto, basta sterzare da fermo e osservare se il fianchetto dov'è agganciata la scatola guida si muove: in tal caso, bisogna intervenire. La Giulia in esame ha subito un intervento per rinforzare il fianchetto. La foto mostra in che condizioni si trovava prima della riparazione (14) e dopo aver pulito e carteggiato la parte (15).

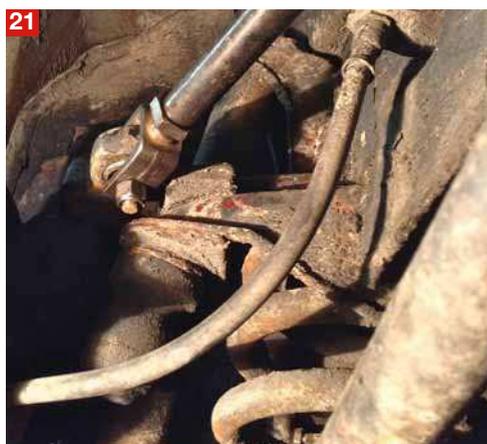


## UN NUOVO PROBLEMA

Infine viene riscontrato un altro guasto. Sotto il pianale della Giulia c'è una staffa che sostiene il tubo di scarico e che si trova agganciata a tre bulloni del cambio. Ha un compito importante, quello di tenere allineata la marmitta, mentre le vibrazioni vengono smorzate da due silent-block, che nel nostro caso erano rotti (16). Anche questo è un intervento importante: i meccanici hanno proceduto alla revisione completa della staffa e hanno montato due silent-block nuovi (17).



Nelle seguenti foto i componenti montati sul veicolo: il perno sferico inferiore dei fusi a snodo (18), la staffa del tubo di scarico (19), le testine dello sterzo (20) e un puntone della sospensione anteriore (21).



# TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

## ITALIANE

### ALFA ROMEO

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

#### Afra - MI

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

#### Alfaricambi - CT

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

### AR105 / Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733  
www.ar105.com  
Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

### Autofficina ACR - CO

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

### Autofficina Bergia - TO

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



### Diego Maspes - CO

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

### Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32  
francesco.magnoli67@gmail.com  
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

### FIAT

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

### Andronico - ME

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

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

### Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono)

all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate.

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

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

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

### Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esente dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
- serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere

rilasciato.

Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione.

Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

### Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Re-

golamento 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.





### **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

### **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 colle-

zionismo 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.officinaratto.it - info@officinaratto.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 -

## **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.



Automobilismo d'Epoca è convenzionata con Centro Prove e Servizi: se volete provare al banco la vostra auto, scrivete a: [centroprove@edisport.it](mailto:centroprove@edisport.it) oppure telefonate al numero 02 - 38085272.



## AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

### MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

### Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

### Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

### Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati

dagli anni '50

### VARIE ITALIANE

### Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60

(Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

### Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

### Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiautodepoca.com

Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

### Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

### Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

### GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

### Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

www.autodepoca-oldtimer-igne.it - igne.igne@libero.it

Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

### Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

### Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70



## FRANCESI

### CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.

### Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

### David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

## 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".



## **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](http://www.vertuanienrico.com) - [info@vertuanienrico.com](mailto:info@vertuanienrico.com)  
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

# INGLESI

## **JAGUAR**

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

## **GMA - PV**

Telefono: 0382 - 52 54 29  
Fax: 0382 - 52 97 56  
[www.gmajag.com](http://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](mailto: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](http://www.miniandcooper.it)  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

## **Palmer Speed Racing - RM**

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949  
Cell: 348 - 93 11 861  
[www.palmer speedracing.net](http://www.palmer speedracing.net)  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000. Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

## **VARIE INGLESI**

### **Anglo Parts - TV**

Telefono: 0422 - 32 15 00  
Fax: 0422 - 32 14 70  
[www.angloparts.com](http://www.angloparts.com)  
[sales.treviso@angloparts.com](mailto: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](mailto: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](http://www.autovigano.it) - [autoviganoclassic@gmail.com](mailto:autoviganoclassic@gmail.com)  
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

### **Borghia Automobili - MI**

Telefono: 02 - 47 40 51  
Fax: 02 - 42 22 996  
[www.borghiaautomobili.it](http://www.borghiaautomobili.it) - [info@borghiaautomobili.it](mailto:info@borghiaautomobili.it)  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

### **British Classic Parts & Cars - RM**

Telefono: 06 - 99 97 848  
[www.moss-italia.it](http://www.moss-italia.it) - [info@moss-italia.it](mailto: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](mailto:brgmoss@libero.it)  
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

### **Engine&Audio Devices - LT**

Cell: 346 - 7960054  
[www.jaguarcars.it](http://www.jaguarcars.it) - [dario@jaguarcars.it](mailto:dario@jaguarcars.it)  
Ricambi meccanici per vetture inglesi

### **Felice Service - NA**

Telefono: 081 - 81 86 067  
[www.feliceservice.com](http://www.feliceservice.com)  
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

### **F.lli Morolli - MI**

Telefono: 02 - 76 00 39 16  
Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

### **Luzzago S.r.l. - BS**

Telefono: 030 - 24 11 532  
Fax 030 - 24 11 540  
[www.luzzago.com](http://www.luzzago.com) - [info@luzzago.com](mailto: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](http://www.route63.altervista.org)  
[route63@yahoo.it](mailto: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](http://www.tecning.com) - [info@tecning.com](mailto: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](http://www.ats.mi.it) - [info@ats.mi.it](mailto: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](http://www.acr-auto.com)  
Restauri meccanici per tutte le Porsche

## **Autofficina Ballabeni - MN**

Telefono: 0376 - 38 10 75  
[ballabeniandreateam@libero.it](mailto: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](http://www.restauroporsche.com) - [info@restauroporsche.it](mailto: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

**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

**Flli Rossi Pneumatici - BO**

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

**Musso Maria - TO**

Tel. 011 - 85.20.19  
 www.mussogomme.it

**Nori Gomme - VI**

Tel. 0424 - 50.21.62  
 www.norigomme.it

**MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI**

**Alessandro Balestra - RO**

Telefono: 335 - 66 31 415  
 alessandrobalestra@interfree.it  
*Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste*

**Autorettifiche Fumagalli - MI**

Telefono: 0363 - 64 479  
 elleffe.69@hotmail.it  
*Rettifiche motori di ogni epoca*

**Brandoli Egidio - MO**

Telefono: 059 - 53 07 48  
 Fax: 059 - 53 07 76  
 www.brandoli.it - info@brandoli.it  
*Batilastra e restauri*

**Carrozzeria Gran Torino - TO**

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

**Carrozzeria K2000 - BI**

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

**Casa del Freno - TN**

Telefono: 0461 - 82 24 25  
 www.casadelfreno.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.cromaturaelia.it  
 cromaturaelia@tiscalinet.it  
*Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni*

**Cromatura Petranzan - PD**

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

**PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI**

	Vecchie misure	Equivalenze odierne
Diametro cerchio: 10"	4.80 - 10	145/80-10
	5.20 - 10	145/80-10
Diametro cerchio: 12"	4.40 - 12	125/80-12
	4.80 - 12	135/80-12
	5.20 - 12	135/80-12 e 145/80-12
	5.60 - 12	155/80-12
Diametro cerchio: 13"	5.60 - 13	155/80-13 e 165/80-13
	5.90 - 13	165/80-13
	6.40 - 13	175/80-13
Diametro cerchio: 14"	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

*Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica*

#### **Emilio Galbiati Automobili - 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, semiasse, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere*

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

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

#### **WWT - TV**

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

### **TAPPEZZIERI**

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

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

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

Tel. e Fax: 0984 - 36 074  
www.elvezio.com - info@elvezio.com  
*Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70*

#### **RT Autotappezzeria - FE**

Cell. 340-08 90 580  
www.rtautotappezzeria.com  
*Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.*

### **TRASPORTI E SERVIZI VARI**

#### **Assiservice - CN**

Telefono: 0173-28 35 87  
www.assi-service.net - info@assi-service.net  
*Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età*

#### **Cuttica - GE**

Telefono: 010-89 96 000  
www.cuttica.com / car@cuttica.com  
*Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione*

#### **Del Corona & Scardigli - MI**

Telefono: 02 - 75 60 914  
milano@delcoronascardigli.com  
*Trasporto e importazione veicoli*

#### **Gilena - BS**

Telefono: 030 - 37 76 786  
www.gilena.it  
*Libri auto e moto, edizioni internazionali*

#### **R.S. Historics - MB**

Telefono: 338 - 94 57 144  
www.rshistorics.com  
*Restauro, manutenzione e gestione in pista per auto da corsa*

#### **Turatello - PD**

Telefono: 049 - 90 70 126  
turatello.com / info@turatello.com  
*Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli*

### **CONSULENZE E PERIZIE**

#### **Giuseppe Cagnani**

Cell. 335 - 61 36 734  
beppebenz@libero.it  
*Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.*

#### **Giancarlo Catarsi**

Cell. 328 - 73 25 699  
giancarlocatarsi@live.it  
*Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della 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.*

# 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]	✕	🏆	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€	
<b>ABARTH (Italia)</b>																					
<b>MONOMILLE</b>																					
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=	1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+	2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+	
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=	1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	***	**	+	<b>DERIVATE GIULIA</b>							
<b>DERIVATE FIAT 500</b>																					
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+	1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+	Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+	
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+	1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+	Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+	
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+	1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+	Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+	
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+	1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	***	**	+	GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+	
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+	<b>GIULIETTA E DERIVATE</b>							Giulia GT	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+	
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+	Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=	Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=	
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+	Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=	1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+	
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	**	+	Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=	1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+	
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+	Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=	GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=	
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+	Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=	GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=	
<b>DERIVATE FIAT 600</b>																					
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+	Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=	GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=	
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+	Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+	GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=	
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+	2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+	
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+	Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+	Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=	
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=	
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+	1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+	Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	**	+	
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+	Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+	Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+	
<b>DERIVATE FIAT 850</b>																					
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+	Giulia Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+	Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=	
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/79	39.000	***	**	+	<b>DUETTO E DERIVATE</b>							
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	***	+	Duotto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=	
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+	Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	***	+	1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=	
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+	1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=	
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+	Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+	1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=	
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+	Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+	1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=	
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+	Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	***	+	1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=	
<b>DERIVATE SIMCA</b>																					
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=	Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+	2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=	
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=	Giulia SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+	1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=	
<b>AC (Regno Unito)</b>																					
<b>2-LITRE</b>																					
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=	Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+	2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	**	**	=	
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=	2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=	Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	*	=	
<b>ACE E DERIVATE</b>																					
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica	1986/89	1570/104	9.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=	2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	=	Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=	
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=	2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=	Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=	
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=	2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+	Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=	
<b>COBRA E DERIVATE</b>																					
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+	2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+	Spider 2.0 IE V serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=	
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+	2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+	<b>ALFASUD BERLINA</b>							
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+	<b>GIULIA BERLINA E DERIVATE</b>							Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=	
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	**	=	Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+	Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=	
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=	Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+	Alfasud N/L/L5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=	
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	**	=	Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+	Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=	
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	**	=	Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	**	**	+	Alfasud Super 1.2/1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=	
<b>ALFA ROMEO (Italia)</b>																					
<b>1900 E DERIVATE</b>																					
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+	Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+	Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	*	=	
							Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+	Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=	
							Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+	Alfasud ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=	
							Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+	Alfasud 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=	
							Nuova Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+	Alfasud 1.2 5m/1.3/1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	*	*	=	
							Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	=	Alfasud ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=	
							Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	=	Alfasud ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=	
							Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***	**	+	Alfasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	*	*	=	
							1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+	Alfasud 1.3/1.5 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	*	*	=	
							2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+	Alfasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=	
													Alfasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490/95	3.500	**	**	=		
													Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186/63	2.000	*	*	=		

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	••	••	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	••	••	=
<b>ALFASUD SPRINT</b>						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	••	••	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	6.000	••	••	=
Sprint 1.3 / 1.5	1982/87	1351 / 86	4.000	•	•	=
Sprint 1.5 / 1.7 Q.V	1982/87	1490 / 105	4.500	•	•	=
<b>ALFETTA</b>						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	••	••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	7.000	••	••	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	7.500	••	••	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962 / 128	6.000	•••	••	=
Alfetta 2.0 CEM	1981/82	1962 / 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	••	••	=
<b>ALFETTA GT</b>						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	10.000	•••	•••	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	9.000	••	••	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	6.000	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	8.500	••	••	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	9.000	•••	••	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•••	•••	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5	1980/83	2492 / 158	9.000	••	•••	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	8.000	••	•••	=
<b>ALFA 6</b>						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•••	••	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•••	••	=
<b>NUOVA GIULIETTA</b>						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	3.000	•	••	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	3.500	••	••	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	5.000	••	••	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	3.000	••	••	=
Giulietta 1.8 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	•••	•••	=
<b>ALFA 33 BERLINA</b>						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	3.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	2.500	••	••	=
<b>ALFA 75 E DERIVATE</b>						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	••	••	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	••	••	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•••	••	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	13.000	•••	••	=
Alfa 75 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	•••	•••	=
<b>ALFA 90</b>						
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	2.000	•	•	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	2.500	•	•	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
<b>ALPINE RENAULT (Francia)</b>						
<b>A106</b>						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	••	••	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	••	••	=
<b>A108</b>						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	••	••	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	••	••	=
<b>A110</b>						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	••	•••	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	••	•••	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•••	••	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•••	••	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•••	••	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•••	••	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•••	••	=
<b>A310</b>						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	••	•	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	••	•	=
<b>1000</b>						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	•••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	•••	=
<b>ASTON MARTIN (Regno Unito)</b>						
<b>DB1</b>						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
<b>DB2</b>						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	••	••	=
<b>DB4</b>						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	••	•••	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	••	••	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	•••	••	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	•••	••	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	••	••	=
<b>DB5</b>						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	••	••	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	••	••	=
<b>DB6</b>						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	•••	••	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	•••	••	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	••	••	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	•••	••	=
<b>DBS</b>						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.000	•••	••	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	•••	••	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	•••	••	=
<b>V8</b>						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	••	••	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	••	••	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	••	••	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 S5 Li / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 S5 Li Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•••	••	=
<b>LAGONDA</b>						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	••	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	••	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	••	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	••	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	••	=
Lagonda EL S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
<b>ATS (Italia)</b>						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	•••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	•••	+
<b>AUDI (Germania)</b>						
<b>F103 E DERIVATE</b>						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
<b>50</b>						
50 1.1 L	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
<b>80 B1</b>						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 GT 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	••	=
<b>90 B2</b>						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
<b>COUPÉ B2</b>						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
<b>COUPÉ B3</b>						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	••	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
<b>CABRIOLET B3</b>						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500			

# LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

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	*	*	=
<b>1800 / 2200 / 3 LITRE</b>						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	*	*	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	*	*	=
<b>AUSTIN HEALEY (Regno Unito)</b>						
<b>100</b>						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	**	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	***	***	+
<b>3000</b>						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
<b>SPRITE</b>						
Sprite AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Sprite AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	**	**	=
Sprite AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	**	**	=
<b>AUTOBIANCHI (Italia)</b>						
<b>BIANCHINA</b>						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	*	*	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	**	**	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	**	*	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	**	*	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	**	*	+
Bianchina Trasl. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	**	*	+
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	**	**	+
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	**	**	+
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	**	**	+
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	**	*	+
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	**	*	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	**	*	+
<b>PRIMULA</b>						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	***	*	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	***	*	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	***	*	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	***	*	=
<b>A111</b>						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	*	*	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	*	*	=
<b>A112</b>						
A112	1969/73	903 / 44	4.000	*	**	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	*	**	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	***	**	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	2.500	*	*	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	***	**	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	2.500	*	**	=
A112 Abarth 3a serie	1975/77	982 / 58	7.500	***	**	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	8.000	***	**	=
A112 4a serie	1977/79	903 / 42	2.500	*	*	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049 / 70	5.000	***	**	=
A112 5a serie	1979/82	903 / 42	3.000	*	**	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049 / 70	5.500	***	**	=
A112 6a serie	1982/84	903 / 42	2.500	*	**	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049 / 70	6.500	***	**	=
A112 Junior 7a serie	1984/86	903 / 40	2.000	*	**	=
A112 Abarth 7a serie	1984/85	1049 / 70	6.500	***	**	=
<b>Y10</b>						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Y10 turbo / Martini	1985/89	1049 / 85	4.000	**	*	=
Y10 fire i.e. / fire i.e. LX	1989/92	1108 / 57	1.500	*	*	=
Y10 GT i.e.	1989/92	1301 / 78	2.500	**	*	=
Y10 4WD i.e.	1989/92	1108 / 57	2.000	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Stellina	1963/69	767 / 31	5.000	**	*	=
Giardiniera	1969/78	499 / 18	2.500	*	*	=
<b>BENTLEY (Regno Unito)</b>						
<b>MARK VI</b>						
Mark VI 4 1/4	1946/51	4257 / -	60.000	***	**	=
Mark VI 4 1/2	1951/52	4566 / -	50.000	***	**	=
R Type	1952/55	4566 / -	80.000	***	**	=
R Type Continental	1952/55	4887 / -	100.000	***	**	=
<b>S TYPE</b>						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887 / -	60.000	**	**	=
S1 Continental	1955/59	4887 / -	135.000	***	**	=
S2 / S2 LWB	1959/62	6230 / -	58.000	**	**	=
S2 Continental	1959/62	6230 / -	125.000	***	**	=
S3 / S3 LWB	1962/65	6230 / -	56.000	**	**	=
S3 Continental	1962/65	6230 / -	120.000	***	**	=
<b>T TYPE</b>						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	*	**	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	*	*	=
T1 Convertibile	1967/77	6230 / -	42.000	**	**	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	*	*	=
<b>CORNICHE</b>						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	*	*	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	**	**	=
<b>MULSANNE</b>						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	*	*	=
<b>BIZZARRINI (Italia)</b>						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	***	***	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	***	***	=
<b>BMW (Germania)</b>						
<b>SERIE 500</b>						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	**	**	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	**	**	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	**	**	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	**	**	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	**	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	**	**	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	**	**	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	*	*	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	**	**	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	**	***	=
<b>DERIVATE SERIE 500</b>						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	**	**	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	***	***	+
<b>ISETTA</b>						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	**	**	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	**	**	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	*	*	+
<b>SERIE 700 E DERIVATE</b>						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	*	*	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	*	*	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	**	**	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	**	**	=
<b>SERIE 02</b>						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	*	*	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	**	*	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	*	*	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	*	*	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	*	*	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	*	*	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	**	**	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	**	**	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	***	***	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	*	*	+
1902 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	*	*	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	*	*	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	**	*	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	**	**	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	*	**	+
<b>NEUE KLASSE</b>						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	*	*	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	*	*	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	*	*	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	**	**	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	***	***	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	*	*	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	*	*	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	**	**	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	**	**	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	*	**	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	**	**	=
<b>E3 BERLINE</b>						
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	**	**	=
<b>E9 COUPÉ</b>						
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	***	***	=
<b>SERIE 3 E21</b>						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	*	*	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	*	*	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	*	*	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	**	**	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82					

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
<b>SERIE 5 E28</b>						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
<b>SERIE 8 E31</b>						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	5576 / 375	9.000	••	•	=
<b>M1 E26</b>						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
<b>Z1</b>						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
<b>BUGATTI (Italia)</b>						
<b>EB 110</b>						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
<b>CITROËN (Francia)</b>						
<b>TRACTION AVANT</b>						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	•••	•••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
<b>2 CV E DERIVATE</b>						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	•••	•••	=
2 CV Sahara	1958/86	2x425 / 24	12.000	•••	•••	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
<b>ID / DS E DERIVATE</b>						
ID 19 / 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	•••	•••	=
<b>CX</b>						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	••	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
<b>SM</b>						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
<b>DAIMLER (Regno Unito)</b>						
<b>SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE</b>						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	•••	•••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	•••	•••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	•••	•••	=
<b>DE TOMASO (Italia)</b>						
<b>PANTERA</b>						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	78.000	••	••	=
Pantera GTS	1972/80	5763 / 350	97.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5	1980/90	5763 / 330	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763 / 350	98.000	•••	•••	=
Pantera 90	1990/93	4942 / 305	65.000	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Vallelunga	1964/67	1498 / 104	43.500	••	••	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	65.000	•••	•••	=
Deauville	1970/85	5763 / 300	19.000	••	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	24.000	••	••	=
<b>FERRARI (Italia)</b>						
<b>12 CILINDRI V</b>						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•••	•••	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•••	•••	=
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•••	•••	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•••	•••	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•••	•••	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•••	•••	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•••	•••	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•••	•••	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•••	•••	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	•••	+
<b>12 CILINDRI V 2+2</b>						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GTC/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	110.000	•••	••	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•••	••	=
4001	1982/86	4823 / 300	30.000	•••	••	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•••	••	=
<b>12 CILINDRI CONTRAPPOSTI</b>						
365 G14 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•••	•••	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•••	•••	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•••	•••	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•••	•••	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•••	•••	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•••	•••	=
<b>8 CILINDRI</b>						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 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 / 255	36.000	•••	•••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	•••	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	•••	•••	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•••	•••	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•••	•••	=
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	•••	•••	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	•••	•••	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	•••	•••	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	•••	•••	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	•••	••	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	22.000	•••	••	=
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	22.000	•••	••	=
Mondial T	1988/94	3405 / 300	24.000	•••	••	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•••	•••	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•••	•••	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•••	•••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
288 GTO	1984/86	2855 / 400	650.000	•••	•••	+
F40	1988/90	2936 / 478	450.000	•••	•••	+
F50	1996/98	4698 / 520	500.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>DINO V6</b>						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
<b>DINO V8</b>						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
<b>FIAT (Italia)</b>						
<b>500 TOPOLINO</b>						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
<b>1400 / 1900 E DERIVATE</b>						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400 A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400 A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	••	•	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	•	•	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	•	••	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	••	•	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	•	•	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	•	••	=
1900 A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900 B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/5					

# LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
<b>1300 / 1500 E DERIVATE</b>						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
<b>1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET</b>						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	•	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	•	•	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•	•	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	•	•	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•	•	=
1200 cabriolet	1959/63	1221 / 56	12.000	•	•	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•	•	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•	•	=
<b>1800 / 2300 E DERIVATE</b>						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	•	•	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	•	•	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	•	•	=
<b>124 E DERIVATE</b>						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	•	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	•	•	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	•	•	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	•	•	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	•	•	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	•	•	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•	•	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•	•	=
<b>125</b>						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	•	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	•	•	=
<b>130 E DERIVATE</b>						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	•	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	•	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	•	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	•	•	=
<b>126</b>						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
<b>127 E DERIVATE</b>						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	•	•	=
<b>128 E DERIVATE</b>						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
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	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
128 rally	1971/76	1290 / 67	8.000	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	•	•	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	•	•	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	•	•	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	•	•	=
<b>131 E DERIVATE</b>						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•	•	=
<b>X 1/9</b>						
X 1/9 Special	1972/78	1290 / 75	8.500	•	•	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	•	•	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	•	•	=
<b>DINO</b>						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•	•	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•	•	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•	•	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•	•	=
<b>PANDA</b>						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	•	•	=
<b>UNO</b>						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•	•	=
<b>RITMO</b>						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	•	•	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	•	•	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	•	•	=
<b>AR / CAMPAGNOLA</b>						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	•	•	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	•	•	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•	•	=
<b>FORD (Germania - Regno Unito)</b>						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•	•	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	•	•	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	•	•	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	25.000	•	•	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	20.000	•	•	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	11.000	•	•	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	9.500	•	•	=
<b>HILLMAN (Regno Unito)</b>						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
<b>HONDA (Giappone)</b>						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	•	=
S 600 Convertible	1964/70	606 / 57	12.500	•	•	=
<b>INNOCENTI (Italia)</b>						
<b>950 / 1100</b>						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	•	=
<b>A40</b>						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
<b>IM3</b>						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
<b>MINI</b>						
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 / 1000i	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>MK BERLINE LUXURY</b>						
MKV	1948/50	3486 / 126	42.000	••	••	=
MKVII	1950/54	3442 / 160	24.000	••	••	=
MKVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	••	••	=
MKVX	1959/61	3781 / 220	28.000	••	••	=
MKVX	1961/64	3781 / 220	20.000	••	••	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	•••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>E-TYPE</b>						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	•••	•••	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	•••	•••	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	•••	•••	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	•••	•••	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	•••	•••	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	•••	•••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>XJ E DERIVATE</b>						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	••	••	=
XJC 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	3900 / 220	6.000	••	••	=
XJ6 4.0	1990/96	3900 / 225	7.000	••	••	=
XJ12 6.0	1992/96	5983 / 300	8.500	•••	••	=

**LAMBORGHINI (Italia)**

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>350 GT / 400 GT</b>						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	•••	•••	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	•••	•••	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	•••	•••	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	•••	•••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>MUIRA</b>						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	•••	•••	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	•••	•••	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	•••	•••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>JSLERO</b>						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	•••	••	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	•••	••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>JARAMA</b>						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	•••	••	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	•••	••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>ESPADÀ</b>						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	•••	••	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	•••	••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>URRACO E DERIVATE</b>						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	•	••	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	••	••	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	••	••	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	••	••	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>COUNTACH</b>						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	•••	•••	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	•••	•••	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	•••	•••	=
Countach Quattroruote	1985/88	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
<b>LM 002</b>						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	•••	••	=

**LANCIA (Italia)**

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>ARDEA E DERIVATE</b>						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	•••	••	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	••	••	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>APRILIA E DERIVATE</b>						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	•••	••	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	•••	••	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	•••	•••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>AURELIA E DERIVATE</b>						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1951/53	1991 / 90	18.000	••	••	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	••	••	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	••	••	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	•••	•••	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	•••	•••	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	•••	•••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>Aurelia B20 4a serie</b>	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	•••	•••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>APPIA E DERIVATE</b>						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	••	•••	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	••	••	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	••	••	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	••	••	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	•••	••	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	•••	••	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	•••	••	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	•••	••	=
Appia giardinetta Vioti 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FLAMINIA E DERIVATE</b>						
Flaminia 2.5	1957/61	2458 / 102	12.000	••	••	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	••	••	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	••	••	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	••	••	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458 / 119	60.000	••	••	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	•••	••	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	•••	••	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	••	••	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FLAVIA E DERIVATE</b>						
Flavia 1.5	1960/63	1499 / 78	3.000	••	••	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	••	••	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	••	••	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	••	••	=
Flavia 1.8 2a serie / I.	1967/69	1799 / 92-102	2.400	••	••	=
Flavia 2000 / I.	1969/72	1991 / 131-140	3.000	••	••	=
Flavia 2000 820 / I.	1971/72	1991 / 114-131	3.000	••	••	=
2000 / I.e.	1971/72	1991 / 115-125	2.500	••	••	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	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	1991 / 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	••	••	+

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FULVIA E DERIVATE</b>						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	•	•	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	•	•	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.000	••	••	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	••	••	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	2.000	••	••	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	•••	••	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	•		

# | LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	***	***	+
<b>MISTRAL</b>						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	**	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
<b>MEXICO</b>						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
<b>GHIBLI</b>						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
<b>INDY</b>						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	=
<b>BORA</b>						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
<b>MERAK</b>						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
<b>KYALAMI</b>						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
<b>KAMSHIN</b>						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
<b>QUATTROPORTE</b>						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	**	**	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	**	**	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	**	**	+
<b>BITURBO COUPÉ E DERIVATE</b>						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
226i	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	***	**	=
<b>BITURBO 4 PORTE E DERIVATE</b>						
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	1982/93	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 sei cilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	**	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	**	=
<b>MATRA (Francia)</b>						
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	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
<b>MERCEDES-BENZ (Germania)</b>						
<b>W 136 BERLINE BAULETTO</b>						
170 Va/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	*	*	=
<b>W 120 / W 121 BERLINE PONTON</b>						
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	*	*	=
<b>W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE</b>						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	***	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	***	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
<b>W 186 / W 189 ADENAUER</b>						
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	**	***	=
<b>W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE</b>						
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	*	*	=
<b>W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE</b>						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	**	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	**	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	**	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	**	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	**	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	***	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	+	=
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	+	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	+	=
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	+	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	+	=
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	+	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	***	+	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	***	***	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499 / 200	40.000	***	**	+
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499 / 200	50.000	***	***	=
<b>W 100</b>						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landauletta	1963/81	6330 / 250	160.000	***	***	=
<b>W 114/8 / W 115/8 BERLINE</b>						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	*	*	=
230.4	1973/76	2277 / 110	4.500	*	*	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292 / 120	5.000	*	*	=
250	1967/72	2496 / 130	5.000	*	*	=
250 2.8	1970/76	2778 / 130	5.500	*	*	=
280	1973/76	2746 / 160	6.000	**	**	=
280 E	1972/76	2746 / 185	6.500	**	**	=
<b>W 114/8 / W 115/8 COUPÉ</b>						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
<b>W 121 ROADSTER</b>						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	•	•	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•	•	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•	•	+
<b>W 113 ROADSTER PAGODA</b>						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	•	•	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	•	•	=
<b>R 107 COUPÉ E ROADSTER</b>						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	•	•	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	•	•	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	•	•	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	•	•	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	•	•	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	•	•	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	•	•	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	•	•	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	•	•	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	•	•	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	•	•	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	•	•	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	•	•	=
<b>W 126 SEC COUPÉ</b>						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	•	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	•	•	=
<b>G 461</b>						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	•	•	=
230 G telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	•	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	•	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2647 / 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	•	•	=
<b>MG (Regno Unito)</b>						
<b>T SERIES</b>						
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	•	•	=
<b>MGA</b>						
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	•	•	=
<b>MGB</b>						
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	•	•	=
<b>MGC</b>						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	•	•	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	•	•	=
<b>MIDGET</b>						
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	1483 / 66	7.000	•	•	=
<b>MORGAN (Regno Unito)</b>						
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	1977/82	3552 / 150	44.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>MORRIS (Regno Unito)</b>						
<b>MINOR E DERIVATE</b>						
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	•	•	=
<b>MINI E DERIVATE</b>						
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	998 / 38	3.400	•	•	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	•	•	=
<b>NSU (Germania)</b>						
<b>PRINZ E DERIVATE</b>						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	•	•	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	•	•	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	•	•	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	•	•	=
Prinz spider Wankel	1964/67	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	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2498 / 115	8.500	•	•	=
<b>OPEL (Germania)</b>						
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	•	•	=
<b>PEUGEOT (Francia)</b>						
<b>404 E DERIVATE</b>						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	•	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•	•	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•	•	=
<b>DERIVATE 204</b>						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	•	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	•	=
<b>DERIVATE 304</b>						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	•	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	•	=
<b>DERIVATE 504</b>						
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	•	•	=
<b>205</b>						
205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•	•	=
<b>PORSCHE (Germania)</b>						
<b>356</b>						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	150.000	•	•	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•	•	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	•	•	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	•	•	=
<b>356 A</b>						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	•	•	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	•	•	=
356 A Carrera / cabriolet	1956/57	1498 / 100	80.000	•	•	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•	•	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•	•	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•	•	=
<b>356 B</b>						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	•	•	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	•	•	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	•	•	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	•	•	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	•	•	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	•	•	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•	•	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•	•	=
<b>356 C</b>						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	•	•	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	•	•	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•	•	=
<b>911 / 912 1A SERIE</b>						
911 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	•	•	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	•	•	+
912 / Targa	1968/69	1582 / 90	25.000	•	•	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	70.000	•	•</	

# | LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
<b>924 / 944 / 968</b>						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	6.000	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	***	***	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	***	***	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	**	**	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
<b>928</b>						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	***	***	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	***	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	***	=
<b>RENAULT (Francia)</b>						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	1299 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	**	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	***	***	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	***	=
<b>ROLLS-ROYCE (Regno Unito)</b>						
<b>BERLINE</b>						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6230 / -	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	**	***	=
<b>COUPÉ / CABRIOLET</b>						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	**	=
<b>ROVER (Regno Unito)</b>						
<b>P5</b>						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
<b>P6</b>						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
<b>SD1</b>						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
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	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
<b>SAAB (Svezia)</b>						
<b>95 / 96 E DERIVATE</b>						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498 / 65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	**	*	=
<b>99 / 900</b>						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	**	**	=
<b>SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)</b>						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
<b>STEYR-PÜCH (Austria)</b>						
<b>DERIVATE FIAT</b>						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	**	*	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
700 AP Hallinger	1958/75	643 / 25	7.500	**	**	=
Pinzgauer 710	1971/85	2490 / 84	10.000	**	*	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490 / 90	12.000	**	*	=
<b>TRIUMPH (Regno Unito)</b>						
<b>HERALD</b>						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	*	*	=
<b>TR</b>						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	***	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	**	=
<b>SPITFIRE E DERIVATE</b>						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	*	*	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	*	*	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998 / 104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	**	**	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	**	**	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	**	**	=
<b>VOLKSWAGEN (Germania)</b>						
<b>MAGGIOLINO</b>						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet 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	**	**	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	**	**	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	**	***	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	**	**	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	**	***	=
Maggiolino 1303	1972/73	1285 / 44	3.500	**	*	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	**	***	=
<b>KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34</b>						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	**	**	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	**	**	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	**	**	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	**	**	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	**	**	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	**	**	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	**	**	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	**	**	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	**	**	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	**	**	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	**	**	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	**	**	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	**	**	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	**	**	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	**	**	=
<b>TYP 3</b>						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	*	*	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	*	*	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	*	*	=
<b>PESCACCIA TYP 181</b>						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	*	*	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	*	*	=
<b>GOLF I</b>						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	***	**	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	***	**	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	***	**	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	***	**	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	***	**	=
<b>SCIROCCO</b>						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	**	**	=
<b>VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)</b>						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	**	**	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	***	**	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	**	**	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	**	**	=
<b>VOLVO (Svezia)</b>						
<b>SERIE 100 / 200</b>						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	*	*	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	*	*	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	*	*	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	*	*	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	*	*	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	**	*	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	**	*	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000 (00)	*	*	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	*	*	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	*	*	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.000	*		

# Le occasioni dei lettori

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

## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

**Alfetta GTV 2500**-1984, Rosso, conservata, euro 12.000 trattabile, eventuale permuta-tel 336-259241

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

**Giulietta Spider**-Bianco, passo corto, completamente ricondizionata, motore originale, ogni prova e verifica -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

**Giulia Super 1300**-1973, buone condizioni generali, senza ruggine, revisione completa motore e carburatori da professionista-tel 347-7531320 / decemic@libero.it

**Super 1.6**-La più nuova al mondo, km 0, azzurro Le Mans, definita nei forum come pazzesca per il suo stato di uso-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

### ALPINE-RENAULT

**310 S 2700** -1978, colore rosso, come nuova, originale, visibile a Pescara, prezzo interessante-tel 338-8889076

### AUSTIN HEALEY

**BJ8 MK III**-1965, colore Healey Blue/Ivory White, auto completamente restaurata come nuova, omologata ASI, impeccabile, per visione a Verona, no perditempo-tel 335-7630171

### AUTOBIANCHI

**A112 Abarth**-1984, assolutamente perfetta, euro 9.900-tel 348-4796030

### BMW

**850 Coupé**-1991, bellissima, Blu metallizzato, tettuccio, ASI, cambio manuale, euro 29.000-tel 349-7308668

### FERRARI

**365 GT4 2+2**-1973, due proprietari, 45.000 km, conservatissima, perfetta, colore bronzo chiaro, interno pelle beige, gomme nuove, circolante e revisionata, euro 130.000-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

### FIAT

**128 Berlina 5 porte**-1975, colore Bronzo metallizzato, interno Beige, unico proprietario, conservata/omologata ASI, Targa Oro, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

**500 L-1972, auto originale, ottime condizioni, color giallo, unico proprietario, perfetta e circolante, visibile a Milano, euro 5.500-tel 02-76020124 tuporto@teletu.it**

**Topolino 500 C**-1953, Amaranth, motore originale, libretto originale, complementare, targa epoca ASI, visibile a Lodi (LO), euro 10.000-tel 349-3518152

**1500 Cabriolet**-1964, bianca, omologata ASI, targa oro, con motore cambio e altri ricambi di scorta, euro 20.000-tel 339-5420018

### JAGUAR

**E Type FMC XKE 1970**- Il serie, 4,2 litri, iscritta ASI, colore Giallo, interni Nero, guida sinistra, aria condizionamento, ottime condizioni, ampia documentazione, due proprietari, 86.000 miglia, foto su richiesta-tel 335-5695671 / terencepeter@gmail.com

### LANCIA

**Flaminia berlina 2.8**-1970, da restaurare totalmente, colore blu, motore nuovo di magazzino 2.8, no documenti, euro 10.000-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

**Thema Turbo IE 2000**-conservata, iscritta ASI, colore bianco, funzionante e marciante gommata-tel 329-6871764 / gianfrancobragantini@libero.it

**Delta HF 16V integrale**-1990, colore bianco, perfetta sia di meccanica che di carrozzeria, pronta all'uso cittadino-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

**Fulvia Sport 1.3 Zagato**-1972, conservata, bianca, interni neri, ottime condizioni, euro 20.000-tel 388-1936066

### LOTUS

**Cortina**-1965, impeccabile con moltissimi ricambi-tel 348-4796030

### MERCEDES

**350 SLC**-1972, bianca, categoria oro, sempre garage, 40.000 km, euro 33.000-tel 049-8758831 ore 14.00-22.00

### MG

**A Spider 1600**-1960, Rosso, interni neri, restauro totale con documentazione fotografica, fatture, cerchi a raggi cromati, qualsiasi prova, euro 39.500 -tel 338-7258514 / gio760@gmail.com

### OPEL

**Kadett GT/E 2000**-1979, preparata Rally gruppo 1 bellissima, poche gare, originale, assetto Bilstein, coppia conica corta, euro 22.000-tel 335-6817569 / massimo.accumolli@gmail.com

### PEUGEOT

**207 1.6 16V XSI**-dicembre 2006, nera,

**AFRA**  
DAL 1946  
RICAMBI ORIGINALI ALFA ROMEO  
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

**1937**  
**80°**

**... dal 1937 PAPURELLO**

- Riparazioni
- Ricambi
- Vendita auto
- Vecchi ricambi Rover e Daihatsu
- RICAMBI PER INNOCENTI... DAL 1960 AL 2000**
- Tutti i tipi di Mini: mini 90-120 - De Tomaso
- 3 cilindri - 990 - small - Turbo - Diesel
- WORLDWIDE DELIVERY**

Via Trento 4 - Settimo Torinese - Tel 011.800.01.49 - www.innocentistore.com - info@innocentistore.com

IL GRANDE EVENTO DEDICATO  
AGLI APPASSIONATI DI AUTO



# VERONA LEGEND CARS



FIERA VERONA

IL POSTO IDEALE NON SOLO PER  
ACQUISTARE LE CLASSICHE ITALIANE  
E TEDESCHE, MA ANCHE PER VENDERE,  
GAREGGIARE, SOGNARE.

**5/6/7 MAGGIO 2017**



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

Portala a Verona Legend Cars.

Contatta la segreteria organizzativa o visita il nostro sito  
[www.veronalegendcars.com](http://www.veronalegendcars.com) e prenota il tuo spazio in Fiera.



**VUOI ORGANIZZARE  
UN RADUNO DI CLUB IN FIERA?**

Vuoi organizzare un raduno per il tuo Club di auto d'epoca?  
Ti aspettiamo in fiera con tanto spazio per ospitare  
le auto dei soci.



INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria Organizzativa: **Intermeeting Srl**  
Via Fornace Morandi 24 - 35133 PADOVA  
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826  
e-mail: [info@veronalegendcars.com](mailto:info@veronalegendcars.com)

**WWW.VERONALEGENDCARS.COM**

## | COMPRO | VENDO | CERCO |

3p, cerchi 16" in lega, 140.000 km,  
buone condizioni, euro 3.000 tratta-  
bili-tel 347-0355162 / [claufagnani@  
hotmail.com](mailto:claufagnani@hotmail.com)

### PORSCHE

**911 3200 G 50-1988**, conservata,  
euro 50.000 trattabile eventuale per-  
muta-tel 336-259241

### CERCO AUTO

#### ALFA ROMEO

**Giulia GT Sprint 6T Scalino e GT  
2000**-Anche da restauro, targate ita-  
liane tel 338-4899173

#### VOLKSWAGEN

**Karmann Ghia Coupé-1960/1970**,  
privato acquisto pagamento immedia-  
totel 335-8225533 / [piero.lontani@  
gmail.com](mailto:piero.lontani@gmail.com)

### VENDO VARIE AUTO

#### per ABARTH

**595-695**-carburatore Solex 34 PBIC,  
revisionato, euro 1.000-tel 0524-  
572418 ore ufficio  
**595**-originale, carburatore Solex C28  
IB da revisionare, euro 300-tel 0524-  
572418 ore ufficio

#### per ALFA ROMEO

**2000 Spider Toruing/  
Sprint-1958/1961**, vendo n. 4 cerchi  
in ferro già sabbatiati e verniciati, n. 3  
coppe ruota nuove cromate, mozzi ant.  
e post. Completati per cerchi in ferro,

euro 1.000 in blocco, invio foto-tel 340-  
4839620 / [mitia.quagliano@gmail.com](mailto:mitia.quagliano@gmail.com)

#### per FIAT

**600**-manuale officina completo di tutte le  
parti tranne carrozzeria, 20 pagine, euro  
25 spedito-tel 338-3391744

**500** - 126-carburatore Dellorto FRG28,  
buonissime condizioni, trasformabile 30,  
euro 190-tel 0524-572418 ore ufficio  
**2300**-catalogo parti di ricambio, ori-  
ginale, ottimo stato, 50 euro compresa  
spedizione-tel 338-3391744

**Topolino**-a balestra lunga, libretto uso e  
manutenzione, riprodotto, euro 20 com-  
presa spedizione-tel 338-3391744

#### per GILERA

**Otto Bulloni-1939**, cambio di velocità  
revisionato con leve-tel 0376-819274

#### per LANCIA

**Fulvia Coupé 2° serie** -5 cerchi origi-  
nali, diametro 14, buonissime condizioni,  
euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio  
**Fulvia Coupé e Delta integrale  
16V**-numerosi ricambi-tel 0524-572418  
ore ufficio

### VENDO VARIE

**Riviste**-Automobilismo d'Epoca dal  
2003 al 2015 (anche annate singole),  
Auto d'Epoca 1985-2015, Ruote Clas-  
siche 1987-2015, Quattroruote e TAM  
1956-2015, Auto Italiana 1953-1969,  
Autosprint 1963-2015, Rombo 1981-  
2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-  
2493694

### CERCO VARIE

#### Per LAND ROVER

**Defender prima serie**-Cerco manuale  
officina modello 90 diesel 2500 aspirato  
125-tel 338-3391744

**Automodelli**-Corgi Toys, Dinky Toys,  
Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elet-  
trici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta  
di ogni tipo e periodo tel 346-6800367 /  
[mariosala62@libero.it](mailto:mariosala62@libero.it)

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

## ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti,  
tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi,  
pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di  
ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione,  
cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione  
per auto e moto, nazionali ed estere

**ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano**  
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

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

e-mail: [moto@oramsospensioni.it](mailto:moto@oramsospensioni.it)

[info@oramitalia.com](mailto:info@oramitalia.com)

**il primo, il vero e l'unico  
prodotto originale**



**CICLO ANTICORROSIVO  
PER LA BONIFICA  
DI SERBATOI  
ARRUGGINITI  
E AMMALORATI**

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

**WWW.TANKERITE.COM**



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

**@FRAMA**

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY  
Telefono e Fax +39 0437 941203  
[mail@tankerite.com](mailto:mail@tankerite.com)

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

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

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

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

## ABBONAMENTI

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

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

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

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

## ARRETRATI

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

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO   MESE   SERVIZIO .....

ANNO   MESE   SERVIZIO .....

## ANNUNCI

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

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

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

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

Modello.....

TESTO:.....

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

Importo Euro:

.....

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l. - 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'informazione e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di 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... Mauro Forghieri

Danilo Castellarin

## Porte sbattute

Oggi tutti parlano di crisi dei cinquantenni. Gente che cambia lavoro dopo aver dato l'anima. Costretta a lasciare un posto sudato, sofferto, amato. Nel 1985 capitò anche a Mauro Forghieri, allora cinquantenne. "Me ne andai perché fui messo in difficoltà dalla Scuderia", racconta Forghieri. E aggiunge: "Io ero il capo, ma solo dal punto di vista formale perché nei fatti venivano prese delle decisioni contrarie a quelle che io ritenevo essere quelle giuste. Un esempio? Beh, mi sentivo dire che la Ferrari non vinceva perché non aveva tenuta di strada. Era una cosa che mi mandava fuori dai gangheri. Se poi ero in trasferta, al mio rientro trovavo modifiche sulle F.1 di cui non ero stato neppure informato. E questo per me era insopportabile. Per giunta il Commendatore era molto anziano, insomma contava meno, e non c'era più la dimensione ottimale per lavorare serenamente". Serenamente. È un aggettivo che suscita il sorriso detto da un uomo così. Figuriamoci quanto poteva essere serena la vita del direttore tecnico della squadra corse più famosa del mondo. Piloti ambiziosi, avversari agguerriti, costruttori esigenti, regolamenti ambigui: "Da una parte c'eravamo noi, dall'altra le corazzate Porsche, le armate Ford e i francesi sostenuti da ingenti finanziamenti pubblici. Per anni a Maranello eravamo in quattro gatti e avevamo dei budget da ridere. Se oggi ci ripenso, sento il cuore gonfio di orgoglio per gli uomini splendidi che hanno lavorato con me". Sopra tutti lui, Ferrari. Sempre col fiato sul collo, avido di vittorie. E troppo attento ai giornalisti che montavano polemiche, accendevano micce e inventavano rivalità per vendere copie. Una leadership, quella di Forghieri, iniziata nell'autunno del 1962, quando il Drake lo chiama nel suo ufficio con le pareti azzurre cariche di luce perpetua tremolante sotto la foto del figlio Dino, e gli affibbia i galloni del capo. Il tutto dopo aver messo alla porta sette dirigenti in un sol colpo. Arrivederci e grazie. "Ero molto giovane e dissi a Ferrari che aveva del coraggio a darmi quell'incarico". Lui mi guardò negli occhi e disse: "Tu non ti preoccupare del mio coraggio e pensa a fare il tuo mestiere".



(Foto Actualfoto)



EPOQUE



LINEA DI LUBRIFICANTI  
DEDICATA ALLE AUTO D'EPOCA



Evita il fumo usa

**MOTOR OIL EPOQUE**

20W60



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

Tel. 02 9880840 | [www.syneco.it](http://www.syneco.it) | [info@syneco.it](mailto:info@syneco.it) | Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!

[WWW.SYNECO.IT](http://WWW.SYNECO.IT)

# IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE



**TICKET**

Risparmio e biglietto assicurato  
già da adesso sotto  
[www.technoclassica-tickets.de](http://www.technoclassica-tickets.de)

29° FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, MOTORSPORT, MOTO-  
CICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO - L'INCONTRO PER I CLUB DI TUTTO IL MONDO

# ESSEN, 5-9 APRILE 2017

MESSE  
ESSEN

\* Mercoledì, 5 aprile, ore 14:00 - 20:00, Happy View Day / Anteprima Preview  
Giovedì ore 9:00 - 18:00, Venerdì ore 9:00 - 19:00, Sabato + Domenica ore 9:00 - 18:00

**SIHA**  
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH  
VERANSTALTER / ORGANISER

**INFO**

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



Artist: Alfredo De la María, [www.cckunst.de](http://www.cckunst.de)