

automobilismo D'EPOCA



BELLISSIME IERI E OGGI

★ FIAT S 61 CORSA

RESTAURATA LA GP DEL 1908

★ BIZZARRINI 5300 GT STRADA

UN CUORE MATTO DA FILM

★ DKW F12

C'ERA UNA VOLTA IL 2T

★ AUSTIN HEALEY "BRIGHTON"

MI FACCIO LA SPECIAL

★ AUTOBIANCHI Y 10 TURBO

POTENZA DI VELLUTO

★ LANCIA DELTA INTEGRALE GR. A

QUELLA DEL "SAFARI"

★ SUNBEAM 1000 HP

LA PRIMA OLTRE LE 200 MIGLIA L'ORA



SPORT

★ WINTERACE

★ IL MEMORIALE DI CLAY REGAZZONI

ATTUALITÀ

★ STOCCARDA RETRO CLASSICS

★ INTERVISTA A MATTEO PANINI

★ 40.000 CRASH-TEST AL CENTRO SICUREZZA FCA

★ STORIA DELLA GUIDA MICHELIN

MECCANICA PURA

30 ANNI DI SUPERCAR FERRARI

IL GRANDE EVENTO DEDICATO AGLI APPASSIONATI DI AUTO



VERONA LEGEND CARS



FIERA DI 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 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.*

LA SFIDA
DEI CAMPIONI

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



Miki Biasion



Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - e mail: info@veronalegendcars.com

WWW.VERONALEGENDCARS.COM

Antidoto alla noia

Per andare al salone Retro Classics, a Stoccarda, abbiamo viaggiato con una moderna station wagon. Tre persone più bagagli per quattro giorni e relativa attrezzatura fotografica: ci serviva spazio. Avremmo fatto meglio, però, a usare una bella giardinetta d'epoca. Magari una W 123 come quella che abbiamo trovato proprio in fiera: 230 E, rossa, con quasi 170.000 km. Andare da Milano a Stoccarda significa viaggiare, per la maggior parte del percorso, in Svizzera. Quindi: limiti di velocità in autostrada che cambiano in continuazione per lavori stradali, contenimento delle emissioni e del rumore, eccetera. Una litania continua: da 120 km/h (limite massimo) a 60, poi 100, poi 80, di nuovo 60, ancora 100...

Una noia mortale, diciamo; un viaggio che non finiva mai. Ma non sarebbe nulla, se non fosse che le auto moderne sono davvero noiose. A parte il fatto che sono inutilmente enormi, giacché l'abitacolo è piccolo in rapporto alle dimensioni esterne, è proprio la guida a essere portatrice di noia. Direte: come vuoi divertirti in autostrada? Avete ragione, ma soltanto in parte: molto dipende dall'automobile. E la normale automobile di oggi, 2000 turbodiesel da 200 CV sorprende per... mono-tonia. È così piena di elettronica che guida quasi da sola: il navigatore conosce i limiti al centimetro, compresi quelli provvisori dei lavori stradali, ed è collegato con il cruise-control. Perciò, se tu imposti la velocità a 120 km/h e trovi un cantiere dove è imposta a 60 km/h, la macchina rallenta nel punto esatto in cui c'è il cartello stradale. Naturalmente, quando si avvicina a un veicolo, rallenta da sola. Poi c'è un siste-

ma che impedisce di addormentarsi al volante: schiacciando apposito pulsante, si attiva un sistema che, in caso di repentino cambio di corsia, fa vibrare il volante; ma se il cambio di corsia non c'è, l'auto, semplicemente, segue la corsia in autonomia. Aggiunto al cruise-control e al navigatore, se toglie le mani dal volante l'auto va da sola e fa tutto da sé (dopo un po' arriva un richiamo a rimettere le mani sul volante).

Potremmo parlare poi delle mille regolazioni, Comfort, Eco, Sport, Supersport eccetera a disposizione. Potremmo ma non lo facciamo, anche perché in mille chilometri e quattro giorni non siamo stati capaci di capire come si selezionavano: il libretto di istruzioni, alto tre dita, è pieno di spiegazioni dei sistemi ma non di come si usano. Probabilmente perché altrimenti diventerebbe così grande da non stare nel cassetto... Più che un viaggio, è stato la morte della guida: comoda, come l'eutanasia che in Svizzera praticano legalmente, ma proprio triste. Se uno è appassionato di automobili, non può apprezzare questi oggetti. Viva le auto d'epoca!



Mercedes-Benz 230E W 123 station wagon.

Sommario

IN QUESTO NUMERO ANNO 15 - Numero 4 - APRILE 2017



In copertina: la Ferrari F40 festeggia, trent'anni fa, il 40° del Cavallino. È stata la prima supercar moderna e l'ultima auto voluta dal Commendatore. (Foto Davide Saporiti)

50



60



LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LE CLASSICHE DA LEGGERE	6
FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	36
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	108
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	114
AGENDA D'EPOCA	142
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE <i>Tutte le quotazioni</i>	148
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	157

ATTUALITÀ

INTERVISTA/MATTEO PANINI <i>Facciamo un giro</i>	14
CENTRO SICUREZZA FIAT <i>40 anni 20mila crash</i>	18
GUIDA MICHELIN <i>Stella anti-web</i>	20
SALONI/STOCCARDA RETRO CLASSICS <i>Spartito tedesco, musica italiana</i>	22

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

Direttore responsabile
PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
ANDREA BERGAMINI
DANILO CASTELLARIN
MICHELE DI MAURO
FRANCO FIORUCCI
UMBERTO LACCHETTI
STEFANO LAZZARI
STEFANO MARZOLA
DARIO MELLA
GIACOMO MONTANARI
EUGENIO MOSCA
RODOLFO SOLERA
TITO TAZIO

Segreteria di redazione
LAURA GARZULANO

Fotografie
GIANLUCA BUCCI
SIMONA CAVALLARI
ALBERTO CERVETTI
MICHELE DI MAURO
TIZIANO GUZZETTA
DAVIDE SAPORITI
ENRICO SCHIAVI

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,
VINCENZO PALMIERI,
TAMARA VIGANO

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

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

104



IN COPERTINA

FERRARI F40 *Cavallino in purezza* 40

ANTEGUERRA

FIAT S 61 *Materia prima* 50

BELLISSIME IERI E OGGI

BIZZARRINI GT 5300 STRADA *Cuore matto* 60

DKW F12 *A quei (2) tempi* 70

SPECIAL/AUSTIN HEALEY BRIGHTON *Mi faccio la barchetta* 78

AUTOBIANCHI Y 10 TURBO *Ballerina robot* 86

BELLISSIME DA CORSA/LANCIA DELTA INTEGRALE "SAFARI"

A muso duro 96

ANNIVERSARI *Regina dei record* 104

SPORT

GARE/WINTERACE *W la Flavia!* 118

A TUTTA PISTA/CLAY REGAZZONI *Sulle tracce di un pilota* 122

PERSONAGGI/DONNE DA RALLY

Meglio la passione della pensione 126

TECNICA

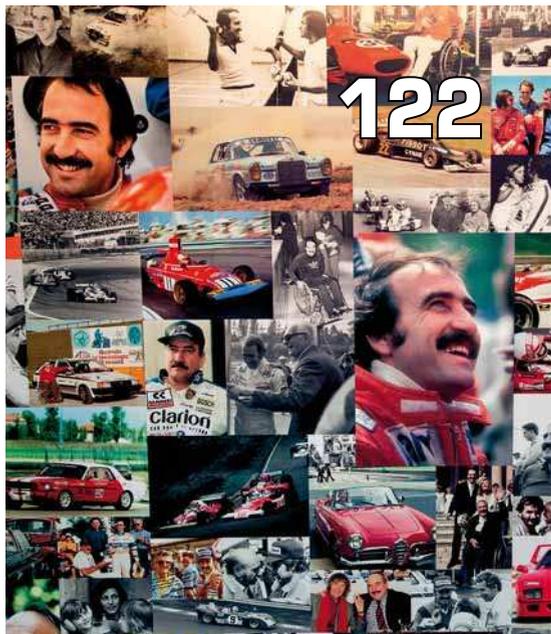
MANUALE D'USO/VOLKSWAGEN GOLF I *Nuovo riferimento* 130

SPECIALISTA DEL MESE/RHIBO *Piazza restauro* 136

PEUGEOT 204 *Piccoli Diesel crescono* 140

QUELLA VOLTA CHE...

LEO KINNUNEN *L'ultimo imperatore* 160



CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
D'EPOCA

e
**MOTO
CICLISMO**
d'Epoca

SEMPRE PRESENTI

CON UN NOSTRO STAND

**DOVE POTRAI ABBONARTI
A PREZZI FIERA E TROVARE**

**TUTTI GLI ARRETRATI
DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA
E MOTOCICLISMO D'EPOCA**

Novegro
Automoto collection **22** → **23**
aprile

5 → **7**
maggio
Verona
Verona Legend Cars

Imola
Mostra Scambio **15** → **17**
settembre

22 → **24**
settembre
Modena
Motor Gallery

Padova - Mostra Scambio
Auto e Moto d'Epoca **26** → **29**
ottobre

24 → **26**
novembre
Milano
Autoclassica



► CINTURE DI SICUREZZA: SU UNA GIULIETTA III SERIE NON CONVIENE MONTARLE

Buongiorno, vorrei sapere come comportarmi con le cinture di sicurezza per una Alfa Romeo Giulietta ti 3a serie del 1961. È possibile montare le cinture di sicurezza? Erano già previsti gli attacchi o dovrei provvedere io a fare i fori per gli stessi?
Giorgio Gilli - Cento (FE).

Caro Giorgio, in teoria sul pianale e sul montante centrale del padiglione dovrebbero esserci degli attacchi per le cinture. Diciamo in teoria perché in quegli anni gli standard di produzione non erano certo gli attuali. Tuttavia non si riesce certamente a montare un kit di cinture che siano efficaci, cioè a tre punti, con arrotolatore eccetera, in una parola: moderni. Perciò, dato che le cinture non sono obbligatorie e non per di più non c'è appoggiatesta, il consiglio è di non montarle.



► UNA MERCEDES SL 230 CON IL MOTORE 250

Buongiorno, sto restaurando una Mercedes 230 SL "Pagoda" con motore sbagliato. Sono riuscito a trovarne uno compatibile con la mia vettura (numero di motore 127 981 10 011152).

Mi sono accorto però che il motore porta dei numeri nel blocco che a mio parere sono sbagliati: 129 011 0001. Si trovano sul lato sinistro, davanti, sotto le ultime due candele. Come mai ci sono questi numeri? Le prime tre cifre non dovrebbero essere 127? Se invece è corretto, a cosa si riferiscono quei numeri?

Raniero Bortoluzzi, arrivata via e-mail

Caro Raniero, il motore montato sulla sua "Pagoda", dalla sua descrizione, sembrerebbe un "tipo 129", quindi a iniezione della versione 250 SL, prodotta in 5.196 esemplari dal Dicembre 1966 al Gennaio 1968; è lo stesso che equipaggia la coeva classe "S" W108. Il motore corretto è il "tipo 127" di 2.281 cc. All'epoca spesso il "127"

era modificato in "129" per avere facilmente una cilindrata maggiore poiché le misure di alesaggio sono identiche tra i due (82 mm) mentre a variare è la corsa, che nel caso del propulsore "tipo 127" 2.3 è 72,8 mm, mentre per il "tipo 129" è 78,8 mm. Si interveniva con i pistoni della 250 e il monoblocco all'esterno appariva quello di origine. Nel suo caso, potrebbe essere un 2.5 con numerazione 2.3 o, più facilmente, un 2.5.



SUGLI STEMMI TOURING

A pagina 76 del fascicolo scorso (Marzo 2017) abbiamo pubblicato un'immagine dello stemma Touring sul cofano posteriore di una Ferrari 166 MM Barchetta (auto presente nel catalogo dell'asta RM Sotheby's di Amelia Island 2017). Alcuni lettori appassionati della carrozzeria milanese ci segnalano che quello stemma non è



corretto montato su quella macchina, perché porta la dicitura "Touring Superleggera - Milano" che fu introdotto con l'ultima variazione della ragione sociale della ditta, nel 1961/62, quindi oltre 12 anni dopo la nascita della Ferrari 166.

Lo stemma corretto sarebbe quello in uso a fine anni '40 / primi

anni '50, con la scritta "Carroz Touring - Milano". L'ultimo marchio è di più facile reperibilità, ma, pur trattandosi di un dettaglio, questo errore assume una rilevanza senz'altro maggiore considerando la quotazione di queste auto: nello specifico, la stima era tra gli 8 e i 10 milioni di dollari...

La 166 però è rimasta invenduta, chissà se lo stemma sbagliato ha contribuito alla mancata aggiudicazione. Ringraziamo per la segnalazione e pubblichiamo lo stemma corretto (sopra) e quello sbagliato (sotto).



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



BAMBINI SULLE "STORICHE": SUI SEDILI DIETRO SENZA SEGGIOLINO SE L'AUTO È ANTE '77

Buongiorno, vorrei sapere se la legge dice qualcosa relativamente al trasporto di bambini sulle auto d'epoca, con particolare riferimento all'uso dei seggiolini.

Arrivata via e-mail

Gentile lettore, secondo la normativa (art. 172 del Codice della Strada, "Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini") sui veicoli che fin dall'origine non hanno installate le cinture di sicurezza (come ad esempio le auto d'epoca immatricolate prima del 15.6.1976) è vietato trasportare bambini di età inferiore a 3 anni.

Dai 3 anni in su possono essere portati sul sedile posteriore, senza particolari prescrizioni e, sul sedile anteriore, se hanno superato 1,50 metri di altezza. Si tratta di una delle due eccezioni al medesimo articolo che sottolinea come "... I bambini di statura inferiore a 1,50 m devono essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, adeguato al loro peso, di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie...".

La normativa è riassumibile con il concetto che se ci troviamo su un veicolo dotato di cinture di sicurezza, è obbligatorio per tutti, conducente e passeggeri, usarle e, per i bambini, è necessario adottare i sistemi di ritenuta idonei, ossia

seggiolini omologati o adattatori.

La seconda eccezione riguarda i veicoli per servizio pubblico di trasporto (ad esempio taxi), su cui i bambini sotto 1,50 metri possono circolare, non trattati, solo sul sedile posteriore e accompagnati da un passeggero di età non inferiore a 16 anni.

Infine, le sanzioni: dal 2017 sono passate da 80 a 323 euro, ed è prevista la sospensione della patente da 15 giorni a 2 mesi per i recidivi; la sanzione è applicata al genitore, in caso alla guida vi sia un'altra persona.



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

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010-2017

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



LIBRO DEL MESE

BALLANDO IL VALZER TRA UNA CURVA E L'ALTRA

Maurizio Verini sta alla 124 Spider, prima Fiat e poi Abarth, come Antonio a Cleopatra: un innamoramento profondo, finito solo perché il destino e le vicende umane col tempo hanno deciso così. Ma Verini il suo amore non l'ha dimenticato e ce lo testimonia per tutte le 252 pagine di questo libro, ricco di aneddoti, passione e belle immagini.

Che la 124 sia stata una grande protagonista dei Rally degli anni '70 è nella memoria di tutti gli appassionati, ma il suo maggior merito è quello di avere offerto gli spunti necessari alla Dirigenza torinese per organizzare la gloriosa Squadra Fiat Rally, che si è ritagliata un ruolo di primissimo piano sulla scena rallistica nazionale e internazionale di quegli anni, sotto la guida di Gianfranco Silecchia, suo onnipotente Direttore Sportivo.

All'interno della Squadra Maurizio Verini ha percorso le prime importanti tappe della sua carriera sportiva, che lo hanno portato a vincere la Mitropa Cup Junior nel '72, il Campionato Italiano nel '74 e il Campionato Europeo Conduuttori nel '75: protagonista sempre lei, la 124 Spider, diventata Abarth nel 1973. Un'auto di impostazione classica, motore anteriore e trazione posteriore, via via sempre più leggera e potente, agilissima sullo sterrato se guidata in perenne controsterzo, ancor più efficace con il retrotreno a ruote indipendenti.

Una guida assai spettacolare, ben descritta nella sezione più godibile

del libro, "Come si guidava la 124": si trova in queste pagine un compendio efficacissimo ed appassionato della tecnica che i più bravi "terraioli" utilizzavano sulle speciali di allora, quasi tutte sterrate, con derapate controllate che i più forti facevano anche in IV e V, sfiorando gli alberi e senza troppi pensieri per la scarpa all'esterno. Un valzer continuo al rombo del motore, per la gioia degli spettatori e la libidine dei piloti.

Le numerose testimonianze aggiungono particolari poco noti e punti di vista insoliti, come quelli del già citato Gianfranco Silecchia, di piloti come Luciano Trombotto e Alcide Paganelli, di Giovanni Gariboldi, responsabile gara Pirelli, di Carlo Cavicchi, giornalista "da corsa" e fruitore di una brevissima ma molto intensa lezione di guida impartita dallo stesso Verini. Numerose le immagini a colori e in bianco e nero: un bel libro nonostante alcune pecche di scrittura e qualche refuso di troppo.



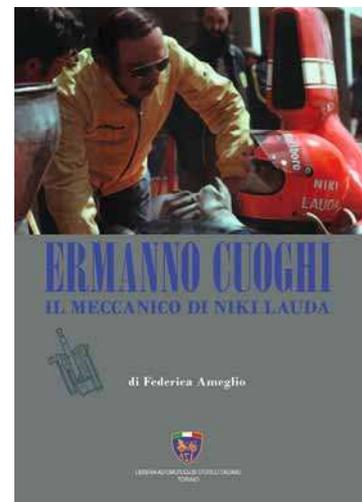
Maurizio Verini
DALLA 124 ALLA 124
Edizioni Press Grafica
Pagine 252 -
Euro 50,00

► IN PISTA A TU PER TU CON I GRANDI

I grandi risultati e le vittorie memorabili non si raggiungono solo per caso o per fortuna, ci vuole molto di più: impegno continuo e la capacità di mettersi in gioco, anche con cambiamenti radicali.

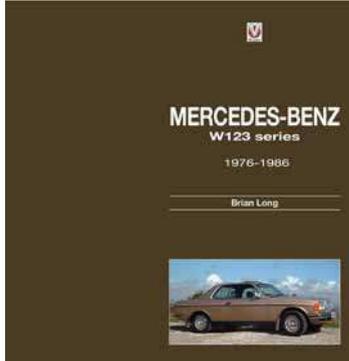
Ne sa qualcosa Ermanno Cuoghi, che prima di diventare famoso come meccanico di Niki Lauda (il pilota austriaco lo portò con sé in Brabham e cercò di averlo anche in McLaren) ha fatto a lungo esperienza tra gli altri con Carroll Shelby e John Wyer, lavorando sulle Cobra, sulle Ford GT40, sulle Porsche 917. Grazie al suo buon inglese, arrivato in Ferrari diventa l'uomo di fiducia di Niki, con cui condivide i momenti più esaltanti della sua carriera. Li racconta con dovizia di particolari nella lunga intervista che Federica Ameglio ha raccolto in questo bel libro, completandolo con molte immagini provenienti dall'archivio personale dello stesso Cuoghi.

Federica Ameglio
ERMANNO CUOGHI
IL MECCANICO DI NIKI LAUDA
Edizioni Asi Service - Pagine 232
Euro 18,00



► **TUTTO SULLE MERCEDES ANNI '80 DI BRUNO SACCO**

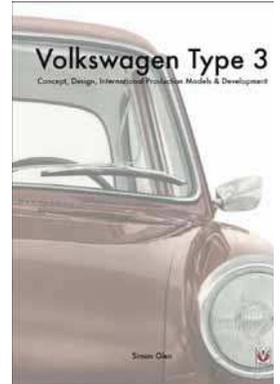
Nei suoi dieci anni di produzione, dal '76 all'86, la serie W123 ha conosciuto un notevole successo internazionale, tanto da raggiungere il totale di oltre 2.700.000 vetture prodotte. Un risultato che è andato ben oltre le più rosee aspettative, trattandosi di una gamma di modelli non propriamente economici, anche se le numerose versioni includevano anche quelle equipaggiate con motori diesel di media cilindrata, usatissime come taxi. Le vendite nel mondo hanno premiato naturalmente i modelli berlina, ma in Italia sono state particolarmente apprezzate le versioni Estate (da noi chiamate Familiari) e Coupé, molto di moda a cavallo degli anni '80 anche grazie alla bella linea disegnata da Bruno Sacco. Il profilo che ne ha tratto Brian Long, già autore di numerosi libri, è molto accurato e completo e contiene anche tutte le specifiche di produzione dei diversi modelli, anno per anno. Il testo è solo in inglese, la lettura è abbastanza impegnativa, ma merita uno sforzo per la dovizia di particolari e la ricchezza delle informazioni.



Brian Long
MERCEDES-BENZ W123 SERIES 1976-1986
Veloce Publishing Ltd , 192 pagine
Euro 69,90

► **NON È IL MAGGIOLINO, MA È UNA VERA VOLKSWAGEN**

La VW Type 3, meglio conosciuta in Italia come Volkswagen "1.500" e poi "1.600", non replicò minimamente il successo del Maggiolino. Tuttavia fu prodotta nelle sue varianti ed evoluzioni dal 1961 al 1973 negli stabilimenti di Wolfsburg, Auckland, Dublino e Melbourne in ben 2.600.000 esemplari circa, cui si aggiungono gli oltre 460.000 prodotti in Brasile, anche se con una numerazione di telaio diversa. Ha avuto dunque il suo ruolo nella storia, e difatti conta non pochi estimatori nel mondo. Uno di questi è l'autore di questo libro (acquistabile online, www.veloce.co.uk, e nelle migliori librerie), Simon Glen, che ne ha possedute sette con le quali ha viaggiato in Africa, Europa, Australia e Nuova Zelanda. Ha accumulato quindi una notevole esperienza in merito e soprattutto ha raccolto moltissimo materiale iconografico e informativo, cosa che gli ha consentito di scrivere un trattato veramente completo e ben fatto su tutte le serie e le varianti prodotte nei tredici anni di vita del modello. Il testo è solo in inglese, ma è di lettura molto agevole anche perché corredato da moltissime fotografie, disegni tecnici e pubblicità dell'epoca.



Simon Glen
VOLKSWAGEN TYPE 3
CONCEPT, DESIGN, INTERNATIONAL PRODUCTION & DEVELOPMENT
Veloce Publishing Ltd, 160 pagine,
40 sterline

► **IL MONDO DELLE CORSE RACCONTATO DA CHI C'ERA**

L'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile pubblica questo libro per valorizzare il patrimonio di documenti raccolti in 30 anni di attività. I dattiloscritti originali delle Conferenze Aisa dal 1988 (oltre 110, per 168 pagine) sono ripresi e integrati con contributi di storici dell'auto: si possono leggere così testimonianze dirette di chi ha corso con Nuvolari, della vita di Achille Varzi e del suo incidente mortale al GP di Svizzera del '48 col muletto dell'Alfa 158, dei trent'anni di corse di Giovanni Lurani raccontati in prima persona. A cura di Aldo Zana. Si può chiedere iscrivendosi all'Aisa alla quota minima di 40 euro, libro compreso: www.aisastoryauto.it



INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

www.gilena.com

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

► **ADDIO "FIGLIO DEL VENTO": JOHN SURTEES, CAMPIONE DEL MONDO A 2 E 4 RUOTE**

Se n'è andato il 10 marzo, John Surtees, autentica leggenda del motorismo britannico e unico pilota della storia ad aver vinto il titolo iridato sia nel motociclismo sia su automobile, in F1.

Nato a Tatsfield l'11 febbraio 1934, Surtees debutta come pilota motociclistico nel 1952, con un sesto posto al Gran Premio dell'Ulster a bordo di una Norton 500. Proprio all'Ulster, tre anni dopo, conquista la sua prima vittoria in sella ad una NSU 250, successo che gli apre le porte della MV Agusta per la stagione seguente. Con la MV lascia il segno, vincendo tra l'altro tutti i GP delle classi 350 e 500 del mondiale 1959 e tre titoli consecutivi della 500, dal 1958 al 1960, della 350 nel 1958 e nel 1959, ottenendo sempre il massimo punteggio possibile.

L'impressionante carriera motociclistica di John Surtees si chiude con un bilancio di 7 mondiali vinti, dal 1958 al 1960 nella classe 350, nel 1956 e dal 1958 al 1960 nella classe 500, e 38 primi posti e 45 podi su 49 gare disputate (nella foto in bianco/nero, in azione all'Isola di Man).

Il 1960 è l'anno del debutto automobilistico, che avviene mentre è contemporaneamente impegnato a vincere i suoi due ultimi titoli con le due ruote. A bordo di una Lotus disputa in quell'anno i GP di Monaco e di Inghilterra, conquistando in quest'ultimo il secondo posto. A fine stagione Enzo Ferrari lo convoca per un posto in scuderia, ma Surtees declina l'offerta, non sentendosi ancora all'altezza. L'affare andrà in porto due anni dopo, e porterà il pilota a conquistare il mondiale nel '64 oltre che a parlare un ottimo italiano.

Così lo ricorda Mauro Forghieri nel suo libro "30 anni di Ferrari e oltre" (ed. Giunti): "Aveva una guida efficacissima e

dava l'anima in tutto quello che faceva, un uomo di tutto rispetto. Inoltre ne capiva parecchio di tecnica ed era perfino in grado di svolgere lavori meccanici di un certo livello".

Dopo gli anni in Ferrari, conclusi con il famigerato licenziamento nel 1966, Surtees correrà con Cooper, Honda e BRM prima di creare una sua scuderia, con risultati però al di sotto delle aspettative. Come pilota tornerà a vincere il titolo nel campionato Can Am. In Formula 1 totalizzerà, oltre al titolo mondiale, 6 vittorie, 8 pole position, 10 giri veloci e 24 podi su 111 gare disputate.

John Surtees muore a 83 anni, dopo aver vissuto una vita al massimo nonostante il carattere schivo e riservato, ulteriormente incupito dalla perdita del figlio Henry il 19 luglio 2009 nel corso di una gara di Formula 2, in cui viene colpito da una ruota staccatasi da un'altra vettura.



► **CROSSROADS: AL MAUTO DI TORINO L'INCROCIO TRA DESIGN, ARTE E CINEMA**

Se parliamo di Car Design l'eleganza delle linee e l'ingegno dei creativi italiani sono un modello a cui tutto il mondo guarda con ammirazione ancor oggi. Ma quali influenze hanno ispirato la mano dei nostri stilisti delle quattro ruote negli anni d'oro dello sviluppo dell'Automotive? E quale contributo ha dato il nostro Paese all'evoluzione del linguaggio del design oltreoceano? Tra Cadillac e Lancia d'epoca, fotografie e spezzoni di film, opere d'arte e manifesti pubblicitari, "CROSSROADS - Incroci Italia e America, dal dopoguerra al boom economico" è la nuova mostra del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, che fino al 25 giugno 2017 racconta gli scenari sociali e culturali che hanno dato impulso al dialogo tra le due scuole di stile - italiana e statunitense. La prima parte del percorso espositivo è pensata come un viaggio dentro le suggestioni visive, musicali e cinematografiche con un riferimento a quegli autori e artisti che hanno raccontato l'immaginario dell'epoca più rivoluzionaria della storia del Novecento, da Andy Warhol a Roy Lichtenstein, da Mimmo Rotella a Mario Schifano, Bert Stein e Tazio Secchiaroli. La mostra continua poi nello spazio dedicato alle vetture, dove tra Buick e Plymouth, Fiat e Alfa Romeo d'antan, si sviluppa invece il vero e proprio confronto tra i car designer italiani e americani - Harley Earl, Battista

Pininfarina, Mario Revelli di Beaumont, Giovanni Savonuzzi, Virgil Exner e Giovanni Michelotti - che si sono lasciati ispirare da questo contesto socio-culturale. www.museoauto.it



► **ZANIROLI PRESENTA LE SUE GARE ALPINE**

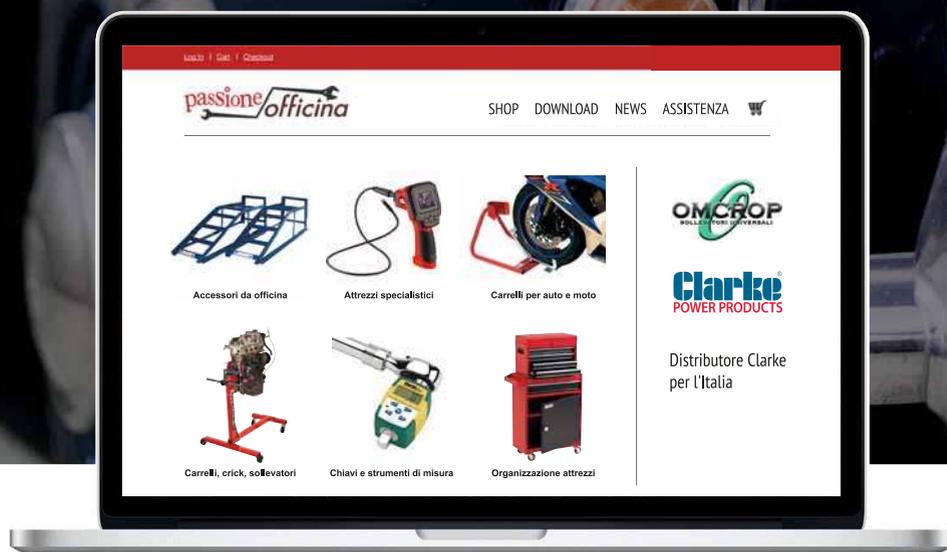
Mercoledì 29 marzo, nella sede del C.M.A.E., Patrick Zaniroli, ex-pilota francese di Rally e organizzatore per 12 anni della Parigi-Dakar, ha presentato i prossimi eventi promossi dalla Zaniroli Classic Events. In particolare due celebri appuntamenti, il Trophée des Alpes 2017 e il Rallye Neige et Glace 2018.

Il primo, dal 10 al 14 settembre 2017, è una gara di Regolarità ad alta competizione che prevede il superamento di una sessantina di passi con un centinaio di rilevamenti per ogni giornata per un totale di 1800 km di percorso. Sono ammesse fino a cento auto costruite dal 1946 al 1993. Le iscrizioni sono aperte fino al 30 giugno.

Il Rallye Neige et Glace, nato nel 1953 per iniziativa dell'Automobile Club Dauphinoise, si svolgerà invece dal 4 al 7 febbraio 2018 nella zona di Grenoble per assicurare agli equipaggi strade sempre innevate.

Per ognuna delle gare è prevista l'assistenza meccanica al seguito, fotografo e ufficio stampa. Tutte le informazioni su www.zaniroli.com.

PRENDITI CURA DI LEI, ABBIAMO CIÒ CHE STAVI CERCANDO!



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

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

 www.passioneofficina.it  02 87260278
 facebook.com/passioneofficina

passione  **officina**

► PROVE SPETTACOLO E L'AEROPORTO DEI TORNADO PER LA 1000 MIGLIA DEL 90°

Al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra è stata presentata alla stampa la Mille Miglia del 90° anniversario. Hanno illustrato l'evento Piergiorgio Vittorini, presidente di AC Brescia, Aldo Bonomi, presidente di 1000 Miglia s.r.l., e il vicepresidente Franco Gussalli Beretta.

La partenza della gara è fissata da Brescia per giovedì 18 maggio con i passaggi sul Garda a Desenzano e Sirmione poi il Parco Giardino Sigurtà, Verona, Vicenza, Asolo e arrivo a Padova.

Nella seconda tappa di venerdì 19 maggio dal Veneto le auto dopo Ferrara, Ravenna e San Marino scenderanno per entrare in Umbria a Gubbio, Perugia e Terni e arrivare a Roma, dove avverrà la consueta passerella notturna nell'Urbe.

Sabato 20 maggio la terza frazione dalla Capitale, la risalita al nord con l'attraversamento della Toscana e il superamento degli Appennini, Modena, Reggio e l'arrivo

di tappa a Parma.

Domenica 21 maggio gran finale con il passaggio da Busseto, borgo natale di Giuseppe Verdi, Cremona e poi via verso il territorio mantovano con l'attraversamento del centro di Canneto sull'Oglio dove è prevista l'ultima prova spettacolo; poi ancora il centro storico di Mantova, Guidizzolo, Montichiari e Ghedi per poi arrivare sotto la bandiera a scacchi a Brescia.

La novità di questa edizione è l'introduzione per la prima volta delle "prove spettacolo". Sono sei le città prescelte, le cui storiche piazze saranno teatro di altrettante prove speciali, e sono: Verona, Castelfranco Veneto (TV), Ferrara, Pistoia, Busseto (PR) e Canneto sull'Oglio (MN). L'ultima prova cronometrata sarà sulla pista dei Tornado del 6° Stormo dell'Aeroporto Militare di Ghedi (BS).

Dal punto di vista sportivo le novità dell'edizione 2017 vedono un sostanzioso au-

mento nel numero di prove cronometrate, che salgono a 112 più 18 rilevamenti in 7 prove a media imposta. La classifica finale, dopo l'applicazione dei coefficienti (che restano invariati dopo le modifiche dello scorso anno) sarà quindi costituita da un totale di 130 tratti cronometrati.

www.1000miglia.it



► TORNA LA ALPINE A110: PRESENTATA A GINEVRA CON LE PRIME FOTO UFFICIALI E UN BEL FILMATO

All'ultimo Salone di Ginevra la Renault ha presentato la nuova Alpine A 110, biposto destinata a rinverdire i fasti della berlinetta dominatrice dei rally mondiali nei primi anni '70. La Règè ha diffuso anche

le prime immagini ufficiali della coupé che, oltre a riportare la marca nel settore delle sportive, potrebbe ricreare le battaglie rallistiche di quegli anni: pare infatti che ci siano tutte le intenzioni di omologarla per la classe R-GT dei Rally nella quale al momento sono già presenti la Abarth 124 e alcune



Porsche 911. Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche poco si sa, a parte il fatto che avrà il motore centrale. Quest'ultimo potrebbe essere 4 cilindri 2.0 turbo oppure 3.0 V6 aspirato con potenza tra i 250 e i 300 CV. Di certo il pianale è tutto in alluminio. C'è anche un bel filmato con Jean Ragnotti protagonista: lo trovate a questo indirizzo <https://www.youtube.com/watch?v=-11A-FtTibs>.

► APPUNTAMENTO A NOVEGRO PER AUTOMOTO COLLECTION

Il nome Automoto Collection ha soltanto tre anni, ma in realtà alle sue spalle c'è una lunga tradizione. Ad assumere questo nome tre anni fa è stata infatti la tradizionale manifestazione per collezionisti di Novogro, località alle porte di Milano nella zona dell'aeroporto di Linate. Quest'anno l'appuntamento è per il 22 e 23 aprile, sempre nell'area del Parco Esposizioni Novogro. Sarà la consueta festa per i collezionisti di auto e moto ma ci saranno anche le novità più recenti, con uno sguardo al futuro. Temi principale della manifestazione saranno per le moto le case milanesi e la rinascita della Triumph Motorcycles, vale a dire le vicende della casa motociclistica inglese nel decennio 1990-2000. Per le auto ci sarà invece una mostra dedicata alle "giardinette", come un tempo si chiamavano le station wagon. La rassegna è intitolata "Giardini, giardiniere e giardinette" e sarà aperta a tutti i possessori di auto di quel tipo.



La rassegna offrirà anche un'ampia panoramica di auto della tradizione italiana e internazionale. Caratteristica dell'appuntamento di Novogro resta comunque la sua connotazione di mercato, dove tutto è in vendita e acquistabile, con grande spazio alla ricambistica e agli accessori. Per informazioni: autocollection@parcoesposizioninovegro.it.

► ATMOSFERE YANKEE A LIGNANO SABBIAADORO

Il 20 e 21 maggio si svolgerà a Lignano Sabbiadoro la 22ª edizione di US Car Reunion, manifestazione dedicata alle auto "made in Usa". L'evento è organizzato in collaborazione con la rivista Cruisin' Magazine e l'Old School Garage Usa Car Club di Pordenone. Alla kermesse è attesa la partecipazione di collezionisti di diversi paesi. Lo scorso anno gli equipaggi presenti hanno superato le 200 unità e parecchi erano provenienti da Austria, Germania, Slovenia, Ungheria e Croazia.

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it
Internet www.afra.it

► **ADDIO A VITTORIO KLUN, FIGURA DI RIFERIMENTO DELL'AUTO STORICA ITALIANA**

Il mondo del collezionismo automobilistico è in lutto per la scomparsa avvenuta il 14 marzo di Vittorio Klun (al centro nella foto tra Enrico Fumia, a sinistra, e Tom Tjaarda), che era nato a Rimini nel 1946 ma ha vissuto la maggior parte della sua vita a Muggia, alle porte di Trieste. Klun si era fatto conoscere e apprezzare con la sua attività di carrozziere, per poi divenire uno dei riferimenti del Club dei Venti all'Ora di Trieste.

Molti collezionisti hanno affidato alle sue cure la manutenzione della propria auto. Klun è ricordato anche come organizzatore, come testimoniano le diverse manifestazioni che il Club dei Venti all'Ora ha organizzato durante la sua presidenza. È il caso



dei diversi concorsi di eleganza e della Trieste-Opicina che sotto la guida di Klun sono diventati eventi di levatura nazionale. Klun è stato anche consigliere federale dell'Asi per diventare poi presidente della Commissione Tecnica.

Nel 1988 Klun fondò anche l'Associazione Amatori Veicoli Storici, che si dette come fine principale quello di giungere a una più efficace legislazione nel campo dei veicoli storici. www.aavs.it

RONDELLE

***MERCATINO A TORINO**

Il 21 maggio debutta nel capoluogo piemontese la manifestazione "Regio Parco Auto e Moto d'Epoca", mostra mercato di automobili, cicli, e motocicli d'epoca. Sede della manifestazione sarà il mercato coperto di corso Taranto. Per informazioni: telefono 349-2292154 / 388-9537428 email: nellarubera@gmail.com.



***KERMESSE AD ALESSANDRIA**

Il 27 e 28 maggio si terrà il 3° Motor Show Alessandria, organizzato dalla Associazione Italy Events. Saranno invitati i concessionari e gli autoriparatori della regione, dando vita a una grande occasione di incontro per i settori auto e moto. Ci sarà l'esposizione delle ultime novità con possibilità di prova. Nell'ampio programma di iniziative non mancheranno le auto storiche.



***MOSTRA A MASSA**

Nei giorni 30 aprile e 1° maggio si terrà a Massa la locale mostra mercato di auto, moto, bici, ricambi e accessori d'epoca. La manifestazione si terrà in un'area coperta di oltre 3 mila metri quadrati, con l'organizzazione della Scuderia Prataccio, viale della Repubblica 116. È prevista la presenza di una cinquantina di espositori. Per informazioni: telefono 328-5405547; e-mail: sarasota@hotmail.it.



AUCTION Classic cars & motorcycles

SATURDAY | APRIL 29TH 2017 | 1:30PM
OLDTIMER GALERIE TOFFEN



1976 Lamborghini Jarama 400 GTS
completely restored, perfect



1964 Mercedes 220 SEb Cabriolet
4-speed, very good condition



1939 Moto Guzzi 250 Airone
very good original condition

DAILY VIEWING

April 21st to 29th 2017
always from 10:00am

Please use our online-form for
your catalog orders (EUR 30.-,
entry included)



1952 Jaguar XK 120 OTS
older restoration, good condition



1955 Renault 4 CV Champs Elysées
restored, very good condition



1960 Chevrolet Corvette
Automatic, very good condition


OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH

Gürbestrasse 1 Phone +41-(0)31-8196161
CH-3125 Toffen info@oldtimergalerie.ch

www.TheSwissAuctioneers.swiss

► **OLD TIME SHOW DI FORLÌ:
UN NUOVO SUCCESSO**

Si è conclusa con un grande successo di pubblico la 14ª edizione di "Old Time Show", la due giorni espositiva svoltasi a Forlì nei giorni 4 e 5 marzo in cui protagonisti sono state le auto e moto d'epoca. Nei locali della Fiera di Forlì si sono potuti ammirare oltre 120 modelli esposti nella mostra tematica "Auto 6 cilindri e moto 4 cilindri nella storia". Molto apprezzato è stato anche il mercato dedicato ai privati, che ha visto una grande partecipazione di collezionisti e curiosi. Un contributo determinante alla riuscita della manifestazione è stato dato dall'Asi, dal Crame-Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca e dal Club Il Velocifero che hanno collaborato con l'Ente Fiera nell'organizzazione.

Tante e diverse sono state le iniziative svoltesi nell'ambito dei Old Time Show. Sabato mattina, per esempio, si è tenuto un breve dibattito televisivo sul tema "Auto e moto d'epoca per la valorizzazione del territorio" a cui ha partecipato Gianfranco Brunelli, di-



retto della mostra "Art Déco. Gli anni ruggenti" in corso ai Musei San Domenico, in cui è esposta l'Isotta Fraschini di Gabriele D'Annunzio. Un'auto che raggiungeva i 150 km/h. Protagoniste della domenica le Fiat 500 Abarth con il raduno a cui hanno preso parte da una quarantina di equipaggi. L'iniziativa è stata organizzata dall'Abarth Club Romagna, uno degli otto presenti in Italia, che conta una sessantina di iscritti. A Old Time Show erano esposte quattro Fiat 500 (2 Tributo Ferrari, una Opening edition e una Biposto Record) con il marchio dello Scorpione. www.oldtimeshow.it



UN CAFFÈ CON... LEONARDO FREYRIE*

Di Giacomo Montanari

► **Come è nata la sua passione per le auto?**

A diciotto anni la mia prima auto fu una Balilla 4 marce comprata in un magazzino di Milano per 150mila lire. Pensavo di far colpo sulle mie amiche, distinguendomi dai miei coetanei che arrivavano con le 500 e le 600. Una sera d'inverno andai a prendere una ragazza e la portai con la Balilla al Capitol di via dei Giardini (locale elegante di Milano, ndr). All'uscita l'auto non partì, così la spinsi fin sotto casa con lei al volante, arrivando stanco trafelato e con la serata "buca".

► **Cosa l'ha spinto a creare la Sua collezione?**

Ho solo avuto la fortuna di acquistare qualche auto nel momento giusto. La mia passione per il collezionare, inoltre, si estende a 450 paia di sci di tutte le epoche e marche nonché a tutti i motorini e moto della mia giovinezza che, dopo aver restaurato, ora vengono utilizzati dai miei nipoti che fortunatamente apprezzano.

► **È sempre stato attivo in tutte le manifestazioni dedicate alle auto d'epoca?**

Avendo questa passione ho partecipato a tutte le più importanti manifestazioni, a partire dalla Mille Miglia, la Coppa delle Dolomiti, i Raid in Grecia, Tunisia, Francia, Bosnia, Svizzera e molte altre.

► **Preferisce Ferrari o Porsche?**

Sono entrambe auto bellissime: quando guidi la Ferrari guidi il mito mentre quando guidi la Porsche guidi una bella auto sportiva.

► **Quando si è avvicinato alle Ferrari?**

All'epoca avevo delle automobili di livello medio, ma un giorno un amico mi convinse a sostituirle con alcune più prestigiose, da cui ho avuto tante soddisfazioni, ai concorsi nazionali e internazionali: con la Ferrari 275 ne ho vinti otto. La mia Ferrari 250 GTL poi è stata sulla copertina di *Automobilismo d'Epoca*.

► **Le Sue auto sono state esposte in molti musei? Certamente, e tra i più importanti vi sono il Museo della Ferrari e il Museo Gianni Agnelli di Torino.**

► **Può ricordare qualche aneddoto dei vari personaggi che ha incontrato?**

Molto volentieri, partirei con il grande Sergio Scaglietti che avevo intervistato a Salvarola. Era un uomo modestissimo, con un gusto raffinatissimo che ha espresso nelle sue auto. Mi ricordava che Ludovico Scarfiotti, quando andava in carrozzeria, portava sempre il pesce appena pescato perché arrivava da Pesaro. Mi disse, inoltre, che lui non aveva studiato e aveva iniziato prestissimo a lavorare in una carrozzeria. Era pagato con una moneta d'argento da cinque lire, che portava sotto la lingua, nel tragitto per arrivare da sua madre, per non essere derubato durante il tragitto.

► **Altri grandi personaggi che ha conosciuto?**

Quello che ho frequentato di più è stato "Cicci" Bianchi Anderloni, figlio del fondatore della Touring Superleggera. "Cicci" era un vero signore, gentiluomo dotato di un gusto senza pari. Pininfarina e Bertone, al quale avevo anche fatto disegnare uno sci nell'epoca della Miura, avevano gli stilisti. A disegnare le auto della Touring era "Cicci" che pensava, creava, modificava, adattava le carrozzerie che sono diventate "icone" nel firmamento dei concorsi d'eleganza tanto sono belle.

► **Tra i piloti?**

Baghetti, per cui posai in sella alla Honda 750 quando smise di correre e fece il fotografo. Poi il caro amico Arturo Merzario: quando vinse il mondiale Marche con l'Alfa feci gli sci Freyrie Marlboro Merzario, innovativi e armati di kevlar. Merzario mi raccontò che per preparare Le Mans andò segretamente a provare la Ferrari di notte sulla Novara-Alessandria a 390 km/h.

Ora lo vedo spesso a Porto Cervo e ci piace ricordare i vecchi tempi.

► **E James Hunt?**

Venne da noi anche James Hunt a scegliere gli sci, proprio nel 1976 quando vinse il titolo iridato in Giappone. Era alto, con capelli lunghi, a suo modo anche distinto. Si vedeva che era di buona famiglia.

► **Chi ricorda invece tra gli imprenditori?**

Ricordo che Gianni Agnelli veniva in ditta da me a Eupilio, alla guida di una Ferrari Dino nera, verso la fine di settembre a scegliere gli sci con il maestro Paltrinieri.

► **Un consiglio a chi vuole avvicinarsi a questo meraviglioso mondo?**

Suggerisco di seguire le proprie propensioni e di essere molto attenti nell'acquistare un'auto che sia già restaurata bene e in ottime condizioni: mai come in questo campo vale la regola "chi più spende meno spende"... purché si sappia quello che si fa, ovviamente.



* *Leonardo Freyrie: imprenditore titolare della ditta omonima che produceva sci, collezionista e grande appassionato di auto d'epoca.*



Facciamo un giro

Compie 30 anni il Circolo della biella di Modena, rifondato nel 1987 dopo i fasti dell'Aerodromo. Secondo il nuovo presidente al nostro mondo servono più organizzazione, più attività di base (fatta meglio) e meno pregiudizi nei confronti di chi possiede automobili di livello non elevatissimo

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ALBERTO CERVETTI

Matteo Panini è stato nominato a fine 2016 presidente del Circolo della biella, uno dei sodalizi più antichi e importanti d'Italia e anche a livello internazionale. Il club modenese affonda le sue radici negli anni '30, quando il caffè all'aperto del Teatro Storchi, in Largo Garibaldi, divenne ritrovo dei personaggi che ruotavano intorno all'automobilismo in città. E dunque intorno alla Scuderia Ferrari. Lì si ritrovavano appassionati a contatto con lo stesso Ferrari e i suoi piloti, da Nuvolari a Borzacchini, da Varzi a Biondetti. Era un luogo di incontro, un'associazione spontanea, che nel do-

poguerra fu formalizzata come lo fu il fatto che Modena stava diventando capitale del motorismo: in città nacque l'Aerodromo: «Nacque in un momento -racconta Panini- in cui c'era bisogno di un impianto perché a Ferrari e Maserati serviva un posto dove provare le auto».

► Perché Modena non è stata in grado di mantenerlo?

«Sarebbe stato impossibile, quando fu costruito era già in città. Poi la città gli è cresciuta intorno, a quel punto era diventato anacronistico. Certo, sarebbe stato bello conservarne almeno un ricordo. Per anni ha rappresentato la benzina di quella che

oggi chiamiamo Motor Valley».

► Il nuovo autodromo di Modena può avere la stessa funzione?

«No. Il nuovo autodromo è un bell'esempio di imprenditorialità, è un contenitore per eventi, che è il solo modo oggi di far vivere un autodromo. Ma è l'automobilismo ad essere cambiato».

► Oggi in effetti sembra che ci sia più interesse per le gare di auto d'epoca che per l'automobilismo "moderno". Il Circolo della Biella chiuse con la chiusura dell'Aerodromo, per rinascere nel 1987, con il risveglio dell'interesse per le auto che corre-

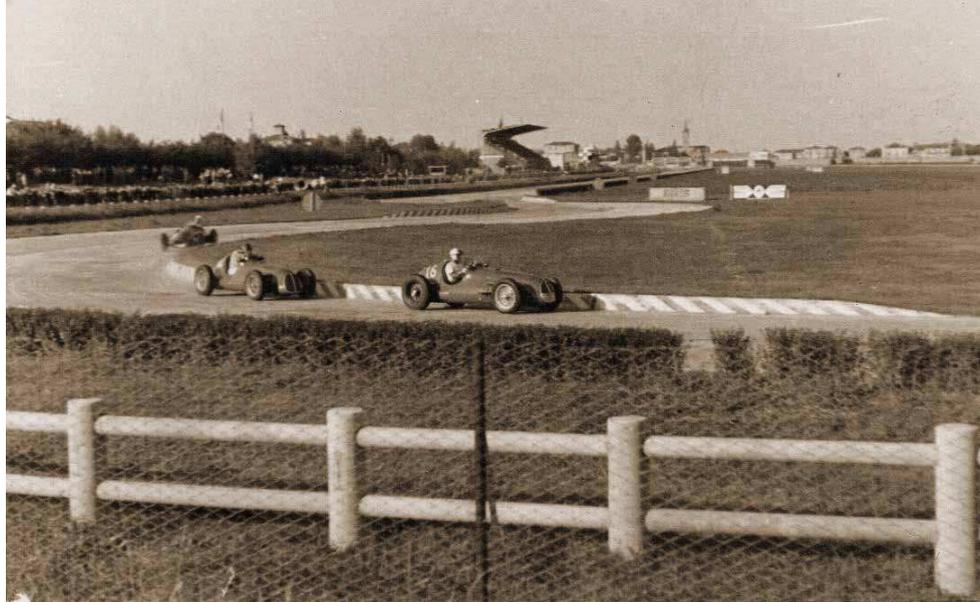
vano vent'anni prima. Come si pone il Circolo nei confronti della "moda" verso l'epoca rinnovata in questi ultimi anni?

«Per prima cosa, secondo me l'automobile nasce per andare in pista ma non sarebbe nulla se non ci fosse la gente che fa il tifo e si appassiona. Il Circolo della Biella -spiega Panini- rinacque nel 1987 per valorizzare le automobili che disputavano le gare storiche. Ma in Italia c'è un modo diverso di viverle, rispetto per esempio all'Inghilterra. Da noi negli anni '80 ci fa la riscoperta di automobili che erano rimaste ferme per lustri, mentre in Inghilterra non avevano mai smesso di usarle».

► Questo cosa comporta?

«Comporta varie cose -spiega Panini-. In primo luogo che l'immagine del proprietario di un'auto storica cambia molto, agli occhi dei suoi "pari", a seconda dell'auto che possiede. Perciò spesso se hai una Giulia o una Mini sei meno meritevole di chi ha una Ferrari o una Porsche. Non è un bel biglietto da visita per il nostro mondo».

► E poi? Intorno alle auto d'epoca ormai c'è un giro d'affari notevolissi-



mo...

«Nella pratica, oggi c'è una filiera molto corta nella compravendita di automobili, con Internet c'è un contatto diretto tra venditore e acquirente, mentre una volta le auto erano custodite gelosamente e le trattative erano fatte in modo quasi carbonaro. Questo porta a scambi molto più semplici e maggiore speculazione».

Matteo Panini di filiere se ne intende. Guida l'azienda agricola che il padre Umberto gli lasciò quattro anni fa, quando mancò (l'azienda editoriale famosa per le figure-

ne fu ceduta a fine anni '90). Produce Parmigiano Reggiano biologico, facendo tutto all'interno: dall'allevamento del bestiame alla stagionatura delle forme. Per il suo prodotto l'efficienza dei passaggi dal produttore al consumatore è molto importante.

► Panini, in Italia avere un'automobile d'epoca è un lusso, costa molto l'acquisto ma ancor più la manutenzione, anche per chi ha un'auto modesta. Cosa può fare un club per migliorare questa situazione?



AERAUTODROMO

In apertura, Panini durante l'intervista. In questa immagine, con il nostro inviato durante una sosta di rifornimento alla Maserati A6 GCS/53 che fa parte della collezione del Tridente rilevata da Umberto Panini nel 1996. In alto, l'Aerautodromo di Modena in un'immagine del GP disputato nel 1952.

«In generale, credo che i club italiani debbano scendere un po' dal piedistallo e imparare a essere un punto di riferimento per tutti, senza selezionare in base alla macchina del socio. Poi, impegnarsi a fare cultura dell'automobile e diffonderla. Noi per esempio facciamo serate a tema, con ospiti importanti. E poi eventi sociali, pochi magari, ma fatti bene. Il tesseramento da noi costa più che altrove, 170 euro, ma diamo servizi tra cui abbiamo la segreteria tutti i giorni e l'abbonamento a una rivista specializzata sempre compreso nella tessera. Oltre all'assistenza con la burocrazia».

► Quanti soci ha il Circolo della Biella?

«Circa seicento.»

► Torniamo ai costi delle auto d'epoca: molti meccanici generici si sono convertiti alle auto d'epoca, eppure i costi di manutenzione sono sempre più alti. Perché?

«Perché da questi meccanici è difficile avere un preventivo corretto, non sono specializzati in nulla. Magari sono bravissimi in una cosa ma non nell'altra, oppure si rivolgono a fornitori anch'essi non specializzati. Quasi sempre non rispettano i tempi di consegna, semplicemente perché non sono in grado, non sono strutturati. Rischio di essere noioso -continua Panini-, ma da noi manca la figura dello specialista, che fa una cosa soltanto. In Inghilterra ci sono motoristi che hanno venti o trenta postazioni che lavorano a tempo pieno tutti i giorni. Questo perché gli Inglesi non hanno mai fermato le auto, non c'è quasi distinzione tra auto d'epoca e moderna. Chi lavorava, bene o male che fosse, sulle Austin-Healey cinquant'anni fa ci lavora oggi, lui o i suoi figli o nipoti o i suoi garzoni. Quando ti fanno un preventivo alla fine quello è».

► Modena è al centro della Motor Valley: che ruolo ha con essa il Circolo della Biella?

«Direi marginale. Un club difficilmente può mettersi al tavolo con gli amministratori delegati delle aziende di Motor Valley pensando di poter portare qualcosa di utile alla discussione».



DIRETTIVO

Sopra, Panini sembra indicare la direzione in cui deve andare l'attività di base del movimento italiano. A fianco, il consiglio direttivo della "biella": da sinistra Domeneghetti, Cavazzuti, Vigarani, Setti, Raimondi, Bompani, Panini, Bortolotti, Bergamini, Rinaldi e Ascari.

► Ma Motor Valley non si occupa anche di turismo? In questo senso un sodalizio importante come il vostro non può essere coinvolto?

«Secondo me Motor Valley deve vivere di industria, più che di turismo».

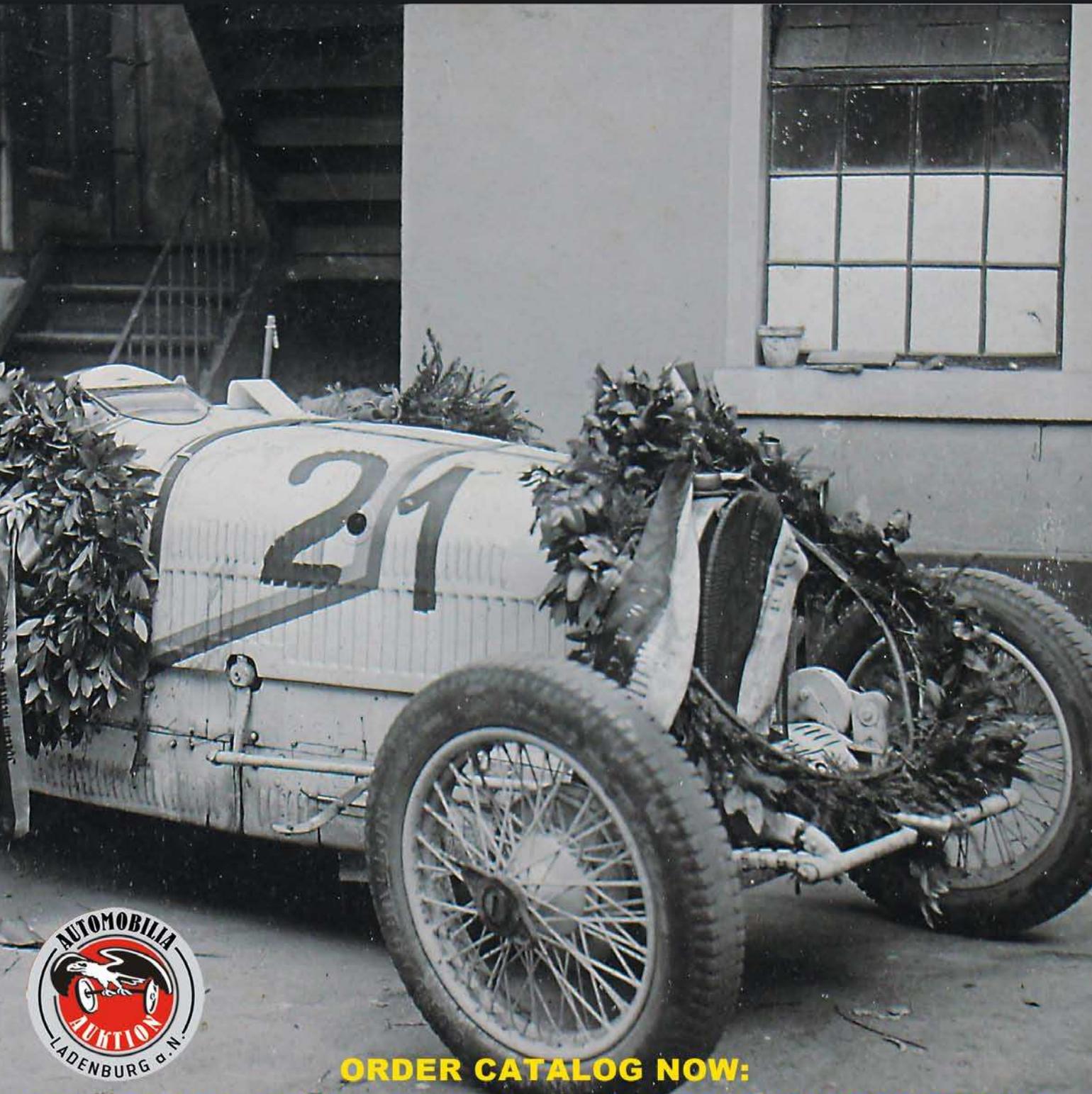
► Ci sembra di capire che lei abbia poca fiducia nelle possibilità dell'automobilismo italiano. Bisognerebbe dunque adottare il modello inglese?

«Non credo sia adottabile, è questione di mentalità. Anche se in Italia non mancano esempi validi. Le faccio un esempio per rendere l'idea, anche se poco affine con il nostro argomento: Mirabilandia. Una volta il suo proprietario mi disse che il segreto del suo successo era in queste parole: cessi, parcheggi, cassa, mangiare; poi veniva il divertimento. Con questo voglio dire in Italia manca l'organizzazione. Su quelle stesse parole si basa il successo del ben più patinato Festival della velocità a Goodwood. Dove, voglio sottolineare, non ci sono le casse: gli oltre 150mila spettatori comprano i biglietti on-line. Detto questo, lei quanti italiani vede che partono al volante dell'auto d'epoca per un giro in Francia o in Inghilterra?».

► Prima ha detto che per lei è importante avere pochi eventi ben fatti: qual è il calendario 2017 della "biella"?

«A febbraio abbiamo fatto un raduno in notturna al monte Cimone e a metà marzo siamo stati ospiti al Concorso di Salvarola. Il 6-7 maggio avremo l'evento clou: noleggeremo un treno storico a vapore con cui partiremo da Fognano di Brisighella (RA) alla volta di Firenze, dove presenteremo formalmente all'Accademia della Crusca la parola "biellista", dopodiché torneremo a Fognano, ci sposteremo a Riolo Terme al Grand Hotel e domenica mattina andremo alla Futa; il tutto, con in mezzo un concorso fotografico sponsorizzato da Leica, che metterà a disposizione dei soci delle macchine fotografiche per documentare l'evento; dalla Futa, dopo pranzo, scenderemo a Bruscoli per i saluti. A luglio e agosto ci saranno piccoli raduni, mentre a fine ottobre saremo ospiti del IV Stormo dell'Aeronautica a Grosseto, per vedere i caccia Eurofighter; infine il 16-17/12 concluderemo l'anno sociale all'Accademia di Modena per una festa con tutti gli ex-presidenti del rinato Circolo della Biella».

AUTOMOBILIA AUCTION LADENBURG 12./13. MAY 2017



ORDER CATALOG NOW:

Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777

www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de

40 anni 20mila crash

**Non parliamo di incidenti, almeno non quelli su strada
Bensì di quelli provocati appositamente per migliorare la sicurezza
delle auto. Nata a Mirafiori, dal 1977 la struttura è a Orbassano**

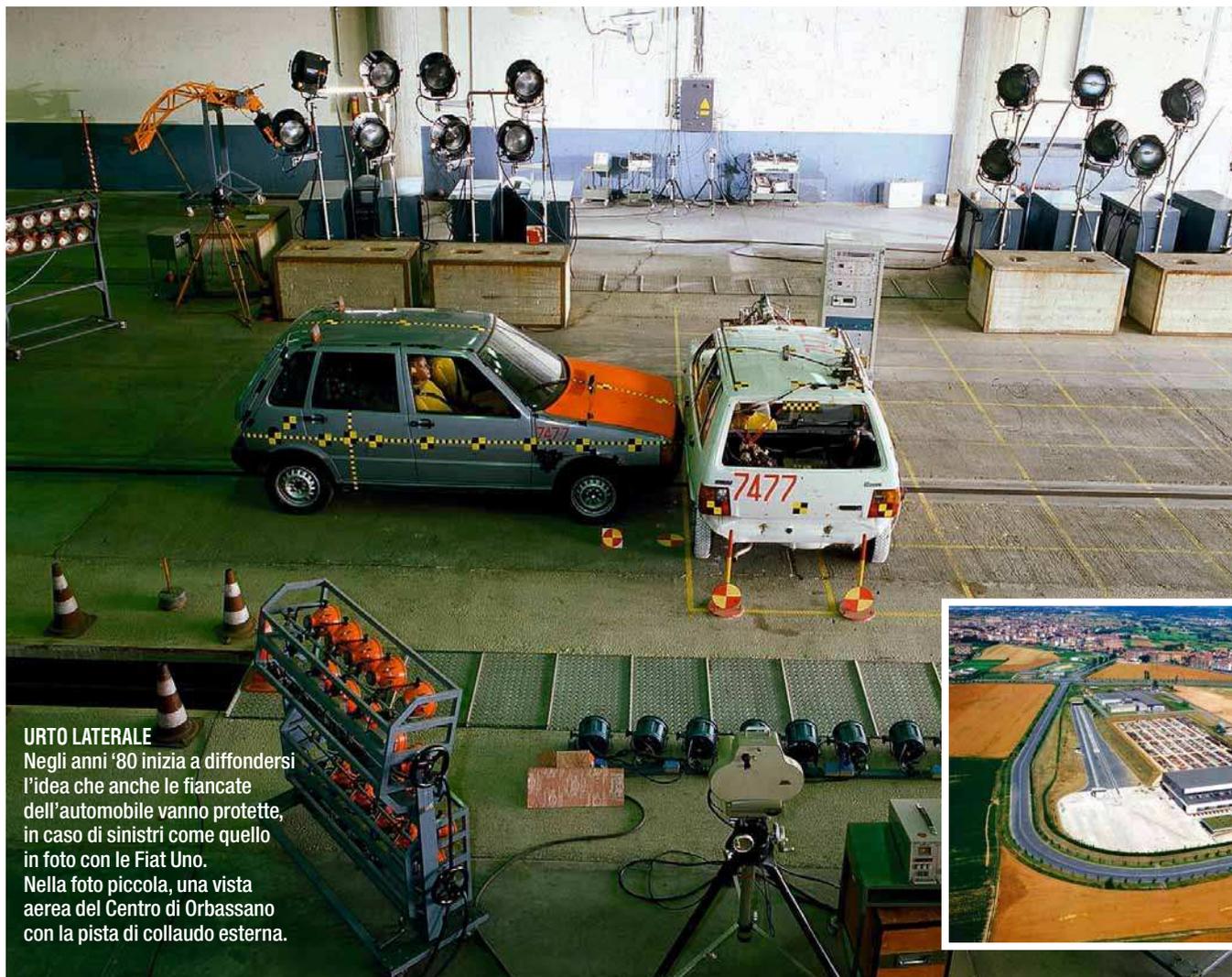
DI PIERO PRATI



E.S.V.

Nella foto grande, negli anni '60 una Fiat 1100 va a schiantarsi contro la barriera per simulare gli effetti di un incidente stradale e valutare la protezione offerta ai passeggeri. A sinistra, gli Experimental Safety Vehicle, prototipi sviluppati negli anni '70 in base alle esperienze del centro.





URTO LATERALE

Negli anni '80 inizia a diffondersi l'idea che anche le fiancate dell'automobile vanno protette, in caso di sinistri come quello in foto con le Fiat Uno.

Nella foto piccola, una vista aerea del Centro di Orbassano con la pista di collaudo esterna.

Il traguardo raggiunto dal Centro Sicurezza di Fiat Chrysler Automobiles è di quelli veramente importanti, che racconta l'impegno di FCA nel conseguire la sicurezza dei propri clienti: ben 20mila crash test effettuati dal 1961 a oggi. Nato all'interno del comprensorio di Mirafiori (e nel cui laboratorio fu svolta la prima prova, su una Fiat 600), il Centro Sicurezza fu trasferito a marzo 1977 nell'attuale sede di Orbassano, più moderna e spaziosa, dove sono stati eseguiti tutti i successivi test, dal numero 756 -svolto proprio a marzo di 40 anni fa su una Lancia Beta- fino a quelli odierni.

Nei suoi 40 anni di vita nella sede di Orbassano, il Centro Sicurezza è stato il sito da dove FCA -grazie alla competenza dei suoi tecnici e all'accuratezza dei test effettuati- ha via via permesso a tutti i modelli (dalle piccole Fiat 126 e 127 degli anni Set-

tanta fino alla recente Giulia) di raggiungere livelli di sicurezza un tempo impensabili e con risultati d'eccellenza, come testimoniano i numerosi riconoscimenti ottenuti nelle valutazioni da parte di enti terzi indipendenti.

Oggi, dopo il completo rinnovamento del 2010, il laboratorio del Centro Sicurezza permette di eseguire qualsiasi prova d'urto con velocità fino a 100 km/h. Il rapido aumento di queste prove negli ultimi anni dimostra l'impegno di FCA nel verificare rigorosamente il corretto comportamento in caso d'incidente di un sempre maggior numero di dispositivi di sicurezza (ma non solo) a bordo dei veicoli prima della loro commercializzazione.

Simulatore

Al doppio traguardo dei 20mila crash test e dei 40 anni nella sede di Orbassano se ne

aggiunge un altro: l'inaugurazione di un nuovo simulatore d'urto, un sofisticato impianto in grado di riprodurre -senza deformare la scocca e fino a 60 volte la forza di gravità- le accelerazioni che si sviluppano in un urto reale. Questo nuovo impianto è uno dei più potenti e completi oggi disponibili sul mercato ed è fondamentale per la messa a punto del sistema di ritenuta degli occupanti: airbag, cinture, cruscotto, sedili... Permetterà di ampliare i tipi di impatto simulabili a banco, in quanto l'impianto è in grado di riprodurre -a velocità fino a 90 km/h- la cinematica degli occupanti in caso di urto laterale con un elevato grado di accuratezza. Il Centro Sicurezza di FCA si dimostra quindi particolarmente attivo nel ricercare continuamente nuove tecnologie che permettono di migliorare i suoi modelli e la sicurezza sia di chi è a bordo dei veicoli sia di chi non lo è.



SIMBOLO

Andre (a sinistra) ed Edouard Michelin in una foto d'epoca e in una vignetta che spiega l'idea del Bibendum, l'uomo di pneumatici simbolo della Casa.

Stella anti-web

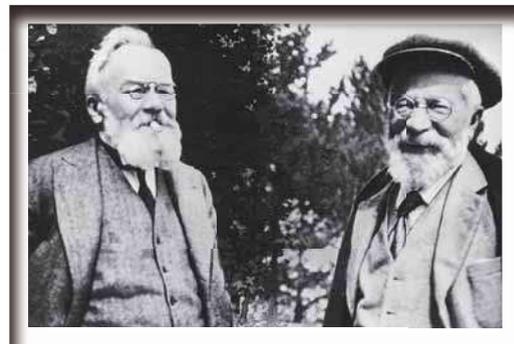
Resiste a Internet il volumetto rosso che seleziona i ristoranti e informa il viaggiatore. La forza di un'idea: al momento della creazione si rivolgeva a non più di tremila automobilisti...

DI FRANCO FIORUCCI

A nominare la Guida Michelin, quella rossa, quasi tutti pensano alla ristorazione, anzi alla buona ristorazione, tanta è la forza che l'annuale pubblicazione della Casa francese di pneumatici si è guadagnata come riferimento nella selezione di ri-

storanti. Eppure la guida Michelin è nata come sorta di accessorio dell'automobile, o meglio degli automobilisti, per la precisione i primi automobilisti. La guida rossa è nata infatti nel 1900: nel mese di agosto fu lanciata dalla Michelin come iniziativa promozionale pensata per l'Expo uni-

versale in programma quell'anno a Parigi. Ne furono stampate 35 mila copie e la distribuzione avvenne presso i rivenditori di pneumatici Michelin, i garage e le officine, con l'annuncio che si trattava della prima edizione, nel senso che conteneva già l'impegno a uscire ogni anno. E non solo: nel-



le pagine della guida del 1900 era già anticipato che dall'anno successivo ci sarebbero state anche le mappe delle città. La distribuzione fu gratuita: "Offert gracieusement aux chauffeurs" recava scritto sul frontespizio, a sottolineare la sua natura di strumento di propaganda e promozione. Chi la voleva mandare a prendere per corrispondenza poteva scrivere inviando soltanto i tre francobolli necessari per la risposta.

All'interno della guida erano riportate informazioni di vario tipo che i redattori di Michelin ritenevano potessero essere utili a chi si muoveva con le automobili. Ciò, nonostante in quel tempo in Francia circolassero non più di 3mila auto. Edouard Michelin però era convinto che il nuovo mezzo si sarebbe diffuso largamente e velocemente, e che occorresse perciò "coltivare" quel nuovo tipo di cliente, che per quel che riguarda le gomme si affiancava ai ciclisti, fino ad allora principali destinatari dei prodotti Michelin.

Telegrafo

Oltre agli indirizzi relativi all'automobile, nelle pagine della guida c'erano anche quelli di medici, uffici del telefono e del telegrafo, curiosità. E non mancava la pubblicità, per lo meno fino all'edizione del 1907, perché nel 1908 lo spazio per le aziende che non fossero la Michelin fu soppresso.

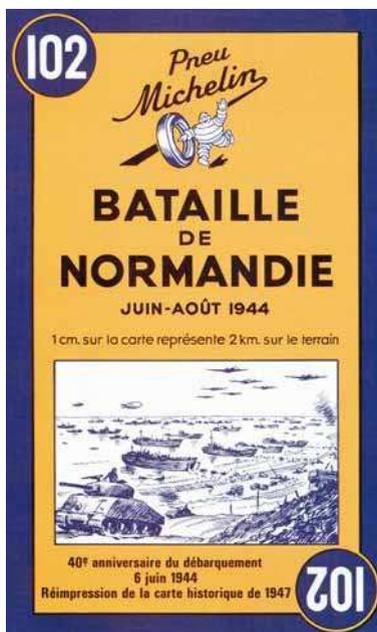
Che la Casa fosse convinta della nuova iniziativa lo conferma una frase pronunciata da Edouard Michelin: «Questa guida nasce con il nuovo secolo, e durerà come lui». Forse aveva un po' torto, perché 100 anni sono passati con abbondanza e la "guida rossa" continua a essere in forma smagliante. Tanto successo è dovuto molto alla capacità di arricchirsi e aggiornarsi, caratteristica un po' di tutte le attività Michelin.

Nel 1904 la guida inizia a moltiplicarsi: nasce l'edizione del Belgio, nel 1907 arriva quella dell'Algeria, nel 1908 quelle dell'Italia (solo del nord), della Svizzera, della Baviera e dell'Olanda. L'anno dopo debutta l'edizione inglese della guida della Francia.



GENTILMENTE OFFERTA

Qui sopra, la copertina della prima edizione della guida: nel 1900 era "gentilmente offerta ai conducenti". In alto, una pubblicità d'epoca della Casa di pneumatici con il motto divenuto famoso, secondo il quale la gomma francese "si beveva" gli ostacoli. Sotto, la mappa dello sbarco è stata ristampata nel 1987.



Poi gli anni della grande guerra vedono l'inesorabile sospensione della pubblicazione. Al ritorno le novità sono numerose. Nel 1920 la guida Michelin non è più gratuita ma in vendita, al prezzo di 7 franchi. L'aneddotica vuole che la cosa fu decisa dopo che Edouard Michelin aveva scoperto, visitando un'officina, che le guide venivano usate per usi impropri, per esempio come spessori per fermare un tavolo...

Tre valgono il viaggio

Nel 1920 compaiono le prime segnalazioni per i ristoranti. Comincia in pratica il mito della guida Michelin come bibbia della ristorazione. Dopo pochi anni, nel 1926 è introdotto un sistema di giudizio sintetico: "Les étoiles de bonne table" (le stelle della buona tavola), dapprima dedicato soltanto ad alcune direttrici francesi. Presto però l'idea fu estesa a tutte le località, e non solo. Nel 1931 il sistema fu affinato con la classificazione da una a tre stelle: una stella per un buon ristorante, due se merita una deviazione dall'itinerario, tre stelle se merita il viaggio.

Durante la seconda guerra mondiale la guida Michelin interrompe le pubblicazioni di nuovo: nel 1940 la guida del 1939 e le sue piantine sono usate dai tedeschi come base per gli spostamenti. Cosa analoga fanno le forze alleate nel 1944, in occasione dello sbarco in Normandia. Oggi gli esemplari stampati dal Dipartimento della Difesa USA, con il consenso Michelin e la scritta "For official use only" sono cimele da collezione.

Dopo la guerra, la guida Michelin aumenta la diffusione con le edizioni di New York, Tokyo e Las Vegas. L'annuale attribuzione delle stelle è un rito, paragonabile alla notte degli Oscar.

La capacità di adattarsi ai tempi e ai costumi è proseguita anche negli ultimi anni, con la segnalazione dei ristoranti che offrono un buon rapporto qualità/prezzo. Per individuare questi esercizi infatti nel 1998 è stato coniato il marchio Bibendum Gourmand. Nella stessa logica di attenzione alle tariffe e al rapporto qualità/prezzo, nel 2003 è stata inaugurata la segnalazione dei Bibendum Hotel.



| SALONI | Stoccarda Retro Classics

Spartito tedesco, musica italiana

**Grande organizzazione, Mercedes e Porsche giocano in casa, BMW presenta la sua parte Classic
Una fiera bellissima, molto, quasi soltanto, commerciale, ma con un cuore di passione tricolore**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GIANLUCA BUCCI

Bip, bip, bip, bip... Non sono arrivati gli alieni: è il suono dei tornelli elettronici della fiera di Stoccarda, che fin dal giovedì, giorno di apertura, suonano a ripetizione per gli ingressi del pubblico. Nel 2016 erano stati contati, con teutonica precisione, 87.871 biglietti venduti, senza contare gratuità e coupon vari, tiene a sottolineare in conferenza stampa Karl-Ulrich Herrmann, l'organizzatore della fiera. Un'esposizione definita "la più grande d'Europa": ora, si sa che questi sono record fatti per essere battuti e smentiti, ma certo Stoccarda impressiona con i suoi 130.000 metri quadri di superficie fieristica completamente riempiti dall'automobilismo storico: non soltanto veicoli, ma anche tutto ciò che può avere a che fare con esso. E dunque meccanici, carrozzieri, elettrauto, tappezzieri, spe-



In alto, la quantità impressionante di pubblico in un padiglione (il venerdì). Qui sopra, una delle auto esposte all'ingresso: la stupenda Stanguellini-Lotus del 1957 (4 cilindri 1100 cc, 95 CV).



cialisti vari e poi ancora assicurazioni, club, fornitori di servizi di ogni tipo. Una kermesse a tutto tondo, che promette di crescere ancora, anche perché la Fiera di Stoccarda (intesa come struttura) sta già edificando il decimo padiglione, altri 14.000 metri quadri che si aggiungeranno l'anno prossimo, dal 22 al 25 marzo 2018. Da queste parti si sa tutto in anticipo, anche quando c'è da fare polemica e a spallate: la data, incredibile a dirsi, sarà la stessa di Essen! E poi dicono degli italiani confusionari... Ma qui non è confusione, bensì rivalità, non sappiamo quanto sana ma di certo fondata su analisi ben precise. Essen si trova a un passo da Olanda e Belgio, due nazioni (soprattutto la prima) ricchissime di automobili e appassionati; Stoccarda, secondo la dettagliata analisi di mercato esposta da Herrmann in conferenza, è nel Land del Baden-Württemberg, che in parte risente positivamente dell'interesse bavarese verso le storiche. Discorsi e numeri che fanno parte di un vero e proprio attacco al mercato da parte di questa società organizzatrice, la quale dopo aver inaugurato lo scorso anno la fiera di Norimberga, quest'anno ne fa debuttare una anche a Colonia, cioè in casa di... Essen (ma in tutt'altro periodo: la prima edizione sarà il 24-26 novembre prossimi)! Da sottolineare che a Colo-



In alto, gli spettatori erano accolti dalla esposizione delle collezioni Maserati-Panini e Stanguellini. Qui sopra, una pista slot digitale e sotto una d'epoca: a Stoccarda si trova di tutto.



nia e Norimberga non si esporta il modello Stoccarda: ogni "Retro Classics" è adattato alla sua regione particolare che ha il suo proprio ritmo di crescita. Ecco spiegato il motivo della concomitanza: Essen si difende, in quella che ha tutto l'aspetto una vera battaglia per la spartizio-

ne del mercato. Schermaglie su ampia scala, una dimensione sconosciuta dalle nostre parti; qui in Germania invece si respira ricchezza. Sempre con le parole di Herrmann, "in Germania ci sono 700mila veicoli registrati (cioè con la targa "H" destinata alle auto d'epoca, ndr) e altri 400mila non registrati, con un incremento annuo di quelli targati pari al 10%". Sono numeri importanti, ma probabilmente inferiori a quelli italiani. Dove, però, manca quella organizzazione di cui parla anche Matteo Panini nella sua intervista in questo stesso numero. Un'organizzazione che porta a fare vere analisi di mercato e preparare il terreno prima di muoversi in un progetto.

Youngtimer

È stato piuttosto sorprendente, per esempio, ascoltare l'organizzatore di Stoccarda fare una relazione dettagliata del mercato: "Dalla prima edizione della nostra rassegna, in 17 anni il mercato delle auto d'epoca è cresciuto stabilmente, e con esso tutto l'indotto, che si è fatto più specializzato e più professionale. Alla prima edizione il 50% delle auto esposte era anteguerra, oggi esse sono non più del 5%. Oggi la parte del leone la fanno le youngtimer, che sono apprezzate dai giovani, una nuova generazione di appassionati che usano l'auto

SALONI | Stoccarda Retro Classics

Un'altra presenza italiana all'ingresso, mentre i tornelli suonavano a ripetizione: una bella Alfa Romeo GT Junior, tra le preferite dal pubblico tedesco.



d'epoca, anche se queste non possono essere considerate un elemento inquinante perché l'incidenza del loro chilometraggio è minima. Il volume di affari legato alle auto storiche cresce stabilmente oltre il 4%. A titolo di curiosità, il podio delle auto storiche più diffuse in Germania (circolanti) vede al primo posto il Maggiolino, al secondo le Mercedes W 123 e al terzo le R 107. Tutto questo nonostante che i prezzi delle auto da circa un anno siano in media in stallo, hanno smesso di crescere; il che significa che il mercato tedesco è arrivato a definitiva maturazione. Una cosa molto importante, in tutto ciò, è che i dati su cui si è basata l'analisi di mercato di Herrmann sono stati raccolti ed elaborati dagli studenti dell'università di Ratisbona: una squadra di giovani (e per giovani intendiamo ventenni) la cui presenza era ben visibile a Retro Classics.

W l'Italia

Che differenza con l'Italia!

Dove il Tricolore non sa fare sistema, cioè

Stoccarda è la patria della Mercedes-Benz, perciò non sorprende averne trovate a decine: molto frequentate le R107 (sopra, una 280 CE degli USA, 1978, 148.000 km, 13.800 euro) e le W123 (sotto, una bella 230E con 168.800 km, 8.900 euro). Non mancava anche una replica della poderosa 300 SEL 6.3, prima AMG della storia (sopra a sinistra).





Nella foto piccola qui sotto, gli artefici di questa edizione di Stoccarda Retro Classics: in conferenza Karl-Ulrich Herrmann (a destra) e Mauro Battaglia, (al suo fianco), organizzatore di Passione Italiana. A lato, il... bar a gasogeno nello stand dell'ADAC (automobile club tedesco). Erano molti gli spunti di curiosità negli spazi dedicati ai club.



Sopra a sinistra, una Mercedes 230 SL in lavorazione presso Astaller Classic: tantissimi gli specialisti delle Case tedesche. Sopra a destra, nello stand della Mecatronik faceva bella mostra di sé questa Alfa Romeo 155 DTM di cui erano messi in mostra tutte le componenti, a partire dal V6 2.5 da 450 CV.



Ed eccoci allo stand ufficiale della Mercedes-Benz, che riuniva le tre anime (o se si vuole i periodi storici) principali dell'Heritage della Casa. In primo piano, una CL 55 AMG "F1 Limited Edition" che ricordava i 50 della AMG; al centro una 300 SL "Gullwing" del 1955 allestita come l'esemplare che vinse la Mille Miglia del 1955; infine, la Mercedes-Benz Simplex 40 hp del 1903 che raccontava dell'inizio della storia dell'automobile.

a livello pubblico, per fortuna nel privato sappiamo ancora dire la nostra e stare a pari con i tedeschi anche nella parte organizzativa. Tedeschi che sono stati ben felici di avere il padiglione "Passione Italiana", organizzato dalla Vision Up di Modena, che era la principale novità di questa edizione della Fiera di Stoccarda e non ha mancato di creare quella particolare fratellanza che spesso si instaura quando italiani e tedeschi, amici-nemici, si incontrano. Era molto atteso questo evento nell'evento e, seppure con aspetti certamente migliona-

bili come è logico essendo la prima volta, è stato un successo: nel 2018 non soltanto si ripeterà, avrà a disposizione il nuovo padiglione 10, quasi raddoppiando la superficie espositiva di questa prima edizione. Mauro Battaglia, artefice di Passione Italiana (e di Modena Motor Gallery), ha il merito dell'idea e di aver saputo intercettare la voglia di Stoccarda di crescere; in più, ha saputo fidelizzare una squadra di espositori che hanno creduto nel suo progetto, nonostante le naturali incognite. Il venerdì sera ha organizzato una cena proprio per gli espo-



Numerose le discussioni tra appassionati: qui sopra, a proposito di una Alfa Romeo Giulia.



In tema di Porsche c'era da sbizzarrirsi: in grande, una 356 C portata a 1,9 litri e 120 CV; bellissima per colore e cura delle finiture. Nello stand ufficiale, una retrospettiva su Safari Rally e Dakar (in foto, la 959 vincitrice nel 1986). Più sopra, lo stand della carrozzeria Reutter: sedili da 1000 a 3000 euro.



Non mancavano le curiosità di ogni genere, compreso quello bucolico-boscaiolo, in tema con il circondario della fiera-aeroporto: fuori dai padiglioni parte subito una vasta campagna. A sinistra, un trattore Lamborghini hot-rod con motore 6 cilindri e compressore. Sopra, la dimostrazione di un taglialegna dotato di veicoli d'epoca Unimog e relativi rimorchi (anche l'attrezzo per spaccare i ceppi è storico).



Sopra, lo stand di Oldtimer Galerie Toffen, Casa d'aste elvetica piccola ma molto attiva e sempre con pezzi interessanti, come la Alfa Romeo 1900 SS del 1953 (a destra) o la Lancia Aurelia B24 S Convertibile del 1956, entrambe nel catalogo dell'incanto di Gstaad, in programma il prossimo 29 Dicembre. Sotto, carri attrezzi di ogni genere, su base Ford T, allo stand del club Retro Classic Cultur.



A Stoccarda Retro Classics non mancavano anche interessanti rarità: in alto, una bellissima Honda S 800 coupé (1968, 4 cilindri in linea 791 cc, 70 CV, richiesta di 34.900 euro); qui sopra, la Cheetah GT, progettata dall'omonimo ingegnere della Chevrolet: 350 Cv, 720 kg, prezzo a richiesta.



A Retro Classics abbiamo visto molti Maggiolini, ma la Volkswagen era ben rappresentata anche da altri suoi modelli. Come la 411 L (Typ 4) qui sopra, bellissimo esemplare la cui richiesta era di 17.800 euro. Sotto, un altrettanto bell'esemplare di Passat prima serie (Typ 32/33, B1) esposto da un club.



Su base VW, la Karmann Ghia è in grande risalita nelle quotazioni grazie alla linea di Savonuzzi e a dispetto delle prestazioni modeste (30 CV): per la coupé in alto erano richiesti 37.900 euro. Qui sopra, una bella Renault 16 TX, auto complicata da trovare in Italia nonostante a suo tempo ne circolassero in buon numero: per l'esemplare in foto erano richiesti 12.500 euro.



C'era anche l'argentina Pursang, con le sue Alfa Romeo e Bugatti anni '30 costruite oggi. Prezzi: 200mila euro per la Bugatti 35, 700mila per l'Alfetta (al centro) e 400mila per la 8C Monza (sotto, il suo motore).



Sopra, due belle auto italiane: a sinistra, una Fiat 125 Samantha del 1969, in vendita a 39.700 euro; a destra, un commerciante genovese esponeva una NSU Prinz e questa Fiat 124 Special T 1600 (1975) uniproprietario con vernice e interni originali, 90.000 km, in vendita a 9.800 euro.

sitori, all'interno dello stesso padiglione, che è sembrata un'ottima idea e non soltanto a noi visto che ha fatto registrare il tutto esaurito. Un'altra cosa che ci ha colpiti positivamente, un dettaglio se si vuole ma di quelli che fanno la differenza, è stata la presenza, al centro del padiglione, di due bravi cantanti, un uomo e una donna, che per tutta la durata della manifestazione hanno interpretato alcune delle più belle arie della nostra lirica, attirando l'attenzione di tutti i presenti.

Ci chiedevamo perché nessuno pensasse a mettere nelle fiere un po' di intrattenimento, della musica, così, giusto per alleggerire un po'. A Stoccarda abbiamo trovato due orchestre, in giro per i padiglioni, e un pianoforte italiano.

Due giorni pieni

Questo il racconto del lato industriale di Retro Classics. Dal punto di vista del visitatore, il salone è bellissimo, un enorme mercato dove si può comprare di tutto. Volen-



Di Lancia nella fiera tedesca non c'era molto, ma questo club locale teneva alto il vessillo della Casa (sopra). Non poteva mancare Elvis (a sinistra): sul libretto della Chevrolet Eldorado del 1968 c'era il suo nome come primo proprietario.



Interessante lo spazio di questo club dedicato alla storia della Toyota Land Cruiser (a sinistra) che esponeva quasi la serie completa delle varie versioni, tra cui l'interessantissima (e rara) FJ 45 LV wagon del 1963.



Sopra, due auto amate dal pubblico, con prezzi da fuoriserie: se i 49.900 euro per la Alfa Romeo Giulia GT del 1964 a sinistra possono essere congrui (telaio numero 965), appaiono un po' fuori misura i 199.000 richiesti per la pur bella, rara e significativa Mercedes 190 2.5 Evo a destra... Esempio sicuramente in ottime condizioni e che ha fatto la storia delle corse, però... (e comunque l'Alfa la batté sonoramente!).



A sinistra, una.. super car anni Dieci: una Ford T Speedster del 1912, motore 2.890 cc da 40 CV. Prezzo non eccessivo: "soltanto" 35.000 euro. Sopra, una bella sfilata di tachimetri e contagiri d'epoca.

| SALONI | Stoccarda Retro Classics

do trovare un neo, quasi tutto molto commerciale, anche la zona dei club; ma potrebbe anche non essere un difetto. Se si vuole vedere tutto quello che c'è, servono almeno un paio di giorni pieni. Aiutati, però, da un'organizzazione impeccabile: aeroporto attaccato alla fiera raggiungibile, volendo, a piedi; parcheggi quasi infiniti; alberghi e ristoranti nel paese a 2 km; prezzo del biglietto del tutto adeguato a tanta sostanza: 20 euro. Bip, bip, bip, bip...



Sopra, il padiglione di Passione Italiana, molto frequentato dagli appassionati al pari degli altri. Un'idea innovativa con spunti interessanti come la presenza di una brava cantante lirica che non ha mancato di incontrare i favori del pubblico.



Allo stand dell'ASI (a sinistra) era esposta questa bellissima Lancia Appia Zagato GTE passo corto con cui l'indimenticato Donato Maniscalco in coppia con Mario Passanante aveva vinto per un paio d'anni il Trofeo Asi Munaron. A fianco, uno degli stand gastronomici presenti, in questo caso di un'acetaia.



Allo stand di ACI Storico (a fianco) era protagonista questa bella Alfa Romeo 1900 Super del 1957... Targa Oro ASI! Il punto espositivo era dedicato alla Targa Florio in programma il fine settimana del 21-23 Aprile. Sopra, uno dei tanti commercianti presenti nel padiglione italiano (in foto una bella Ferrari 365 GT del 1967).



Sopra, molto bella questa Lamborghini Espada blu spettrale con interni senape del 1971 con 85.000 km; richiasta 150mila euro. A lato, coppia di Fiat 500, entrambe vendute quasi subito (richieste: per la "F" 6.500 euro, per la "D" 12.000).



Non poteva mancare un'auto da capo di stato: a sinistra, questa Fiat 2300 pare fosse appartenuta a Papa Giovanni XXIII. Sopra, lo stand di Ruote da Sogno proponeva una bella sfilata di motociclette, oltre ad automobili di alto livello.



Bella questa replica (dichiarata) di Lancia F&M, usata dal proprietario e venditore per correre fino a non molto tempo fa: era in vendita a 42.500 euro, un prezzo tutto sommato adeguato data la realizzazione. Chiudiamo con un omaggio a Enzo Ferrari, che sembrava osservare, con interesse e il suo solito piglio severo, le operazioni nel padiglione dedicato a quell'Italia che lui era sempre tanto orgoglioso di rappresentare: questo bel ritratto campeggiava nello stand di Modena Motor Gallery, accompagnato da un bell'esemplare di De Tomaso Pantera.



VERONA LEGEND CARS



FIERA DI VERONA

5/6/7 MAGGIO 2017



GLI ANNI D'ORO DEI RALLY E

Hanno entusiasmato un pubblico vastissimo e fondato il mito dei rally.

Per la prima volta in assoluto, tornano a gareggiare assieme.

Miki Biasion, l'eterno rivale Juha Kankkunen a fianco di Alex Fiorio e Francois Delecour si inseguiranno su 15mila metri quadrati del circuito. Main sponsor dell'evento è Abarth.

Con auto da leggenda, club, specialisti dei ricambi e oltre mille modelli storici in vendita da tutta Europa il salone scaligerone unisce, così, la passione per l'auto all'emozione dello sport.

veronalegendcars.com

"LA SFIDA DEI CAMPIONI" sarà in un incrocio tra mito e contemporaneità. Lungo un circuito supervisionato da ACI Verona di quasi un chilometro su 15mila metri quadrati all'interno del quartiere fieristico si incontreranno 8 leggende dei rally su 8 auto "stellari". Ci sarà Miki Biasion, l'unico pilota italiano ad aver conquistato il titolo di Campione del Mondo Rally per due volte consecutive, ad aver vinto tre gare con tre modelli al debutto assoluto e ad aver superato tutti gli avversari nei 5mila chilometri del Safari Rally 1988 e 1989, una vittoria che Fiat aveva inseguito per ben 19 anni. Al suo fianco il più volte compagno di squadra ed eterno rivale Juha Kankkunen con Alex Fiorio, Francois Delecour e altri grandi piloti che hanno vissuto l'epoca più entusiasmante dei rally: l'epopea tra gli anni '80 e gli anni '90.





"SFIDA DEI CAMPIONI" 6-7 MAGGIO

PROGRAMMA

★ SABATO 6 MAGGIO ★

**Abarth 695 e 124 Rally,
Lancia Delta Integrale e Rally 037**
ore 15,00/15,30 verifiche sportive ante gara
ore 16,00/16,20 prove di ricognizione

Abarth 124 Rally

ore 16,30/18,00 qualificazioni

★ DOMENICA 7 MAGGIO ★

Abarth 695 biposto

ore 10,30/11,30 quarti di finale

Lancia Delta Integrale e Lancia Rally 037

ore 14,00/15,00 semifinali

Abarth 124 Rally

ore 16,00/16,30 finali

ore 16,30 premiazioni

LE AUTO DA LEGGENDA

GLI ANNI DEL MITO

Quel periodo è rimasto nel cuore di tantissime persone: erano gli anni in cui i piloti viaggiavano in trasferta 320 giorni all'anno, gli staff tecnici si facevano ospitare nei garage delle famiglie e i tifosi battevano sui finestrini dei campioni per salutarli durante le pause o, addirittura, alla partenza. Erano anni in cui le riparazioni si facevano a bordo pista con il cronometro che girava impietoso e la passione contava come la benzina per tagliare il traguardo. Questa è l'epoca che rivivrà a Verona Legend Cars: quella che continua ad emozionare e ad essere ricordata.





AUTO LEGGENDARIE

La Sfida dei Campioni sarà una gara ad inseguimento tra passato e presente con auto che vanno dalle icone del mondo rally - la Lancia Delta 037 e Lancia Delta Integrale – fino alle nuovissime Abarth Rally 695 e 124. Ma l'elenco della auto da leggenda non si ferma qui. L'Alfa Giulia che arrivò nel 1962 come una cometa sarà presente con il raduno di epocaAuto Sabato 6 maggio. Velocissima, a quattro porte, divenne ben presto l'auto preferita sia dalle Forze dell'Ordine che dalla criminalità. Protagonista di tanti inseguimenti sembrava veramente, come diceva la prima pubblicità, "disegnata dal vento". Un'altra veterana dei turbolenti anni '60 è un pezzo unico della storia italiana: la Ferrari 250 GTE 2+2 della Polizia di Stato guidata, tra il 1962 e il '73 dal famoso maresciallo Spatafora ed ora custodita nel Museo delle Auto della Polizia di Stato a Roma.

UN MERCATO EUROPEO

A fianco dei modelli in esposizione, Verona Legend Cars ospiterà anche 1000 auto d'epoca in vendita, provenienti dai migliori commercianti in Europa. Un'offerta a tutto tondo per epoca, prezzo e modelli. Gli stand di ricambiisti specializzati e il mondo del restauro Vespa completa la panoramica di un salone che accoglie l'intero spettro della passione heritage. Tra questi anche una collezione inedita di documentazione e manualistica originale delle auto italiane dagli anni '20 agli anni '50. Un piccolo tesoro appena riscoperto che farà la sua prima apparizione a Verona Legend Cars.



CLUB E RADUNI AL CENTRO DELLA FIERA

Anche quest'anno la passione dei Club sarà uno dei motori di Verona Legend Cars. Nei padiglioni e nei 50mila metri in esterno dedicati ai raduni si ritroveranno al salone di Verona: le Oldtimer Mercedes del Club Stelle Cadenti, le SL Mercedes e Pagoda dell' SL Classic Club, e i modelli del Registro Italiano Fiat e dell'Officina Ferrarese. Dato che la passione per l'auto supera gli oceani, il Salone ospiterà anche il raduno del gruppo Vicenza Cars and Coffee, che, Sabato e Domenica, riunisce appassionati italiani e personale americano delle basi di Vicenza e Aviano. In arrivo, perciò, anche una ventata di stile USA, con Mustang 2015 GTA e "super" SUV Ford Excursion. La Scuderia Jaguar Storiche celebra il suo decimo anno di attività con una rassegna delle sue auto più belle mentre un grande stand di 640 metri quadrati è previsto per i 4 Club federati Asi di Verona che partecipano assieme: Veteran Car Club Enrico Bernardi, il Benaco Auto Classiche, l'Historic Car Club Verona e il Veteran Car Club Legnago. Ognuno racconterà una faccia della passione per l'auto: da Abarth ai 70 di Ferrari, dalle 8 decadi di Volkswagen al mito dell'Alfa Romeo. Domenica 7 maggio Ruoteclassiche celebra i suoi trent'anni con un raduno aperto a tutti coloro che possiedono un'automobile immatricolata per la prima volta tra il 2 gennaio e il 31 dicembre 1987. La redazione della rivista selezionerà una short list di vetture tra le quali verrà successivamente eletta Miss Copertina 2017 che comparirà sulla prima pagina di Ruoteclassiche nel dicembre 2017. Per i partecipanti ai raduni l'ingresso sarà gratuito. Info line 049.7386856.



Lancia protagoniste anche nella mostra del Museo Nicolis di Verona, che custodisce una tra le collezioni heritage più importanti in Europa con oltre 300 tra auto, moto e biciclette d'epoca e molti altri oggetti nati dall'ingegno dell'uomo e capaci di superare le distanze: dagli strumenti musicali al primo motore a benzina del 1882 e una rara raccolta di volanti da F1. Protagoniste dello stand del Museo saranno le Lancia sportive da turismo. Tra queste, un'Aurelia GT 2500 B20 del 1957. Il modello, presentato nel '51 e carrozzata Pininfarina, vantava un motore 6 cilindri a V. Quando, nel 1951, esordì alle Mille Miglia risultò prima nella classe fino a 2000cc e seconda assoluta.



► RENDEZ-VOUS INTERNAZIONALE NEL PARMENSE PER LE OPEL

Sabato 3 giugno si svolgerà la 9ª edizione del Meeting Internazionale per Opel Storiche. L'edizione 2017 dell'appuntamento si terrà in Italia, a Fontanellato (PR) e ad organizzarlo sono l'Opel Manta Fans Italy/Opel Fans Italy in collaborazione con l'Aavs (Associazione Amatori Veicoli Storici, federata Fiva). La partecipazione al "raduno statico espositivo" è ammessa a tutte le Opel a trazione posteriore costruite prima del 1988. Oltre ai partecipanti provenienti da tutta Italia, sono previste rappresentanze da vari paesi stranieri, in particolare del Nord ed Est europeo. È dunque prevista una ampia galleria di modelli Opel, con speciali aree dedicate alle vetture sportive rally/corsa e ai ricambi. Iscrizioni aperte fino al 10 Maggio 2017.

www.opelfansitaly.com



► DOPO UN POSITIVO 2016, IL CLUB 128 RIPARTE DI SLANCIO NEL 2017 E PRESENTA IL SITO

Il Registro Fiat 128 di Altavilla Vicentina ha stilato il bilancio 2016, anno da ricordare, oltre che per il 2° "Raduno sulle Strade del Prosecco", anche per la partecipazione a fine agosto ad Acqui Terme di una nutrita rappresentanza del club alla manifestazione "Un giorno di traverso 4", organizzato dagli amici del MG Motorsport. A proposito della stagione passata è stato ricordato anche il titolo di campione italiano di classe nella specialità salita auto storiche vinto da Giacomo Barone nella classe 1150 TC. Altri bei risultati archiviati sono stati il terzo posto conseguito da Luca Vinai (*in foto alla Cesana-Sestriere*) nella classifica del 3° Raggruppamento, e la vittoria dell'equipaggio Marco Monciatti-Alessio Bacci al Tuscan Rewind su terra.

Per quel che concerne il 2017, la novità più grossa è invece l'attivazione del sito internet www.fiat128.it. Il sito presenta una panoramica completa del mondo 128, dalle attività del club ai cenni storici sulla vettura, non dimenticando la carriera sportiva, i modellini e numerose chicche e curiosità.

Il calendario 2017 prevede diversi appuntamenti, a cominciare dal 3° Raduno Fiat 128 sulle Strade del Prosecco, in calendario domenica 14 maggio a Valdobbiadene (TV). Prevista poi la partecipazione delle 128 del club alla Fiat Parade a Bardolino (VR) prevista il 30 aprile; quindi al raduno del Motoring Classic Club Sandro Munari a Cavarzere il 2 giugno, per concludere con l'International Italo Treffen a Rivalta (TO) il 16-17 giugno.

www.fiat128.it



► DAL GARDA A SOLFERINO, TRE PROVINCE CON LA CLASSE DELLE LANCIA

Si svolgerà il 13 e 14 maggio il prossimo appuntamento del Lancia Classic Team, sezione di marca del Classic Club Italia. Il programma prevede il meeting di incontro il 13 maggio a Desenzano del Garda (BS), da dove i partecipanti muoveranno per un'escursione, mentre la giornata del 14 sarà dedicata al relax a Solferino (MN).

La parte itinerante si svolgerà su un percorso dapprima sulla



Gardesana occidentale per poi prendere la strada della Forra, considerata una delle più belle d'Italia grazie ai suoi passaggi scavati nella roccia, e quindi scendere a Riva del Garda (TN) per raggiungere Cologna di Tenno (TN). Dopo la sosta per il pranzo, la carovana si rimetterà in movimento lungo la Gardesana sulla sponda veneta. Meta sarà Castiglione delle Stiviere (MN), dove si terrà una conferenza della dott.ssa Marina Giampietro, docente presso l'Università Cattolica

di Milano, che illustrerà il suo lavoro "TIPI d'auto d'epoca" una ricerca esplorativa sui possessori di auto storiche, sul rapporto uomo-macchina e la psicologia dell'automobilista. Il giorno dopo i lancisti si sposteranno nuovamente a Solferino, la località della terribile battaglia del Risorgimento per una visita tutta in chiave risorgimentale.

www.classicclubitalia.it



► CARLO FACETTI HA RACCONTATO I SUOI 70 ANNI TRA I MOTORI

Per la serie "Incontro con il campione", mercoledì 22 febbraio nella sede del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca di Milano si è tenuto un evento che ha avuto come protagonista Carlo Facetti, classe 1935, meccanico, preparatore, collaudatore e pilota in attività da quasi settant'anni e protagonista del volume edito dall'Asi intitolato "Potenza in punta di piedi". Non è stata una tradizionale conferenza, ma piuttosto una conversazione-conferenza, in cui Facetti ha tratteggiato la sua affascinante vicenda umana, tecnica e sportiva. La vita di Carlo Facetti si è snodata attraverso un lungo percorso che lo ha portato, da giovanissimo meccanico nell'officina di papà Piero a Cormano, vicino a Milano, a correre a Monza, Daytona, Le Mans, Buenos Aires e tante altre piste ancora (in foto, sulla BMW con cui vinse l'Europeo Turismo insieme a Finotto).

Persona semplice, modesta ma di immenso talento, ancor oggi, a più di ottant'anni, continua a dare i suoi preziosi consigli a chi prepara un'auto storica. Carlo ha ricordato alcune delle tante avventure che gli sono capitate in carriera, come quando, alla Mille Miglia del 1956, partì come copilota ma finì poi per guidare quasi sempre lui, senza esimersi dal compiere qualche riparazione resasi necessaria durante la gara. A fine anni '60 Facetti fu chiamato dall'Autodelta di Carlo Chiti per pilotare la 33 Sport Prototipo, andò quindi a Le Mans con la nuova versione coda lunga che fece modificare secondo la sua esperienza, perché la vettura diventasse più competitiva. Nel 1979 vinse il Campionato Europeo Turismo con la BMW 3.0 CSL in coppia con Martino Finotto, ma corse anche per la Lancia grazie a Cesare Fiorio che gli affidò la Stratos Gruppo 4 al Giro d'Italia.

www.cmae.it

► PRIME VERIFICHE FIVA AL GARAGE DEL TEMPO

Il Garage del Tempo di Cecina (LI), trecentesimo Club federato Asi, per la prima volta il 25 febbraio ha organizzato una sessione di verifica per il rilascio del Certificato di Identità e/o Carta d'identità Fiva. Le auto portate alla sessione sono state 35, di sei diversi Club. Oltre alle auto dei soci del Garage del Tempo, infatti sono state analizzate quelle dei club: Scuderia Kinzica di Pisa, Amas di Grosseto, Casm della Val di Cornia, Scame di Siena e Colosseum di Roma.

C'erano anche tre automobili centenarie: una Darracq tipo L302/2 del 1904 (in foto), un triciclo Waltham Orient Buckboard 8 Hp del 1908 e una Buick D44 del 1916, tutte di soci del Garage del Tempo. Del resto il Club ha una sorta di identità legata alle "nonne". Tra le vetture verificate anche una splendida Lancia Lambda 8ª serie, carrozzata Casaro, e un prototipo barchetta Pasqualetti Iso 750, esemplare unico.

www.garagedeltempo.org



► ASSOCIAZIONE MANTOVANA, UN 2017 RICCO E VARIO NEL NOME DI NUVOLARI

Si è tenuta sabato 4 marzo presso il Museo "Tazio Nuvolari" di Mantova la presentazione delle iniziative 2017 curate dall'Associazione Mantovana Auto Moto Storiche "Tazio Nuvolari". Nel corso dell'iniziativa i dirigenti del club si sono alternati nell'illustrare le diverse manifestazioni in programma. L'ingegnere Francesco Stevanin ha indicato le linee guida della terza edizione de "Il Circuito del Te", in programma l'1 e 2 luglio. Il Presidente dell'Amams Claudio Scapinello ha quindi presentato il Criterium Amams, campionato sociale di regolarità che si disputerà in cinque eventi, nonché il "23° Trofeo Marco Magelli", manifestazione di punta del sodalizio prevista per il week end de 30 settembre-1 ottobre.

Durante l'incontro sono anche state ricordate le iniziative di tipo radunistico, tra cui quest'anno si inserirà "Il Mantovano Volante", per auto e moto, il 7 maggio da Castel d'Ario al Museo della Mille Miglia di Brescia. Novità 2017 "Amams caffè veloce", ovvero incontri liberi la domenica mattina con destinazione diversa, per il solo piacere di condividere la "passeggiata" tra appassionati. Infine, nel fine settimana 12-14 maggio è in programma un viaggio a Stoccarda per la visita dei Musei Porsche e Mercedes.

www.amams.org



► VOGLIA DI AGGREGAZIONE PER I SUPPORTER DELLA PEUGEOT 106

Domenica 12 marzo 2017, alcuni proprietari di Peugeot 106, facenti parte del neonato gruppo che risponde al nome di 106Rallye.it, si sono ritrovati per il primo raduno ufficiale.

Il gruppo si è incontrato alle porte di Torino e da lì si è mosso puntando verso la Valle d'Aosta, con l'obiettivo di ripercorrere alcune prove speciali di quello che una volta era il Jolly Rally Valle d'Aosta.

Le vetture presenti al raduno erano quasi tutte della versione Rallye prima e seconda serie. Tra di esse hanno fatto bella figura due "intruse": una rara e molto apprezzabile Peugeot 106 1400cc XSi non catalizzata e una stupenda 205 GTi 1.9. I coordinatori del gruppo, nonché organizzatori dell'evento, promettono che quello del 12 marzo è stato solo un assaggio e il primo di una lunga serie di incontri tra i possessori di modelli sportivi del modello d'oltralpe.

www.106rallye.it



► “STORICHE” E MODA... REGALI PER LE STRADE DI MONZA

Il Monza Auto Moto Storiche organizza per il fine settimana del 29 e 30 aprile il 3° Concorso di Eleganza “Le Auto, l'Eleganza e lo Stile del XX secolo”, manifestazione che come le edizioni precedenti si svolgerà negli scenografici ambienti della la Reggia di Monza (il sabato) e nelle strade e piazze del centro storico di Monza (la domenica).

Nella prima giornata il pubblico potrà ammirare 50 vetture, di cui una parte “storiche”, costruite prima del 1978 e “supercar” realizzate dopo il 1977, selezionate in collaborazione con il Registro Internazionale Touring Superleggera e la Scuderia Jaguar Storiche. Il sabato le vetture sfileranno davanti alla giuria e saranno associate ad altrettante modelle. Al termine ci sarà la proclamazione della vincitrice del 3° concorso “Miss - Le Auto, l'Eleganza e lo Stile del XX Secolo”.

Poi la giuria selezionerà le 10 finaliste che domenica 30 aprile sfileranno nel centro storico di Monza, accompagnate dalle modelle con abiti originali di alta moda. Le auto saranno sottoposte al giudizio finale della giuria e del pubblico. Le altre 40 vetture costituiranno lo scenario di questa parte dell'evento in rappresentanza del motorismo del ventesimo secolo.

Per informazioni: f.sciarrone@alice.it
www.monzaautomotostoriche.it



► AD ALESSANDRIA SI RIEVOCA IN ABBIGLIAMENTO D'EPOCA

Eleganza, esclusività, auto di pregio, abiti d'epoca e tanta passione, saranno gli elementi che daranno vita al 27° Circuito Bordino - Veterane sulle strade dei vini in programma ad Alessandria domenica 11 giugno. Per creare la miglior atmosfera, gli organizzatori chiedono ai partecipanti di vestirsi in maniera consona al periodo di costruzione della propria autovettura. Auto ed equipaggi saranno valutati da un'apposita giuria e al vincitore andrà una crociera Costa di una settimana del valore di 3.000 euro.

www.pbordino.com



► ALLE TERME CON APPASSIONAUTO 2017

Alle terme di Comano, tra il lago di Garda e le Dolomiti del Brenta, dal 26 al 28 maggio si svolgerà AppassionAuto, raduno per auto d'epoca e supercar. La manifestazione avrà un fine solidaristico: l'intero ricavato dell'evento sarà devoluto alla Fondazione Italiana per l'Autismo. Venerdì 26 maggio, a partire dalle ore 15.00, è in programma l'accredito presso il Golf Rendena di Bozenago. Sabato 27 maggio la kermesse automobilistica andrà alla scoperta di due borghi contadini, Rango e San Lorenzo in Banale, inseriti nel club dei Borghi più belli d'Italia. Domenica la carovana lascerà le Terme di Comano alla volta di Coredò. Il raduno è riservato a 140 macchine. La quota di partecipazione va da 190 a 280 euro, in funzione dell'hotel scelto per il pernottamento.
www.appassionauto.it



► LANCIA FLAMINIA: AMBIENTE CLASSICO PER UNA... GRANDE CLASSICA

Si svolgerà nei giorni 12, 13 e 14 maggio il raduno “Le Flaminia sulla Via Flaminia” che avrà come protagoniste le Lancia Flaminia, elegante ammiraglia lanciata dalla casa torinese nel 1957. La manifestazione è aperta solo al modello Lancia Flaminia e saranno accettati soltanto 30 esemplari.

Si prevede che ci sarà la partecipazione delle varie versioni del modello Lancia: berlina, coupé Pininfarina, Touring, Zagato e allestimenti speciali, come la Flaminia presidenziale ancor oggi utilizzata nelle occasioni ufficiali dal Presidente della Repubblica italiana.

La manifestazione è organizzata dal Registro Flaminia per celebrare i 60 anni del modello. Il programma prevede che i partecipanti percorrano gran parte della via consolare toccando tra l'altro le località di Fano e Spoleto.

A Roma ci sarà la visita al Palazzo del Quirinale e al museo della Polizia stradale. Per informazioni: getulioferri@gmail.com; cell. 348-5130361.

► **BILANCI 2016 E PROGRAMMI 2017
A CASTIGLIONE DELLO STIVIERE**

Si è tenuta domenica 22 gennaio l'assemblea annuale dei soci del Club auto moto storiche castiglionesi di Castiglione dello Stiviere. Nel corso della riunione è stato approvato il bilancio 2016 e sono stati presentati i programmi per il 2017. Il bilancio del 2016 è "fotografato" dai numeri: 715 iscritti e 278 pratiche relative a certificazioni e attestati d'identità di auto e moto d'epoca. Per il 2017 sono stati fissate due gite sociali: 28 maggio quella dedicata alle auto e il 25 giugno l'altra organizzata per gli appassionati di moto. Al centro dei programmi è sempre il Memorial Morandi, già insignito due volte della Manovella d'Oro dell'Asi: il prossimo si svolgerà il 30 settembre 1° ottobre. Confermate le serate culturali. Alla fine, premiazioni per la classifica interna Camsc: al primo posto Ugo Bellandi, seguito da Alberto Falzoni e Aldo Mutti. Per i risultati conseguiti in manifestazioni di prestigio sono invece stati premiati Luciano Pasqualin, che ha partecipato a Winter Marathon e Targa Florio, Fabrizio Rossi, reduce dalla 1000 Miglia argentina, e Dino Bonatti, messi in luce al GP Nuvolari.
www.camsc.it

► **ARTURO BOTTARO SU PORSCHE
VINCE ALLA MARINA DI GENOVA**

Sabato 11 marzo si è disputato il 9° Circuito della Marina Genova, organizzato dal Veteran Car Club Ligure. La manifestazione è vissuta sulla tradizionale sfida di Regolarità nell'incantevole scenario della Marina di Genova, tra mega yacht e la pista d'atterraggio dell'aeroporto genovese Cristoforo Colombo. Vi hanno partecipato una cinquantina di auto storiche provenienti da varie regioni. Sui pressostati di cronometraggio il più bravo è stato il genovese Arturo Bottaro al volante della sua Porsche 356 pre-A del 1955 (foto).

Ai posti d'onore, nettamente distaccati Luigi Guffanti su Innocenti Mini ed Enrico Scotto su Alfa Romeo Giulietta spider.

La prova si è svolta su tre manche di due giri di un percorso appositamente allestito nell'ambito della Marina.

www.vccfigure.com



► **CONFERENZA A BARDOLINO
PER RICORDARE VITTORIO JANÓ**

Per i giorni 29 e 30 aprile è in programma a Bardolino, sul lago di Garda, l'evento Italia Classic Parade. La manifestazione avrà due momenti distinti: sabato 29 ci sarà una conferenza dedicata alla figura dell'ingegnere Vittorio Jano, mentre il giorno dopo è prevista una fase dinamica con il raduno vero e proprio.

A organizzare l'evento è il club Benaco Auto Classiche, che per il proprio raduno ha adottato il motto "Usare la vettura per raggiungere un luogo, non raggiungere un luogo per usare la vettura".

L'iniziativa di sabato si svolgerà invece presso la Barchessa Rambaldi al Porto di Bardolino dove Rino Rao -membro commissione cultura dell'Asi- parlerà sul tema "Vittorio Jano e le sue creature".

Jano fu uno dei più importanti progettisti di auto di tutti i tempi. Nacque a Torino nel 1881 e lavorò per Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Ferrari.



27
mostra
scambio
bastia
umbra



**Festeggia i 70 anni
della Lambretta**



**i 60 anni della
Nuova Fiat 500
e 500 Abarth**

**20-21 Maggio 2017 Bastia Umbra(Pg)
centro fieristico Umbriafiere**

orario sabato 8.00-19.00 domenica 8.00-18.00

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

Italservice tel 0742.320642 - 337.645125 - fax 0742.318464

www.mostrascambiobastiaumbra.com

ferrari

Cavallino in purezza

**COMPIE TRENT'ANNI,
PROPRIO MENTRE LA CASA
ARRIVA A SETTANTA
TORNIAMO AL 1987,
ACCOMPAGNATI DA CHI SEDEVA
ACCANTO AL DRAKE PER
TRACCIARE LE LINEE DELL'AUTO:
LEONARDO FIORAVANTI**

DI STEFANO MARZOLA - FOTO DAVIDE SAPORITI





CATALIZZATA

L'esemplare del nostro servizio è del 1991 dunque già la versione catalizzata. È perfettamente conservata ed ha registrato poco più di 23.000 chilometri.

1987, luglio. Il Centro Civico è affollato, lì in piazza a Maranello, quell'edificio che poi diventerà il Museo Ferrari. Un tavolo sul palco domina la platea, al centro c'è il Commendatore, Enzo Ferrari. Con il solito piglio ma non più in salute, ormai la notizia della malattia sta circolando. Anche per questo motivo l'attenzione del pubblico presente è massima: si sta per togliere il velo all'ultima auto battezzata dal Drake.

Il nome è semplice: una "F" di Ferrari ed un "40", tanti sono gli anni dell'azienda da festeggiare. Appena svelata, giornalisti e ospiti si trovano davanti un oggetto strano, diverso da ogni altra Ferrari nata fino a quel momento. Ha un aspetto forte, quasi violento. «Fu da subito un successo travolgente» ricorda Leonardo Fioravanti, che quel giorno era seduto accanto al Commendatore. Fioravanti lavora in Pininfarina a quell'epoca e ha già tracciato le linee di molte "Rosse", dalla 250 LM Berlinetta Speciale del 1965, alle Dino 206 GT, 365 GTB/4 "Daytona", 308 GTB, 288 GTO e -appunto- F40. Ma il Drake ha altri piani per lui. Quel giorno alla presentazione dice al giovane designer che riceverà una chiamata, di lì a pochi giorni. Non senza dispiacere, alcune settimane dopo Fioravanti lascerà Pininfarina per trasferirsi a Maranello, vicedirettore generale di Ferrari e amministratore delegato di Ferrari Engineering.

18 figlie

«La F40 è una delle 18 figlie della 308 -continua Fioravanti- con cui ha molto in comune. La 308 fu l'auto della svolta per Ferrari dal punto di vista industriale, quella che fece schizzare i numeri di produzione. Ma si voleva di più. Il Commendatore aveva sem-



Il lavoro del designer è quello



SUPPORTI

A sinistra: uno dei tratti più caratteristici della F40 è rappresentato dai supporti perfettamente verticali dell'ala posteriore, su cui è impresso il nome del modello. Bellissimi i cerchi componibili in lega di alluminio, con il disegno a stella tipico della produzione Ferrari anni '80. In basso, il logo di Pininfarina.





**di esprimere stilisticamente
delle funzioni peculiari dell'automobile**

GENESI

Dalla 308 nacquero ben 18 auto diverse, compresa la 288 GTO (a destra). L'entusiasmo per quest'ultima convinse Ferrari a spingersi oltre. Prima pensando alle gare (per cui si allestì la "Millechiodi"), poi ad un modello stradale più estremo: la F40.



SPERIMENTALI

Il processo di sviluppo fra la 288 GTO e la F40 vide nascere le "Evoluzione" (a sinistra), vetture sperimentali dall'aspetto grintoso ma poco aggraziato. Su questa base, Enzo Ferrari chiese a Fioravanti di realizzare "una vera Ferrari", anche nel design.







PRESENTAZIONE
In quel luglio del 1987, Leonardo Fioravanti sedeva alla destra di Ferrari (in foto; sullo sfondo si riconosce



Franco Gozzi). Nella sala del Centro Civico di Maranello (a lato), la F40 ricevette da subito una calda e stupita accoglienza.



pre le corse in testa, perciò si allestì quella che passò alla storia come la "Millechiodi", la versione Gruppo 4 della 308». Ma di gare non ne farà mai, arriverà proprio quando un nuovo regolamento le sbarrerà la strada delle competizioni. «Ma, da veri ferraristi, non ci arrenderemo certo, anzi osammo di più e nacque la 288 GTO. Motore biturbo longitudinale, passo allungato, carreggiate ancora più larghe, ruote e pneumatici importanti: grande successo al Salone di Ginevra del 1984. Questo consenso così generale spinse la Ferrari a studiare qualcosa di più specifico. Un giorno, il Commendatore mi chiamò a Fiorano, stavano provando qualcosa di nuovo. Erano le Evoluzione, le 288 GTO usate come laboratori per lo sviluppo. Mi chiesero quale volessi provare, quella da 450 o quella da 600 CV; scelsi al volo quest'ultima, andava talmente forte che al primo colpo di acceleratore feci entrare involontariamente la marcia successiva perché tenevo la mano poggiata sulla leva». Questi prototipi, però, hanno un difetto evidente: sono tutto tranne che belli. Anzi, gli esemplari che sono paparazzati per le strade di Maranello fanno gridare allo scandalo gli appassionati. È allora che il Commendatore dice a Fioravanti: "Mi faccia una vera Ferrari".

Funzione e linee

La prima regola del designer milanese trapiantato a Moncalieri (TO) è fondamentale, la stessa alla base dello stile italiano: si parte dalla funzione per tracciare le linee. O meglio: il lavoro del designer è esprimere stilisticamente delle funzioni. Dunque, la prima tappa è la galleria del vento perché serve una nuova aerodinamica per reggere quelle prestazioni; né quanto fatto per la 308 né per la 288 è sufficiente per questa nuova creatura. È compito del vento tracciare le forme fondamentali di quella Ferrari che sta per entrare nel mito. «Sapevamo che sarebbe stato un modello importante, forse l'ultimo del Commendatore». Ma quanto importante non lo hanno ancora compreso con chiarezza. «Facemmo molte riunioni per questa vettura, una delle ultime era per decidere il prezzo. Eravamo imbarazzati per quanto fosse alto quello stabilito alla fine dell'incontro». In meno di 15 giorni, tuttavia, si dimostra ampiamente sottostimato: Nigel Mansell, che ottiene una delle prime F40, la rivende due settimane dopo al doppio del prezzo di listino. Accade nel 1987. L'esemplare di questo servizio è stato pagato 600.000 euro tre anni fa: oggi ne vale il doppio.

«Durante lo sviluppo ne guidavo una diversa a settimana -ricorda Fioravanti, che sulla F40 ha anche gareggiato- e non mancavano i problemi: un giorno rientrai a Maranello con le gambe completamente bagnate, il condizionatore perdeva». Fioravanti inizia



a guidare a dodici anni, rubando le auto del papà; come Ferrari, ama le corse: un giorno, dopo un esame al Politecnico ed i libri di ingegneria sul sedile posteriore della sua Fiat 500, partecipa alla sua prima competizione chiudendo quarto su venticinque partenti. Eppure, anche per lui la F40 è un oggetto a cui dare del "lei" e lo impara dopo una sbandata senza conseguenze con un muletto da sviluppo a cui non ha rivolto adeguata deferenza. Sì perché la F40 è un'auto da corsa messa su strada, non a caso nei corridoi di Maranello il nome in codice è "Le Mans".

Più acceleratore

Ancora oggi, mettersi al volante di quest'auto incute un certo timore. In parte per il valore raggiunto, in parte per la fama di "killer" che si è conquistata in tre decenni, ma anche perché è una vettura che

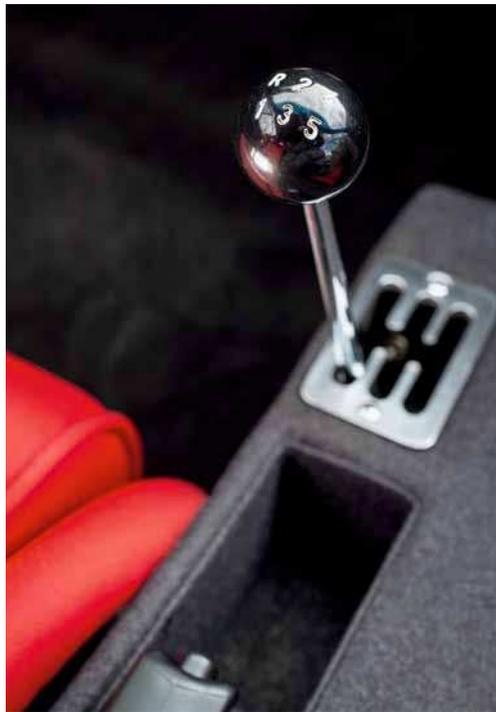
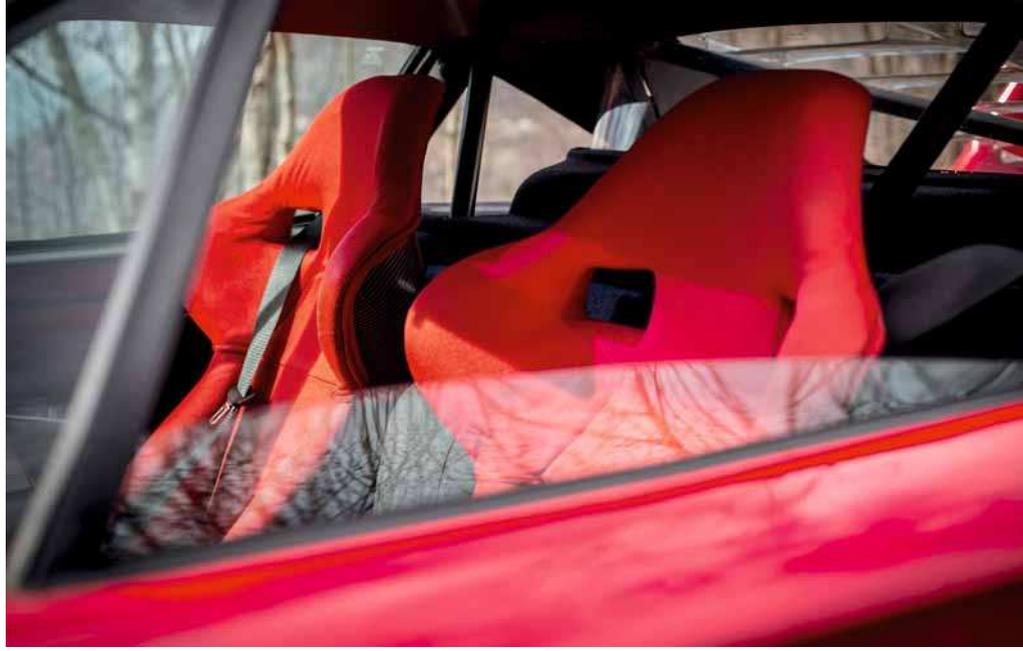
non ha alcuna intenzione di perdonare un pilota della domenica.

Quelle due turbine IHI fanno schizzare in verticale la curva di coppia da un istante all'altro e non c'è alcuna diavoleria moderna che modula in funzione dell'aderenza, dei gradi di sterzo o dello slittamento rilevato: scarica tutto e basta. Finché gli pneumatici ce la fanno, bene; dopo, ci vuole la massima velocità nel reagire. «Altrimenti è persa», ci avvisa Paolo Garella, altro ex-Pininfarina, qualche giorno prima che mi metta al volante della F40 di questo servizio: «Non guidarla se non sei incazzato».

Dunque, attenzione sempre, in ogni istante. Ma è meglio cercare subito un ritmo sostenuto, perché guidata come un'utilitaria è rognosa, difficile, talvolta deludente: troppo silenzio a bordo, la leva del cambio si impunta continuamente su quel serpente

CAVI

L'abitacolo della F40 è pensato solo per guidare. Niente radio, poche leve e pulsanti. Colpiscono certe scelte estreme in funzione dell'alleggerimento, come quella di non usare maniglie per aprire le porte, bensì due cavi da tirare. Bellissimi gli strumenti, i secondari annegati nel foam della plancia: sotto di essi, i due pomelli della climatizzazione. La pedaliera racing era di serie.



cromato a forma di H e la sensazione è di avere a bordo più kg di quelli dichiarati, forse per colpa di quella spaventosa impronta a terra data dagli pneumatici. La F40 vuole più acceleratore, vuole muoversi velocemente fra le curve, vuole correre. Così inizia a “cantare”, i rapporti si innestano fluidi e perde kg dopo kg, curva dopo curva. Lo sterzo, nonostante quell'inclinazione più da furgone che da sportiva, trasmette ogni nervatura dell'asfalto alle mani del pilota, mentre le natiche poggiate su quei sedili a guscio sono il timpano contro cui s'infrange il ritmo dei sassolini lanciati dalle ruote anteriori sul sottoscocca. Ogni dettaglio di questa Ferrari racconta la stessa storia: qui dentro si guida e basta. Niente radio, sulla plancia solo due manopole per comandare il climatizzatore e se stai cercando un portaoggetti sei sull'auto sbagliata. L'ultima auto di un visionario, quella che nella sua mente serviva per tracciare la strada per i modelli futuri.

In quel luglio del 1987 nasce una leggenda. Chi quel giorno è presente, racconta di centinaia di bocche aperte per lo stupore. Trent'anni dopo non si sono ancora chiuse.



NEL CUORE

Leonardo Fioravanti, nonostante i trent'anni trascorsi da quel luglio 1987, ricorda ogni momento della nascita della F40 e lo racconta con passione. Ha “Il Cavallino nel cuore”, come recita il titolo del libro da lui scritto.

In alto: una delle prime fasi di sviluppo dell'auto, in galleria del vento. A lato, il momento del rifornimento: il consumo medio della F40 è di 5 km/litro (dichiarato).



SCHEDA TECNICA

FERRARI F40 (1987)

Motore Posizione posteriore longitudinale Numero cilindri 8 Disposizione a V di 90° Ale-saggio 82,00 mm Corsa 69,50 mm Cilindrata 2.936,25 cc Rapporto di compressione 7,7:1 Potenza massima 478 CV (351,50 kW) a 7.000 giri Coppia massima 58,8 kgm (577 Nm) a 4.000 giri Distribuzione due alberi a camme in testa per bancata comandati da cinghia dentata, quattro valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica indiretta multipoint con due iniettori per cilindro Weber Marelli IAW integrata con l'accensione, due turbocompressori IHI con due scambiatori di calore aria / aria Lubrificazione a carter secco con radiatore olio Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt **Trasmissione** Trazione posteriore con differenziale autobloccante Frizione bidisco a secco con comando idraulico Cambio a cinque marce sincronizzate, a richiesta senza sincronizzatori Rapporti del cambio 1a 2,769:1; 2a 1,722:1; 3a 1,227:1; 4a 0,866:1; 5a 0,766:1 Rapporto intermedio cambio / differenziale: 1,333:1 Rapporto al ponte: 2,727:1 Pneumatici anteriori: 245/40 ZR17 Pneumatici posteriori: 335/35 ZR17 Cerchi: scomponibili in lega leggera con fissaggio a dado centrale, anteriore 8J x 17", posteriore 10J x 17" **Corpo vettura** Tipo telaio: tubolare in acciaio integrato con elementi in composito Tipo carrozzeria: berlinetta due porte, due posti Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori: a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, stabilizzatrice Ammortizzatori: idraulici, a richiesta autolivellanti in funzione della velocità con possibilità di comando manuale Freni: idraulici a disco autoventilanti sulle quattro ruote Sterzo: a cremagliera Capacità serbatoio carburante 120 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.450 Carreggiata anteriore 1.594 Carreggiata posteriore 1.606 Lunghezza 4.358 Larghezza 1.970 Altezza 1.124 Diametro di sterzata 12 metri Peso a vuoto 1.100 kg **Prestazioni** Velocità massima 324 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 4,1 sec Accelerazione da 0 a 1000 m 20,9 sec Consumo medio: 20 litri/100 km



Materia prima

È FATTA DI FERRO, GHISA E LEGNO, E IL SUO MOTORE DA 10 LITRI È ASSETATO D'ACQUA E OLIO

FCA HERITAGE HA RIMESSO IN MOTO UNA SPLENDIDA TESTIMONIANZA DELL'AUTOMOBILISMO PIONIERISTICO

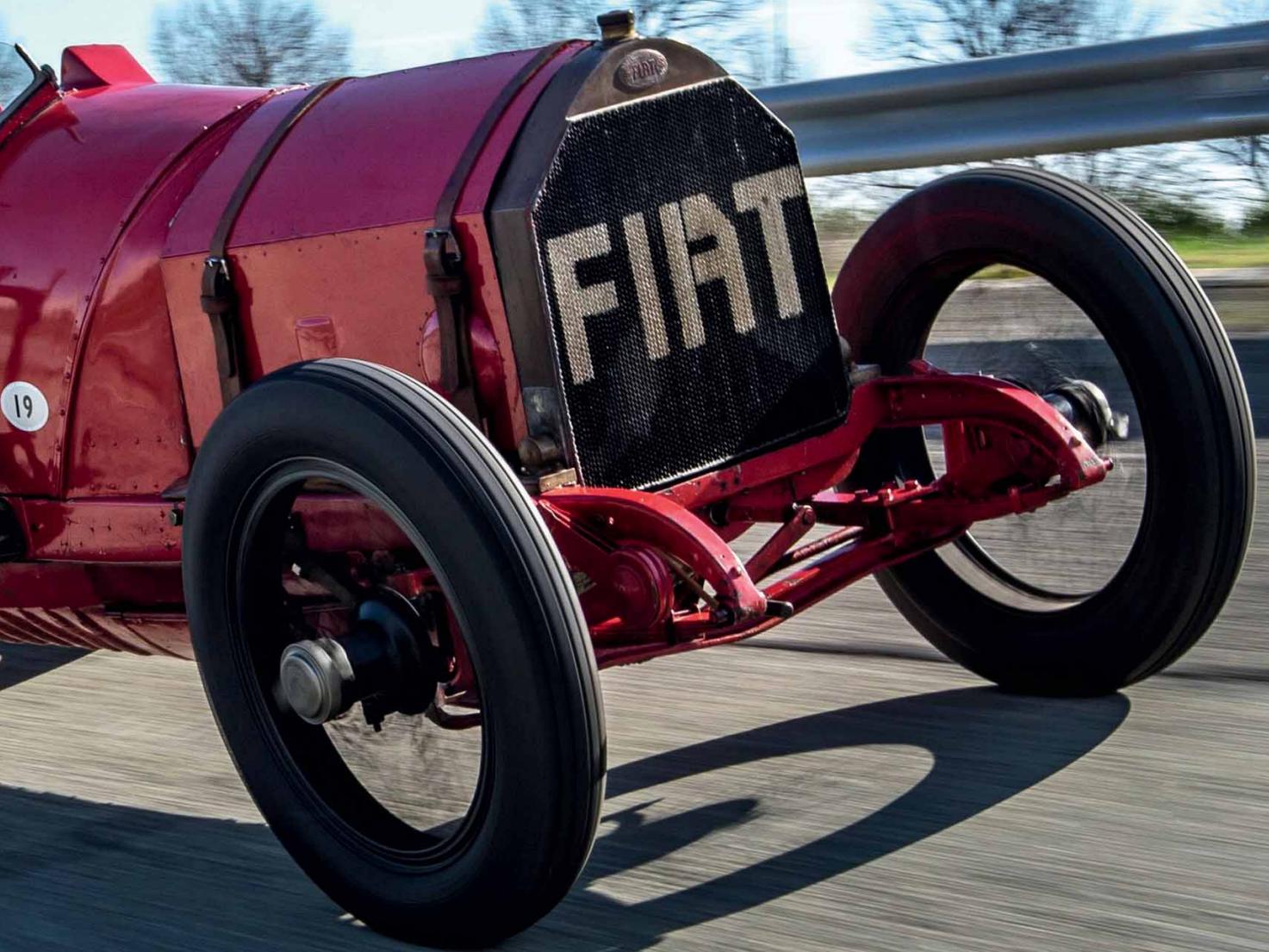
DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ALBERTO CERVETTI

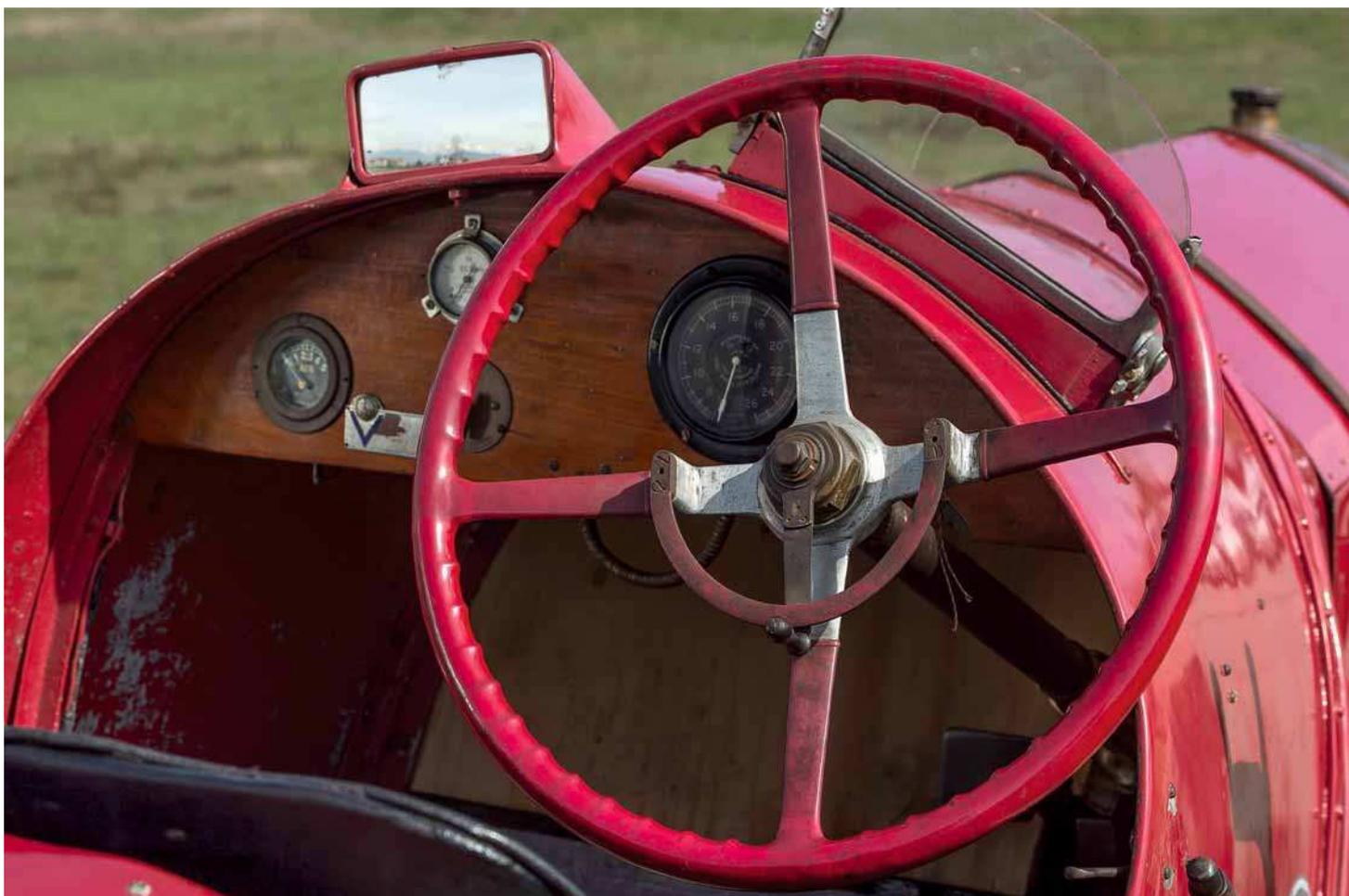
Sulla macchina di appoggio, con il fotografo nel bagagliaio per scattare i "camera car", cerchiamo di sfuggire a un mostro che sbuffa, fischia e scoppia. Ci giriamo per controllare la distanza tra le due auto e incrociamo la tremenda smorfia di Raffaele Terlizzi, curatore e responsabile tecnico delle collezioni di FCA Heritage, nostro pilota in questa occasione, impegnato nel cercare di domare il mostro e farlo curvare. La belva è una macchina da "Grand Prix", il caso di dire una nonna inferocita: ha la bellezza di 109 anni! La Fiat S61 è del 1908, cilindrata 10 litri, potenza stimata vicino a 120 CV, a un regime di poco inferiore a 2000 giri.

Ci rimettiamo in osservazione della strada, anzi della pista. Siamo sul circuito del Centro Sicurezza di Orbassano: la sede stradale non è molto larga, come una strada di campagna a due corsie, e circondata per tutta la lunghezza da guard-rail a destra e sinistra. Sullo sfondo, la cornice delle Alpi, con il Moncenisio così vicino che sembra di toccarlo. Il circuito è lungo 1,8 km, vagamente ovale con due curve sopraelevate e una, piatta e di raccordo tra i due rettilinei, a raggio variabile. Nonostante la sua natura di pista di velocità si rivela quasi tortuoso per la forza di bielle (in acciaio stampato) lunghe 360 mm e dal peso di 1300 grammi l'una: la S61 sarà



109 ANNI
La Fiat S 61 in azione
sulla pista del Centro
Sicurezza di Orbassano
(TO). La vettura ha messo
in mostra una bella messa
a punto, per una veterana
di 109 anni!





del 1908 ma scalpita, sembra voler mordere l'asfalto con i suoi pistoni da 130 mm di diametro. Coordinarsi nell'operazione fotografica è complicatissimo: quando noi deceleriamo per lasciarci avvicinare dalla S 61, l'enorme coppia motrice prende il sopravvento e di inerzia ci supera; viceversa, nel momento in cui si molla il gas, la Fiat secolare sporca un po' le candele e la nostra automobilina moderna allunga senza volerlo. È un maledetto elastico: servirebbe un circuito di km e km di rettilinei, come quelli su cui questa "Grand Prix" amava correre agli albori dell'automobilismo.

Controlliamo di nuovo lo specchio retrovisore, proprio nel momento in cui il rilascio del gas sulla Fiat da Gran Premio provoca un'orrenda torsione della catena di trasmissione finale che, sotto quelle infernali sollecitazioni, sbatte come una frusta e sembra sul punto di cedere e cadere sull'asfalto come un serpente travolto da una forza ancestrale. Miracolosamente, invece, regge e arriviamo alla fine dei giri. A questo punto l'impresa è spegnere il poderoso prodigio di meccanica: dopo essere partita alla... prima spinta (manovrare la manovella di avviamento è impresa per la quale servirebbe Lothar, il gigan-





COMPATTA

La S 61 (a sinistra) è da considerarsi compatta nelle dimensioni, per gli standard dell'epoca. Nella pagina a fianco, l'enorme volante con l'acceleratore a mano; si notino lo specchio retrovisore e il piccolo parabrezza. Qui sopra, i sedili, la corda di amianto a copertura del tubo di scarico (all'epoca probabilmente arrivava a coprire la lunghezza dell'abitacolo per proteggere il meccanico) e la pedaliera con il comando del gas al centro. La strumentazione è composta di contagiri, manometro olio, pressione benzina (air) e contatto; la targhetta metallica fu aggiunta negli anni, è illeggibile. Il tappo del radiatore dell'acqua con il marchio Fiat di inizio secolo.

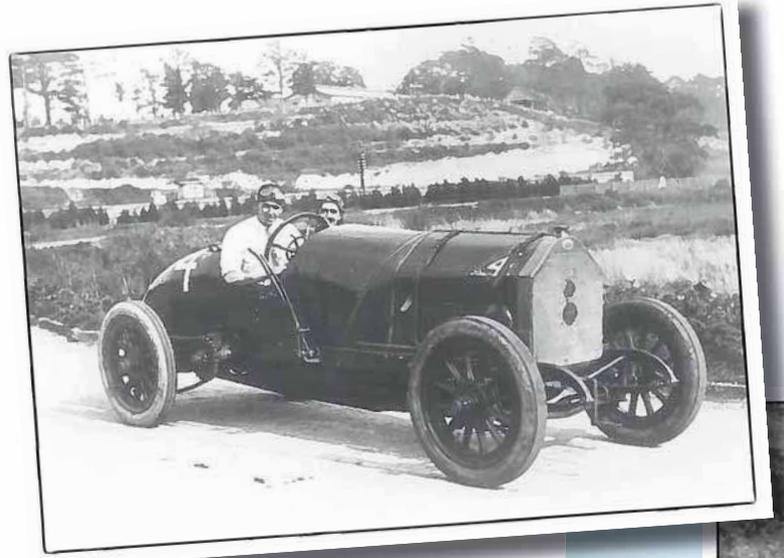
tesco assistente di Mandrake il mago) non ne vuole sapere di mettersi a riposo. La Fiat S 61 ha voglia di andare, di correre libera verso l'orizzonte come faceva allora, su chilometrici circuiti polverosi. Come sono diversi da quelli d'oggi questi motori: non basta girare la chiave in un verso e poi nell'altro. Bisogna dargli da bere, acqua olio e benzina, per avviarla; e per metterla a riposo modificare l'anticipo finché non si estingue da sola. Ma a volte non è sufficiente, l'autoaccensione è dietro l'angolo. Sembra un motore magico, l'aggettivo sulfureo non è usato a sproposito perché quei quattro enormi pistoni che immaginiamo mentre si muovono nei cilindri come se fossero tarantolati, paiono vivere di vita propria.

America

La Fiat S 61 che fa parte della collezione di FCA Heritage è la numero 5, e dovrebbe essere anche l'ultima costruita. Oltre a questa ne è rimasta soltanto un'altra, in Inghilterra. Basta. Delle altre tre non si hanno notizie. Questa, dopo aver corso in America (dove vinse il GP d'America del 1911) e poi in Inghilterra, giunse a Torino nel 1970. Tre tentativi di restauro non andati a buon fine fecero desistere chi allora se ne occupava, e la macchina fu abbandonata nel classico angolo del magazzino, telaio da una parte, tutto il resto dall'altro, in quattro casse piene di pezzi. Come un vecchio, bellissimo meccano che aspettava di essere scoperto e accudito da mani appassionate.

Così è stato fatto negli ultimi dieci anni, nei quali la squadra di FCA Heritage ha affrontato la sfida di quello che è diventato un vero e proprio sviluppo. Con molte grosse difficoltà, tra cui ne citiamo tre. La prima: nessuna nota tecnica a corredo, niente libri né disegni tecnici. Nulla. La seconda: la notevole porosità della ghisa di cui sono fatte le canne dei cilindri. I cilindri sono accoppiati, il motore è bi-blocco, con basamento in alluminio. Il problema è che l'acqua di raffreddamento rischia di finire dentro i cilindri, il che porterebbe a un'esplosione del motore, dato che il liquido di cui tutti noi siamo fatti, si sa, è incompressibile. Per mitigare il problema (annullarlo è impossibile), il motore è stato affidato a uno specialista per ridurne la porosità, cosa che è stata fatta con un bagno di collante speciale, una tecnica ben nota da una trentina d'anni a questa parte anche per i motori da competizione di più recente fattura (i metalli usati oggi hanno annullato questi problemi). La terza: la frizione con la bellezza di 72 dischi (!) dal diametro di circa 20 cm. Essa è chiusa in una campana ermetica ed è a bagno d'olio, o meglio... qualcosa di simile.

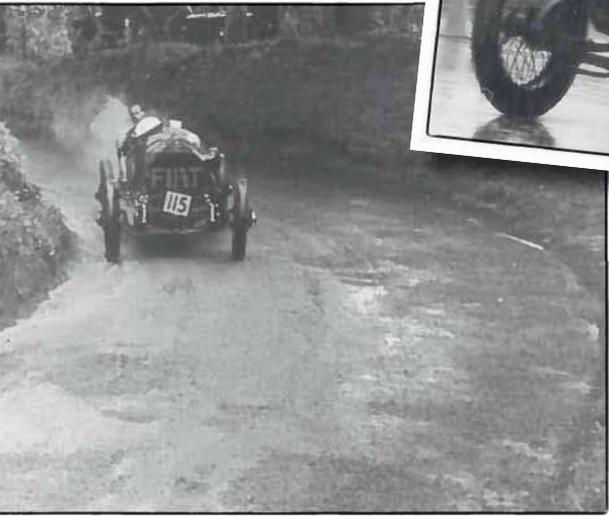
Racconta Terlizzi: «Al momento di avviare il restauro, abbiamo smontato la frizione e l'abbiamo lavata



con la benzina. Non avendo altre possibilità, ci siamo rifatti all'esperienza con la Mefistofele; che però è una macchina di quindici anni più giovane, di dopo la guerra, una differenza fondamentale. Perciò, quando l'abbiamo rimontata, l'abbiamo messa a bagno d'olio. Ma così era completamente bloccata, evidentemente all'epoca funzionava con un olio diverso, che però noi non conoscevamo. Abbiamo provato con lubrificanti di tutti i tipi, per il motore, per il cambio e per il differenziale, senza risultati. A quel punto, abbiamo fatto delle prove e siamo arrivati alla definizione di una miscela di olio motore, gasolio e benzina e adesso funziona perfettamente». Quindi il restauro della S 61 ha richiesto non soltanto uno smontaggio e rimontaggio, ma anche una sorta di sviluppo? «Sì, proprio perché non avevamo alcun documento che ci dicesse come procedere -conferma Terlizzi-. Per tanti dettagli abbiamo dovuto andare avanti per tentativi, oltretutto con l'esigenza di preservare l'originalità di una macchina straordinaria. Basti pensare che prima del nostro c'erano stati altri tre tentativi di restauro, tutti arenati su problemi di varia natura. E le dico un'altra cosa: le bielle sono ancora quelle originali!»

“Millesei”

All'epoca della S 61 la potenza si otteneva con la grossa cilindrata, e così è anche in questo caso. Per avere un rendimento accettabile con camere di scoppio enormi, e in presenza di benzine dal numero di ottano molto basso, si faceva ricorso alla doppia accensione, come in questo motore. Che ha tuttavia molte altre peculiarità a renderlo moderno: in particolare l'albero a camme in testa, le quattro valvole per cilindro, inclinate, e la camera di scoppio a tetto. La cilindrata di 10 litri per l'epoca non era particolarmente elevata, anzi la S 61 è un'auto compatta, come dire una millesei di oggi, se confrontata alle “Grand Prix” precedenti. Il suo motore era usato anche sui dirigibili, nella versione con qua-



PATINA

In FCA Heritage hanno ricostruito la Fiat S 61 con tutti i pezzi originali. Le bielle addirittura sono ancora quelle di primo equipaggiamento! Giustamente è stata però mantenuta la "patina" del tempo. Nelle foto in bianco/nero, alcune immagini di gara: a sinistra a Brooklands nel 1920 (cerchi in legno); al centro alla salita di Shelsley Walsh, sempre in Inghilterra, il 1° Giugno 1946; a destra, sotto la pioggia in una gara degli anni '50/'60, come testimoniato dal casco del pilota e dai nuovi cerchi.



drupla accensione: ma non è corretto pensare, come verrebbe naturale, che sia un propulsore di derivazione aeronautica; è vero anzi il contrario: dalla fine dell'Ottocento alla prima guerra mondiale è l'automobilismo che presta all'aeronautica. Soltanto dopo il conflitto, a seguito dell'enorme sviluppo dell'aviazione per necessità belliche, il processo si invertirà. Tornando al "nostro" 4 cilindri, la componente dell'accensione era fondamentale. Nell'operazione di restauro, invece, essenziali sono state la ricostruzione delle valvole e la lavorazione delle relative sedi, per il fatto che serviva un attrezzo di fattura speciale, oggi non presente nei cataloghi di utensileria. Il comando della distribuzione è molto complicato, perché comanda anche molti altri servizi: l'asse è calettato sull'albero motore e dallo stesso partono i rinvii per magne- te, pompa dell'olio e pompa dell'acqua; tutti questi rinvii sono di ottone, al pari dell'ingranaggeria che comanda l'asse a camme. E la pompa della benzina, direte voi? Beh, c'è anche quella, pur se non è propriamente tale... Dell'alimentazione in quegli anni eroici si occupava il meccanico, temerario che, mentre si guardava dalla minaccia del tubo di scarico a pochi centimetri dal suo braccio e cercava nel frattempo di assicurarsi a qualcosa che non lo sbalzasse fuori dall'abitacolo della vettura lanciata a 160 km/h su strade sterrate, azionava la pompa che buttava aria all'interno del serbatoio posteriore; dove, per differenza di pressione, la benzina era spinta verso il carburatore Zenith. Ecco, questo era il sistema di alimentazione di una macchina da Gran Premio del 1908...

Oggi accensione e alimentazione sono governate dall'elettronica, ma le automobili funzionano ancora con una scintilla che fa esplodere aria e benzina in una camera di scoppio. Ecco perché alcuni dettagli di quest'auto di 109 anni sorprendono per... attualità.

Tunnel

Come il sistema di raffreddamento: oggi l'ottone di cui è fatto il radiatore della S 61 non si usa più, e un circuito da 20 e passa litri sarebbe eccessivo per un motore da un litro di cilindrata; epperò, quella... pancia sotto la S 61 nasconde un segreto. È, in effetti, un tunnel di estrazione dell'aria calda prodotta dal motore; essa è aspirata dal volano ventilatore (di ghisa e dal peso di ben 98 kg!) e convogliata allo sfogo posteriore. La temperatura di esercizio di questo enorme quattro cilindri è di 70-80° C e, poiché la ventilazione del radiatore è affidata alla



CICCHETTO
Sopra e a fianco, due momenti della preparazione per l'avviamento: il rifornimento di acqua e il classico "cicchetto" di benzina. Il circuito di raffreddamento ha una capacità di circa 20 litri (sopra); al momento dello spegnimento del motore, l'acqua viene subito scaricata per evitare rischi di trafilaggio nei cilindri. Per quanto riguarda il carburante, invece, il grosso 4 cilindri gradisce parecchio la



benzina super a 100 ottano... Qui a fianco, una ruota posteriore: dietro il cerchio si vedono la trasmissione a catena e il freno a tamburo. L'impianto frenante è soltanto al retrotreno. Sopra, un dettaglio del cerchio con i pesi dell'equilibratura e la chiusura con i bulloni. I cerchi in origine erano di legno, questi sono successivi, della Rudge&Whitworth.

sola aria dinamica, non è il caso di tenerla ferma più di tanto. La struttura del propulsore è a testa fissa, non esiste guarnizione che si possa fondere, ma è evidente a tutti quali potrebbero essere le conseguenze di un surriscaldamento di una bestia del genere... La prima e più banale è un accentuarsi del fenomeno dell'autoaccensione, sempre dietro l'angolo su un motore con masse e dimensioni di questa portata. Da questo punto di vista anche la lubrificazione ha la sua importanza, e infatti l'impianto ha una capacità notevole: 20 kg.



DAL TELAIO NUDO



Sopra, il telaio completamente nudo all'inizio dei lavori. Nelle foto del motore, a sinistra si vede la parte posteriore dove si trova il volano/ventilatore; nella foto al centro si nota la girante della pompa dell'acqua (nella parte anteriore), in ottone come i circuiti della lubrificazione. Qui a fianco, gli uomini che hanno realizzato il restauro: da sinistra, Silvano Sobrero, Raffaele Terlizzi (responsabile delle collezioni FCA Heritage) e Adriano Prandi, che ha recentemente sostituito Domenico Velonà.

RESTAURO TUTTO FATTO "IN CASA"

| ANTEGUERRA | FIAT S 61 (1908)

La trasmissione è affidata a un cambio a 4 marce più retromarcia e la finale a due catene, una per lato, e sulla trasmissione agisce uno dei due impianti frenanti, naturalmente a cavo, comandato da leva; l'altro, comandato dal pedale, agisce sui tamburi posteriori. Nessuno dei due può garantire una frenata davvero efficace, men che meno quelli sulla trasmissione che è quasi influente sul rallentamento della macchina. All'avantreno invece non c'è impianto frenante.

Indianapolis

Le auto da Grand Prix della Fiat, come questa S 61, erano auto speciali costruite per le competizioni, senza rispondenza con la produzione di serie. Nei primi anni del secolo scorso c'era un grande fermento intorno alle corse automobilistiche: il 1906 è l'anno di quello che è considerato il primo "Gran Premio" della storia, quello dell'Automobile Club di Francia, e della prima Targa Florio. Altre gare molto importanti sono la Coppa Gordon Bennett, che si disputa per lo più in Francia, e i vari trofei di Brooklands.

Nel 1911 nasce la 500 Miglia di Indianapolis, sulla scorta delle tante gare che si disputano sul suolo americano. E proprio a Indianapolis prende il via il meglio della carriera della S 61, che ottenne i suoi risultati migliori Oltreoceano: il terzo posto proprio alla 500 Miglia, condotta da David Bruce-Brown, alla media di 117 km/h e dopo essere stata in testa alla corsa per 81 dei 200 giri in programma. Il 6 maggio 1912 vince a Santa Monica condotta da Ted Tetzlaff, che percorre 487 km a oltre 127 km/h di media e facendo segnare anche il giro più veloce della corsa a quasi 145 km/h di media. Sempre nel 1912, poi, la "nostra" S 61 ottiene la vittoria più prestigiosa, il Gran Premio d'America sul circuito di Milwaukee, condotta da Caleb Bragg.

Gran Turismo

Nel 1915 Fiat ha un'intuizione che la rende antesignana di concetti automobilistici odierni: propone la S 61 in versione... gran turismo (definizione coniata proprio a Torino)! La macchina è messa in vendita con carrozzeria torpedo a quattro posti e alcune modifiche tecniche per renderla più affidabile e facile da guidare, in primo luogo la sostituzione della trasmissione a catena con una cardanica. Costa la bellezza di 27.000 lire e consuma oltre 30 litri di benzina ogni 100 km. Ma la prima guerra mondiale interromperà il discorso, che sarà ripreso negli anni Venti dopo la riconversione bellica. E, a quel punto, sarà l'aeronautica a prestare i motori alle auto ad alte prestazioni.



FRENO A NASTRO

Sopra, la trasmissione primaria. La parte più grossa della scatola contiene gli ingranaggi del cambio, quella più piccola il differenziale; la grossa molla sulla destra aziona il freno a nastro sulla trasmissione, comandata a sua volta da pedale. Qui a fianco, le candele che



hanno una gradazione relativamente "calda" e il piccolo rubinetto per il "cicchetto" pre avviamento. Qui sopra, il carburatore Zenith. Le leve esterne della S 61 comandano freno a tamburo e cambio. In alto, il motore è bi-blocco (cilindri accoppiati a due a due.)



SCHEDA TECNICA

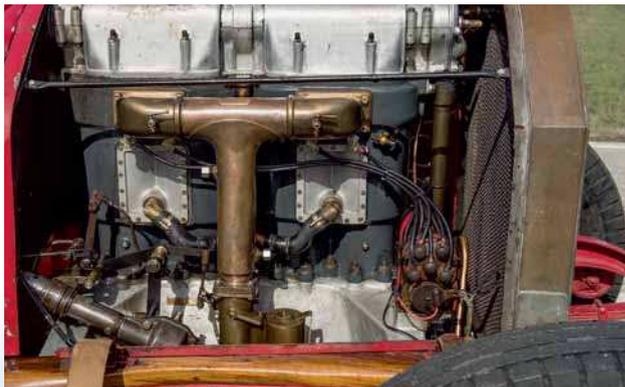
FIAT S 61 (1908)

Esemplare n. 5, numero di telaio 2555

Motore: anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 130 x 190 mm, cilindrata 10.087 cc, rapporto di compressione 5:1, distribuzione monoalbero in testa comandato da albero con rinvii e ingranaggi, quattro valvole per cilindro

Accensione magnete, due candele per cilindro Alimentazione a pressione e caduta, un carburatore Zenith Lubrificazione con circuito in pressione, coppa in umido, capacità 20 kg Potenza 125 CV a 2100 giri Coppia circa 50 kgm **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione multidisco a bagno d'olio, finale a catena, cambio a 4 marce + RM, rapporto finale Ruote in legno (oggi in acciaio a raggi Rudge & Whitworth); pneumatici 910 x 90 anteriori, 920 x 120 posteriori

Corpo vettura: carrozzeria in alluminio su telaio tubolare in acciaio a longheroni e traverse Sospensioni ad assale rigido, balestre e ammortizzatori a frizione Sterzo vite senza fine Freni a tamburo sulle ruote posteriori, azionamento a leva; a nastro sulla trasmissione, azionamento a pedale Capacità serbatoio benzina 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 3.140, carreggiate anteriore e posteriore 1.400, lunghezza 4.350, peso a vuoto 1010 kg **Prestazioni:** velocità massima circa 160 km/h



ROBERTO GIOLITO

L'artefice della linea dell'ultima 500 è a capo di FCA Heritage, che da un anno lavora alla gestione del patrimonio dei marchi del Gruppo. Gli ambiti operativi spaziano dalla fornitura di servizi (certificati, informazioni e altro), al coordinamento delle manifestazioni a livello mondiale, passando per la manutenzione delle collezioni e la comunicazione, oltre al coordinamento dei Club. Alla storia dei marchi è dedicato il sito www.fcaheritage.com, vetrina on-line del dipartimento che mira a essere il punto di riferimento per gli appassionati dei marchi del Gruppo.



| BELLISSIME IERI E OGGI | Bizzarrini 5300 GT Strada



5300

Cuore matto

**IL PRIMO PROPRIETARIO DI QUESTO
ESEMPLARE FU IL CANTANTE LITTLE TONY
UN AVVOCATO CASERTANO L'HA SALVATA
DALLA DEMOLIZIONE, CHIEDENDO NOTIZIE
DELLA VETTURA A GIOTTO, CHE LE HA
FORNITE A MODO SUO...**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

CENTRALE

Il volume anteriore si assottiglia in prossimità del parabrezza, ma è proprio lì, all'interno degli assi, che l'ingegner Bizzarrini ha messo il grosso V8 americano di derivazione Corvette. Una collocazione ottimale per la stabilità della vettura.

Quella di Giotto Bizzarrini è una storia travagliata e affascinante, buona per un copione da film in cui il protagonista, dopo esperienze incredibili (Alfa Romeo, Ferrari, Scuderia Serenissima, ATS, Lamborghini e Iso Rivolta) arriva a coronare il sogno di progettare auto in proprio. Prima di realizzarlo e di fondare nel 1964 la Prototipi Bizzarrini, l'ingegner Giotto, livornese classe 1926, è al lavoro presso la ISO di Renzo Rivolta. Qui il suo desiderio di produrre una supersportiva si scontra con quello del patron, che propende invece per una più classica ed equilibrata granturismo. La proverbiale tenacia del toscano porta ad avvallare entrambi i progetti, dai quali scaturiscono due nuove auto, entrambe denominate "A3": il prototipo A3/L, evoluto in seguito nella Grifo, e la A3/C, un'autentica auto da corsa con le targhe. Il disegno si deve in entrambi i casi a Bertone, allestito sulla piattaforma della preesistente Iso GT; una soluzione valida, anche se considerata di ripiego dall'ingegnere livornese, che auspicava la realizzazione di un telaio tubolare. Le due vetture debuttano al Salone di Torino del 1963: Bizzarrini espone la A3/C, ancora in alluminio nudo senza verniciatura e coi rivetti a vista (che le varranno il soprannome di "cento chiodi") mentre la A3/L è presentata da Bertone. Sono entrambe bellissime.

Anima da corsa

La A3/C, come la precedente GT, monta un motore americano, Chevrolet Corvette da 327 pollici cubi (5359 cc) con 4 carburatori doppio corpo Weber da 45 mm accoppiato a un cambio manuale Borg&Warner a 4 marce che, coi rapporti lunghi, consente velocità prossime ai 300 km/h. La potenza è di ben 365 CV SAE a 6000 giri mentre la coppia è di 46 kgm a 4000. Il motore è in posizione anteriore centrale, sconfinata sotto il parabrezza fin quasi a toccare gli strumenti; una sistemazione ottimale per il bilanciamento e causa di alcune peculiarità, come lo spinterogeno accessibile soltanto dall'abitacolo, e di qualche problema di comfort, come le temperatu-



ARTIGIANALITÀ

La disposizione degli strumenti sulle 5300 prima serie è piuttosto disordinata, con i "secondari" davanti al pilota (a sinistra, pressione olio, temperatura olio e acqua) e i principali quasi davanti al passeggero. Un affascinante testimonianza dell'artigianalità della realizzazione, che andrà persa con la più razionale (ma banale) plancia della versione successiva.



re nell'abitacolo ai limiti dell'infernale anche in inverno. Il prototipo è venduto prima ancora di lasciare il salone, e inaugura una piccola produzione che, come da specifica richiesta dello stesso Giotto, viene allestita nella sua Livorno. Alcuni esemplari sono destinati, con alterne fortune, alle corse. I risultati non sono eclatanti, ma le piste costituiscono un'ottima passerella pubblicitaria per la vettura stradale, per la quale Bizzarrini mette a punto un set-up meno estremo, con rapporti più corti (e "soli" 275 km/h di velocità massima) e un più "morbido" carburatore quadricorpo Holley, lasciando a richiesta un kit coi quattro Weber e un albero a camme più spinto, per

LISCIA

Affascinante, nella sua essenzialità, la pedaliera sportiva liscia infulcrata in basso (sopra), con i pedali incernierati sullo stesso asse di rotazione; ottima per il punta tacco, scivolosissima con le soles bagnate. Nella pagina seguente, l'abitacolo dominato dal massiccio tunnel di trasmissione; comodi ma ben profilati i sedili.



un impiego più "pistaiolo": in questo caso la potenza supera i 400 CV e la velocità supera i 300 km/h.

Nel 1965, dopo circa 16 esemplari prodotti, il rapporto tra Rivolta e Bizzarrini si interrompe. Sui motivi veri della rottura se ne dicono tante, c'è chi addita gli scarsi risultati sportivi ottenuti dopo gli ingenti investimenti di Rivolta nelle corse, per i quali era stato pressato proprio dall'ingegnere livornese, e chi invece tira in ballo le continue ingerenze di Bizzarrini nella politica commerciale della Casa; la sua concezione di vettura stradale "pronto corsa" mal si sposava con le logiche commerciali di Rivolta, che dovevano quantomeno avvicinarsi a quelle della produzione di serie, seppur in tiratura limitata.

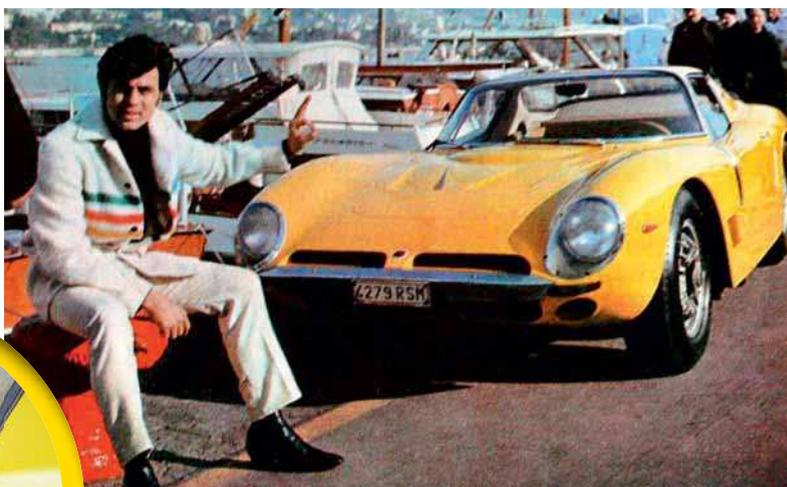
Fenice livornese

Bizzarrini divorzia dalla Iso Rivolta portando con sé il permesso di proseguire la produzione della A3/C, anche se con marchio e nome diversi, e impegnandosi a smaltire le forniture già deliberate per la componentistica. A fine 1965 nasce così il marchio Bizzarrini, e la grossa coupé Iso debutta per la seconda volta come 5300 GT Strada, seguita dopo poco dalla 5300 GT America, destinata al mercato USA, con carrozzeria in vetroresina invece di alluminio e sospensioni posteriori indipendenti. Nel 1966 vengono studiate anche alcu-

ne varianti targa e spider, che però mai supereranno lo stadio di prototipo a causa degli eccessivi indebolimenti strutturali, mentre alla fine del '66 sono apportati alcuni aggiornamenti estetici e pratici alla coupé, i maggiori dei quali sono visibili nell'abitacolo: cambia forma tutta la parte alta della plancia e gli strumenti, prima sparpagliati su tutta la larghezza, sono riportati di fronte al guidatore. Nel mentre, i forti investimenti per sviluppare nuove vetture (la Europa 1900 GT e la sport P538) e alcune strane manovre finanziarie operate da alcuni soci portano l'azienda prima a cambiare ragione sociale e poi, nel giro di un paio d'anni, a chiudere del tutto, decretando la fine della 5300 GT dopo circa 133 esemplari pro-

LITTLE TONY

Sotto, la nostra Bizzarrini in una foto d'epoca col suo primo intestatario, il cantante e attore Little Tony, che l'ha voluta al suo fianco in alcune pellicole. In basso, la bella sportiva condotta dal suo attuale proprietario (nel tondo) nelle campagne del casertano.



CENTO PROGETTI

La storia di Giotto Bizzarrini è una sorta di favola dolce-amara. Nato a Livorno nel 1926, in una famiglia di facoltosi proprietari terrieri, eredita il nome dal nonno, biologo che collaborò con Guglielmo Marconi all'invenzione della radio.

Nel 1953 si laurea in ingegneria all'Università di Pisa, un anno prima di entrare in Alfa Romeo, dove collabora allo sviluppo del telaio della Giulietta. Nel 1957 trasloca in Ferrari dove rimane per i successivi cinque anni, impegnato a sviluppare e collaudare le vetture Sport e GT che costruiscono il mito del Cavallino: 250 GT 2+2, Testarossa, 250 GT SWB. Tutta la serie 250 deve molto a Bizzarrini soprattutto per quanto riguarda il telaio e il comportamento su strada, e il capolavoro arriva nel 1962 con la GTO, evoluzione corsaia della SWB, rispetto alla quale è anche più curata nell'aerodinamica per contrastare la Jaguar E-type: su un prototipo sperimentale Bizzarrini sposta all'indietro il motore per migliorare il baricentro e la guidabilità, assottiglia la sezione frontale e aggiunge un piccolo spoiler integrato al posteriore. Accorgimenti utili a battere in velocità massima armi da guerra come la Cobra di Carroll Shelby, costretto a correre tardivamente ai ripari con la Cobra Daytona, la cui forma è visibilmente influenzata dalla GT di Maranello. Il 1961 è l'anno del terremoto: una crisi violenta e profonda porta Bizzarrini e altri quattro ingegneri ad abbandonare improvvisamen-

te la Ferrari e a creare l'ATS (Automobili Turismo e Sport). Sempre nel '62 Bizzarrini sviluppa, per il conte Volpi patron della Scuderia Serenissima di Venezia, una Ferrari 250 GT SWB da aggiornare con specifiche GTO: Giotto ne applica i principali concetti sviluppando, insieme a Piero Drogo, una vettura dall'aerodinamica innovativa. Gli bastano 14 giorni per creare la mitica "Breadvan" (furgoncino per il pane).

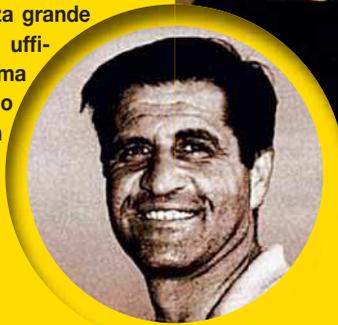
L'avventura ATS ha vita breve e produce un solo modello, l'ATS 2500. Ma già è alle porte un astro nascente: la Lamborghini. Bizzarrini, contribuisce alla nascita della 350 GTV e, nel 1966, alla messa a punto del motore della Miura.

Negli stessi anni l'ingegnere livornese lavora per la ISO di Renzo Rivolta, fino al 1964, quando si dedica alla creazione della sua prima vera attività autonoma, la Società Prototipi Bizzarrini, a cui dal 1966 è concesso di produrre la Grifo A3/C con altro nome, oltre a una manciata di Bizzarrini 1900 GT Europa, sorta di 5300 in scala ridotta con meccanica Opel o Fiat, e una supercar da competizione, la Bizzarrini P538 S, che corre a Le Mans nel 1966 senza grande fortuna. Ne costruisce ufficialmente soltanto tre, ma pare ne circolino almeno sette o otto, alcune con motore Lamborghini V12: per certi versi si possono

considerare le uniche auto tutte Bizzarrini, con motore e telaio progettati dall'ingegnere toscano.

Nel 1989 Giotto rifiuta la proposta di costruire repliche delle vetture da parte di alcuni appassionati marchigiani, ma accetta di collaborare al progetto Picchio, piccola factory abruzzese di auto da corsa. Nel 1990 progetta un motore 1000 per la Kawasaki e nel 1998 costruisce la Kjara, vettura da competizione realizzata in collaborazione con l'Università la Sapienza di Roma e spinta da un motore 3.0 V6 Alfa Romeo. Segue la Magica, vettura ibrida sviluppata insieme al CNR e all'Università la Sapienza di Roma per conto di Pininfarina, e nel 2000 il prototipo di un'altra vettura da corsa, motorizzata Chevrolet come ai vecchi tempi, per riportare in vita il marchio Diatto.

Giotto Bizzarrini vive ancora nei pressi della sua Livorno.



ROSIGNANO
Sopra, Salzano con Bizzarrini, incontrato alcuni anni fa nella sua casa di Rosignano. Nel tondo, l'ingegnere toscano in un famoso ritratto giovanile.



dotti. Ben pochi, per una vettura estrema e sbalorditiva per eleganza, grinta e prestazioni, che aveva lasciato senza fiato pubblico e critica.

Attrice

L'esemplare delle nostre pagine è prodotto nel 1966 e fa parte del primo lotto realizzato da Bizzarrini dopo essersi affrancato dalla ISO Rivolta; appartiene oggi all'avvocato Antonio Salzano, presidente di AC Caserta. E ha qualche spassoso aneddoto da raccontare su questa 5300 GT: «Nell'estate 2006 -racconta Salzano- dopo averla inseguita per tre anni, riesco finalmente ad acquistare questa

Bizzarrini, benché sia in condizioni ben diverse rispetto a ora. Comunque all'epoca era un modello sottovalutato, così convinsi il proprietario a lasciarla, salvandola probabilmente dalla rottamazione, che peraltro era già nei fatti visto che la macchina era in pezzi, sparsi per un cascinale. Il restauro fu abbastanza difficile, specie all'inizio perché l'esemplare è uno dei primi costruiti, perciò mancavano riferimenti precisi. La storia di Giotto Bizzarrini, d'altronde, rispecchia la parabola di quella vettura: genio d'ingegneria e sregolatezza imprenditoriale. Stanco di ricerche infruttuose sulle vite precedenti del mio esemplare, una mattina di fine estate mi presento a casa Bizzarrini a Rosignano Marittimo. Sono accolto da un simpatico toscanaccio dal viso squadrato che mi accoglie in abiti da lavoro, vestito di un maglione blu con evidenti chiazze di resina e un paio di occhiali semiappannati a celare due occhi vispi. Il suo temperamento si rivela conforme a ciò che di lui si racconta: schietto, diretto e ironico al punto da farlo sbottare quando gli chiedo di incidere la sua firma su una placca metallica. Al che risponde "Aspetterà a lungo". Di fronte alla mia evidente perplessità chiarisce che se sperassi in una rivalutazione dell'auto a seguito della sua morte aspetterei parecchio perché "la mi nonna è morta a cent'anni e tu ti puoi fregare". Iniziamo a ironizzare sulla morte, mi spiega che non ne ha timore, solo rispetto, e che si è guadagnato il pane grazie a lei, dato che ai suoi tempi si diventava collaudatore solo quando moriva chi c'era davanti. Sfogliando un vecchio registro giungiamo al numero di telaio della mia 5300. Esclama che era stata venduta nientemeno che a Little Tony, al quale non risparmia una serie di epiteti piuttosto coloriti, forse dovuti ai tipici capricci della star: correva il 1966 e il cantante faceva "gossip". Sul colore non riesce a darmi notizie, ma l'unica raccomandazione è di non farla Giallo Fly, altrimenti non sarei potuto an-



ORIGINALITÀ

Le forme della 5300 GT sono particolarissime, sembrano cambiare in base al punto di vista. Tra i tanti elementi di originalità della realizzazione, la curvatura superiore del parabrezza (sopra) che anticipa il piano orizzontale del tettuccio, e l'ampio gocciolatoio in alluminio nascosto nella battuta anteriore delle porte (a lato).



BRANCARDI

Altro elemento distintivo della 5300 GT sono le fiancate piatte, che scendono verticali. Il motivo è pratico: sotto i brancardi passa la linea di scarico, i cui collettori sono visibili dietro i passaruota anteriori insieme ai loro sfoghi di raffreddamento.



TARGA PROVA

Vista di prospetto, la Bizzarrini dissimula bene le dimensioni, apparendo più compatta di quanto sia in realtà. Si noti il paraurti anteriore integrato nelle forme del frontale. Il proprietario ha fatto realizzare la replica di una targa "prova" che fu immortalata in una foto dell'epoca durante un collaudo di un'altra 5300 GT, e l'ha fissata col nastro adesivo come era stato fatto in quella stessa occasione.



dare più da lui; capirò poi il perché. In tutta semplicità prende poi un libretto di uso e manutenzione, forse fotocopiato, e con mano ferma mi scrive una dedica: "Ecco, è tuo, avvocato, mi sei simpatico ma io non muoio, stanne certo". In seguito avrò modo di parlare anche con Little Tony per avere lumi sulla vettura. Mi parlerà di un'ammaccatura alla parte posteriore destra, che in effetti si nota anche nel film "Marinai in coperta", in cui appare la vettura che si vede peraltro anche in "Riderà", girato in bianco e nero a Vallelunga quando ancora si correva in senso antiorario. In diverse scene è lo stesso Giotto a guidarla».

Differenziale

Dopo la carriera da "star" al fianco di Little Tony, la Bizzarrini gialla percorre una lunga strada, passando per gli Stati Uniti e rientrando in Italia come auto da corsa, prima di finire nel cascinale di cui abbiamo detto. Oggi, dopo cinque anni di restauro e la soluzione di diversi enigmi, è finalmente tornata in forma, pronta a correre sulle strade italiane. Ci siamo anche noi, pronti a calarci al volante. L'ingresso non è esattamente agevole come su una GT, semmai impegnativo come in un'auto da corsa. Dal centro della plancia parte un voluminoso tunnel di trasmissione dal quale spunta la corta leva del cambio. Nella prima serie, come questa, gli strumenti principali, tachimetro, contagiri e livello benzina, si trovano al centro della plancia, rivestita in pelle, mentre davanti al guidatore ci sono temperatura olio, pressione olio e temperatura acqua. Essendo uno dei primissimi esemplari, questa 5300 GT sfoggia ancora i fondini degli strumenti col logo Iso. Il pavimento è bassissimo, al pari dei piani di seduta, non regolabili ma fissati in fabbrica in base alle misure del proprietario; un modesto tentativo di imborghesimento della vettura porterà, sugli esemplari successivi, un allestimento interno più curato, con riscaldamento, vetri

elettrici, radio, pelle e moquette. Troviamo comunque in fretta la posizione migliore e finalmente giriamo la chiave. Alla guida la vettura si dimostra rapida ma mai brusca, grazie alla coppia ed elasticità dei propulsori americani. Il volante, molto piccolo, richiede però un discreto sforzo, impegnativo a vettura ferma. La spinta del V8 in accelerazione è piena e poderosa, con un bell'allungo progressivo anche nelle marce superiori, ed è assecondata dall'assetto piatto e sicuro, col fondo vicinissimo al suolo e rollio e beccheggio contenuti, pur senza essere troppo rigido. L'unica attenzione, sul nostro esemplare, è richiesta dal differenziale bloccato, traccia inequivocabile di un passato agonistico, che ci suggerisce di affrontare con moderazione le curve più strette. Per il resto, è un gran bel guidare.

«Oggi apprezzo questa vettura per diverse ragioni -prosegue Salzano- tra cui il fatto che non esista una 5300 uguale a un'altra, per cui ogni esemplare è unico. E poi ormai si è ampiamente guadagnata la sua fetta di favore: non è più considerata l'italiana dal cuore americano, oggi è la signora che ha fatto battere più di un cuore matto. Compreso il mio».

NELL'ABITACOLO

Sotto, la Bizzarrini in azione su strada. Il possente V8 imprime prestazioni notevoli pur conservando una buona elasticità. Aprendo il cofano, nella pagina seguente, si nota come esso sia montato quasi nell'abitacolo, praticamente a ridosso degli strumenti.



SCHEDA TECNICA

BIZZARRINI 5300 GT STRADA (1966)

Motore Chevrolet Corvette, 8 cilindri a V di 90°, cilindrata 5359 cc, alesaggio e corsa 101,6 x 82,5 mm, rapporto di compressione 11:1, potenza 365 CV a 6500 giri, coppia 47,8 kgm a 4000 giri, alimentazione a un carburatore Holley quadricorpo (optional 4 carburatori Weber 45 DCOE doppio corpo), raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità Borg & Warner, pneumatici anteriori 6x15", posteriori 7x15" su cerchi Campagnolo in elektron **Corpo vettura** Pianale in lamiera con struttura tubolare, carrozzeria berlina in alluminio due porte, due posti; sospensioni: anteriori ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; posteriori ponte De Dion, montanti longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice Freni anteriori a disco Ø 305 mm, posteriori a disco entroborordo Ø 300 mm Sterzo a circolazione di sfere **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2451 Carreggiata anteriore 1410 Carreggiata posteriore 1439 Lunghezza 4349 Larghezza 1730 Altezza 1110 Altezza minima da terra 120 Peso 1249 kg



**LA CASA TEDESCA PRODUCEVA AUTO PICCOLE E SEMPLICI,
MA NON PRIVE DI PERSONALITÀ. IN GRECIA ABBIAMO TROVATO
UNA BELLA VERSIONE, CHE FU PRODOTTA PER UN SOLO ANNO**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

A quei (2) tempi

F12

JUNIOR EVOLUTA

La F12 Roadster nel porto di Nafplio, prima capitale della Grecia indipendente. La linea della vettura ricalca quella della precedente DKW Junior, rispetto alla quale si presenta evoluta per proporzioni e finiture. La carrozzeria aperta è invece una novità.





8
TOUR DU PÉLOPONNÈSE
3
MOAN LINES
IKTEO
Kioski Services

Alla fine del 1962 le berline DKW Junior e Junior De Luxe, seppure ancora fresche di ingresso nella gamma della Casa, iniziano a dare segni di debolezza: troppo povera la Junior, mal digerita la successiva e meglio accessoriata De Luxe, vista come un tentativo tardivo di metterci una pezza.

L'ennesima mossa riparatrice è la cancellazione della Junior, che lascia il posto alla De Luxe come modello alla base della gamma, mentre al livello superiore entra in scena la nuova F12: i due modelli proseguiranno affiancati nei listini fino a ottobre 1963, quando la Junior De Luxe verrà rimpiazzata dalla F11 che, assieme alla F12, terrà banco nella fascia medio-bassa della gamma Auto Union fino al 1965.

Un anno di Roadster

Intanto, al Salone di Francoforte del 1963, debutta la F12 Roadster. Proposta con un nome leggermente pretenzioso (in realtà è una semplice versione aperta della berlina, con tanto di divanetto posteriore), la nuova vettura è sviluppata in collaborazione con Baur ma prodotta regolarmente a Ingolstadt assieme alle versioni chiuse, con le quali condivide la meccanica, seppur leggermente potenziata (5 CV), e rispetto alle quali vanta il dispositivo di ruota libera di serie.

Vettura gradevole e originale, la F12 Roadster entra a listino a gennaio 1964 e resta in commercio soltanto un anno, chiudendo la produzione già a dicembre. In quelle settimane si perfeziona infat-



ti l'ingresso di Volkswagen nel capitale della Casa di Ingolstadt, i cui primi effetti si manifestano con la progressiva eliminazione dei motori a due tempi. Il futuro è infatti tutto per la nuova serie F103, basata sui telai della precedente DKW F102, ma mossa da motori a quattro tempi. Nel giro di pochi mesi l'intera gamma F11/F12 esce di scena, con un totale di 113.273 esemplari prodotti.

Più abitabile

Anche se apparentemente simili alle precedenti Junior De Luxe, le nuove F12 sono vetture in realtà completamente nuove: più alte e di conseguenza più abitabili, soprattutto dietro, sono meglio rifinite ed equipaggiate; cresce pure la capacità del vano di carico, raggiungendo dimensioni davvero notevoli per una "piccola". Il segreto è, come abbiamo visto, nell'aumento dell'altezza utile, ma anche nell'incremento del passo, cresciuto di oltre 70 mm, e delle carreggiate, che rendono la vettura più ampia e sfruttabile a fronte di ingombri complessi-

FILANTE

La capote ha una forma slanciata; la vettura monta anche una panchetta posteriore. Il disegno è alleggerito da un piccolo finestrino posteriore, che scompare assieme al tetto sotto una copertura in vinile, quasi completamente a filo carrozzeria (sotto).



SI CHIAMA DKW, SI LEGGE AUTO UNION

La vettura di queste pagine è di fatto una DKW, ma sfoggia loghi e targhette Auto Union; per spiegare questa particolarità, ripercorriamo brevemente la storia di uno dei più grandi gruppi automobilistici tedeschi. La Auto Union nasce nel 1932 dall'unione delle quattro case automobilistiche tedesche DKW, Audi, Horch e Wanderer, che si alleano per fronteggiare la grande depressione. L'unione dei marchi è simboleggiata dallo stemma con i quattro cerchi.

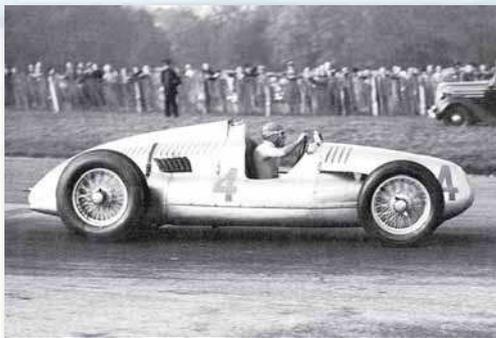
Negli anni Venti la DKW, vecchio produttore di motociclette, dopo aver sperimentato la produzione di veicoli elettrici si era specializzata in auto a due tempi e trazione anteriore. Nel 1928 rileva l'Audi di Zwickau, in difficoltà economiche, mentre la vicina Horch, in attività nella stessa cittadina e specializzata in auto di lusso e di grossa cilindrata, viaggerà in buona salute fino al 1929, quando la crisi renderà le auto costose fuori mercato. Poco distante, a Chemnitz, c'è il quarto anello: la Wanderer, la cui produzione spazia dalle macchine per scrivere alle moto. Essa compie in quel periodo un clamoroso passo falso: decide di produrre automobili proprio un attimo prima del fatidico martedì nero.

Con l'intento di fronteggiare la crisi, il 29 giugno 1932 nasce Auto Union AG, con i quattro i marchi confluiti al suo interno, a ciascuno dei quali è assegnato uno specifico segmento di mercato per evitare sovrapposizioni: moto e auto di fascia bassa per DKW; a Wanderer spetta la fascia medio-bassa e la condivisione di alcune meccaniche con Audi, posizionata più in alto; al vertice, Horch il cui nome è da sempre associato a grandi automobili di lusso.

Nel 1936 il gruppo avvia una moderna opera di razionalizzazione della progettazione e condivisione di meccaniche, motori e telai, applicate intelligentemente senza intaccare le specifiche identità di marchio. I risultati sono strepitosi: all'alba della seconda guerra mondiale il gruppo tedesco detiene un quarto dell'intero mercato nazionale. Il marchio Auto Union vive

di vita propria nelle competizioni, dove sfida (con successo) prima di tutto la rivale interna Mercedes-Benz, che gode dei favori del regime. Sensazionali sono le auto a 12 e 16 cilindri da Grand Prix, progettate da mostri sacri dell'ingegneria come Ferdinand Porsche e Rudolf Hruska (in basso a sinistra, Tazio Nuvolari in azione).

Nel dopoguerra, quel che resta degli stabilimenti Auto Union è espropriato e nazionalizzato. Sulle ceneri della vecchia azienda si ricostituisce a fine 1949 il nuovo gruppo AUTO UNION GmbH e si avvia la costruzione del nuovo stabilimento bavarese di Ingolstadt. La produzione automobilistica e motociclistica riparte però col solo marchio DKW. Le auto del nuovo corso sono piccole ma interessanti berline 2T. La fascia medio-bassa del mercato è la più vivace negli anni '50, e la produzione Auto Union attira l'interesse di Daimler-Benz, che acquisisce il gruppo. Un improvviso cambio di strategia porta però già nel 1964 alla cessione dello stesso a Volkswagen, mentre Stoccarda mantiene il solo marchio Horch, fagocitando di fatto il suo unico concorrente diretto. Sotto l'egida VW nasce la F102, ultima vettura a marchio DKW, destinata ad essere sostituita dall'Audi 72, prima vettura a marchio Audi del dopoguerra. A partire dal 1969, per alcuni anni il marchio Auto Union identificherà quindi il gruppo Audi-NSU (quest'ultima già di proprietà Volkswagen e in seguito accantonata nel 1977), con la fine della produzione della RO 80; sulla carta, il nome Auto Union sopravvive invece fino al 1985, quando l'allora presidente del gruppo Volkswagen, Ferdinand Piëch, lo sostituisce definitivamente con Audi.





vi pressoché invariati rispetto alle vecchie Junior. Sul piano tecnico, il motore è aggiornato e più brillante, ricalca la collaudata ricetta dei tre cilindri a due tempi, ma con la cilindrata portata ad 889 cc per una potenza di 40 CV, grazie alla rialesatura del precedente propulsore da 796 cc e 34 CV, mantenuto in produzione per la vecchia De Luxe e per la successiva F11.

All'anteriore debuttano i freni a disco, autentica primizia per una vettura economica; a parte la novità della barra stabilizzatrice all'avantreno, niente di nuovo invece sul fronte delle sospensioni, con ruote indipendenti a quadrilateri deformabili davanti e assale rigido con barre di torsione trasversali dietro. Invariato pure il cambio, a quattro rapporti con leva al volante.

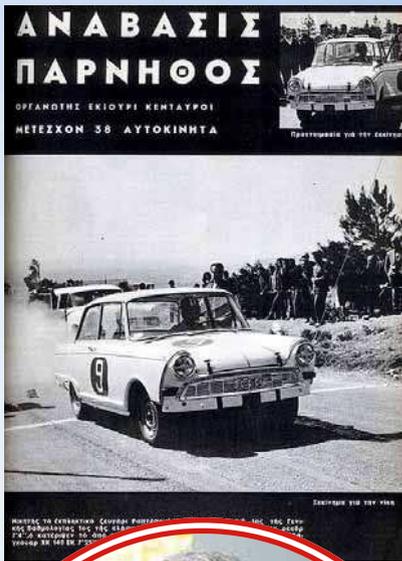
Accortezze

Abbiamo avuto modo di viaggiare a bordo di una bella F12 Roadster durante il Tour du Péloponnèse 2016, approfittando dell'ospitalità di un equipaggio femminile iscritto alla gara. Compatta ma originale e ben rifinita, vezzosa con la sua linea filante e le sue pinne, una volta a bordo la Roadster colpisce per l'abitabilità anteriore e per il baule, davvero capiente; realizzata con cura la capote, anche se la tenuta non è esattamente stagna. Brillante e a suo

AL VOLANTE

Il posto guida della F12 (sopra) è scarno ma funzionale, con uno strumento multiplo molto ben visibile grazie alla struttura esile del volante. La finitura è notevole per una "piccola", e solo la leva del cambio, sul piantone, richiede ogni tanto un pizzico di abilità nell'evitare gli impuntamenti, soprattutto con le marce basse. A destra, capote abbassata e il clima tiepido della Grecia di fine estate rappresentano la condizione ideale per godersi la F12 Roadster.





"ALLA MORTE"

George Raptopoulos era una leggenda del rallyismo greco. Due volte campione nazionale (nel 1963 e '64), ha legato il suo periodo d'oro proprio alle DKW, e in particolare a una F12 GT soprannominata "La Morte": per farla andar forte, infatti, il campione non toccava quasi mai i freni o, al limite, lo faceva continuando a dare gas.



George Raptopoulos, rallyista greco, 1930-2015.





agio anche sui tratti più impegnativi, la F12 ci ha stupito per la maneggevolezza e il brio nella guida più vivace, nonostante l'assetto turistico e il cambio al volante, non proprio fulmineo nei passaggi soprattutto in scalata. Il motore due tempi richiede alcune accortezze fondamentali, come tenere un filo di gas aperto nelle fasi di inerzia, o controllare il serbatoio dell'olio ad ogni rifornimento di benzina, meglio se a 100 ottani: un'attenzione in più rispetto ai propulsori quattro tempi, ma la piccola Auto Union offre di serie il miscelatore separato; diverse concorrenti dell'epoca, come ad esempio le Saab 96, ne erano sprovviste e oggi richiedono di miscelare benzina e olio prima di fare rifornimento, dato che la miscela è ormai scomparsa da tempo dai nostri distributori.

“La Morte”

La nostra Roadster ci riserva poi un'interessante sorpresa; mentre scorrazziamo lungo le frastagliate coste greche, la driver Olga Palidou ci rivela l'affascinante storia dell'esemplare. La vettura, in suo possesso dalla fine del 2015, è appartenuta a un'autentica leggenda del motorsport ellenico, il pilota George Raptopoulos. Sconosciuto da noi, in Grecia Raptopoulos è una specie di eroe nazionale. Nato in Serbia nel 1930 ma cresciuto a Salonicco, negli anni '50 egli inizia a correre e vincere con le motociclette prima di passare alle auto, preparando da sé le vetture grazie alle conoscenze meccaniche apprese durante la guerra quando, non ancora maggiorenne, impara anche a guidare sulla neve e sugli sterrati della martoriata rete stradale greca. L'apice della sua carriera sportiva arriva nel biennio 1963-64, con due titoli nazionali turismo consecutivi e, ancora nel '64, con una strabiliante vittoria alla cronoscalata del monte Parnitha, completata in appena 7 minuti e 4 secondi proprio a bordo di una piccola e scoppiettante DKW a due tempi, una F12 GT

da appena 55 CV significativamente soprannominata “La Morte”: per farla andar forte infatti, il campione greco non toccava mai i freni e, come ci racconta Olga, quando proprio era costretto, lo faceva tenendo giù contemporaneamente anche il gas. Il suo tempo sul Parnitha, che abbassa di oltre 20” il precedente record ottenuto da una ben più prestante Jaguar XK 140, resterà imbattuto per i successivi 4 anni.

In gara fino all'ultimo

Raptopoulos nella sua vita ha corso con Audi, Porsche, Mercedes e molte altre vetture potenti, ma la sua carriera è indissolubilmente legata alle vecchie DKW a due tempi, di cui egli fu uno dei migliori interpreti, al punto da battere al “suo” Akropolis Rally campioni del calibro di Carlsson, Hopkirk e Aaltonen e ottenere diversi riconoscimenti dalla stessa casa costruttrice.

Di origini umili, tanto cortese e alla mano con gli amici da essere soprannominato “il pilota della porta accanto”, ma temerario e spavaldo in gara, Raptopoulos si ritira dalle corse negli anni Settanta, proseguendo in veste di organizzatore e commissario, oltre che fondatore di diverse associazioni legate al motorismo. Da driver si dedica alle gare di regolarità per auto storiche, alle quali partecipa con la cabriolet di queste pagine, scelta per il rapporto affettivo che lo legava al marchio e regolata a puntino grazie alla sua lunga esperienza da pilota e preparatore sugli stessi motori. Ottantacinquenne, muore nel 2015, il giorno dopo aver ricevuto un toccante riconoscimento alla carriera durante la premiazione del Tour du Péloponnèse, al quale aveva partecipato assieme alla sua amica Olga che abbiamo incontrato, alla stessa gara, un anno dopo. E che da lui ha ereditato centinaia di incredibili storie da raccontare e il compito di onorarne la memoria guidando la Roadster su e giù per la Grecia.



MISCELA

In alto, una panoramica del piccolo ma razionale abitacolo. Sopra, Olga Palidou in azione con la F12, la cui brillantezza è dovuta al brioso motore tricilindrico a due tempi da nemmeno 900cc (a destra). Il miscelatore evita di dover preparare l'ormai introvabile miscela benzina/olio ad ogni rifornimento, basta ricordare di controllare frequentemente il livello del lubrificante.



SCHEDA TECNICA DKW F12 ROADSTER (1964)

Motore 2 tempi, anteriore longitudinale a sbalzo, 3 cilindri in linea Alesaggio e corsa 74,5 x 68 mm Cilindrata 889 cc Alimentazione un carburatore Solex 40 CIB Potenza 45 CV a 4500 giri Coppia 8 kgm a 2500 giri Rapporto di compressione 7,25:1 Raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio sincronizzato a 4 marce + RM con comando al volante Pneumatici 5.50-13" **Corpo vettura** Carrozzeria in lamiera di acciaio, cabriolet, 2 porte, 2+2 posti Telaio separato in acciaio a longheroni e traverse scatolati Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori ad assale rigido con barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a cremagliera Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo Impianto elettrico a 6 Volt Capacità serbatoio 35 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiate anteriore e posteriore 1.200 Lunghezza 3.968 Larghezza 1.575 mm Altezza 1.375 Peso in ordine di marcia 750 kg **Prestazioni** Velocità massima 130 km/h, consumo medio 10 km/litro **Esemplari prodotti** 2.804



| SPECIAL | Austin-Healey "Brighton"

Special

Mi faccio la barchetta

UNA 100-6 BN4 TRASFORMATA

ALLA MANIERA DELLE GARE

INGLESI NEL DOPOGUERRA

CON L'AIUTO DEI KIT

DI WELCH, UN MODO

ALTERNATIVO PER

RECUPERARE UNA

"CLASSICA" BRITISH

**DI EUGENIO MOSCA
FOTO GIANLUCA BUCCI**



BASE 100
Alessandro Migliavacca
al volante della Austin
Healey "Brighton", da
lui così chiamata in
onore della corsa inglese
che lo ha ispirato nella
realizzazione di questa
"special" su base 100-6.



Al cuor non si comanda. Già, la passione è quella cosa che molto spesso ti fa fare delle cose che, se hanno poco a che fare con la logica, per la spinta e la determinazione che vengono dal cuore portano a un risultato finale eccellente. Come l'automobile del nostro servizio, verso la quale un apprezzato addetto ai lavori si è espresso così: "Bellissima! È la macchina che tutti noi avremmo voluto avere il coraggio di realizzare". Già, perché è facile dirlo dopo, con il risultato fisicamente davanti agli occhi, ma bisogna essere pronti prima a sacrificare denaro, una vettura che ha comunque un valore, e lavoro per imbarcarsi in un'avventura dall'esito incerto.

Ispirazione

Un bel giorno, Alessandro Migliavacca, carrozziere pavese nonché pilota e appassionato di auto d'epoca, con una spiccata predilezione per le inglesi, sta divorando l'ennesimo libro sull'attività racing Oltremarica nel dopoguerra. Un'attività che, come del resto avveniva ovunque, si svolge soprattutto su gare in salita e su strada, sulla distanza. La più celebre delle quali è la Londra-Brighton, che si disputa ininterrottamente dal 1927, guerre e crisi varie a parte. Scorrendo le pagine, il carrozziere è colpito dall'immagine di una Austin-Healey modificata in versione barchetta. Quindi, navigando in internet alla ricerca di maggiori informazioni su quella vettura scopre che auto simili corrono ancora, portate in gara dallo specialista Jeremy Welch, titolare della Welch Motorsport che rea-

lizza e commercializza parti speciali per le Austin-Healey, e da altri piloti.

Azione

Tanto basta per... mettere in moto l'operazione. Migliavacca, nella sua AM Classic Sport Garage, parte dalla base di una Austin-Healey 100-6 BN4 ultima serie del 1957, dall'aspetto esteriore un po' vissuto ma sana a livello di carrozzeria e telaio, per trasformarla in una "fast road" di quelle che si usavano negli anni Sessanta per le gare su strada. Grazie alle buone condizioni generali della vettura non sono stati necessari grossi interventi di lattoneria, consentendo di mantenere gran parte dell'originalità, tranne per le modifiche per la trasformazione in barchetta. Certo, data la trasformazione di tipologia della vettura potrebbe sembrare un controsenso parlare di originalità, ma siamo convinti che salvaguardare il più possibile l'originalità di un'automobile pur nella realizzazione di una "Special" sia comunque un valore aggiunto, sia per mantenere il valore stesso della vettura ma soprattutto perché sottolinea la cura e l'attenzione nell'esecuzione dei lavori.

Barchetta

La scocca, con il nucleo centrale in alluminio e le parti esterne e asportabili (parafanghi oltre a portiere e cofani) in lamiera di acciaio, è stata separata dal telaio in longheroni e pannelli sia per verificare le condizioni di entrambi sia per poter eseguire i lavori di restauro e le modifiche. Inoltre, è stata smontata tutta la parte meccanica, da revisionare ed elaborare, ottenendo il telaio nudo.

Quest'ultimo è stato sabbato, per arrivare alla lamiera viva e verificare l'effettivo stato di salute, per fortuna buono; dato che si ipotizzava un uso anche in corsa, il telaio è stato poi alleggerito asportando tutti i particolari non necessari alle competizioni, staffe e pannelli vari, e rinforzato con l'aggiunta di fazzoletti di lamiera saldata nei punti più sollecitati, so-

MUSCOLI

In basso: in versione barchetta la linea della Austin Healey appare ancora più filante e muscolosa. In piccolo: i cerchi a raggi hanno canale maggiorato e un off-set che ha permesso l'allargamento delle carreggiate. La strumentazione Smiths con contagiri, tachimetro, indicatore benzina, termometri acqua e olio, pressione olio. Bello il volante è Motolita in legno e alluminio. Al centro, da sinistra: l'interruttore dell'overdrive; il contagiri con doppia lancetta e doppia spia che consiglia il momento ideale di cambiata; manometro e termometro olio. In basso: i sedili, originali, sono rivestiti in pelle come i pannelli porta che si intravedono sullo sfondo, con i fori circolari che richiamano quelli laterali sulla carrozzeria.





prattutto nella parte anteriore in prossimità degli attacchi di motore e sospensioni. Quindi, il telaio è stato verniciato a polvere, metodo che garantisce un'ottima resistenza. La scocca è stata invece sverniciata manualmente, fino a raggiungere la lamiera viva che non ha richiesto interventi di ripristino o sostituzione. L'intervento ha invece riguardato l'applicazione di un pannello nella parte posteriore superiore dell'apertura abitacolo, opportunamente sagomato per "copiare" l'andamento dei due sedili anteriori, per chiudere lo spazio dei due sedili posteriori.

Il pannello, in alluminio come il nucleo centrale della scocca, è stato saldato a filo continuo con gas inerte e barra di alluminio. Per stabilizzare questo pannello superiore è stata realizzata una "stampella", in alluminio scatolato e sagomato, che va a poggiare sul tunnel centrale. Nella parte sinistra è stato poi realizzato un cupolino aerodinamico dietro la testa del pilota, anch'esso in alluminio sagomato e fissato nella parte inferiore con viti. Le modifiche alla carrozzeria hanno riguardato anche tre fori praticati nella parte frontale inferiore, sotto la bocca principale, per aumentare l'ingresso dell'aria verso il radiatore e favorire il raffreddamento del liquido motore. Anche la bocca principale è stata "ottimizzata", con i partico-

lari forniti nel kit di Denis Welch che prevede una retina più larga e due convogliatori d'aria ai lati. Altri tre fori, per lo sfogo dell'aria calda, sono stati praticati su entrambi i lati della parte anteriore delle fiancate e, sempre per lo stesso motivo, sul cofano motore sono state realizzate due griglie longitudinali.

In carrozzeria

Terminato il lavoro di lattaieria la superficie della carrozzeria è stata accuratamente lavata con prodotto sgrassante antisiliconico e interamente carteggiata con carta abrasiva a grana grossa prima di stendere uno strato di fondo epossidico, poi liscio con carta più fine. Quindi è stato steso un leggero velo di stucco, così da coprire le aree interessate da lavori di lattaieria, tra cui le saldature allineando le superfici, poi "rasato" in modo tale da lasciare la minima quantità possibile di stucco.

A questo punto sono stati montati tutti i particolari asportabili, con relative guarnizioni, per verificare in condizioni di funzionamento l'allineamento delle superfici, l'accoppiamento e le arie. Effettuata la verifica, i particolari sono stati nuovamente smontati e sulla scocca sono stati stesi, in forno ventilato, due strati di fondo poliestere, che funge anche da "riempitivo"

FINITURE

Sotto, la vista posteriore fa risaltare ancora di più l'aspetto corsaio di questa barchetta.

Che, nonostante sia artigianale, ha finiture piuttosto accurate, come testimoniano anche le cerniere del cofano.



per eliminare piccole imperfezioni, lisciati con carta abrasiva media, quindi uno strato di fondo di finitura, carteggiato a umido con vari passaggi fino all'uso di carta abrasiva finissima (P1000), come base per la verniciatura.

Qualche CV in più

Per prime sono state verniciate, di colore grigio chiaro, le parti interne, abitacolo e vani motore e baule, e il sottoscocca con uno strato di vernice piuttosto spesso, così da garantire una buona protezione. Poi è stata la volta della carrozzeria esterna, e contemporaneamente le parti mobili, per la quale è stato scelto un colore "Racing Green" scuro, con due strati di vernice intervallati da 10 minuti, successivamente essiccati in forno a 60° per circa 40 minuti.

La scocca verniciata è stata lasciata "riposare" per un giorno intero, per consentire alla vernice di cristallizzarsi, prima di eseguire la "seppiatura", procedimento eseguito tramite due passaggi di carteggiatura a umido con carta a grana finissima (P2000 e P3000) per togliere l'effetto "buccia d'arancia" e dare alla superficie un effetto liscio. L'ultima fase è stata la lucidatura a tampone, usando pasta abrasiva e polish lucidante.

Notevole il lavoro di preparazione sulla parte meccanica, sia sul motore sia per la telaistica, per la quale sono state usate molte parti acquistate attingendo dall'ampio catalogo di kit forniti da Denis Welch. La preparazione non è estrema: ci si è fermati al 3° grado dei 5 disponibili, badando di eseguire tutte le modifiche secondo le norme Fia, montando gli accessori di sicurezza come estintore, staccabatteria e serbatoio antiesplorazione, mentre non è stato applicato il roll-bar perché non obbligatorio.

Cornetti corti

Sul sei cilindri in linea, maggiorato a 2.760 cc, si è lavorato sulla testa, montando valvole maggiorate e lucidando e raccordando i condotti, è stato montato un albero motore di materiale migliore, alleggerito e bilanciato, così come volano e puleggia antivibrazioni, pistoni stampati e albero a camme con profilo più spinto, mentre sono state mantenute le bielle originali, alleggerite e bilanciate, e i due carburatori SU H4 monocorpo con cornetti di aspirazione corti. Ci sarebbe anche la possibilità di montare tre carburatori Weber doppio corpo da 45, ma questa soluzione è consigliata per un uso prettamente da corsa. Migliorato il circuito di raffreddamento, con radiatore

ACCIAIO E ALLUMINIO

Sotto, alcuni dei dettagli che contribuiscono a dare personalità alla "Brighton". Da sinistra, i due ganci ferma cofano stile racing, ai lati della presa d'aria centrale originale; l'accoppiamento tra il parafango in acciaio e il nucleo centrale in alluminio, facilitato dal profilo in alluminio; ; la gobba aerodinamica dietro la testa del pilota, con poggiatesta imbottito. In basso: la "Brighton" in relax nella carrozzeria AM Classic al cospetto del poster sul muro con una special dell'epoca da cui pare fotocopiata.



| SPECIAL | Austin-Healey "Brighton"

acqua maggiorato in alluminio, così come sono maggiorate le pompe acqua e olio, inoltre è stato aggiunto un radiatore olio motore piazzato a destra dietro il passaruota anteriore; tutti accessori accettati nelle competizioni dell'epoca.

L'impianto di scarico, in acciaio inox, è di tipo sportivo, con collettori singoli e doppi terminali che escono a sinistra. Infine, per limitare problemi di centrifugazione del lubrificante, nella coppa olio sono state aggiunte alcune paratie. Il 6 cilindri inglese così preparato eroga una potenza di 145 CV a 4.800 giri.

La frizione adotta un kit sportivo, con spingidisco più rigido, cuscinetto rinforzato e disco in rame. Il cam-

bio, a quattro rapporti più overdrive, è stato adeguato a un impegno sportivo con ingranaggi scorrevoli e cuscinetti di materiale più resistente oltre alla rapportatura più corta per sfruttare al meglio il motore. Irrobustiti differenziale e semiassi.

Rigida

L'assetto è stato irrigidito del 25% sostituendo la valvola dell'idraulica interna degli ammortizzatori a leva Armstrong, e montando molle anteriori e le balestre posteriori di carico maggiore. Inoltre, per garantire maggiore precisione, tutte le boccole di ancoraggio dei bracci sospensione sono di materiale



MAGLIE AMPIE

A sinistra, dall'alto: così si presentava la Austin-Healey al suo arrivo in carrozzeria, vissuta ma completa. A fianco, per agevolare il raffreddamento, la mascherina è stata sostituita con una del kit Welch che oltre ad avere una retina con maglie più ampie ha due convogliatori laterali; più a sinistra, la fase di montaggio del cambio. Sotto: la scocca sabbata, prima della lavorazione di lattaieria.



più rigido, poi è variata la rapportatura della scatola dello sterzo per avere una sterzata più pronta e che necessita di minore raggio di azione sul volante. Le carreggiate sono state allargate montando cerchi, sempre a raggi con fissaggio centrale a gallettone, con canale maggiorato (6Jx15") e off-set differente. Naturalmente anche l'impianto frenante, con pompa e circuito singolo, è stato adeguato lavorando sui tamburi e adottando una mescola differente del materiale d'attrito dei pattini. Con la modifica della pannellatura superiore l'abitacolo è stato trasformato in due posti secchi e per dare ancora di più l'identità di barchetta, ripren-

do l'idea di quelle che correvano all'epoca, il parabrezza originale e relativi montanti sono stati sostituiti da un piccolo parabrezza in plexiglass arrotondato.

I sedili originali sono stati mantenuti, ma il rivestimento è stato rifatto con pelle di colore marroncino, usata anche per i pannelli delle porte, personalizzati con fori circolari che riprendono gli sfoghi d'aria sulle fiancate. Gli strumenti originali sono stati sostituiti con altri sempre della stessa marca, Smiths, ma di concezione moderna. Tra questi spicca il contagiri, con doppia lancetta e doppia spia per consigliare il momento ideale di cambiata.

WELCH

Sia le sospensioni sia il motore sono stati ottimizzati per l'uso sportivo con particolari del kit di Jeremy Welch: la sospensione anteriore (foto 1) con ammortizzatori a leva Armstrong, molle e barra antirollio più rigidi, così come i silent-block; i tamburi sono stati lavorati per dare maggiore presa ai ferodi con materiale



SCHEDA TECNICA AUSTIN HEALEY "BRIGHTON"

Motore Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 6 cilindri in linea Cilindrata 2.760 cc Potenza 145 CV a 4.800 giri Distribuzione mono albero laterale, due valvole per cilindro Accensione spinterogeno modificato con accensione elettronica e bobina Lucas Sport Alimentazione due carburatori SU H4 monocorpo Lubrificazione a carter umido **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce + overdrive e RM Ruote in lega a 72 raggi con fissaggio centrale a gallettone Pneumatici 185/70 R15 **Corpo vettura** Carrozzeria roadster in alluminio e acciaio su telaio a longheroni in acciaio Sospensione anteriore a ruote indipendenti, doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori idraulici a leva Armstrong (taratura irrigidita del 25%), molle separate da 600 libbre, barra antirollio maggiorata Sospensione posteriore ponte rigido, balestre irrigidite, ammortizzatori idraulici a leva Armstrong (taratura irrigidita del 25%) Freni a tamburo Capacità serbatoio benzina 80 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.337 Carreggiata anteriore 1.278 Carreggiata posteriore 1.310 Lunghezza 4.000 Larghezza 1.537 Altezza 1.245 Peso a vuoto 990 kg **Prestazioni** Velocità massima circa 190 km/h



speciale; il ponte rigido posteriore (2), con balestre più rigide; il radiatore olio (3) aggiunto nella fiancata destra; il serbatoio antiesplorazione da 50 litri (4); il radiatore acqua maggiorato, in alluminio (5); i carburatori SU H4 monocorpo (6); il sei cilindri inglese (7) dopo la preparazione eroga 145 CV.

Y 10 Ballerina robot

**IL CONCETTO DI INNOVATIVA ELEGANZA DI QUESTA
RAFFINATA UTILITARIA NON PREVEDE PRESTAZIONI
OSTENTATE. MA CON LA SOVRALIMENTAZIONE
È VELOCE QUANTO UNA BERLINA MEDIA DI ALLORA**

DI DARIO MELLA - FOTO ENRICO SCHIAVI

Verso la metà degli anni '80 la presentazione di una nuova automobile richiede la presenza di una gamma articolata in almeno due cilindrata e diversi allestimenti. Lo vuole prima di tutto la clientela, che non si accontenta più, come vent'anni prima, di un'unica soluzione. E va ancora meglio se accanto ai modelli base, specie nei segmenti B e C, c'è una versione sportiva. Sono gli anni del "turbo facile", tecnologia che dalla F1 si estende alla produzione di serie. E permette di trasformare, in modo relativamente semplice, una tranquilla utilitaria in una piccola bomba in grado, su un percorso misto o nello spunto da fermo, di mettere in difficoltà o superare auto di ben maggiore cilindrata.

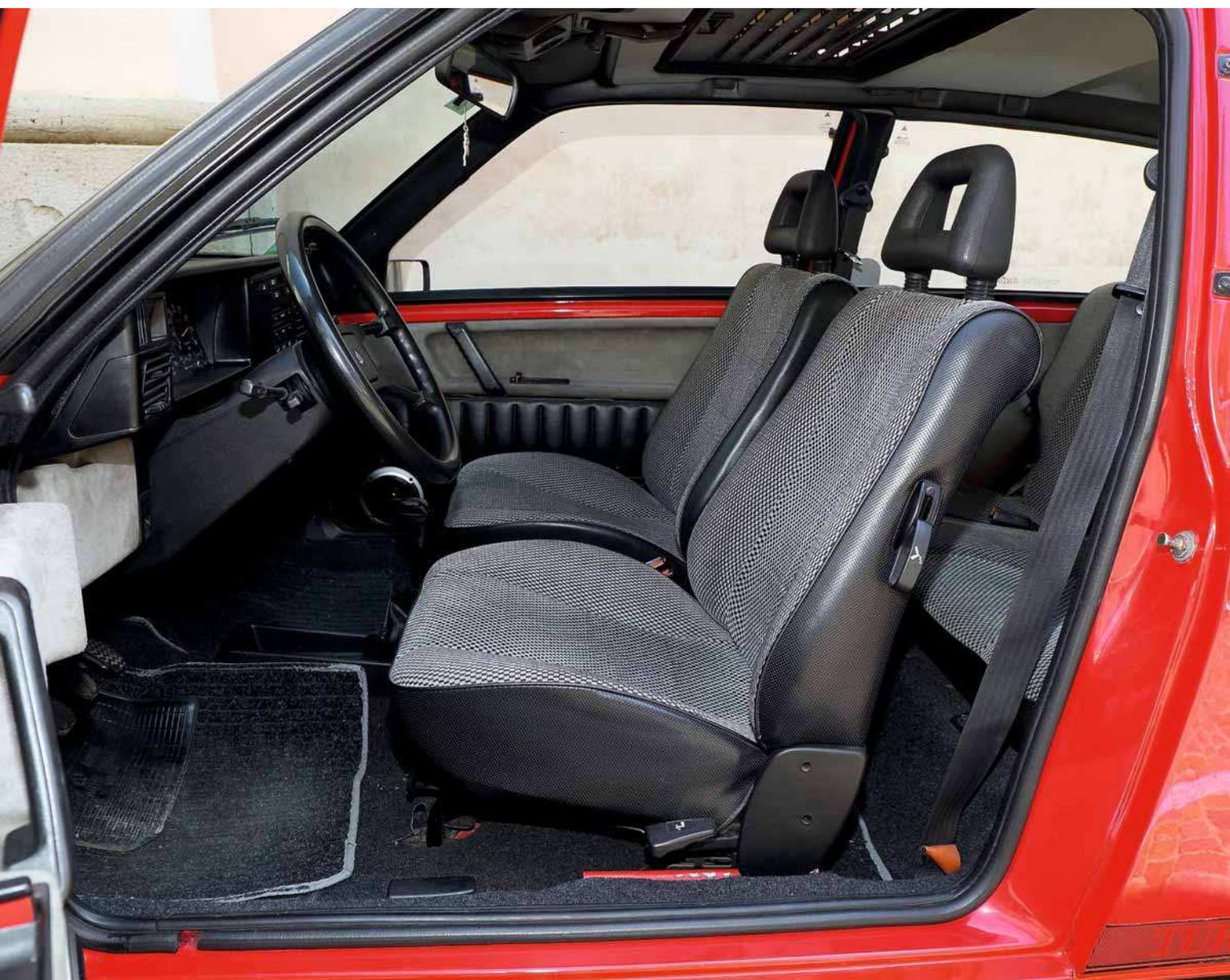
Così hanno fatto altri, così fa l'Autobianchi nel momento in cui il modello Y 10 debutta al Salone di Ginevra nel marzo del 1985. La gamma comprende la versione base, detta FIRE, che monta il nuovo Fiat 999 cc da 45 CV) assemblato nella fabbrica robotiz-





DOTAZIONI

Il paraurti integrale con i fendinebbia, il tetto apribile inclinato, il filetto rosso lungo il paraurti e la scritta "turbo", dichiarano che dell'utilitaria qui ci sono soltanto le dimensioni. A cominciare dalle prestazioni.



zata di Termoli, la più sofisticata Touring (1049 cc e 55 CV) e la grintosa "turbo", dove il quattro cilindri 1049 eroga, grazie alla sovralimentazione, ben 85 CV. L'impatto che la nuova piccola di Desio ha sul pubblico e sulla stampa è forte.

Aerodinamica

L'occhio dell'osservatore è colpito per prima cosa dal taglio netto e verticale del portellone, frutto di un accurato studio aerodinamico. Grazie all'originale forma della carrozzeria la Y 10 diviene, in materia di penetrazione dell'aria, un nuovo punto di riferimento nel segmento B. Vanta, infatti, malgrado la ridotta lunghezza, un Cx di 0,31: nessuna auto analoga della concorrenza arriva a tanto e questo è un aspetto che rende ancora più esaltanti le prestazioni fornite

dalla Y 10 turbo. Un valore di Cx contenuto è un argomento forte dal punto di vista commerciale perché il pubblico è sensibile a questa voce. Che significa non solo andare più veloci, ma anche risparmiare carburante alle velocità autostradali. La Y 10 turbo, infatti, a fronte di una cilindrata di poco superiore al litro raggiunge una velocità massima di 180 km/h, un primato per una vettura di quella categoria che la allinea ai valori medi delle berline 1.6-1.8 del periodo. L'accelerazione è brillante e la ripresa è pronta e vivace. I freni sono adeguati alle prestazioni, solo la tenuta di strada non è impeccabile e questo rappresenta un po', assieme allo sterzo poco preciso, il punto debole del progetto.

Destinata a una clientela femminile, la Y 10 turbo è un'auto sportiva pensata per le donne che amano la

CURA DEL DETTAGLIO

L'interno di classe superiore fa risaltare la paternità del marchio. Autobianchi è sempre stato sinonimo di cura del dettaglio e di attenzione al comfort. E la Y 10 turbo non fa eccezione.



ALCANTARA
 Il profilo evidenzia la troncatura del posteriore che al tempo fa discutere. La strumentazione (qui analogica) è ricca, con manometro del turbo, e ci sono materiali pregiati per i rivestimenti, come l'alcantara su parte di plancia e fianchetti. Sono materiali che non si vedono spesso neppure su berline del segmento D. Si notino i comandi della climatizzazione a led (in alto). Ci sono anche luce di cortesia e orologio vicino alla manovella del tetto apribile.

guida brillante, fatta di accelerazioni nervose, scatti al semaforo e sorpassi rapidi. Non è, però, una vettura nata per le corse o marcatamente sportiva: lo si vede dalla mancanza di appendici aerodinamiche, dall'assenza di tinte carrozzeria dedicate e dall'allestimento votato all'eleganza, dove la sportività si deve percepire più che vedere. Il tutto con un occhio attento ai contenuti innovativi perché, non dimentichiamolo, la pubblicità della Y 10, con l'im-

magine di una donna robot che si muove a passo di danza accanto alla vettura, proietta la nuova auto in un'ipotetica città del futuro. Attorno a questo motivo ruota tutta la pubblicità della gamma Y 10, attraverso un messaggio che sembrava ritagliato in funzione degli "yuppie". Chi sono costoro? Sono giovani donne e uomini dinamici, rampanti, aperti al futuro e votati a bruciare le tappe nella carriera lavorativa. I quali possono identificarsi benissimo in

AL FRESCO

Con i finestrini posteriori apribili a compasso e il tettuccio apribile la ventilazione è assicurata. In corsa, anche nelle giornate più calde, la Y 10 turbo non fa rimpiangere il climatizzatore.





STRISCE EVOCATIVE

Il nome Martini vanta una lunga tradizione nell'automobilismo sportivo, dove ha accompagnato il percorso agonistico di piloti e Case che si sono cimentate nelle più grandi competizioni internazionali. Dalla Brabham-Alfa Romeo degli anni '70 alle Lancia Delta HF Integrale negli anni '80, fino all'attuale Williams di F1, il caratteristico logo della Martini&Rossi è stato associato all'urlo dei motori. È un mondo fatto di suoni, a volte cupi a volte laceranti, che percorrono l'aria in cui si avverte l'odore della gomma bruciata dalle partenze fulminee, l'attimo in cui tutto tace per lasciare il posto alla velocità. Sono queste le sensazioni che l'Autobianchi evoca con la Y 10 Martini, una serie speciale della "turbo" che viene presentata nel corso del 1987 con l'obiettivo di contrapporre all'Innocenti Mini turbo, che si fregia del prestigioso marchio De Tomaso, un nome altrettanto noto nel mondo delle competizioni. È allestita in modo da richiamare i successi della Lancia nel Mondiale Rally, un abbinamento studiato soprattutto per i mercati presso i quali la Y 10 è venduta con il marchio Lancia. Un'unica livrea: tinta carrozzeria bianca con dischi copriuota del medesimo colore, striscia rosso-azzurro-blu applicata alla fiancata, nella zona compresa tra il bordo superiore del paraurti posteriore e il parafrangente anteriore. Questa striscia ha larghezza decrescente, fino a terminare con una punta rivolta verso l'anteriore della vettura. L'interno è allestito con sedili e pannelli porta in tessuto decorato con i colori Martini. Dietro c'è il consueto portellone nero opaco che reca la targhetta identificativa con il logo della nota azienda di liquori. Dal punto di vista meccanico, invece, la "Martini" è identica alla turbo.





VISIBILITÀ

Grazie all'ampio lunotto, alla coda tronca e al supplemento di visuale concesso dall'apertura negli appoggiatesta, la Y 10 turbo permette di manovrare con facilità inserendosi entro varchi che diversamente sarebbero più difficilmente accessibili. La scritta turbo in coda e il filetto rosso fanno capire che sui percorsi misti può regalare divertimento da sportiva. Discreta, in relazione alla categoria e alla lunghezza dell'auto (sotto i 3,40 metri) la capacità del bagagliaio.

una vettura come la Y 10 turbo, i cui contenuti innovativi si vedono nella linea sostanzialmente identica, salvo pochi tocchi distintivi, alle sorelle aspirate. Un disegno talmente avanti da essere poco capito dalla gente che inizialmente resta perplessa, specialmente guardando la resa estetica del portellone che, pur essendo metallico, è di colore nero opaco invece che in tinta carrozzeria come tutti gli altri. È un'idea che ha lo scopo di richiamare i nuovi materiali compositi di cui tanto si parla (kevlar e fibra di carbonio si vanno affermando in F1) e che trovano applicazione nei prodotti hi-tech di nuova generazione.

Optoelettronica

Ma vediamo nell'abitacolo questa Y 10 turbo, che mostra subito un optional di forte impatto: la strumentazione "solid state", detta anche "optoelettronica", nella quale le indicazioni sono affidate a led luminosi in luogo dei quadranti a lancette. Interessante anche la soluzione dei deflettori posteriori apribili elettricamente dal posto di guida, un accessorio difficile da trovare non soltanto tra le utilitarie. La sportiva di Desio, insomma, ha dalla sua tutti i numeri per piacere e far presa non soltanto sul pubblico femminile.

Ma qualcosa, pur tra tante uguaglianze, dovrà distinguerla all'esterno dalle altre Y 10. E quel qualcosa c'è. Davanti, la turbo offre la possibilità di montare, con sovrapprezzo, i fendinebbia, accessorio non

TANTA POTENZA, POCO SUCCESSO

Nel 1986 l'importatore francese André Chardonnet, grande appassionato di corse ed ex-pilota egli stesso, prepara una serie speciale della Y 10 turbo. Ma non si accontenta di una semplice caratterizzazione estetica o di darle qualche accessorio di più: vuole farne una vetturessa pepatissima in grado di "bastonare" in accelerazione le piccole sportive più in voga, come la Peugeot 205 GTI ad esempio. Chiariamo il significato del nome: AC sono le iniziali di Chardonnet, "Yearling" sta per "purosangue dell'anno", una vocazione chiaramente espressa attraverso una targhetta apposta sulla vettura e che non dà luogo a equivoci sul temperamento.

Presentata nel 1987, la AC Yearling si mantiene esteticamente su un tono in linea con la versione da cui proviene, salvo alcune caratterizzazioni dedicate e, naturalmente, con i dovuti adattamenti per sopportare l'innalzamento di potenza e adeguare l'assetto alle prestazioni: 125 CV e oltre 200 km/h sono numeri che fanno volare la fantasia, tenuto conto dell'agilità che una vettura leggera e di dimensioni contenute dimostra lungo i percorsi tortuosi o in salita.

La AC, malgrado i numeri forti, è però tutt'altro che un successo: se ne venderanno soltanto due esemplari, soprattutto a causa del prezzo molto elevato. Però resta un esercizio utile a dimostrare cosa si sarebbe potuto ottenere dalla meccanica Y 10 turbo in vista di un possibile uso in competizione.





LE CONCORRENTI ALLA PRESENTAZIONE

Modello	Motore/trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV-DIN)	Velocità (km/h)	Prezzo di listino Lire
Autobianchi Y 10 turbo	4 in linea ant/ant	1049	85	180	13.195.000
Autobianchi A 112 Abarth	4 in linea ant/ant	1049	70	155	10.476.000
Austin MG Metro turbo	4 in linea ant/ant	1275	90	180	12.330.000
Citroën Visa GT	4 in linea ant/ant	1360	80	168	10.888.000
Innocenti Mini turbo	3 in linea ant/ant	993	72	165	10.598.000
Opel Corsa 1.3 SR	4 in linea ant/ant	1297	70	168	11.388.000
Peugeot 205 GT	4 in linea ant/ant	1360	80	170	13.072.000
Talbot Samba Rallye	4 in linea ant/ant	1219	90	176	10.915.000
VW Polo coupé GT	4 in linea ant/ant	1272	75	167	11.777.000

previsto per la FIRE e la Touring, anche se la vera distinzione si riscontra nel filetto rosso che percorre il paraurti e nelle aperture di ventilazione dinamica praticate sullo stesso paraurti. La diversa motorizzazione è indicata dalla targhetta "turbo" posta a sinistra in basso nella calandra. Le differenze sono tutte qui. E poche sono anche dietro: oltre al filetto rosso sul paraurti, soltanto il tubo di scarico ellittico e cromato, oltre alla targhetta identificativa, dichiarano di quale "Y" si tratta. Nella vista di profilo si nota una sola differenza, ed è la fascia satinata posta in basso lungo la fiancata, dove, nello spazio compreso tra la battuta della porta e il parafrangente posteriore, compare la scritta "Turbo". Niente minigonne e profili aggiuntivi, come si vede la concessione alla sportività è limitata all'essenziale. La finitura interna è in linea con quanto un cliente Autobianchi si aspetta. Da sempre attenta alla qualità della vita a bordo, l'Autobianchi non lesina di certo nel tenore e nella quantità degli accessori. La turbo ha un diverso volante rispetto alle sorelle aspirate, il posto di guida è ergonomico e como-

do, i comandi della climatizzazione, a richiesta, sono elettrici, la strumentazione comprende, oltre ai normali indicatori, il manometro del turbo e il termometro dell'olio. L'orologio digitale si trova sul pannello accanto allo spot di lettura per renderlo consultabile a tutti gli occupanti. Insomma, gli ingredienti per farne un'auto all'avanguardia che attirerà l'attenzione ci sono tutti, perché anche questo fa parte del DNA del marchio Autobianchi. Prodotta dal 1985 al 1989 in circa 2500 esemplari, la Y 10 turbo non incontra, tuttavia, il successo che meriterebbe perché come sportiva è offuscata dalla Fiat Uno turbo i.e., più grintosa e dichiaratamente votata alle prestazioni. Sul finire degli anni '80, inoltre, l'era del turbo in F1 sta tramontando, così che le auto sportive riprendono la via del motore aspirato, certo meno affascinante del turbo ma di più semplice gestione per l'utente. L'erede della Y 10 turbo è la versione aspirata di 1,3 litri siglata GT i.e., vettura che "piace alla gente che piace", come recita uno degli slogan pubblicitari più azzeccati per la gamma Y 10.



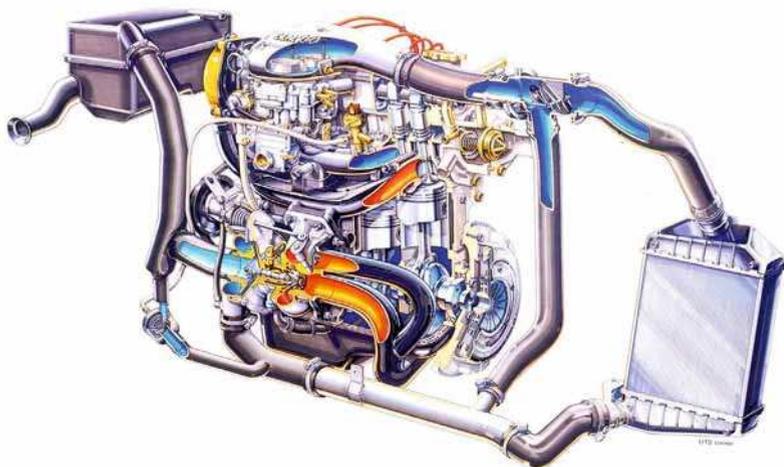
AVVENIRISTICA

Sopra, la strumentazione "optoelettronica" era disponibile come optional a pagamento: scenografica e avveniristica.



SCHEDA TECNICA
AUTOBIANCHI Y 10 turbo

Motore Fiat anteriore, trasversale, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera Cilindrata (cc) 1049 Alesaggio x corsa (mm) 76 x 57,8 Velocità media del pistone (m/sec) 11,08 a 5750 giri Rapporto di compressione 7:1 Potenza 85 CV a 5750 giri Coppia 12,5 kgm a 2750 giri Distribuzione: monoalbero a camme in testa mosso da cinghia dentata, 2 valvole per cilindro valvole di scarico al sodio Alimentazione: un carburatore a doppio corpo Weber DMTR 103/251, turbocompressore IHI con intercooler aria-aria, pompa carburante elettrica Accensione elettronica Marelli Digiplex Candele Champion RN3C Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale, radiatore olio, capacità carter 3,9 litri Raffreddamento ad acqua forzata, circuito sigillato con serbatoio di espansione, ventilatore a innesto termostatico, capacità circuito 5,6 litri Impianto elettrico 12 V Alternatore 45 Ah Batteria: 40 Ah **Trasmissione** Trazione: anteriore Frizione monodisco a secco Cambio Fiat a 5 rapporti sincronizzati + RM, comando a leva centrale Rapporti al cambio: 1^ 3,909 2^ 2,055 3^ 1,344 4^ 0,978 5^ 0,836 RM 3,733 Differenziale e rapporto finale 4,077 Pneumatici 155/70 HR13 **Corpo vettura** Carrozzeria berlina due volumi, 3 porte, 5 posti Telaio scocca portante in acciaio, struttura differenziata Sospensione ant ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori idraulici telescopici, barra antirollio Sospensione post assale rigido ad Omega con punto di cerniera centrale, bracci longitudinali di reazione, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici separati Freni: ant a disco, post a tamburo, servofreno, doppio circuito frenante, correttore di frenata al retrotreno Sterzo a cremagliera, piantone di sicurezza Capacità serbatoio carburante (litri) 47 Capacità vano bagagli (dm3) 250 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.159 Carreggiata ant 1.281 Carreggiata post 1.277 Lunghezza 3.392 Larghezza 1.507 Altezza 1.420 Peso (kg): 790 a vuoto **Prestazioni dichiarate** Velocità massima (km/h): 180



POCA INERZIA, TANTA COPPIA

I progettisti hanno fatto i miracoli per far stare tutto nel vano motore, ruota di scorta compresa (sopra a sinistra); sono stati aiutati però dalla compattezza del motore da 1050 cc con distribuzione monoalbero, che si può vedere smontato dalla vettura nella pagina a fianco. Qui sopra, a destra, è evidenziata la sovralimentazione con scambiatore di calore aria-aria (sulla destra): il turbo IHI ha la valvola di limitazione della pressione incorporata (che evita di superare 0,75 bar) e c'è un by-pass per ridurre i tempi di risposta all'acceleratore. Molto favorevole l'andamento di coppia: a 2300 giri sono già disponibili 12 dei 12,5 kgm massimi raggiunti a 2750 giri, cosa che permette anche di contenere i consumi con una guida accorta.

Lancia

A muso duro

**ALLESTITA PER UNA SOLA GARA,
È UNA SORTA DI FUORISTRADA DA CORSA
ABBIAMO PROVATO L'ESEMPLARE CHE GIUNSE
SECONDO NEL 1992, CHE PORTA ANCORA I SEGNI
DELLA MASSACRANTE GARA KENIOTA**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Il 1992 è l'ultimo anno in cui Lancia vince il Mondiale Marche, dopo un'infilata sbalorditiva, e tuttora imbattuta, di 46 vittorie con cui la Delta si laurea campione del mondo rally per ben sei volte di fila. Dal debutto col botto della timida 4WD, nel 1987 (se ne festeggiano i trent'anni quest'anno), di acqua sotto i ponti ne è passata tanta, e quella che era poco più che una vettura di ripiego dopo il brusco pensionamento del mitico Gruppo B e della mostruosa Delta S4, negli anni è diventata un'autentica "macchina da guerra", la Delta Integrale Evoluzione. Il bilancio finale è impressionante: ai titoli mondiali piloti e costruttori vinti nel 1987 dalla 4WD si sommano i 5 Campionati del Mondo Rally Costruttori consecutivi (dal 1988 al 1992) conquistati con le Integrale assieme a tre titoli iridati Conduttori, sfuggiti a Lancia soltanto nel 1990 e 1992 per mano della Toyota di Carlos Sainz. Il 1992 è una stagione anomala per Lancia. Il 18 dicembre 1991, poche settimane dopo la chiusura dell'ennesima stagione vincente e quando la nuova Delta Integrale Evoluzione è ormai pronta, la Casa annuncia il ritiro dalle competizioni: l'anno successivo il reparto corse sarà gestito sfruttando le preesistenti collaborazioni semiufficiali con Jolly Club e Martini Racing, che mantengono l'uso di vetture e piloti. Nonostante non sia seguita in forma ufficiale dalla casa madre, già dalla





BULL-BAR

Il frontale delle Delta Safari è imponente, sia per l'altezza dal suolo, sia per il bull-bar che ripara fanaleria e meccanica in caso di contatto con gli animali della savana.

| BELLISSIME DA CORSA | Lancia Delta Integrale Evoluzione

prima gara a Monte-Carlo si capisce che la nuova Integrale Evoluzione è l'auto da battere. I risultati lo confermano a fine stagione, con le Delta a podio in tutte e dieci le gare del campionato, portando a casa otto successi e quattro doppiette, oltre al sesto titolo consecutivo per Lancia e al secondo e terzo posto nel campionato piloti, rispettivamente con Juha Kankkunen e Didier Auriol, come abbiamo visto battuti dal solo Sainz.

Podio di favore

La Delta Integrale Evoluzione trova la sua declinazione più estrema nella configurazione "Safari", realizzata appositamente per disputare il raid africano, che la rende quasi una one-off a causa dell'elevato numero di modifiche strutturali e di equipaggiamento necessarie per sopportare le violente sollecitazioni delle piste keniate. La quarantesima edizione dell'East African Safari Rally si tiene a Nairobi tra il 27 marzo e il 1° aprile 1992: il percorso prevede 4.388 km di sterrati, per la quarta gara di un campionato che già dalle prime battute si è ridotto a una sfida a due tra Lancia e Toyota, con il team italiano vincitore alla prima gara nel Principato di Monaco con Didier Auriol, seguito dai giapponesi vincitori in Svezia con Mats Jonsson, poi ancora Lancia, stavolta con Juha Kankkunen in Portogallo. Con i colori Martini Racing in Kenya si schierano tre equipaggi: col numero 1 partono i finlandesi Kankkunen/Piironen, col 3 Waldegaard/Gallagher e col 5 Recalde/Christie, con Jorge Recalde a sostituire Auriol, poco avvezzo alle estenuanti maratone africane. Toyota deve assolutamente pareggiare il conto e per questo schiera uno squadrone di ben otto Celica, puntando tutto sullo "spagnolo volante" Carlos Sainz. La scelta si rivela vincente: Sainz è primo a una media di oltre 93 km/h e con un vantaggio di ben 52 minuti sul-

la Delta di Kankkunen, seguito a 59 da quella di Recalde, che per motivi di classifica cede il secondo posto al compagno di squadra, facendo comunque un figurone e guadagnandosi la riconferma per le successive prove in Argentina, Australia e Grecia. L'aiuto a Kankkunen si rende necessario perché il finlandese, cercando di recuperare terreno sulla Toyota, incappa in un brutto cappottamento che, fortunatamente per lui, non gli impedisce di proseguire fino a recuperare un posto sul gradino centrale del podio. La terza vettura italiana, quella di Bjorn Waldegaard, termina invece la sua gara in cenere, vittima di un incendio dovuto a una perdita di benzina sui freni posteriori roventi. Per Sainz il "Safari" è la decima vittoria nel mondiale rally, la ventitreesima per la casa nipponica; per Kankkunen si tratta invece del 31° podio, 174° per Lancia, in una stagione che rappre-

SPONDE

Caratteristiche della Safari sono le sponde anti-allagamento in kevlar nella parte bassa dell'abitacolo (sotto). In basso, un passaggio in accelerazione nel quale spicca l'imponenza dei flap paraspruzzi; ce n'è una coppia anche davanti alle ruote posteriori.





senta l'epilogo di un periodo memorabile ed irripetibile, coronato dai due titoli a testa conquistati da Juha Kankkunen e da Miki Biasion (quest'ultimo ha vinto il "Safari" con la Delta nel 1988, prima volta per una Casa italiana, e 1989). Da allora, in Kenya e non solo, non si vedranno mai più Lancia ufficiali schierate sulla linea di partenza.

Kevlar

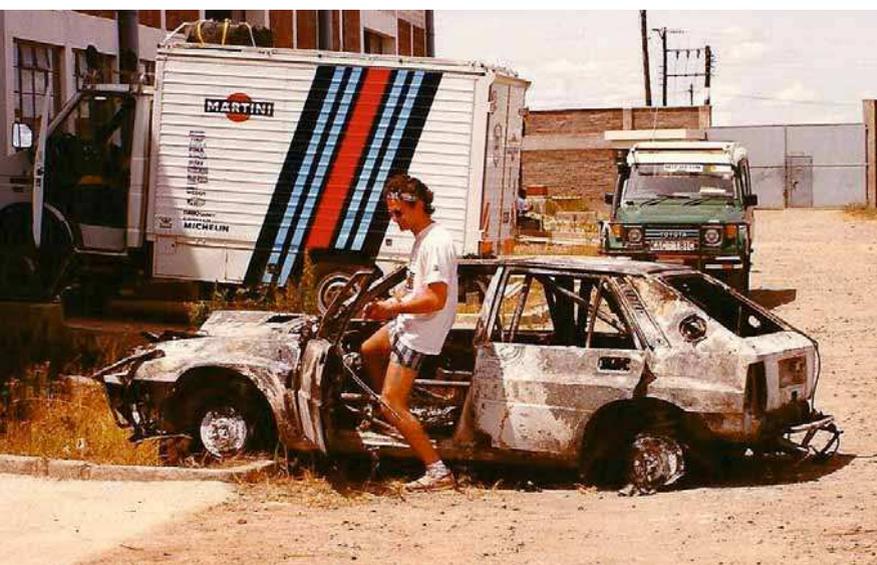
La vettura portata in gara da Kankkunen al Safari Rally 1992 vive oggi in Italia, poco distante da dove vide la luce venticinque anni fa. È una macchina "conservata" e sulla carrozzeria sfoggia ancora le ferite della battaglia; quando fu acquistata il vano motore era ancora ricoperto dalla sabbia africana, che rendeva illeggibili le scritte. Da allora è stata ripristinata nella misura minima necessaria per poter

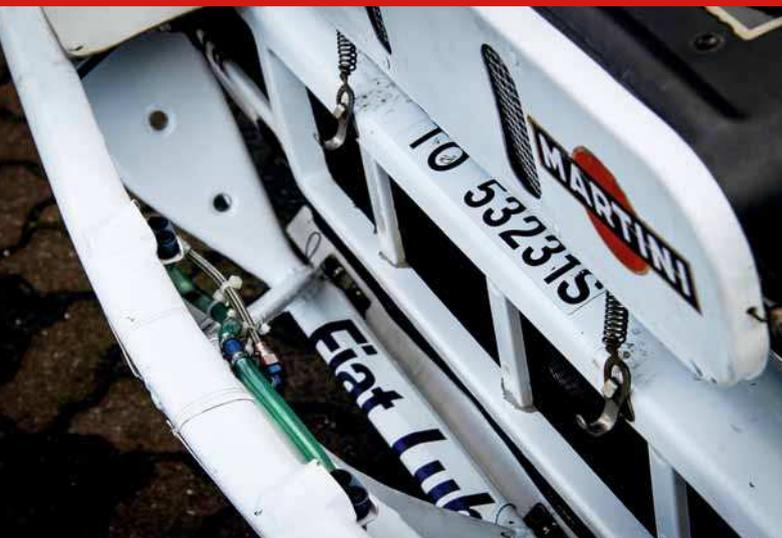
circolare; l'intervento più importante ha riguardato la sostituzione del tetto, rovinato dal cappottamento, e la parte di lamiera tagliata via è ancora esposta in bella vista su una parete del garage dove la vettura è custodita.

Rispetto alle altre Delta ufficiali portate in gara nella stessa stagione, la Safari è tutt'altra cosa. Il set-up è specifico per la gara, con rinforzi su tutto il telaio e un imponente bull-bar anteriore, su cui è allestito un potente impianto di lavaggio per l'abbondante fanaleria, che prevede pure due enormi proiettori alla base del parabrezza. Anche i brancardi sono rinforzati e l'assetto è notevolmente rialzato, sia per i fondi sconnessi sia per i guadi; proprio per affrontare in sicurezza i passaggi in acqua sono state montate tre coppie di grossi paraspruzzi e paratie anti-allagamento realizzate in kevlar, materiale composito che

AFFOGATO

Sotto, una panoramica del "ponte di comando" della Delta. Della vettura di serie è rimasto davvero poco, sotto una quantità di strumenti di ogni tipo: il guscio del cruscotto e i pannelli porta. In basso, due momenti dell'East African Safari Rally 1992: la vettura di Waldegaard dopo il rogo e un bel passaggio della nostra n.1 "seguita a vista".





PERSUASORE

In questa pagina alcuni dettagli caratteristici della Safari. Dall'alto, in senso orario, il faro anteriore con la griglia di protezione; uno dei due proiettori alla base del parabrezza; due dettagli per il rifornimento: uno sportello serbatoio e l'imbuto a pressione per il rabbocco; il "persuasore" in dotazione sulla porta posteriore; la maniglia di appiglio sul montante posteriore; quella sul cofano anteriore, vicino alla bandiera britannica (il gruppo Bacardi proprietario di Martini Racing aveva sede a Londra); il paraspruzzi anteriore e il possente cerchio in lega OZ; l'impianto lavafari allestito sul bull-bar. I lucchetti fissati su tutte le aperture servono ancora oggi, per scongiurare piccoli furti durante le gare o le esposizioni.





fa bella mostra di sé in tutto l'abitacolo, dal quadro strumenti, ai fondi, alle scocche dei sedili anteriori. L'abitacolo della vettura stradale è un lontano ricordo: dietro trip-master e strumenti di ogni genere si riconosce a malapena lo stampato della plancia, mentre fanno quasi simpatia i pannelli porta rivestiti nel tessuto di serie; in particolare su quello anteriore destro impressiona la targa originale Torino (ebbene sì, teoricamente si potrebbe uscire la mattina per andare al lavoro con la "Safari"), mentre sul posteriore destro troviamo un gadget decisamente poco tecnologico: un grosso machete, strumento di persuasione necessario durante la traversata africana nel caso in cui parlare un buon inglese non fosse stato sufficiente... (ma anche necessario a liberare l'auto da eventuali blocchi causati dalla vegetazione, rigogliosissima in alcuni punti del percorso, ndr).

Scorbutica

Accompagnati da uno dei custodi della collezione che ospita la vettura, dopo aver effettuato un piccolo rifornimento e aver fissato la targa "prova", partiamo per un test drive di quelli difficili da dimenticare. A freddo la Delta è scorbutica e dura; le mano-

vre sono prevedibilmente faticose, complici anche i grossi pneumatici, e il regime del minimo è tutt'altro che regolare. Il rombo allo scarico incute timore pur senza essere sguaiato quando usciamo in strada, iniziando a "tirare" in maniera progressiva per dar tempo al motore di andare in temperatura. Nonostante la preparazione per il Safari preveda i rapporti lunghi, impressionano la rapidità e soprattutto la naturalezza con cui la vettura prende giri e velocità, mentre turbina e differenziali fischiano che è un piacere. Le cambiate sono dure e contrastate, lo sterzo è pesante e l'assetto, nonostante l'altezza, è durissimo: la "Safari" non è decisamente un'auto per signorine. Ma più giriamo, più la meccanica si scioglie, più si va forte, e sebbene qualsiasi idea di comfort risulti dopo pochi minuti qualcosa di totalmente astratto, ci ritroviamo rapiti da un'esperienza di guida entusiasmante, al limite della dipendenza. Solo il consumo proibitivo (5 km al litro guidando con giudizio) e il paesaggio da periferia della cintura torinese (non esattamente le spianate del Kenya, insomma) ci riportano alla realtà. E poi, siamo purtroppo costretti ad ammetterlo, anche il manico non è quello di Kankkunen. Per questa volta va bene così.

ORIGINALE

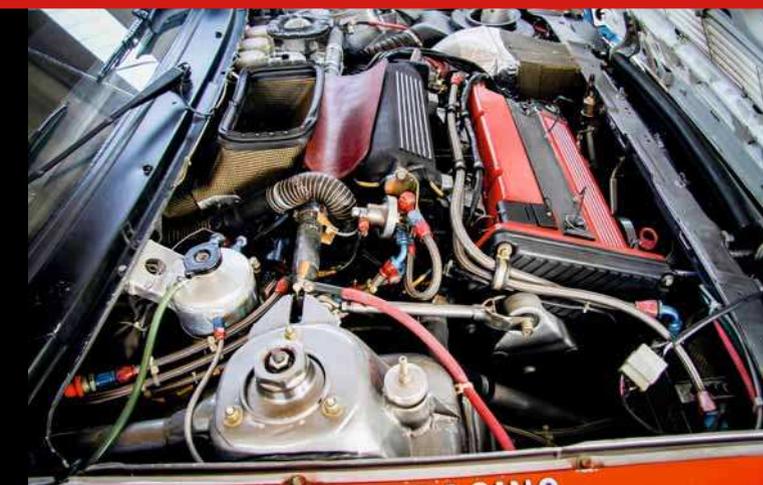
La Delta Safari durante la nostra prova. Nonostante l'altezza da terra, l'assetto è molto rigido, mentre ci ha sorpreso lo spunto, considerando i rapporti lunghi montati sulle vetture per il Safari. A sinistra, il tetto originale della vettura, danneggiato dal cappottamento in gara e tuttora conservato assieme alla macchina. Nella pagina a fianco, due viste che evidenziano l'affollamento del vano motore e la robustezza dei duomi e della barra che li collega.

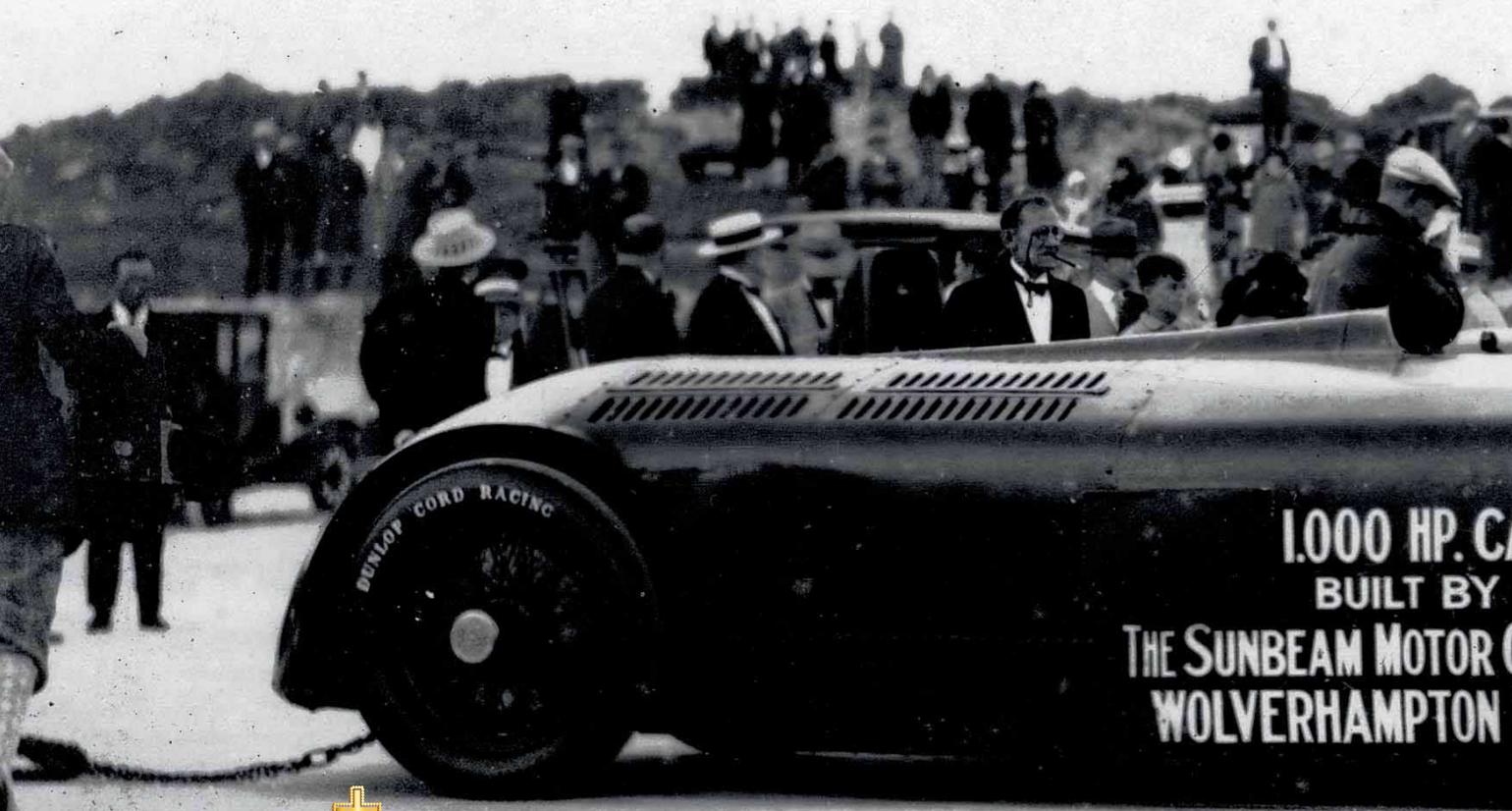


SCHEDA TECNICA

Lancia Delta Integrale Gr. A (1992)

Motore: tipo 831.D5.000, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 84 x 90 mm, cilindrata 1995 cc, rapporto di compressione 8:1 Distribuzione a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro Potenza dichiarata 300 CV a 7.400 giri (effettiva circa 350 CV) Coppia circa 55 kgm a 5.000 giri (variabile in base all'allestimento) Alimentazione iniezione elettronica law Marelli-Weber digitale, turbocompressore Garrett T3, intercooler e overboost, raffreddamento a liquido con circuito sigillato, lubrificazione forzata **Trasmissione:** trazione integrale permanente, tre differenziali con ripartitore centrale di coppia a slittamento controllato Ferguson, 47% ant. 53% post., frizione bidisco a secco, cambio ZF a 6 rapporti a innesto frontale **Corpo vettura:** berlina a 4 porte, telaio a struttura autoportante in acciaio, carrozzeria in acciaio, profilati in fibra e vetroresina Sospensioni a ruote indipendenti con schema McPherson, ammortizzatori idraulici, barre antirollio, freni anteriori e posteriori a disco auto ventilanti Pneumatici 16/65-15, cerchi in lega leggera 7x15 **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.480, lunghezza 3.900, larghezza 1.770, altezza 1.470





Regina dei record

SUPERÒ PER PRIMA LE 200 MIGLIA ALL'ORA DI VELOCITÀ MEDIA

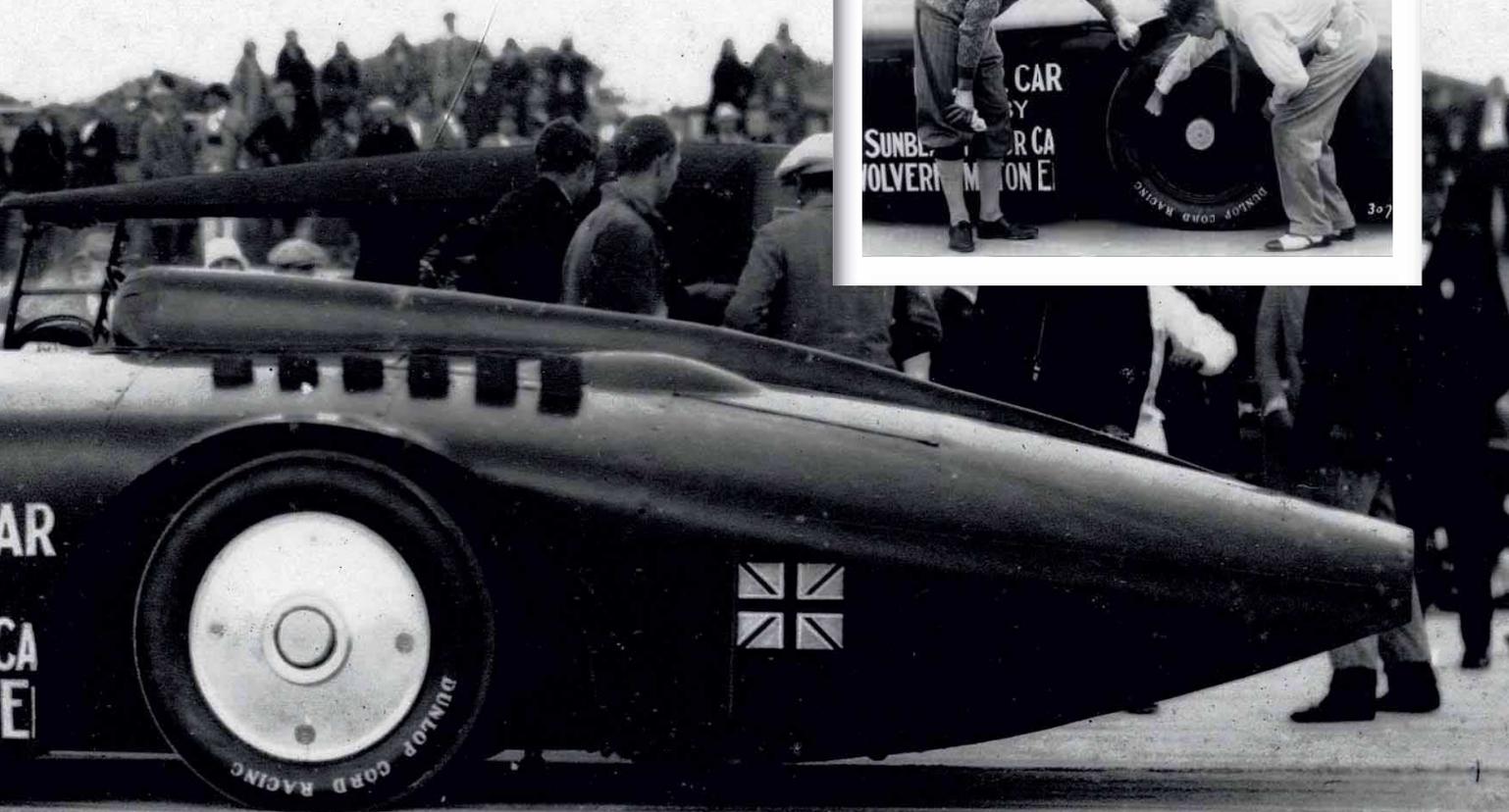
CON DUE MOTORI E UNA CILINDRATA DI 45 LITRI, OGGI SI TROVA AL MUSEO

DI BEAULIEU, DOVE I TECNICI NE HANNO AVVIATO IL RESTAURO

DI FRANCESCO PELIZZARI

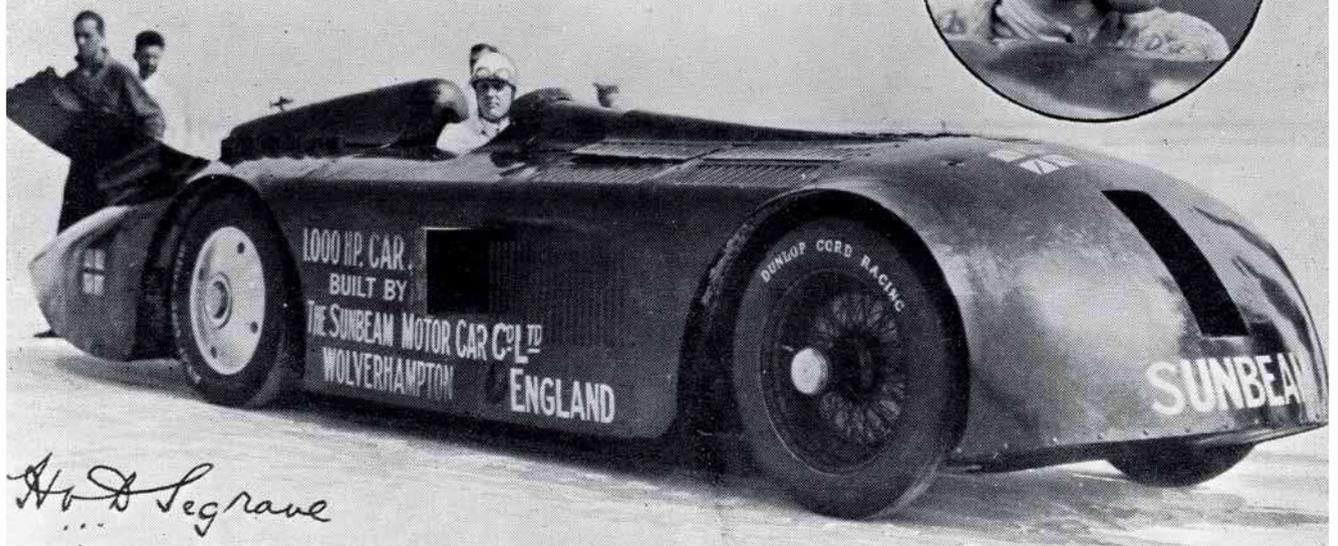
Il Museo nazionale del motorismo britannico di Beaulieu ha celebrato i 90 anni della conquista di uno dei record più significativi: il superamento delle 200 miglia orarie (oltre 320 km/h) da parte di un veicolo terrestre. Il primato fu ottenuto il 29 Marzo 1927 da un'automobile strabiliante: la Sunbeam 1000 HP. Per festeggiare la ricorrenza, in Inghilterra si è pensato bene di restaurare la macchina, che ancora oggi ha un'estetica sorprendente.

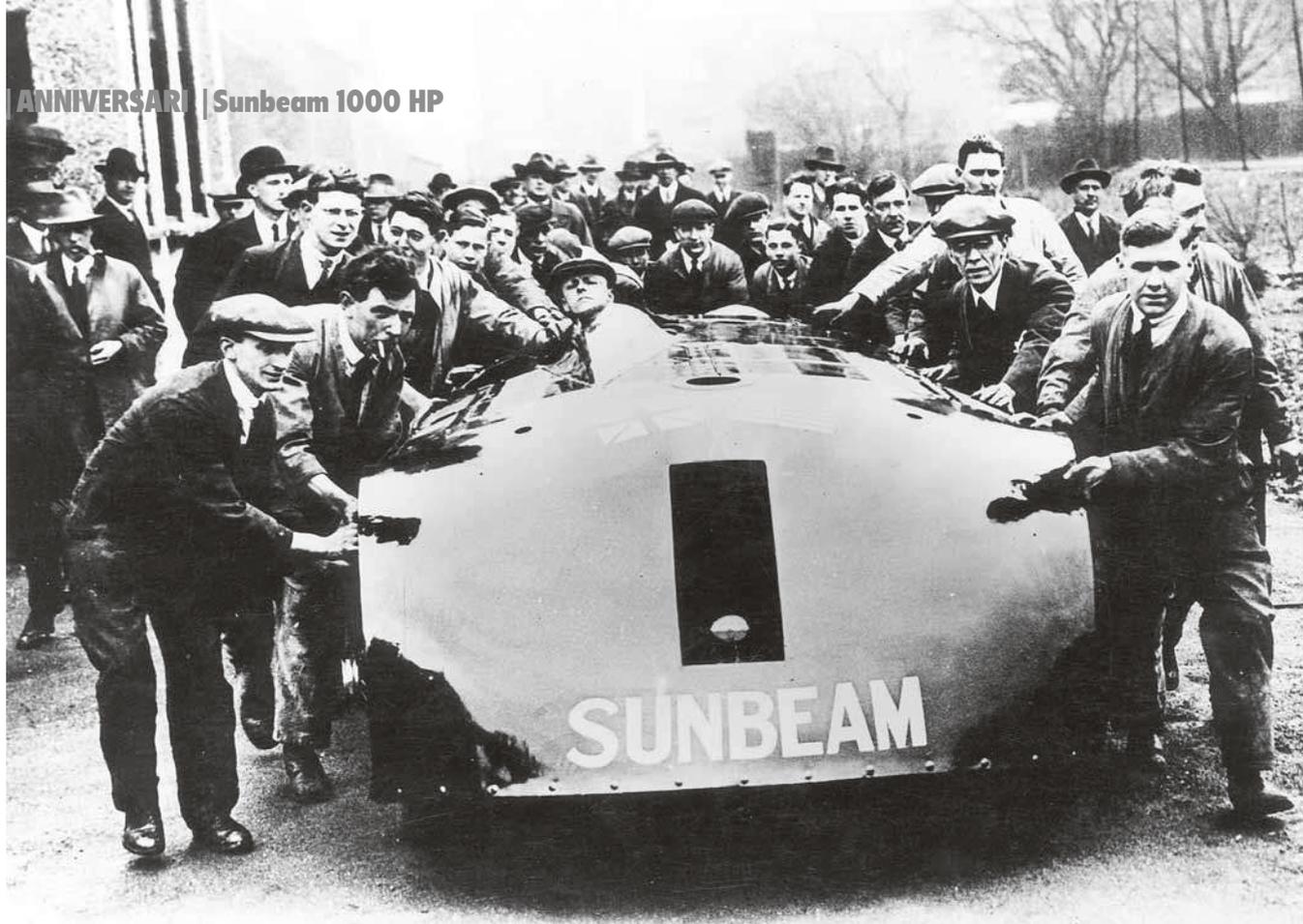
Il restauro, partito alla fine del mese di Marzo, avrà il suo culmine proprio nella rimessa in funzione dei due motori del bolide inglese, che attualmente sono in condizioni pessime, con molte parti interne arrugginite. Il lavoro non sarà uno scherzo, ma al museo sono fiduciosi di riportare in vita lo straordinario sound dei motori, grazie al lavoro degli specialisti tra cui gli ingegneri del museo stesso, che sono all'opera per riprogettare i pezzi necessari.



SEGRAVE

In apertura, la Sunbeam 1000 HP sulla spiaggia di Daytona dove si tenne il tentativo di primato. Il record fatidico fu ottenuto con il maggiore Henry Segrave (qui nel tondo) alla guida. in alto, Segrave controlla un pneumatico con un tecnico.





Campbell

Negli anni Venti del secolo scorso, i record di velocità erano una disciplina molto seguita, che faceva scalpore e quindi dava modo alle Case (e alle nazioni che esse rappresentavano) di avere grande visibilità e ritorno di immagine. I piloti affrontavano rischi incredibili ed erano considerati alla stregua di eroi. Le automobili protagoniste erano altrettanto famose e, negli anni, divennero sempre più specializzate nella ricerca della massima velocità. La Sunbeam 1000 HP, in particolare, fu la prima auto costruita al solo scopo di superare il record e la prima a raggiungere le 200 miglia orarie, pari a 321,8 km/h.

La Casa inglese, d'altro canto, non era nuova a queste imprese: la sua 350 HP aveva conquistato il record nel 1922, 1924 e 1925; nelle ultime due occasioni nelle mani del mitico Malcolm Campbell. Nel Marzo 1926 il maggiore Henry Segrave aveva portato una Sunbeam 4 litri sovralimentata a superare abbondantemente le 152 miglia all'ora. Ma quella macchina era una normale auto da corsa adattata

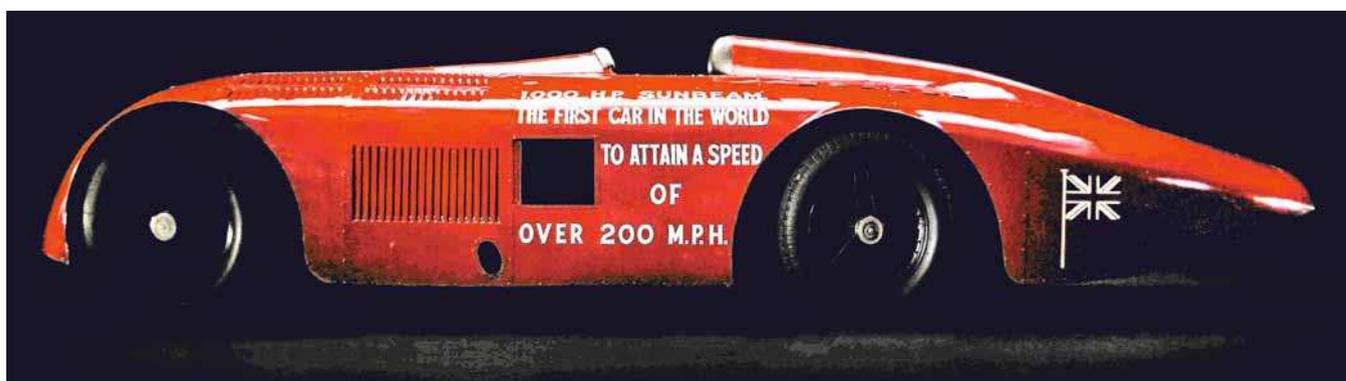
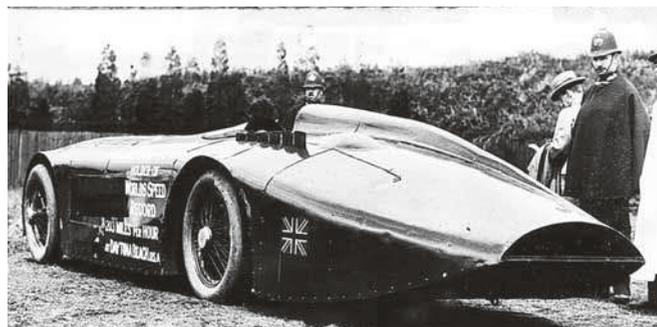
PARTECIPAZIONE

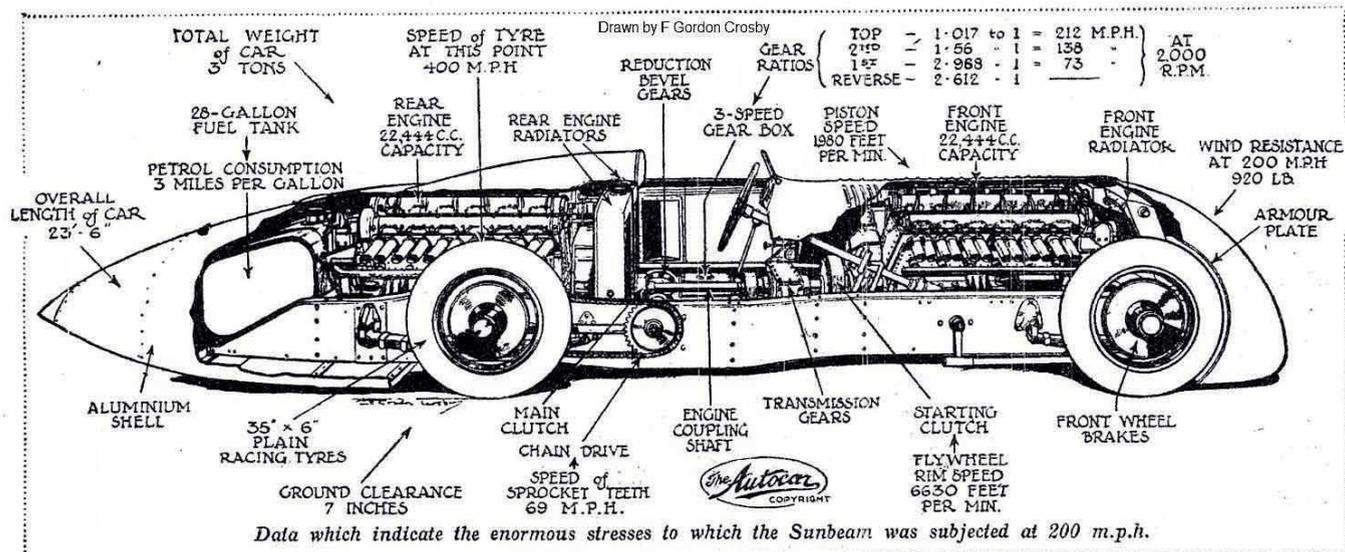
In alto, le maestranze della Sunbeam spingono il bolide nelle strade interne alla fabbrica: il progetto fu molto sentito anche dagli operai. A destra, la coda della Sunbeam caratterizzata dallo sfogo per evacuare il calore. Sotto, la linea filante della 1000 HP in tempi recenti.

allo scopo. Per superare la nuova barriera che Sunbeam si pose come obiettivo e simbolo, quella delle 200 miglia l'ora, serviva qualcosa di nuovo e dedicato a quell'unico risultato.

45000 cc

Così, l'ingegnere a capo del progetto, Louis Coatelen, immaginò un'auto potentissima, progettata sulla base di due motori V12 Sunbeam "Matabele" sotto una carrozzeria aerodinamica; motori aeronautici da 22,5 litri l'uno (totale 45.000 cc!), ciascuno con 435 HP di potenza a 2.000 giri al minuto. Il posto di guida era in mezzo ai due motori, montati in linea, uno anteriore e uno posteriore. Al-





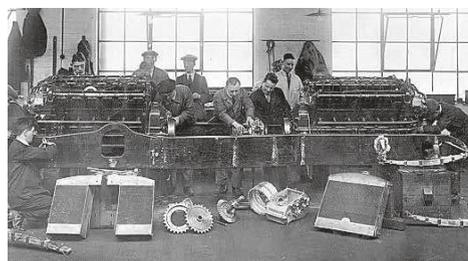
la trasmissione provvedeva un cambio a tre rapporti, con secondaria ad albero e finale a catena. La potenza totale era dunque di poco meno di 900 HP, ma come detto la sensazione e l'immagine erano la natura stessa dei record di velocità e dunque alla macchina fu dato il titolo di auto da 1000 HP. Anche il peso era sensazionale, ben oltre le 3 tonnellate. E mentre si progettava la vettura, Henry Segrave si metteva in cerca di un luogo adatto a scatenare tutta la potenza di tanto veicolo.

Serviva una pista rettilinea estremamente lunga, che permettesse di effettuare rilevamenti della velocità su più basi misurate, onde poter conquistare varie categorie di record con partenza lanciata. Si stabilì dunque che 9 miglia (circa 14,5 km) fosse una distanza adeguata. Ma né in Gran Bretagna né in Europa c'erano posti simili, così si decise di andare in America, per la precisione a Daytona Beach. Le prove al banco motori evidenziarono che la potenza era più che sufficiente per ottenere il record e che anzi sarebbe rimasta probabilmente in parte inespresa.

In mare

Il tentativo di record avvenne il 29 Marzo 1927, davanti a una folla stimata in 30.000 persone, assiegate sulle dune di sabbia circostanti la zona del record. I due lanci richiesti per omologare il record furono effettuati su un rettilineo segnalato, con un cambio di pneumatici tra una e l'altra. Durante il lancio di andata una folata di vento causò uno scarto violento e una conseguente sbandata della Sunbeam, tanto che Segrave finì in mare per arrestare la sua corsa alla fine della base misurata! Le velocità raggiunte nei due tentativi furono rispettivamente di 200,668 mph/322,944 kmh e 207,015 mph/333,158 kmh, dando come risultato una velocità media di 203,792 mph/327,972 kmh sul miglio lanciato e un nuovo Record di velocità su terra: il primo oltre le 200 miglia all'ora.

Il successo della Sunbeam 1000 HP, ottenuto con un investimento tutt'altro che cospicuo, fu un successo soprattutto della volontà e del talento di uomini, come Coatalen e Segrave, ma anche delle maestranze della Sunbeam che diedero un apporto entusiastico all'operazione, come si nota osservando le immagini dell'epoca.

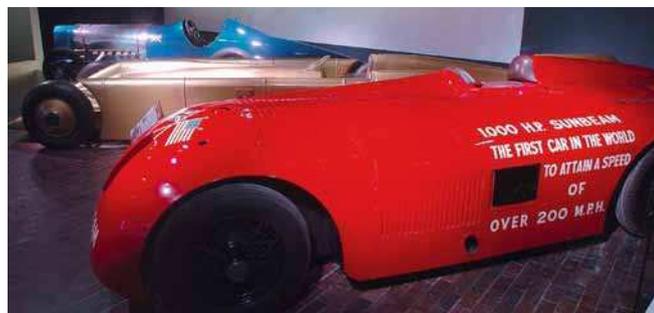


MONUMENTALE
 Sopra, un interessante disegno dell'epoca che illustra la tecnica dell'auto. A lato: sopra, la struttura della 1000 HP con i motori montati davanti e dietro il posto di guida; sotto, il monumentale albero motore di uno dei V12. In basso, *For Britain and For The Hell Of It*: la 1000 HP insieme alla Golden Arrow e alla 350 HP.



Lord Montagu

La straordinaria Sunbeam 1000 HP fu poi esposta nel 1958, in prestito, al National Motor Museum di Beaulieu (quando esso era ancora semplicemente il museo di Lord Montagu). Nel 1970 fu acquistata dallo stesso Edward Montagu e oggi è orgogliosamente esposta al centro della rassegna, molto inglese, "For Britain and For The Hell Of It", in compagnia di altre macchine da record tra cui la più recente, la Bluebird CN7 con cui Donald Campbell, figlio di Malcolm, nel 1964 infranse la barriera delle 400 miglia l'ora (oltre 643 km/h). Un'esposizione che non manca di incendiare la fantasia degli appassionati, come fece a suo tempo la "1000 HP".



Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	dic-08/gen
750 COUPE ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

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

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARD	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 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
ULSTER	125	mar-17

ATTLA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

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

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
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 MKI	14	gen/feb-06
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06

BERTONE

RACER TEAM (1969)	96	apr-14
-------------------	----	--------

BIANCHI

S 9 1400	116	apr-16
----------	-----	--------




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.

BIZZARRINI

5300 31 ott-07

BJC

FORMULA JUNIOR 120 ago/set-16

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI" 82 nov-12*

1602 TOURING, 2002 TARGA

E 2002 TURBO 99 lug-14

2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii 55 mar-10

2002 GRUPPO 2 30 ago/set-07

2002 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

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

EL CAMINO 125 mar-17

FLEETLINE AEROSSEDAN (1947) 64 feb-11

DB

RACER 500 91 ott-13

DE LUCA

FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT 84 feb-13

DE SANCTIS

SP 1000 116 apr-16

SP 10

124	54	feb-10	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500L	96	apr-14
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
124 SPIDER	84	feb-13	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1400	102	nov-14
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 COUPÉ 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 SE035	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 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	COUPÉ	66	apr-11
128 COUPÉ 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 COUPÉ	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

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

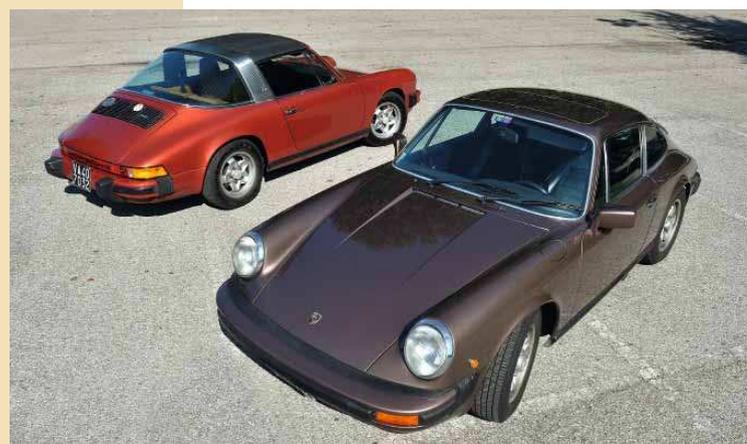
X 1/9	113	dic15/gen*
FITTIPALDI		
F001 E F004	62	nov-10
FORD		
ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08
ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	nov/dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago/set-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
XR2I	117	mag-16
GT/111	70	ago/set-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
TAUNUS TC2	110	ago/set-15
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07
FRAZER-NASH		
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
FRONTLINE		
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
GIAUR		
750 SPORT #BT-06	98	giu-14
CHAMPION 750	124	feb-17
GINETTA		
G3	95	mar-14

GLOCKLER - PORSCHE		
COUPÉ (1954)	64	feb-11
GORDINI		
T15	121	ott-16
GRD		
374-FORD	109	lug-15
H.R.G.		
1100 SPORTS	80	ago/set-12
AERODYNAMIC	44	feb-09
HEALEY		
SILVERSTONE	53	dic-09/gen
HILLMAN		
IMP 50 ANNI	94	feb-14
HONDA		
NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
Z 600	68	giu-11
HOWMET		
TX	53	dic-09/gen
INNOCENTI		
AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
IM3S	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
MINI 90 SL	96	apr-14
INTERMECCANICA		
ITALIA	100	ago/set-14
ISO		
GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen

RIVOLTA LELE	22	nov-06
ISOTTA FRASCHINI		
IM 1913	44	feb-09
JAGUAR		
E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
JEEP		
WILLYS MB	72	nov-11
JENSEN		
541	65	mar-11
C V8	118	giu-16
KARMANN GHIA		
CABRIOLET	77	mag-12
CABRIOLET	117	mag-16
KELLISON		
J-4	85	mar-13
LAMBORGHINI		
COUNTACH	72	nov-11
ESPADA	24	feb-07
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10
JARAMA	113	dic-15/gen
JSLERO	5	lug/ago-04
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen
MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA P400	116	apr-16
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07
LANCIA		
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
O37 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

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.

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



LE AUTO DELLA STORIA

BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF 4WD	121	ott-16
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA HF TURBO	124	feb-17*
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA S4	122	nov-16
DELTA S4 GR.B	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	dic-10/gen
FLAMINIA	80	ago/set-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16
FULVIA BERLINA	115	mar-16*
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA COUPÉ SPORT ZAGATO 1.3 S	123	dic-16/gen
FULVIA COUPÉ 1.2 "MONTE" STORICO	123	dic-16/gen
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	dic-03/gen
STRATOS	114	feb-16
THEMA	65	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14
Y	116	apr-16

LAND ROVER

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

LOTUS

7	38	giu-08
21	93	dic-13/gen
49	101	ott-14
56	52	nov-09

72-FORD	106	apr-15
ELAN +2 S 130	66	apr-11
ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*

MARCH

701 F1	66	apr-11
711 F1	124	feb-17
707 INTERSERIE	82	nov-12

MARCIANO

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

MARCOS

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

MARTINI

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

MASERATI

250F	33	dic-07/gen
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BOOMERANG	110	ago/set-15
BORA	80	ago/set-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	mag/giu-04
KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	mar/apr-05
MEXICO	8	gen/feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04
SHAMAL	78	giu-12
SPYDER	125	mar-17
TIPO 268#35 (1929)	87	mag-13

MATRA-SIMCA

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

MCLAREN

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

MECCANICA MANIERO

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

MERCEDES-BENZ

C111	79	lug-12
190	113	dic-15/gen
190 SL	10	mag/giu-05

190E 2.3-16	56	apr-10
D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
300 ADENAUER	7	nov/dic-04
300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
450 SEL 6.9	109	lug-15
500 SL W 107	2	dic-03/gen
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago/set-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

MERCURY

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

MG

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

MINI

CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
MARCOS	104	feb-15*
WOOD&PICKETT	94	feb-14

MIRAGE

M6/601	123	dic-16/gen
--------	-----	------------

MORETTI

750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
750 TDM	15	mar-06

MORGAN

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

MORONI

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

MORRIS

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

MTM

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

NASH

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

NISSAN

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

NSU

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

OGLE

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

O.S.C.A.

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



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.

OM			934 TURBO GR. 4	119	lug-16	VENEZIA	104	feb-15
665 TT (1928)	77	mag-12	935	71	ott-11	SUZUKI		
OPEL			936	120	ago/set-16	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
1900 GT	23	dic-06-gen	959	111	ott-15	TALBOT		
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	PUMA			SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
KADETT B	52	nov-09	GTV	58	giu-10	LAGO	74	feb-12
MANTA 1.2 S	57	mag-10	RENAULT			TATRA		
OMEGA LOTUS	89	lug-13	10 MAJOR	78	giu-12	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
REKORD C COUPE'	102	nov-14	4 CV	22	nov-06	TOJEIRO		
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	BRISTOL	34	feb-08
OSI			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	TOYOTA		
FORD 20 M TS	111	ott-15	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	CELICA GT 1600	35	mar-08
PANHARD			R4	31	ott-07	RAV 4 (1994)	105	mar-15
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	R5	121	ott-16	SPORT 800	112	nov-15
PEGASO			R5 ALPINE	65	mar-11	TRABANT		
Z-102 "THRILL" TOURING	125	mar-17	R5 TURBO	17	mag-06	P60	54	feb-10
PEUGEOT			R5 TURBO	125	mar-17	TRIUMPH		
106 RALLYE	100	ago/set-14	R8 GORDINI	54	feb-10	DOLMITE SPRINT	11	lug/ago-05
106 RALLYE	113	dic-15/gen	R12 GORDINI	124	feb-17	GT6R REPLICA	21	ott-06
163 BR	27	mag-07	R16	68	giu-11	ITALIA	41	ott-08
203	118	giu-16	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
203 SPIDER	39	lug-08	RILEY RMC			SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
204	77	mag-12	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	mag/giu-05	9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16	TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
205 CTI	124	feb-17	SPRITE 1.5	105	mar-15	TR3 A	2	dic-03/gen
205 GTI 1.9	81	ott-12*	ROLLS-ROYCE			TR3 A	18	giu-06
205 GTI GENTRY	109	lug-15	SILVER SHADOW	113	dic-15/gen	TR5 P.I.	81	ott-12
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	ROVER			TR6	29	lug-07
205 ROLAND GARROS	117	mag-16	2000 TC	36	apr-08	TR7	102	nov-14
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	SAAB			TURBOT		
309	87	mag-13	96 V4	85	mar-13*	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
402	88	giu-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	VANDEN PLAS		
402 DARL'MAT	79	lug-12	SONETT III	20	ago/set-06	PRINCESS 1300	54	feb-10
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	SONETT III ROSSO '07	123	dic-16/gen	VOLKSWAGEN		
403	10	mag/giu-05	SAFAR			1500	62	nov-10
403 CABRIOLET	116	apr-16	6CV (1933)	73	dic-11/gen	G40/60	85	mar-13
403 JAEGER	98	giu-14	SAM			GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
403 JAEGER (1958)	122	nov-16	C 25 F	117	mag-16	GOLF GTI	82	nov-12
404 DA RECORD	102	nov-14	SANTANDREA			GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
504 CABRIO	70	ago/set-11	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
504 COUPÉ 1972	22	nov-06	SERENISSIMA			GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
905	49	lug-09	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	KARMANN GHIA	29	lug-07
COUPÉ	107	mag-15	SIATA			MAGGIOLONE	107	mag-15
TIPO 3	30	ago/set-07	SPRING 850	21	ott-06	MAGGIOLINO	59	lug-10
PONTIAC			SIMCA			MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	80 ANNI	104	feb-15	MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
GTO (1966)	16	apr-06	8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
PORSCHE			8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14	SAMBA BUS	6	set/ott-04
356 C	6	set/ott-04	1000	86	apr-13	TL 1.6	28	giu-07
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
356 C	111	ott-15	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	VOLVO		
356 SC COUPÉ	2	dic-03/gen	CHRYSLER 1307-8	125	mar-17	122S "AMAZON"	85	mar-13*
356 SC (1953)	98	giu-14*	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05	142 (1970)	122	nov-16
356/2 #004	34	feb-08	SINGER			1800/1800 ES	21	ott-06
550 1500 rs #031	118	giu-16	9 LE MANS	59	lug-10	244 GLE D6	34	feb-08
597	8	gen/feb-05	ŠKODA			244 TURBO	66	apr-11
906 CARRERA 6	24	feb-07	110 R (1976)	107	mag-15	P 1800	74	feb-12
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	SPADA			PV 544	31	ott-07
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen	ZAZ		
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	STANGUPELLINI			968 A/M	39	lug-08
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10	VARIE		
911 S 2.4	114	feb-16*	STEYR-PÜCH			AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
911 T 2.2	8	gen/feb-05	650	37	mag-08	GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
911 T 2.2	100	ago/set-14	STUDEBAKER			MICROCAR	86	apr-13
911 T US-COUPÉ'	98	giu-14	SKYHAWK	37	mag-08	SPECIALE LANCIA		
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10	SUNBEAM			VERNASCIA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05	TIGER	46	apr-09			
911	89	lug-13*						
912	5	lug/ago-04						
912 (1965)	98	giu-14*						
917	46	apr-09						
924	75	mar-12						
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04						
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13						
928 S	23	dic-06/gen						

Nota: * confronto tra più modelli

► VIA ALL'ITALIANO RALLY: AD AREZZO "LUCKY"-PONS FANNO IL PIENO

Con il "Vallate Aretine" è partito il campionato nazionale Rally auto storiche. Con la super vincente Lancia Delta Integrale ha vinto l'equipaggio "Lucky"-Fabrizia Pons (*sotto a sinistra*), nomi che hanno riempito le cronache dei Rally degli anni '80. L'equipaggio ha conquistato la vittoria assoluta vincendo la classifica del 4° Raggruppamento. Al secondo posto assoluto si sono piazzati

i toscani Alberto Salvini-Davide Tagliaferri su Porsche 911 RSR (*sotto a destra*) che hanno vinto il 2° Raggruppamento. Terzi sono risultati Maurizio Rossi e Riccardo Imerito su Lancia Delta Integrale (*in basso a sinistra*). La classifica del 3° Raggruppamento è stata vinta dai comaschi Luca Ambrosoli e Corrado Viviani su Porsche 911 SC. I siciliani Marco Savioli e Alessandro Failla su BMW 2002 Ti si sono imposti nel 1° Raggruppamento.

Come sia andata la gara è raccontato chiaramente dalla statistica: tutte le 8 prove speciali previste sono state vinte da "Lucky"-Pons... E il dato è più che eloquente, anche se il secondo classificato, Alberto Salvini nella parte finale della gara ha ritenuto opportuno procedere con un po' di circospezione per delle noie lamentate alla sua Porsche 911 RSR

Per quanto riguarda le serie particolari, Enrico Volpato ha vinto la classifica del Trofeo Rally di Zona e il campione uscente Maurizio Cochis ha vinto la prima gara del Trofeo A 112 Abarth (*in basso a destra*).

Il secondo appuntamento del campionato, il Rally di Sanremo, si disputa il 29 marzo-1° aprile, mentre questo numero di Automobilismo d'Epoca arriva nelle edicole.

www.acisportitalia.it



► AD AREZZO PARTITI ANCHE MICHELIN HISTORIC CUP E COPPA ABARTH CLASSICHE

Grandi numeri (26 iscritti su 56 partenti) hanno caratterizzato il primo appuntamento della Michelin Historic Rally Cup, in occasione del Rally Valle Aretine.

I migliori in classifica fra gli iscritti al monarca della Casa francese che mette in palio un ricco montepremi sono stati Solfa-Salgaro (Alfa Romeo GTV6, *a sinistra*), 13esimi assoluti e vincitori tra i gommati Michelin nel 3° Raggruppamen-

to. Savioli-Failla (BMW 2002 Ti) sono stati gli assoluti dominatori del 1° Raggruppamento mentre nel 2° hanno vinto i veterani del monarca francese, Graglia-Barbero (Fiat 124 Abarth Rally).

Per quanto riguarda le Abarth, nell'ambito della "Coppa Abarth Classiche" il migliore è stato Luca Delle Coste, con a fianco Franca Regis Milano, che hanno portato la Ritmo 75 (*a destra*) a un

esaltante 23° posto assoluto, vincendo la propria classe. Nel 3° Raggruppamento, dietro a Delle Coste ha concluso il cuneese Pierangelo Pellegrino, all'esordio assoluto in un rally, al volante della Fiat 131 Abarth e affiancato da Davide Peruzzi. Prossimo appuntamento per la Michelin Historic Rally Cup il 5-6 maggio al Memorial Conrero di Ivrea (TO).

www.mcups.it



► IL CLUB PEUGEOT CERCA VECCHI... "LEONI" CON ROLL-BAR

È iniziato il censimento in Italia di tutte le Peugeot con oltre 20 anni che hanno una fiche CSAI e che hanno partecipato a competizioni sportive. In pratica, le vetture col roll-bar. Sta forse bollendo in pentola qualcosa? Probabilmente sì, per il 2018.

Oggi il Club Storico Peugeot Italia vuole entrare in contatto con possessori di auto 104, 205, 309, 405, 505, 106, 206, 306 allestite secondo le Fiche CSAI (Gruppi N, A, eccetera) sia da Rally sia da velocità (pista, slalom e salita); piloti che negli anni hanno corso con la loro Peugeot classificandosi primi ad almeno una competizione alla quale hanno partecipato. Basta inviare l'elenco vittorie, gara e auto utilizzata, oltre ai vostri recapiti e possibilmente una o più foto digitali. Si cercano anche i preparatori che fino al 1997

► CRESCE L'ATTESA PER IL BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

A poco più di due mesi da quando i motori torneranno a rombare sul "Circuito delle Mura" di Città Alta, si va definendo lo schieramento di partenza della dodicesima edizione del Bergamo Historic Gran Prix, in programma il prossimo 28 maggio sul tracciato di 2.920 metri in Città Alta. Tra le auto presenti quest'anno, la F. Junior Stanguellini del 1959 (in foto) che fu pilotata dal campione tedesco Wolfgang von Trips, che va ad aggiungersi

al già nutrito lotto di automobili di grande interesse storico che saranno in azione a Bergamo. Per citare solo alcuni dei "pezzi" pregiati, tra le "Anteguerra" spiccano le Bugatti 35 B del 1928 e Tipo 51 del 1935, tre Amilcar CGSS degli Anni Venti e una Maserati 28B del 1928. Tra

le monoposto, le uniche due F. Junior Moroni esistenti, mentre tra le GTS si fa notare una numerosa rappresentanza di Ferrari, tra cui spiccano una Testarossa, una BB512 e una 246 Dino. Confermato il format della manifestazione: quattro manche per le automobili e due per le motociclette da competizione, con testimonial il nove volte iridato Carlo Ubbiali. Confermato anche lo scopo benefico della manifestazione, con una parte delle quote di iscrizione devoluto a favore della Onlus Spazio Autismo Bergamo. Le iscrizioni sono ancora aperte.

www.bergamohistoricgranprix.com



hanno allestito una Peugeot da gara, inviando oltre ai loro recapiti l'indicazione delle vetture preparate (targa o telaio) magari foto, vittorie sportive eccetera.

Tutto è gratis, basta collegarsi al sito www.clubstorico.peugeot.it: per segnalare la vettura scaricare la scheda del Registro, compilarla e allegando almeno una foto spedirla via e-mail o all'indirizzo indicato. Si riceveranno a casa un attestato e un adesivo del Club. www.clubstorico.peugeot.it - clubstoricopeugeot@gmail.com

► ABARTH (E NON SOLO) IN PISTA A VARANO

È tutto pronto per la settima edizione dell'Historic Track Day, evento riservato alle Abarth in programma venerdì 9 giugno all'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari (PR). La manifestazione avrà

lo stesso svolgimento delle precedenti edizioni, vale a dire che la pista sarà affrontata da quattro gruppi: vetture stradali; Abarth 595, 695, 850TC, 1000TC, 1000TCR; Abarth 124, 131, A112, 037, Ritmo Abarth; monoposto e Sport. Ognuno dei gruppi avrà a disposizione quattro sessioni di mezz'ora ciascuna. L'inizio è programmato alle 9 del mattino, con le Abarth stradali che cominceranno il carosello. A fine mattinata ci sarà una pausa di un'ora dalle 13 alle 14.

Alla manifestazione è prevista una partecipazione massima di 50 vetture. Le iscrizioni si chiuderanno il 1° giugno. Per informazioni: Pierangelo Pasini (pasini@franzoniauto.it); Antony Berni tel. 333.14.35.322. www.franzoniauto.com



Sverniciatura ad acqua
ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua
al vostro servizio

silemotori.it

Tre motivi
per scegliere la nostra tecnologia

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

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

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

Silemotori s.r.l.

silemotori.it - silemotori@gmail.com - tel. 393 9733779
sede: Via Reginato, 85/H - 31100 Treviso
sede operativa: Via Marconi, 101 - 31020 Villorba (TV)



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

► REGOLARITÀ D'ALTA QUOTA CON L'AOSTA-GRAN SAN BERNARDO

Il CAMEVA (Club auto moto d'epoca Valle d'Aosta) ha presentato la 22ª edizione dell'Aosta-Gran San Bernardo prevista nel week-end del 10 e 11 giugno con le consuete due tappe per complessivi 208 km con 64 prove di regolarità cronometrate al centesimo di secondo e 7 controlli orari rilevati al minuto primo. La partenza sarà sabato 10 giugno da piazza Chanoux di Aosta, da dove i concorrenti partiranno in direzione di Saint Vincent. Dalla località sede del Casino della Vallée la carovana si avvierà su un itinerario di montagna che la porterà ai 1640 metri del Col de Joux per poi ridiscendere a Brusson e raggiungere Champoluc, ai piedi del Monte Rosa. Dopo il riordino e il ristoro, il programma prevede il rientro a Saint Vincent ripercorrendo a ritroso lo stesso itinerario della mattina. Domenica 11 da Saint Vincent le vetture si dirigeranno ad Aosta dove ci sarà il "Via!" vero e proprio della salita ai 2470 metri di quota del Colle del Gran San Bernardo, attraverso i borghi di Gignod, Etroubles, Saint Oyen e Saint Rhemy en Bosses.

Per informazioni ed iscrizioni: www.cameva.it; info@cameva.it; aosta-gsbernardo@cameva.it; tel. 0165-364561 / 347-9739141.
www.cameva.it



► SCUDERIA DEL PORTELLO PREMIA I "CAMPIONI ALFA ROMEO"



Sabato 25 febbraio, presso il Museo Storico di Arese, si è svolta la "Premiazione dei Campioni Alfa Romeo 2016". Come consuetudine, dal 1993, la Scuderia del Portello ha inaugurato la propria stagione sportiva premiando i piloti che si sono distinti al volante di vetture del Biscione, sia storiche sia

tante dell'Abarth, poiché Baggioli aveva iniziato con i motori dello Scorpione. Un altro trofeo particolare, per i 35 anni della Scuderia, è stato assegnato ai Presidente e Segretario storici Goffredo Chiavelli e Roberto Dell'Era, mentre a Corrado Lopresto è andato un premio al merito per i successi nei concorsi internazionali. Un filmato ha ripercorso il 2017, in particolare il raid "Pechino-Parigi" dove la Scuderia era rappresentata da due equipaggi.

Nel proprio discorso, il Presidente della Scuderia, Marco Cajani, ha sottolineato alcuni impegni della Scuderia del Portello, tra cui la salvaguardia delle sopraelevate dell'Autodromo di Monza e il rilancio della Coppa Intereuropa, argomenti per i quali il presidente di Regione Lombardia Maroni e Ivan Capelli (*al centro della foto con Arturo Merzario*) hanno assicurato il loro interessamento. Nell'occasione presentato anche il ricco programma 2017, tra cui spiccano la presenza alla Targa Florio, Mille Miglia, Vernasca Silver Flag, Nurburgring 90 years "Eifelrennen", Cesana-Sestriere, Goodwood Festival of Speed e Revival Meeting, Spa Six Hours e GP Nuvolari. www.scuderiadelportello.org

moderne, nel 2016. Riconoscimenti sono andati anche a giornalisti di settore che hanno seguito l'attività del Club, soci dei Club internazionali, sponsor, preparatori come Alberto Spotti, ex-piloti ufficiali tra cui Gian Luigi Picchi e Carlo Facetti. Un trofeo particolare, alla memoria di Samuele Baggioli scomparso pochi mesi fa, è stato consegnato dal figlio del preparatore a un rappresen-

► POKER DI TITOLAZIONI PER L'"ALTO APPENNINO"

Alla validità per il Trofeo Tosco-Emiliano della Regolarità Sport, il Rally Alto Appennino Bolognese (Raab) per auto storiche aggiungerà la sfida tra le A112 Abarth del relativo Trofeo, giunto quest'anno all'ottava edizione, oltre ai pretendenti della Michelin Cup e del nuovo Trofeo di Zona Acisport (la serie di quattro prove per ognuna delle quattro zone in cui è organizzato il mondo della regolarità Sport). La gara si svolgerà il 28 e 29 luglio con sede di partenza e arrivo a Castiglione dei Pepoli, in provincia di Bologna.



► REGOLARITÀ IN PISTA PER IL 3° TROFEO TOLLEGNO

Il 6 e 7 maggio si disputerà il 3° Trofeo Tollegno 1900 Revival Lana Gatto, gara di Regolarità auto storiche che avrà come teatro le strade del biellese, con la novità quest'anno di un passaggio in pista. L'edizione 2017 prevede infatti che i concorrenti si confrontino anche sulla pista prova del gruppo FCA di Balocco (VC). Parte delle prove in programma sabato 6 maggio si disputeranno sulla pista "Misto Alfa" dell'impianto su cui sono stati collaudati numerosi modelli Alfa Romeo e oggi compiono i loro test i modelli del gruppo FCA. Saranno ammesse un massimo di 100 autovetture. Il percorso totale del Trofeo avrà una lunghezza di circa 250 km. www.trofeotollegno1900.it



ROSSO CORSA ITALIA
Specializzati Lancia Fulvia

RESTAURI
PREPARAZIONI
ACCESSORI GARA
RACE ACCESSORIES

www.rossocorsaitalia.it
Genova - Italia info@rossocorsaitalia.it

RICAMBI
SPARE PARTS

RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE
Lancia Fulvia 1.2 2° assoluti
G. Aghem - D. Cumino

AMMESSE TUTTE LE VETTURE DEL 1° 2° 3° RAGGRUPPAMENTO

PREMI FINO AL TERZO DI CLASSE

ISCRIZIONE GRATUITA

SCONTO DEL 10% SULLA TASSA DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Historic Rally



regolamento e dettagli su www.mcups.it

CALENDARIO GARE



...continuiamo a scrivere *la storia dei Rally*



W la Flavia!

IN UNA GARA PIENA DI "TOP DRIVER" L'ESPERIENZA CON GLI STRUMENTI È NECESSARIA E FONDAMENTALE. IN SUA ASSENZA, ARRIVARE A METÀ CLASSIFICA È COMUNQUE UN BUON RISULTATO, ANCHE GRAZIE ALLE PROVERBIALI QUALITÀ SULLA NEVE DELLA NOSTRA LANCIA

DI ANDREA BERGAMINI - FOTO GALLUCCI

BOSATO

La Lancia Flavia coupé, con preparazione Bosato, che ci ha accompagnati in questa WinteRace. La neve è arrivata, copiosa, nella seconda metà di gara.

Mettete una cornice favolosa come Cortina e le Dolomiti, un percorso su passi storici e scenari mozzafiato, un'organizzazione di ottimo livello e otterrete la WinteRace, gara impegnativa con quel tocco di classe che solo location così esclusive possono dare.

Abbiamo partecipato per misurarci in una gara di Regolarità vera, di quelle dove i tuoi avversari non sono amici con la voglia di muovere le auto con quel po' di pepe dato dai pressostati, bensì i piloti che hanno fatto la storia della specialità, a partire da Giuliano Canè, vincitore di dieci Mille Miglia, o Gianmaria Aghem, con altri protagonisti delle gare italiane, come Antonino Margiotta, Leonardo Fabbri e Lucia Fanti.

Dubbio gomme

Armata della nostra Lancia Flavia Coupé, un navigatore esperto e gli strumenti "giusti", poco prima di partire ci siamo ritrovati con il problema in apparenza più semplice, ma da sempre centrale quando si partecipa a qualunque gara automobilistica: le gomme! Temperature in crescita e strade pulite ma otto passi da valicare e previsioni che danno possibilità di neve al sabato, scatenano dubbi e timori. Inoltre, la Flavia è l'unica macchina in garage senza varietà di gomme a disposizione, per cui le alternative vanno dall'acquisto e montaggio di un treno di gomme invernali fino a procurarsi quattro ruote con pneumatici chiodati in caso di mutate condizioni, ma inadatti su fondo asciutto.



Data la volontà di affrontare le gare senza assistenza, come si faceva una volta, con attrezzi e piccoli ricambi a bordo, è impensabile caricare a bordo quattro ruote: non sapremmo dove metterle! Alla fine, forte delle letture su libri e giornali d'epoca, puntiamo tutto sulla proverbiale trazione anteriore Lancia e decidiamo per pneumatici normali con le catene nel baule in caso di bufera.

Arrivati a Cortina, raggiungiamo il Grand Hotel Savoia, quartier generale della gara, per le verifiche sportive e tecniche, ed entriamo nell'atmosfera giusta: macchine ovunque, alcuni equipaggi che si impratichiscono con radar e regolamento sui tavolini del bar, altri che si confrontano su meteo e difficoltà del percorso. L'orario del briefing arriva in un attimo e ci godiamo l'atmosfera rilassata e

tranquilla, con la giusta elasticità negli orari che rende tutto piacevole, e una cena di benvenuto che permette ai partecipanti di socializzare.

Gps

La mattina seguente si fa sul serio, alle 9.00 parte la prima macchina da Corso Italia, nel cuore di Cortina, per la prima tappa di 186 Km e poco dopo iniziano le prove cronometrate. Flavio dà il ritmo, scandendo i secondi e segnalandomi se sono troppo lento o in anticipo rispetto al passaggio sul pressostato. Il risultato è discreto, dobbiamo affiatarci e non abbiamo mai fatto prove, tantomeno con la Flavia, ma le meravigliose strade e il paesaggio ci distruggo-



no da calcoli o valutazioni di classifica raggiungendo il Falzarego dove faremo la prima prova a media. Partiamo ma poco dopo ci accorgiamo che qualcosa non quadra: lo strumento che utilizziamo per gestire la media usa il segnale Gps ma lo ha perso alla partenza. Occorre improvvisare, ma non abbiamo alcun riferimento utile, ci basiamo su distanze e tempi, ma ormai la prova è compromessa. Altre dodici prove cronometrate e raggiungiamo Moena dove sostiamo e gustiamo prelibatezze locali in Piazz de Ramon, accolti da molto pubblico per ammirare le splendide auto partecipanti. Poi ci spostiamo e dopo pochi km siamo al ristorante per il pranzo, dove si familiarizza con gli altri concorrenti e si scambiano i primi commenti. Non manchiamo di fare un giro tra le auto per guardarle con calma. Alcune sono veramente bellissime e apprezziamo il coraggio di chi affronta queste gare con vetture aperte anni '30...

Ripartiamo per il Passo San Pellegrino per la prova di media, poi continuiamo verso Selva ed il Giau con altre dodici prove cronometrate, il tempo ci consegna una giornata fantastica con il sole che mostra i paesaggi circostanti in tutto il loro splendore, mentre aumenta il piacere della guida

per far ritorno a Cortina al fine tappa. La classifica mostra come i tanti errori ed i problemi con la strumentazione abbiano compromesso la possibilità di raggiungere un risultato valido, ma soprattutto ci pone davanti alla realtà che con equipaggi di alto livello in queste gare dopo 2 prove di media e 30 prove cronometrate i primi 10 stiano sotto le 200 penalità...

L'ottima cena e la brillante compagnia dei protagonisti della Porsche Winterrace ci distolgono da qualsiasi pensiero sulla classifica, aiutandoci a pensare positivo per la seconda tappa.

Arriva la neve

Quando scendiamo dal palco per i 152 km della seconda tappa siamo decisi a risalire in classifica, dato che pensiamo di avere pagato lo scotto del noviziato, inoltre il cielo grigio non preannuncia nulla

di buono, confermando le previsioni meteo.

Le prime sei prove della giornata non vanno malissimo, la prova di media invece continua a risultare problematica, sembra di andare bene, ma paghiamo anticipo sui rilevamenti e la classifica non migliora, al pari del meteo che regala la prima





APRILIA

Gli equipaggi sul podio: Canè-Galliani, vincitori su Lancia Aprilia al pari di Sisti-Gualandi, secondi; al terzo posto Piona-Battagliola (Austin-Healey). In basso, gli under 40 Gaggioli-Pierini premiati da Stefano Macaluso di Girard-Perregaux. Nella pagina a fianco, una bella immagine della Porsche 356 Pre-A Speedster (1954) di Fioroni-Tinozzi e, in basso, la Riley 9 (1936) di Gennaro-Giacomello nella tormenta.

neve mentre saliamo il passo Monte Croce dopo una bella sgambata con un concorrente tedesco e la sua Fulvia Coupé, con il quale spalanchiamo il gas su per i tornanti prima di fermarci a pranzo. Fuori dalla finestra vediamo la neve cadere sempre più insistente fino a divenire una tormentina, sufficiente a posare 10 cm.

La nostra beata incoscienza ci lascia sereni, tanto abbiamo una Flavia, trazione anteriore e pneumatici nuovi, vorrai mica montare le catene per così poco? Quando usciamo per ripartire, temperatura e superficie ghiacciata ci rendono un poco meno tranquilli, ma una volta in macchina ci preoccupano soprattutto i vetri appannati, dato che non abbiamo ventilatore, ma i deflettori aperti e due dita di finestrino sembrano risolvere un po' il problema.

Appena partiti, due pestoni sul freno per saggiare il fondo ci confermano quanto le cronache dell'epoca raccontavano: la Flavia sulla neve è una bomba e con un poco di attenzione possiamo andare ad andatura sostenuta verso l'ultima prova a media, dove lo strumento ci abbandona definitivamente. Era destino non riuscire a farne una decente, peccato!

Le ultime prove sui pressostati ci vedono fare quattro passaggi brillanti, di cui un netto, ma ci garantiscono solo di confermare la ventitreesima posizione del giorno precedente, anche se il nostro gusto è stato soprattutto guidare su strade fantastiche e goderci panorami bellissimi.

Gran finale con trasferimento in funivia al Rifugio Faloria sotto la



neve per cena e premiazioni: la vittoria è andata a Giuliano Canè-Lucia Galliani (Lancia Aprilia) che si sono aggiudicati il lingotto d'oro da 100 grammi messo in palio da Banca BSI per i primi assoluti. Secondi Sisti-Gualandi (Lancia Aprilia, più 36 penalità), terzi Piona-Battagliola (Austin Healey 100) con 9 penalità di ritardo. Vincitrici della classifica femminile Lucia Fanti-Susanna Serri (Alfa Romeo Giulietta Sprint); Gaggioli-Pierini si sono aggiudicati un orologio Girard-Perregaux come vincitori della classifica under 40 e tra le scuderie vittoria per ClassicTeam Eberhard.

A TUTTA PISTA!



Sulle tracce di un pilota

**A LUGANO UN PICCOLO MUSEO RICORDA LA FIGURA DI CLAY REGAZZONI
ABBIAMO INTERVISTATO LA MOGLIE E LA FIGLIA DEL PILOTA ELVETICO
POLICAR PRODUCE LA 312 PB CON CUI CLAY VINSE LA 1000 KM DI MONZA '72**

DI STEFANO LAZZARI E TITO TAZIO IN COLLABORAZIONE CON ZOT4SLOT - FOTO GIANLUCA BUCCI

Inseguire un pilota professionista non è facile, e direi che è sconsigliato farlo, soprattutto quando si tratta di un campione, perché per emularlo si rischia grosso, l'esperienza della pista non si può improvvisare e non è solo questione di tecnica. Un pilota non è solo uno che guida bene, è una personalità, è la narrazione di un percorso originale che cresce nell'arco di una vita, germogliato spesso giovanissimo come talento che diventa poi professione, ma mai separato dalle qualità umane della persona: l'uomo e il pilota non si separano mai.

E proprio inseguendo una personalità siamo andati a Lugano a trovare il pilota nelle parole delle persone più vicine e care, una figlia, una moglie, che ci parlino di lui facendocelo conoscere più per le sue doti personali che professionali.

Stiamo parlando di Clay Regazzoni: nella sua città natale è stato realizzato la "Clay Regazzoni Memorial Room", tutt'altro che un luogo del ricordo, piuttosto lo spazio di un'esperienza e della sua condivisione, perché Clay ha vissuto più di una vita, quella della corsa e quella dell'handicap, entrambe da conoscere. Ce le raccontano la figlia, Alessia, e la moglie, Maria Pia.

► **Oggi siamo qui al Memorial Room, lo spazio dedicato a tuo padre. Ci racconti come è nata l'idea?**

ALESSIA REGAZZONI: L'improvvisa morte di Clay nel 2006 ha di fatto propiziato la nascita della Memorial Room, il giorno prima dell'incidente erano stati firmati i documenti per l'acquisizione del terreno sul quale è stata costruita la nuova casa che com-

LE SUE FERRARI

Nella Memorial Room dedicata a Regazzoni, alcune delle sue auto più significative. Da sinistra: Ferrari "Daytona", Ferrari 312 B3/74; Ferrari F40; Tecno-Cosworth F2 con cui vinse il Campionato Europeo 1970. A destra, uno dei suoi caschi e il bel murale di fotografie nella sala.



prende al piano terreno il museo di Clay. L'affetto e l'interesse generato dalla carriera sportiva e dalle attività a favore della paraplegia non potevano venire meno con la fine della sua vita, se in un primo momento era emersa l'idea del museo come puro spazio espositivo e celebrativo in un secondo momento la Memorial Room è diventata il veicolo, il mezzo, con cui svolgere le attività di sostegno alla ricerca ed alla messa a disposizione delle terapie per la paraplegia. In particolare Clay desiderava rivolgersi ai giovani, la sua esperienza e purtroppo anche i dati statistici ci hanno

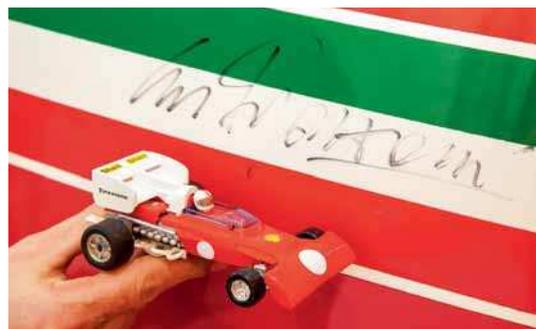
dato l'indicazione per organizzare un calendario di visite scolastiche in cui, in collaborazione con enti specifici riconosciuti (Polizia stradale, associazione disabili, ndr) vengono affrontati e approfonditi i temi dell'educazione alla sicurezza stradale e quello della realtà della paraplegia sia con materiale audiovisivo sia con il materiale da corsa di Clay, le tute ignifughe, i caschi, le macchine da corsa, in particolare quelle modificate con i comandi al volante, cercando di far leva sul fascino e l'autorevolezza della figura del grande campione.

L'AUTO DEL MESE

FERRARI 312 PB

Lo storico marchio italiano Policar, riportato alla luce recentemente, propone la replica della Ferrari 312 PB #1 che disputò e vinse la 1000 Km di Monza del 1972 con Jacky Ickx e Clay Regazzoni. La macchina esisteva già nel catalogo slot.it, ma il pilota nell'abitacolo raffigurava Jacky Ickx, mentre qui il casco è quello di Regazzoni. La Ferrari 312 PB era un prototipo progettato a Maranello secondo il regolamento in vigore da quell'anno, che prevedeva cilindrata massima dei motori di 3 litri, e montava lo stesso boxer 12 cilindri della F1 adattato alle esigenze delle gare di durata, con circa 460 CV a 11.200 giri. Nel 1972 si aggiudicò il Campionato del mondo Marche, vincendo tutte le gare a cui prese parte, tra cui la 12 Ore di Sebring; non partecipò, invece, alla 24 Ore di Le Mans. Il modello ha queste caratteristiche tecniche: lunghezza 124 mm, larghezza 62 mm, altezza 30 mm, interasse 72 mm, peso 62,5 grammi; motore V12/3 da 21.500 giri/minuto in posizione sidewinder, rapporto trasmissione 11/32; altezza avantreno regolabile. Prezzo al pubblico 45 euro.





SUI SOCIAL

- www.clayregazzoni.com
- [www.facebook.com/Clay Regazzoni Memorial Room](https://www.facebook.com/ClayRegazzoniMemorialRoom)
- www.policar.it

ANNI SETTANTA

In alto, Maria Pia e Alessia Regazzoni davanti a un bel ritratto del pilota ticinese, che a destra si vede in un'immagine con il casco nei primi anni Settanta. Qui sopra, a sinistra una slot d'epoca (primi anni 70) che replica una Ferrari di Regazzoni e a destra il suo nome sulla 312 B3/74.

► **La pista elettrica è stato a lungo un classico regalo di Natale nelle famiglie con un padre o un fratello con la passione per le corse: è successo anche a voi?**

AR: Certo! Un anno a Natale abbiamo ricevuto in regalo una grande pista, subito aperta e montata, in camera di Gian Maria occupava quasi tutto il pavimento, lui ci giocava molto e la sera quando nostro padre rientrava ingaggiavano grandi sfide che prendevano tutta la sera.

► **Quasi tutti i caschi dei piloti di F1 degli anni '60/'70 sono tuttora molto ammirati e apprezzati. Sembra che Clay avesse un rapporto speciale con il suo casco: è vero che l'integrale non gli piaceva?**

MPR: In origine, quando Clay era ancora Gian Claudio, con il caro amico Silvio Moser avevano la stessa passione e lo stesso casco, ispirato a quello di Graham Hill, verde scuro con rombi gialli. Il casco bianco con la visiera rossa e la croce elvetica è arrivato quando è diventato Clay Regazzoni, era molto legato a quel casco e fu difficile il passaggio all'integrale, nel 1971 al GP di Brands Hatch. Lui amava vivere l'emozione che provava nell'abbassare sugli occhi gli occhiali protettivi, abbassando la visiera dell'integrale non era la stessa cosa. In seguito, il suo casco biancorosso divenne il suo simbolo. Fu anche di ispirazione per realizzare vari oggetti come portachiavi, posacenere, una sveglia... E concordo, il Jeb's era il più bello, fantastico!

► **Clay è stato un generoso, in pista e fuori, legato per sei anni alla Ferrari in due periodi diversi, in F1, nel mondiale Marche e in F2. Le corse per lui erano una questione di cuore?**

MPR: Dopo la morte di Bandini non ci fu più un pilota italiano in Ferrari e quando Clay firmò il contratto fu considerato uno di loro. In quegli anni Clay si impegnò in F1 e nel mondiale Marche. Nel 1973 passò alla BRM dove conobbe Niki Lauda per poi tornare l'anno dopo alla Ferrari dove raccomandò Lauda. Nel 1970 vinse il Campionato europeo di F2 con la Tecno e vinse la prima gara di F1

a Monza con la Ferrari. Se parliamo di affetto e amicizia... ancor oggi l'emozione e il sentimento più forte sono per Mike Hailwood, che a Kyalami nel '73 salvò la vita a Clay tirandolo fuori dalla macchina in fiamme. Ci è caro il ricordo del periodo in coppia con Jacky Ickx, alla Ferrari, con cui c'era un bellissimo rapporto da veri compagni di squadra in sincera e costruttiva collaborazione reciproca e leale antagonismo, con Mario Andretti addirittura da compagno di squadra ad amico e compagno di scherzi. Con i meccanici Ferrari abbiamo vissuto giornate come in famiglia, a tavola in certi ristoranti che conoscevano loro abbiamo passato momenti molto belli.

► **A proposito di Ferrari e passione: le vittorie ai GP d'Italia '70 e '75 hanno infiammato il cuore degli Italiani. Soddisfazioni mondiali, per lui e per voi?**

MPR: Beh soltanto riguardare le fotografie di quei giorni scatena un'emozione e un entusiasmo tali da cancellare ogni amarezza. Clay comunque si metteva alle spalle i dispiaceri con la stessa facilità degli avversari. E poi amava molto l'Italia che considerava la sua seconda casa. La vittoria del '70 fu speciale perché aveva bat-

tuto Jackie Stewart il più grande in quel momento.

► **Clay era sempre in grado di controllare l'emozione? Nel 1977 il medico di Indianapolis lo visita dopo l'esplosiva sua uscita di pista e trova meno pulsazioni rispetto alla visita precedente all'iscrizione della 500 Miglia...**

MPR: Era così. A Monte-Carlo avemmo uno spavento terribile, una ruota finì in mare, dalla postazione dei cronometristi si capiva che era successo qualcosa, lui non passava sul traguardo... Ma una volta ai box era tranquillo, con le sue 50 pulsazioni al minuto. Clay non si spaventava mai.

► **L'umanità e la generosità di Clay non sono venute meno con l'incidente di Long Beach. Ha saputo guidare al meglio anche la sua seconda vita?**

AR: La speranza di tornare a camminare non si è mai spenta, ma la sua capacità di andare oltre ha prevalso e ha trovato una possibilità di ripartire e riprovare senza arrendersi. La sua condizione di disabile "privilegiato" lo ha spinto a considerare le problematiche e le necessità di chi come lui era penalizzato nella vita quotidiana ma senza godere dei vantaggi della notorietà.

TIPS & TRICKS

LA COMPATIBILITÀ PISTA/MACCHINA

Si fa presto a dire slot-car. Quanti e quali tipi ne esistono? Sono tutti compatibili? Gli standard tecnici, si sa, sono sempre un problema, e le piste elettriche non sfuggono alla questione. Se poi ci spostiamo indietro nel tempo, più indietro si va, più i modelli si diversificano, si ramificano, a dimostrare di quanto le origini siano state una vera e propria esplosione di creatività dovuta alla favorevole congiuntura economica degli anni '60/'70, in cui quasi ogni produttore aveva una soluzione propria.

Anche oggi, il livello di specializzazione "verticale" del gioco è altissimo: le caratteristiche tecniche di un modello elaborato per le gare lo rendono molto diverso, per prestazioni, da quello "da scatola". Ma entrambi rispondono agli stessi standard che garantiscono compatibilità tra i prodotti dei vari costruttori.

La prima buona notizia è che piste in plastica e automodelli sono compatibili, dunque sulla pista di un produttore, Scalextric ad esempio, può correre il modello di un'altra, Carrera per citare un secondo produttore, senza problemi e in ogni caso.

Potete acquistare un modello, giocarci in casa sulla vostra pista, sapendo che portandola a casa di un amico o in un club, potrete giocare sempre e comunque. Ecco perché la maggioranza dei marchi di automodelli non producono piste.

La seconda buona notizia riguarda i motori. Sono diversi, e veramente tanti, per dimensioni e numero di giri (dunque potenza), ma tutti sono alimentati da corrente a 12 Volt, e a questo standard rispondono tutte le piste. Questo ci permette di sostituire il motore del nostro modello con uno diverso da quello in dotazione e sapendo che ovunque andremo a "girare", non rischieremo di trovarci senza... benzina.

Ma ogni regola ha la sua eccezione.

La prima grande eccezione è la scala di riproduzione. Le slot-car, come ogni modello, sono riprodotte in scale diverse; tuttavia il principio costruttivo rimane il medesimo.

Le scale principali sono tre: la più piccola 1:43, la più diffusa (nelle piste elettriche) 1:32 e la più grande 1:24 (da sinistra in foto), che difficilmente avremo in casa, a meno di avere una casa molto grande. È proprio la car-

reggiata della pista ad essere discriminante. La pista realizzata in una scala può ospitare auto di scala più piccola, ma non viceversa. Dimensioni della pista a parte, unica discriminante meccanica può essere la dimensione della guida, o pick-up, ovvero la "lama" che scorre nella fessura metallica dello slot. È una incompatibilità rara, che riguarda solo alcune piste e alcuni pick-up, ma che si può affrontare facilmente con un po' di carta abrasiva e un po' di bricolage modellistico. Per concludere, non vi sono "barriere di ingresso" tecniche al gioco, che è semplicissimo. La differenza la fa il "tuning", la preparazione del modello, con l'incredibile quantità di accessori e prodotti, dalle ruote alla viteria, dai motori all'elettronica, che può trasformare un giocattolo in un piccolo gioiello di meccanica, e un pilota della domenica in uno "slottista" professionista.



Donne

**NEL 1970 TRE DONNE PARTECIPARONO
ALLA LONDRA-CITTÀ DEL MESSICO,
UNO DEI RALLY PIÙ DURI DEL MONDO
DUE DI ESSE HANNO DECISO
DI TORNARE A CORRERE OGGI ALLA
LONDRA-LISBONA!**

**DI ALDO TEDI - FOTO BLUE PASSION
E ADDZEST MARKETING**



Meglio la passione della pensione



LIl Daily Mirror World Cup Rally 1970 è considerato ancor oggi il più duro e veloce rally mai disputato. Ne parliamo con una partecipante, tuttora attiva nel mondo dei rally. Quella gara si disputò lungo 16.000 miglia, da Londra a Città del Messico: 25 nazioni in 24 giorni. Un totale di 240 partecipanti (tra cui professionisti come Rauno Aaltonen, Tony Fall, Paddy Hopkirk, Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, René Trautmann) su 93 auto provenienti da Regno Unito, Russia, Giappone, comprese due Rolls-Royce. C'era anche il campione di football Jimmy Greaves, su Ford Escort, e il Principe Michael of Kent, cugino della Regina Elisabetta II, allora giovane ufficiale. La destinazione era Città del Messico, giusto in tempo per la Coppa del Mondo di football, vinta nel 1966 dalla nazionale inglese che rimetteva in palio il trofeo. Evento passato alla storia anche per la famosa partita Italia-Germania 4-3.

Il tragitto, studiato dal pluricampione John Sprinzel, ora 84 enne, si snodava tra fiumi impetuosi, deserti e foreste pericolose, arrivando a un'altitudine di oltre 4500 metri: *"Incontrammo molte difficoltà -ha raccontato John- tra cui naturalmente diversi incidenti, per fortuna senza morti, e un terremoto che bloccò un passo sulle Ande, obbligando i concorrenti a usare un tunnel ferroviario, con un addetto alla sicurezza che li precedeva per bloccare i treni. Subimmo anche una richiesta in Bolivia di 5.000 dollari, proprio dal locale automobile club, per poter usare le strade locali. Ci fecero uno sconto e ne pagammo 3.000. Altra difficoltà fu causata dall'altitudine, per cui avevamo anche le maschere per l'ossigeno"*.

Il premio per il vincitore era molto allettante, 40.000 sterline, a fronte di un budget totale di 250.000 sterline (quasi 4 milioni di oggi), per coprire l'evento con un'organizzazione composta da 32 persone. Delle 93 auto partite il 19 aprile dallo stadio di Wembley, salutate da una grande folla, soltanto 23 arrivarono a destinazione il 27 maggio, con il Rally vinto da Hannu Mikkola e Gunnar Palm su



una Ford Escort 1850 GT. Jimmy Greaves si piazzò sesto, mentre un equipaggio di giornaliste della rivista Woman (Jean Denton, Liz Crellin and Pat Wright), con una British Leyland 1800 soprannominata "Beauty Box", si classificò al 18° posto, un ottimo risultato.

Il Principe Michael of Kent, al volante di una Austin Maxi divisa con due piloti ufficiali, ebbe un incidente in Brasile e non poté proseguire la corsa, anche se poi, come racconta John Sprinzel, "continuò con noi e la troupe, anzi si prodigò per farci avere un trattamento di riguardo dalla polizia e negli aeroporti".

Magic Wagon

Al rally partecipò anche un altro team femminile: Bronwyn "Bron" Burrell, Tina Kerridge-Reynolds e la proprietaria dell'auto Tish Ozanne, su un'Austin Maxi, soprannominata "Puff the Magic Wa-



AUSTIN MAXI

In apertura, "Bron" Burrell in veste di Miss Castrol e, sotto, oggi al volante della sua Austin Maxi restaurata. A fianco, con le sue compagne di avventura della Londra-Mexico del '70; qui sopra, il percorso e, in alto, un momento della gara delle tre donne.



RICHIAMO

Sotto, la protagonista di questa storia al volante della sua macchina nel 1970 e... oggi. La ragazza è tornata alle gare dopo aver avuto una seconda vita come imprenditrice. Ma il richiamo dei Rally è stato troppo forte per resistervi...



MOSKVITCH
Alla partenza della gara nel 1970 c'era una gran varietà di auto: anche una Dune Buggy (sopra) e una Moskvitch ufficiale proveniente direttamente dall'Unione Sovietica (a destra).



gon". Una vera novità in un'epoca in cui le donne al volante suscitavano ancora scalpore e ironie. Sconfitto dalle piogge torrenziali in Argentina, il trio non arrivò al traguardo, ma fino al ritiro aveva dato ottima prova di sé. Abbiamo rintracciato una delle partecipanti: "Bron".

★ Che ricordo hai della Londra/Città del Messico?

Per me, che avevo partecipato in genere a degli eventi di un giorno, con al massimo un pernottamento, è stato veramente molto impegnativo. I rally erano allora molto più duri di oggi, macchine e piloti erano sottoposti a fatiche notevoli. Quello del 1970 è stato un'avventura fantastica, su terreni difficili e tempi molto stretti da rispettare. Dormivamo pochissimo, e avevamo il cambio di biancheria intima in tre colori: rosa, bianco e blu, seguendo i consigli di mia madre che diceva: "Se vai sotto un autobus, cerca di andare in ospedale con la biancheria pulita". Una volta cambiata, gettavamo quella usata dal finestrino. Quello che abbiamo in programma ora a fine aprile, Londra-Lisbona, sarà su auto d'epoca, ma di "sole" 2.200 miglia.

★ Tu eri stata eletta Miss Castrol: incontrasti difficoltà per il fatto di essere una donna?

Mai, nessun sessismo. Naturalmente per correre non indossavamo abiti eleganti ma jeans o abiti adatti e comodi e niente tacchi. All'epoca poi non c'erano regole per la sicurezza, i caschi erano resistenti come gusci d'uovo, non esistevano telefoni cellulari, perciò ogni viaggio era una vera avventura, ma in quei tempi non mi fermavo davanti a niente, seguendo il motto: "Se devi fare qualcosa, falla e basta".

★ Quando e come hai iniziato?

Ho cominciato da ragazza e devo ammettere che ho vissuto dei momenti meravigliosi per l'atmosfera che si respirava allora. Il mio stile di guida era irruente, e a questo proposito Jim Clark mi dette una lezione che non ho mai dimenticato. Girai, come passeggero, con lui a Brands Hatch, su una Lotus Cortina e gli dissi che secondo me avrebbe potuto fare meglio, al che i cronometristi mi dissero che aveva battuto il record della pista con quel tipo di auto di 1,8 secondi. "Non c'è bisogno di fare i gradassi per andare veloce"

mi disse e devo dire che ho cercato di seguire il suo consiglio, anche se non sempre riesco.

★ Cosa hai fatto nel frattempo?

Dovetti interrompere e cercarmi un lavoro nel 1972, dopo la morte di mia madre. Tornai in Nuova Zelanda, a dirigere un'azienda di arredamento di uffici e negozi. Nel 2001 la vendetti e andai in pensione.

★ Perché hai ripreso a correre?

Il mio compagno era morto e ho pensato che era meglio lasciar stare la pensione e seguire la passione. Ho ripreso la mia licenza e sono pronta al rock'n'roll. Odio il pensiero che per l'età uno debba necessariamente smettere, anche di rischiare. Penso di guidare ancora abbastanza bene, anche se a volte tendo ad andare più veloce di quello che dovrei, è solo che il desiderio della velocità è nel mio dna.

★ Hai anche ritrovato la tua auto. Quanto è costata?

L'ho ritrovata nell'aprile 2016 e penso sia la più cara Austin Ma-

xi al mondo. L'ho pagata 10.000 sterline, senza contare il restauro. Quella originale era tra le prime 500 costruite dalla British Leyland nel 1969 ed era preparata dalla Casa, anche se non si poteva considerare "ufficiale". Le modifiche riguardavano soprattutto l'affidabilità.

★ Quali sono i tuoi progetti futuri?

Dopo la Londra-Lisbona di fine aprile, organizzata da HERO, andrò al Goodwood Festival of Speed e al Goodwood Revival. A Londra avrò con me, oltre a Tina, che ha 77 anni, Seren, una delle due "Whyte Sisters" (Seren, 27 anni, e la sorella Elise Whyte, 24, hanno raccolto il testimone da "Bron" e le sue amiche nelle rievocazioni dei grandi Rally organizzati da HERO, ndr). È bello che anche i giovani si appassionino a questo tipo di eventi, e sono molto contenta che siano altre ragazze a raccogliere il nostro testimone. E nel caso che la mia Austin Maxi decidesse di non voler partire, mi stanno preparando una Escort Mk 1 Twin Cam in modo da essere comunque della partita!



WHYTE SISTERS
Seren ed Elise Whyte hanno raccolto il testimone di Bronwyn Burrell e delle altre donne che negli anni '60 e '70 si lanciavano senza paura nelle competizioni.



Nuovo riferimento

Al vertice del segmento, una meccanica ben armonizzata con il piglio sportivo della vettura e il design innovativo fanno la differenza. Un'auto "moderna" anche nella manutenzione

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Quando fu presentata, nella primavera del 1974, fu un salto in avanti impressionante. La Volkswagen Golf sostituiva il Maggiolino, l'auto venduta in oltre 20 milioni di esemplari. Eredità tutt'altro che facile, ma subito apparve chiaro che la nuova arrivata aveva i requisiti per farsene carico.

Era una media compatta, a trazione anteriore, 2 o 4 porte con portellone, modernissima; anzi, all'avanguardia. Una linea snella e proporzionata, brillante e razionale, nata dalla matita di un artista come Giorgetto Giugiaro, con una meccanica adeguata e... "tutto avanti", dopo quarant'anni di "tutto dietro". È una rivoluzione copernicana, che ottiene un successo impressionante: nei nove anni della prima generazione se ne ven-





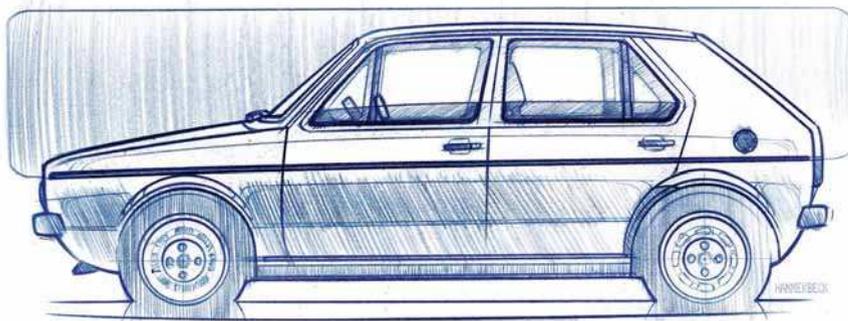
dono oltre 6,7 milioni.

La mano di Giugiaro fa la differenza: il cofano spiovente, il parabrezza inclinato, quel montante posteriore così diverso dal solito, la carreggiata larga. La Golf fa subito moda. Anche le dimensioni sono azzeccate: né grande né piccola, ha le misure giuste. All'interno non ci sono i passaruota a

ingombrare, grazie al passo lungo (m 2,40) in rapporto alla lunghezza (m 3,70); l'abitabilità è ottima, si sta in cinque senza soffrire troppo. È versatile e ha un'ottima capacità di carico perché il bagagliaio ha buona capienza che si può aumentare abbattendo il sedile posteriore. L'ampia finestratura consente una visibilità di marcia ottimale e

una bella luminosità dell'interno. La plancia è molto razionale, forse troppo se si guarda alla strumentazione ridotta all'osso (sulla versione base), anche se adeguata al tipo di vettura. Sul mercato la Golf è competitiva: il costo è in linea con le concorrenti Alfa Romeo Alfesud, Citroën GS, Fiat 128, Renault 5, e in più può far leva sulla qualità e modernità del prodotto.

Sul mercato italiano la Golf arriva nella seconda metà del 1974. Le versioni al momento del lancio si distinguono per l'allestimento normale, "L" o "LS", 3 o 5 porte, cilindrata 1.1 da 50 CV (la preferita in Italia) e 1.5 da 70 CV. I motori quattro cilindri in linea con albero a camme in testa mosso da cinghia dentata, monoblocco in ghisa e testa in lega leggera, albero motore su cinque supporti di banco, alimentazione a carburatore, cambio a quattro velocità più retromarcia; il 1100 ha i condotti di aspirazione da un lato e di scarico dall'altro, nel 1500 invece sono entrambi dalla stessa parte. Derivati dall'Audi 80 hanno un'erogazione lineare, buona coppia; la cubatura millecento debutta con la Golf; grazie alla disponibilità fin dai regimi più bassi, la vivacità di marcia è supe-



MONTANTE

La linea disegnata da Giugiaro (sopra) è uno dei segreti del successo della vettura. Semplice e pulita, è ben proporzionata. La foto a lato evidenzia la larghezza della Golf (1.610 mm) e della carreggiata anteriore (1.390 mm): in rapporto alla lunghezza contenuta (3.705 mm) era una novità per l'epoca, che contribuiva all'ottima tenuta di strada. Nella stessa direzione andava la misura dell'interasse (2.400 mm), che permetteva anche di eliminare dall'abitacolo l'ingombro dei passaruota (vedi pedaliera in alto). Tra le innovazioni di stile c'è il montante posteriore molto largo, che porta ad avere il portellone concavo. Il paraurti in metallo di serie non è di facile reperimento: qui è stato sostituito nell'autunno '78 con quello in materiale plastico nero.

POCHI STRUMENTI, TANTO SPAZIO

La Golf inaugurò anche la tradizione delle plance razionali al limite della semplicità: nel caso della prima serie, forse anche troppo, almeno in questa versione base che dispone di una strumentazione con un solo quadrante. La dotazione strumenti è semplificata al massimo: troviamo tachimetro, contachilometri totale, indicatore di carburante e le poche spie. Nell'allestimento superiore c'erano due quadranti che comprendevano anche l'indicatore della temperatura dell'acqua e l'orologio. L'abitabilità interna è molto buona, quando la Golf fu presentata stabilì nuovi riferimenti in tal senso. L'auto è omologata per il trasporto di cinque persone, quattro ci stanno comode (in basso, il divano posteriore).



riore a quanto la potenza potrebbe far pensare, merito anche del peso contenuto (da 750 kg a circa 800 kg).

La Golf si pone come nuovo riferimento della categoria per la tenuta di strada, grazie alle carreggiate larghe in proporzione alla lunghezza e alle sospensioni, soprattutto le posteriori a bracci longitudinali collegati tramite trave trasversale che funge da barra stabilizzatrice, una soluzione molto razionale, all'anteriore c'è uno schema McPherson.

La GTI

Dopo un solo anno dal lancio, al Salone di Francoforte del settembre del '75 Volkswagen presenta l'asso nella manica: la Golf GTI che inventa un nuovo sotto-segno di mercato e dà un grande slancio all'immagine della vettura rendendola mitica.

Si affiancano poi anche le versioni diesel e cabrio.

CARICO E ABITABILITÀ

Nella foto sotto a sinistra, la ruota di scorta posizionata sotto il piano di carico. Sotto a destra, il sedile posteriore in posizione reclinata, che consente di aumentare non poco la capacità di carico della Golf. Notare la posizione dei parafranghi, e relativi duomi degli ammortizzatori, nel vano bagagli a vantaggio dell'abitabilità. In basso, la mitica prima Golf GTI, presentata nel 1975.





MOTORE TRASVERSALE

La manutenzione è facilitata da un vano motore spazioso (foto 1). Le operazioni di cambio olio, sostituzione candele e vari interventi si eseguono agevolmente. Il cofano si apre con l'apposita levetta che esce dalla griglia della mascherina (2). Il motore quattro cilindri in linea è collocato trasversalmente (3, come nella Scirocco, invece su VW Passat e Audi 80 è in posizione longitudinale) ed è inclinato in avanti: i condotti di aspirazione si trovano sul lato verso l'abitacolo (4), quelli di scarico sull'altro. Il carburatore invertito Solex 34 PICT-5 (5) ha dato qualche problema a causa della inattività della vettura.

La revisione è stata eseguita dall'officina poi il motore è ripartito. La pompa della benzina (6). Il filtro dell'aria (7) è accessibile sganciando il suo coperchio. L'astina di controllo del livello olio (8) è vicina al carburatore, un po' nascosta. In basso, la differenza di dimensioni tra una Golf I serie restyling (a sinistra) e una V serie (2003-2008).





CONTROLLO LIVELLI

Il raffreddamento è ad acqua (liquido refrigerante) a circolazione forzata, con ventilatore elettrico a innesto termostatico e convogliatore (foto 9); non manca il vaso di espansione. Sul lato sinistro del vano motore sono raggruppati i serbatoi dove eseguire controlli e rabbocchi (10): vaso di espansione, serbatoio dell'impianto lavacrystallo, vaschetta olio freni. L'accensione sulle prime Golf è tradizionale a spinterogeno (11). Il serbatoio dell'olio dei freni è collocato in prossimità del servofreno (12); ha due scompartimenti, poiché l'impianto frenante è composto da due circuiti; tolto il tappo, si può ripristinare il livello. La sospensione anteriore (13) è di tipo McPherson, cioè con braccio oscillante inferiore, ammortizzatore telescopico fissato direttamente alla scocca e molla coassiale. Le sospensioni posteriori sono a bracci longitudinali (14) collegati tramite barra trasversale (15); anche qui molle e ammortizzatori sono coassiali.



Nell'autunno del 1978 ci sono i primi ritocchi, tra cui il paraurti in materiale plastico nero al posto di quello in metallo e cambi a cinque marce. Nell'agosto 1983 arriva la seconda serie.

Tessuto originale

La Golf 1100 era la più richiesta in Italia; come la 3 porte "L" di queste pagine, colore verde oliva, immatricolata nel 1975. Possiamo considerarla una vera rarità, ancora con la targa nera. Ce l'ha messa a disposizione Pietro Politi, imprenditore milanese. L'ha comprata nel 2011 e l'unico lavoro di restauro che ha dovuto sostenere è stata la verniciatura in tinta originale. Il motore ha percorso soltanto 111 mila km, funziona ancora bene e non richiede alcun intervento importante. I sedili sono ancora nel tessuto originale, la plancia è intatta, la strumentazione funzionante. La Golf però era stata ferma

a lungo in garage, al momento di riprenderla il motore non voleva saperne di avviarsi. È stata portata presso l'officina ACR di Cantù dove hanno diagnosticato l'avaria del carburatore monocorpo: una volta revisionato, la macchina è ripartita subito.

Di Golf ne sono state vendute molte, eppure oggi ai raduni non se ne vedono. Forse quell'aura giovanile che si porta dietro e il nome che continua ad emergere fra le auto moderne le impediscono di rappresentare il passato; o forse pochi si sono premurati di conservarle. Le GTI riscuotono ora un grande interesse (le quotazioni lo stanno a dimostrare) ma anche di queste non ci sono molti esemplari in giro.

Ci chiediamo quali siano le problematiche da affrontare per il restauro di una vettura del genere, il mantenimento e la reperibilità dei ricambi. Abbiamo intervistato in proposito Mario Villa, uno dei titolari dell'offici-

na ACR di Cantù, dove la Golf è stata rimessa in funzione, e Fabio Sartori, gestore del sito "Golf Mania". «Nulla di particolare - è l'esordio di Villa-, sono motori robusti che vanno sempre; bisogna solo ricordarsi di sostituire la cinghia di distribuzione quando è il momento». E il carburatore? «L'auto è stata ferma a lungo e nel carburatore si sono rovinate le guarnizioni, in particolare la membrana della pompa di ripresa; così l'abbiamo smontato e revisionato; in casa avevo ancora del materiale di ricambio». Per quanto riguarda la reperibilità dei ricambi, Politi ci segnala la difficoltà a rintracciare i paraurti in metallo della prima serie: i suoi non erano troppo rovinati, quindi ha preferito farli sistemare dal carrozziere.

Una valida indicazione per cercare i ricambi delle Golf ce l'ha data Fabio Sartori di Vicenza. Il suo sito www.vwgolffmania.it an-

OLIO FACILE

Cambiare l'olio motore e il filtro è operazione abbastanza semplice, coppa e filtro (16) sono facilmente raggiungibili una volta messa l'auto sul ponte di cambio (17) si trova sotto il motore, sempre nell'ottica di liberare il più possibile spazio nell'abitacolo. A destra, la tenuta di strada della Golf divenne ben presto proverbiale, al pari della stabilità.



novera numerosi appassionati di Golf di tutte le serie, dalla prima alla settima, tiene i contatti fra gli appassionati e promuove incontri. Sartori ci segnala che ogni anno il suo gruppo partecipa al raduno di maggio in Austria dedicato alle vetture Volkswagen-Au-

di Worthersee. La manifestazione si tiene a maggio con tanto di stand, mercatini e strutture enogastronomiche: «È un ritrovo di collezionisti e appassionati -racconta Sartori- che quest'anno giunge alla 36ª edizione. È l'occasione giusta anche

per trovare ricambi nei mercatini, ci sono pezzi e accessori anche per le Golf storiche; insomma la manifestazione austriaca è un punto di riferimento per gli appassionati». E gli Italiani? «Sono pochi, in genere partecipano con Golf più recenti, dalla IV serie in avanti. Le storiche comunque ci sono, le portano gli stranieri». Ci sono difficoltà a reperire meccanici competenti per le Golf più datate? «No, non ci sono problemi, anche perché la meccanica è semplice e gli appassionati se li sistemano da soli; anche gli interni».

SCHEDA TECNICA GOLF 1100 (1500)

Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio 69,5 (76,5) mm, corsa 72 (80) mm, cilindrata 1096 (1471) cc, rapporto di compressione 8:1 (8,2:1), potenza 50 (70) CV a 6.000 (5.800) giri, coppia 7,9 (11,4) kgm a 3000 giri, un albero a camme in testa comandato da cinghia dentata, 2 valvole per cilindro, albero a gomiti a 5 supporti di banco Alimentazione un carburatore invertito, filtro aria a secco, pompa carburante meccanica Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con ventilatore elettrico a innesto termostatico; lubrificazione forzata con filtro olio a cartuccia Impianto elettrico 12V Accensione a spinterogeno Alternatore 35 A **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco (comando idraulico), cambio manuale a 4 marce + RM; rapporti: I 3,45; II 2,05; III 1,35; IV 0,96; RM 3,39 Rapporto al ponte 4,57:1 Pneumatici 155 SR13 Cerchi 5J **Corpo vettura** Berlina 5 posti, 3-5 porte; carrozzeria portante Sospensioni: anteriori McPherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, bracci triangolari oscillanti; posteriori bracci longitudinali collegati tramite barra trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali Sterzo a pignone e cremagliera Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo; servofreno a depressione Capacità serbatoio carburante 45 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.400 Carreggiate ant/post 1.390/1.350 Lunghezza 3.705 Larghezza 1.610 Altezza 1.410 Peso a vuoto 750 (780) kg (3 porte), 775 (805) kg (5 porte) **Prestazioni** Velocità massima 140 (160) km/h



VOLUMI

Sopra, l'orgoglioso proprietario della Golf di queste pagine, Pietro Politi. Sotto, un'immagine dell'epoca della presentazione, che evidenzia la disposizione degli organi meccanici e la definizione dei volumi interni.

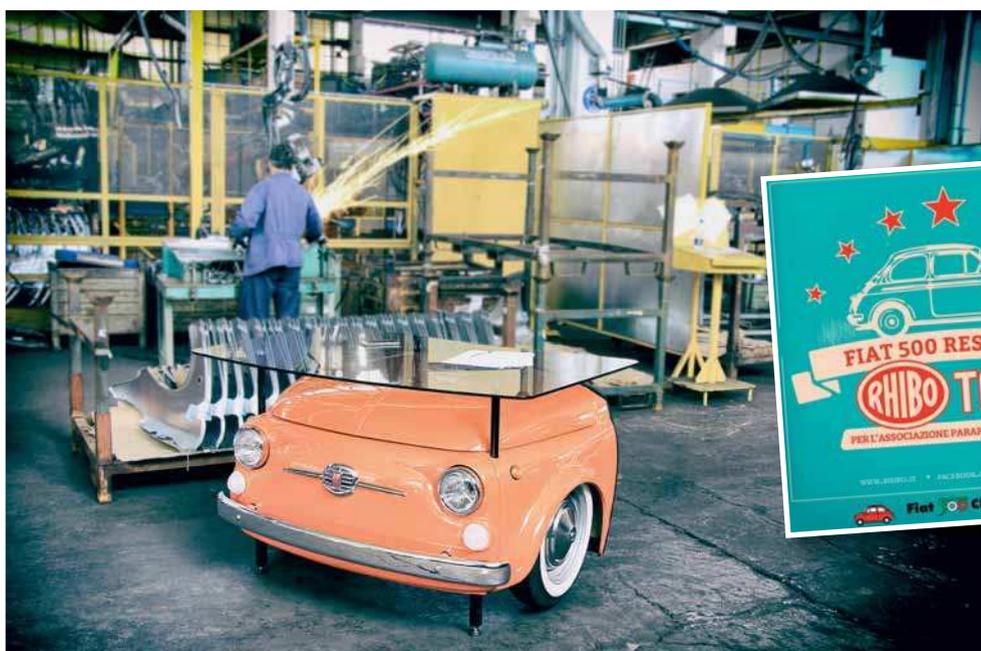


Rhibo

Piazza restauro

L'azienda cuneese produce dal 1936 pezzi di carrozzeria e ha in catalogo ricambi per molte marche diverse. Ciò le ha permesso di realizzare un lavoro molto speciale, e... componenti d'arredo

DI FRANCESCO GUGLIELMI



Nel 2017 la Fiat “Nuova 500” compie 60 anni. La vetturessa torinese ha contribuito a motorizzare l'Italia e, dopo aver svolto questo importante ruolo, ha continuato a vivere fino a diventare per la seconda volta artefice di una motorizzazione, questa volta d'epoca e a livello internazionale. Il Fiat 500 Club Italia ne è testimone, visto che associa oltre 21.000 persone in tutto il mondo, che hanno come legame comune la passione per la simpatica automobilinea. Un veicolo che ispira sempre sentimenti positivi in chiunque ne incontri un esemplare, dal bambino al nonno, tanto che spesso identifica e incarna il concetto di “auto d'epoca”, quasi che non ne esistessero altre.

Il “Cinquino” è insomma entrato da tem-

po nell'immaginario collettivo. Ha fatto la storia della mobilità e oggi se ne ha un chiaro esempio grazie a una storia che è stata riportata in auge proprio grazie al Club italiano e con la fattiva collaborazione di un'azienda cuneese.

La storia (una delle centinaia che le Nuove 500 potrebbero raccontare) è quella di Gabriella Bertini, una giovane di Livorno affetta da una lesione al midollo che le impediva l'uso delle gambe dall'età di 13 anni e che nel 1965 iniziò a usare una 500 con comandi manuali per disabili, prima auto in Italia di questo tipo. Ecco allora tornare ai sentimenti positivi di cui sopra, che si ritrovano nell'operazione per riportare in efficienza quella 500, la cui scocca era esposta alla recente edizione di Autometrotrò a Torino, nello stand della Rhi-

bo, l'azienda cuneese che produce componenti per autovetture.

After-market

La Rhibo, nata nel 1936, è specializzata nella realizzazione di parti di carrozzeria per autovetture e autoveicoli in genere. Nei primi anni di attività produceva in particolare pezzi per trattori e autocarri, sedili per autobus e meccanismi alzacristalli. Nel dopoguerra la Rhibo ha avviato un percorso di specializzazione nella realizzazione di pezzi di ricambio non originali per autovetture, settore nel quale oggi occupa una posizione di leadership nel mercato nazionale con una quota del 50% dell'after-market. Oggi il marchio piemontese fa parte del Gruppo CSL e si è sviluppato fino ad avere tre sedi: la produzio-



BARBECUE

Un cuoco cucina le crêpes su un barbecue a forma di 500: fa parte della linea "Vision" della ditta cuneese. nell'altra pagina, una vista dello stabilimento con una scrivania "Wally".

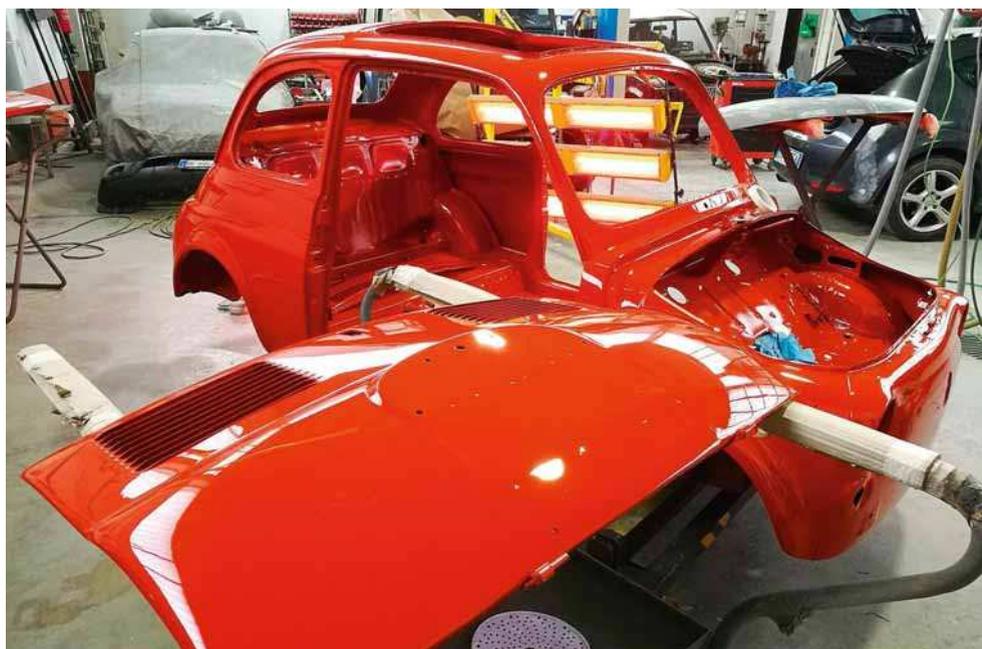


PRESSE

A sinistra, una linea di presse in uno degli stabilimenti Rhibo (Ceva e Garesio). Sopra, lamierati finiti in attesa della confezione finale.

MANUALI

Sotto, i comandi manuali della Fiat 500 di Gabriella Bertini, prima dell'avvio dei lavori di restauro. A destra, la sua 500 subito dopo la verniciatura effettuata in una carrozzeria fornitrice esterna della Rhibo.



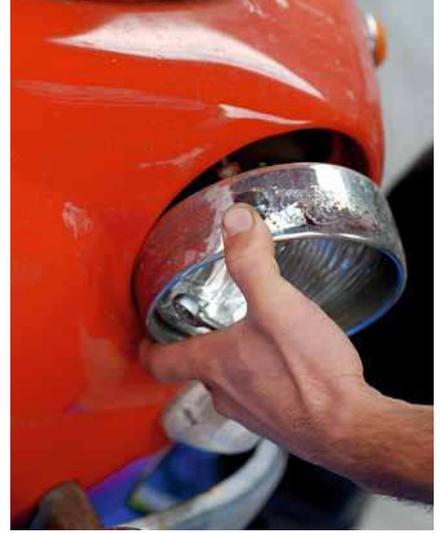
ne è concentrata negli stabilimenti di Garesio (CN); le operazioni di verniciatura, aggraffaggio, immagazzinamento e logistica si svolgono a Ceva (CN) mentre la sede direzionale e la divisione che si occupa del mercato estero si trovano a La Loggia (To).

In tour

Il motivo dell'unione tra Rhibo e la 500 di Gabriella Bertini è presto detto: l'azienda cuneese ha provveduto a fornire tutta l'assistenza per i lavori di ripristino della car-

rozzeria della macchina e sta inoltre portando nelle piazze di tutta Italia il progetto "Fiat 500 Restyling Tour", allo scopo di restaurare la vettura per poi donarla all'Associazione Paraplegici di Livorno. Inutile dire che, ovunque si presenti, la 500 ha grande richiamo e le stesse municipalità delle varie città sfruttano l'occasione per trasformarla in un giorno di festa per la cittadinanza. Tanto più interessante perché nelle varie piazze si procede anche a una parte dei lavori, mostrando alle persone le tecni-

che di restauro. Rhibo ha cominciato il restauro in tour a Ceva (CN) l'11 settembre 2016, l'ha continuato a Torino il 25 settembre e a Montecatini Terme il 16 ottobre. Nel corso di queste tappe, la 500 è stata completamente smontata e sverniciata. È stata poi fatta un'attenta analisi di quali fossero i lamierati da sostituire e si è cominciato a lavorare sul motore. Il Tour è proseguito il 13 novembre a Bra (CN) e il 18 dicembre a Firenze nel bellissimo e panoramico Piazzale Michelangelo. I lamierati sono stati sostitu-



CONTATTI
Rhibo Spa
Regione San Bernardino
Ceva (CN)
sales.italia@rhibo.it
www.rhibo.it
Tel. +39 051 6518011



SINDACO

Sopra, un momento del raduno di Ceva, con il sindaco di Mondovì che osserva il faro della 500 appena smontato (nel dettaglio a destra) e Fabrizio Torsi, presidente dell'Associazione Paraplegici di Livorno che è proprietaria della 500 di Gabriella Bertini.



RADUNI

Sopra e a lato, due momenti dell'evento di Firenze. Dove è stata portata la macchina in restauro si sono sempre riunite una quantità di persone e di appassionati, che hanno fatto degli eventi altrettante occasioni di veri e propri raduni.

iti e a gennaio 2017 la macchina è entrata in carrozzeria per la verniciatura prima di essere esposta ad Automotorettrò.

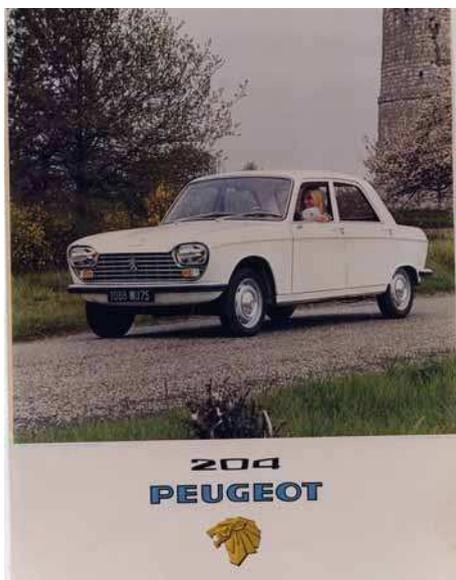
Il lavoro dei meccanici in piazza è sempre accompagnato da musicisti; a Firenze era presente anche un corpo di ballo e alla tappa seguente, il 26 marzo a Figline Valdarno, c'è stato un concerto con una nota dee-jay e un chitarrista. Alla fine del tour, la consegna della 500 all'Associazione Paraplegici di Livorno sarà effettuata a luglio con una cerimonia a Garlenda (SV), in occasio-

ne del Raduno Internazionale per il 60° anniversario della Fiat 500.

Scrivanie

Rhibo è per sua natura un fornitore di ricambi per auto d'epoca, poiché ha mantenuto gli stampi con cui ha prodotto negli anni i lamierati. In catalogo ha quindi una sezione "classic" piuttosto ampia, per automobili delle seguenti marche: Autobianchi, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot, Renault, Rover, Volkswagen.

Tornando alla 500, da qualche anno Rhibo ha diversificato la produzione sfruttando sia il proprio lato "heritage" sia la fama dell'utilitaria, realizzando complementi di arredo con i pezzi della macchina, specie il frontale, creando oggetti da appendere al muro, in vari colori compresi decori ad aerografo, e con tanto di fari che si accendono creando un arredamento a tema, per esempio per locali o garage e officine; o, in alternativa, simpatiche scrivanie per un ufficio in stile vintage e automobilistico.



A fine anni '60 la Casa francese monta un motore a gasolio sull'utilitaria della propria gamma. Creando così un nuovo segmento di mercato

DI CARLO PORTA

Piccoli Diesel crescono

Soltanto due Case automobilistiche hanno creduto al motore Diesel e alle sue potenzialità fin dai tempi in cui questo tipo di propulsione era considerata adatta soltanto ai veicoli pesanti o agricoli: la Mercedes-Benz e la Peugeot. Tassisti e grandi viaggiatori in Europa avevano soltanto due scelte a disposizione: la Mercedes 190D Ponton o la Peugeot 403 berlina. In verità anche Fiat per un breve periodo ebbe, negli anni '50, una vettura a gasolio in listino: la 1400. Il suo motore a 4 cilindri era montato sull'autocarro leggero 615 N e poi sulla Campagnola; con 40 CV e una velocità massima di 100 km/h non ebbe molto successo. Rimase in listino poco più di un anno, dal 1953 al 1954.

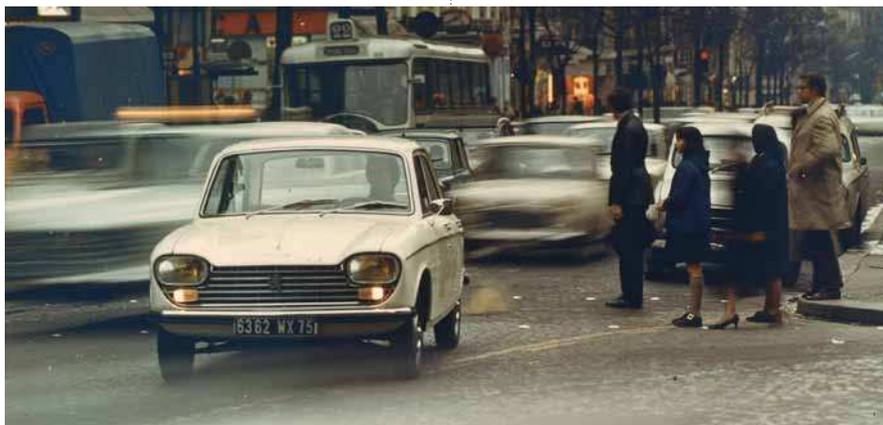
Indenor

Nel novembre 1958 Peugeot decide di inserire nella gamma anche un 4 cilindri Diesel Indenor (codice TMD4) da 1.816 cc (alesaggio 80 mm, corsa 85 mm) in grado di sviluppare 48 CV a 4.000 giri con un rapporto

di compressione di 21:1. La corrispondente versione a benzina è invece un 4 cilindri di 1.468 cc (80 x 73 mm) da 58 CV, con rapporto di compressione 7:1. Questo era lo stato dell'arte alla fine degli Anni '50: per ottenere prestazioni simili a un motore a benzina era necessaria una cilindrata nettamente maggiore; d'altro canto, andavano messe in conto vibrazioni, fumosità allo scarico, rumore... Ma al distributore, anche se si faceva la coda con gli autocarri, alla cassa la soddisfazione era grande...

I tecnici di Peugeot continuarono a sviluppare questa tipologia di motori proponendo

nel 1961 l'XDP85 da 55 CV che equipaggerà anche la successiva 404. L'idea di una piccola Diesel però è nell'aria e alla Peugeot stanno già studiando la loro rivoluzionaria vettura media: la 204. Si tratta di una vettura moderna nell'architettura tecnica, con motore trasversale, trazione anteriore, blocco motore in alluminio, cambio lubrificato insieme al motore, freni a disco anteriori, sospensioni indipendenti. Nel 1965 è presentata al pubblico con un motore a benzina di 1.130 cc. Bastano meno di due anni ed ecco che, dal settembre 1967, i clienti Peugeot possono scegliere anche una versione die-





sel, inizialmente soltanto con carrozzeria Break GL poi, tra il 1974 e il 1976, anche come berlina. Il motore è l'XLD di 1.255 cc, inizialmente da 40 CV poi da 45 CV. Non male per una vettura leggera. La piccola Peugeot stabilisce subito tre primati: il più piccolo Diesel di serie; il primo in alluminio; il primo montato su una trazione anteriore.

È chiaro che poter offrire una vettura economica, robusta ed elegante, a una nuova fascia di utenti, ha consentito a Peugeot un grosso vantaggio sulla concorrenza del tempo, che ovviamente non è rimasta a guardare. Infatti, di lì a poco inizierà la gara alle piccole Diesel, sempre più potenti e scattanti. Nel frattempo Peugeot, che ha inventato questo segmento di mercato, non si è tirata indietro nella sfida e, vent'anni dopo, anche l'innovativa 205 avrà il suo motore a gasolio: la TurboD, sovralimentata, diventerà la vettura da battere tra le piccole macinatrici di chilometri. E non soltanto per economia di esercizio e affidabilità, ma anche per prestazioni: con 78 CV raggiunge i 175 km/h.

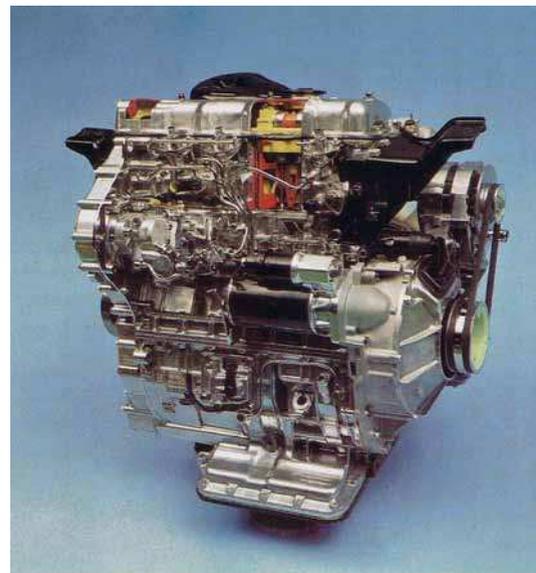
GIARDINETTA

La 204 era una berlina utilitaria piuttosto originale, disponibile anche in versione giardinetta (sopra) e coupé. Nel traffico si riconosceva per il disegno del frontale (a sinistra). A destra, il suo motore a gasolio.

SCHEDE TECNICHE

Peugeot 204 Diesel (1967)

Motore XL4D anteriore trasversale, inclinato in avanti di 20 gradi, alesaggio 75 mm, corsa 71 mm, cilindrata 1255 cc, albero a camme in testa comandato da catena, valvole in testa, rapporto di compressione 22,3:1; potenza 40 CV a 5.000 giri, coppia 6,5 kgm a 3000 giri; potenza specifica 31,9 CV/litro Pompa iniezione in linea Bosch EP/VA, filtro aria a bagno d'olio, dinamo da 300W con batteria da 65 Ah Peso a vuoto 910 kg Rapporto peso/potenza 22,7 kg/CV **Prestazioni** Velocità massima 122 km/h consumo 6,7 l/100km



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

INGLESI

JAGUAR

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

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29
Fax: 0382 - 52 97 56
www.gmajag.com
Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

MINI

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

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838
valbrusa@libero.it
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26
www.miniandcooper.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmer Speed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmer speedracing.net
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000. Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00
Fax: 0422 - 32 14 70
www.angloparts.com
sales.treviso@angloparts.com
Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808
Fax: 055 - 01 93 809
autofficinailbarco@libero.it
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947
www.autovigano.it - autoviganoclassic@gmail.com
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghia Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51
Fax: 02 - 42 22 996
www.borghiaautomobili.it - 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 - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

Telefono: 030 - 77 00 291
Fax: 030 - 77 03 493
brgmoss@libero.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

Engine&Audio Devices - LT

Cell: 346 - 7960054
www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

Telefono: 081 - 81 86 067
www.feliceservice.com
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

F.lli Morolli - MI

Telefono: 02 - 76 00 39 16
Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

Luzzago S.r.l. - BS

Telefono: 030 - 24 11 532
Fax 030 - 24 11 540
www.luzzago.com - info@luzzago.com
Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

► Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide

alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.

Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257
www.route63.altervista.org
route63@yahoo.it
Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783
Fax: 049 - 87 88 090
www.tecning.com - info@tecning.com
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

PORSCHE

► 356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile. I costi però, già elevati in precedenza, sono aumentati in proporzione con l'enorme rivalutazione che questi modelli hanno avuto negli ultimi dieci anni.

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54
Fax: 02 - 36 55 89 28
www.ats.mi.it - info@ats.mi.it
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono e Fax: 031 - 70 08 09
www.acr-auto.com
Restauri meccanici per tutte le Porsche

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
ballabeniandreateam@libero.it
Restauro e messa a punto per Porsche 356

Officina Cocchiario - CE

Cell: 333 - 68 88 524
Tel: 0823 - 81 01 07
www.restauroporsche.com - info@restauroporsche.it
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli



Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

Telefono: 011 - 92 44 383
 Cell: 348 - 88 07 100
 garbolinoracing@libero.it
 Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.
 Ricostruzione telai e bracci sospensioni auto da corsa in genere.

Colpani Enrico - BS

Telefono e Fax: 030 - 23 02 374
 autoripcolpani@gmail.com
 Restauri di meccanica e impianto elettrico per tutte le serie Porsche 356

Vintage Toys - PR

Telefono: 0521 - 30 43 56
 Fax: 0521 - 30 46 04
 www.vintagetoy.it - info@vintagetoy.it
 Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

VOLKSWAGEN

➤ Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggiolino e sue derivate (anche commerciali) e di conseguenza anche motori raffreddati ad aria, carrozzerie robuste e affidabili e impianti elettrici anche a 6V. Dato l'elevatissimo numero di esemplari prodotti fino a pochi anni fa e la diffusione pressoché mondiale della vettura il reperimento dei ricambi non è un problema, così come la meccanica sulla quale pressoché tutti i meccanici sono in grado di intervenire.

Air Cooled - BZ

Telefono: 0472 - 20 06 06
 Fax: 0472 - 20 05 23
 www.aircooled.it - plank@aircooled.it

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MB

Cell: 335 - 52 48 196
 www.bugbus.it - info@bugbus.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

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.casadel freno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Me srl - MB

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

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
 www.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, semiasi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Soram / Imasaf - PD

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

WWT - TV

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

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

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

Elvezio Esposito - CS

Tel. e Fax: 0984 - 36 074
www.elvezio.com - info@elvezio.com
Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70

RT Autotappezzeria - FE

Cell. 340-08 90 580
www.rtautotappezzeria.com
Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-28 35 87
www.assi-service.net - info@assi-service.net
Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età

Cuttica - GE

Telefono: 010-89 96 000
www.cuttica.com / car@cuttica.com
Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914
milano@delcoronascardigli.com
Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

Telefono: 030 - 37 76 786
www.gilena.it
Libri auto e moto, edizioni internazionali

R.S. Historics - MB

Telefono: 338 - 94 57 144
www.rshistorics.com
Restauro, manutenzione e gestione in pista per auto da corsa

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
turatello.com / info@turatello.com
Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

Cell. 335 - 61 36 734
beppebenz@libero.it
Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699
giancarlocatarsi@live.it
Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della 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]	✕	🏆	€			
ABARTH (Italia)																							
MONOMILLE																							
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=	1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+	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	***	**	+	DERIVATE GIULIA									
DERIVATE FIAT 500																							
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+	Giulietta Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+	Giulietta Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+			
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+	Giulietta Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+	GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+			
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+	Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=	Giulietta GT	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+			
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+	Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	***	**	=	Giulietta GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=			
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+	Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	***	**	=	1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+			
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+	Giulietta TI Sprint	1964/59	1290/65	60.000	***	***	+	1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+			
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce	1966/59	1290/80	47.000	***	***	+	GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=			
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	**	+	Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+	GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=			
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=			
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+	1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+	GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=			
DERIVATE FIAT 600																							
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+	Giulietta Spider	1966/59	1290/65	54.000	***	***	+	2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+			
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+	Giulietta Spider Veloce	1966/59	1290/79	39.000	***	**	+	Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=			
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	***	+	1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=			
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+	Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	**	+			
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+	Giulia Spider	1966/59	1290/65	54.000	***	***	+	Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+			
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+	Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+	Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=			
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+	Giulia Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/79	39.000	***	**	+	DUETTO E DERIVATE									
DERIVATE FIAT 850																							
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+	Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	***	+	Duotto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=			
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+	Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+	1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=			
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+	Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+	1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=			
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+	Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+	1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=			
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+	Giulietta SS	1968/62	1290/100	77.000	***	***	+	1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=			
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+	Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+	1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=			
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+	Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+	2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=			
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+	Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+	1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=			
DERIVATE SIMCA																							
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=	2000 / 2600 E DERIVATE							Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.500	**	**	=			
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=	2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	**	**	=			
AC (Regno Unito)																							
2-LITRE																							
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	9.000	**	**	=			
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=			
ACE E DERIVATE																							
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=	2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	=	Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=			
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=	2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=	Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=			
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=	2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+	Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=			
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=	2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+	Spider 2.0 IE V serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=			
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=	2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+	ALFAUSO BERLINA									
COBRA E DERIVATE																							
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+	Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+	Alfausod	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=			
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+	Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+	Alfausod ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=			
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+	Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+	Alfausod N / L / 5m	1975/80	1186/63	3.000	**	*	=			
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	***	=	Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+	Alfausod ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=			
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	***	=	Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+	Alfausod Super 1.2 / 1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=			
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	=	Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+	Alfausod Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	*	=			
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	=	Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+	Alfausod ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=			
ALFA ROMEO (Italia)																							
1900 E DERIVATE																							
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+	Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+	Alfausod ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=			
							Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+	Alfausod 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	**	*	=			
							Nuova Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+	Alfausod 1.2 5m / 1.3 / 1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	**	*	=			
							Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+	Alfausod ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=			
							Nuova Super 1.6	1974/77	1290/88	7.000	**	*	=	Alfausod ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=			
							Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	=	Alfausod ti 1.5 rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	**	*	=			
							Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	=	Alfausod 1.3 / 1.5 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	**	*	=			
							Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***</												

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	••	••	=
ALFASUD SPRINT						
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	•	•	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	••	••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	7.000	••	••	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	7.500	••	••	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962 / 128	6.000	•••	••	=
Alfetta 2.0 CEM	1981/82	1962 / 128	7.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	4.500	•	•	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	4.500	•	•	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	••	••	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	7.000	••	••	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	10.000	•••	•••	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	9.000	••	••	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	6.000	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	8.500	••	••	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	9.000	•••	••	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•••	•••	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 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	••	•••	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•••	••	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•••	••	=
NUOVA GIULIETTA						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	3.000	•	••	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	3.500	••	••	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	5.000	••	••	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	3.000	••	••	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	3.500	••	••	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	15.000	•••	•••	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 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	••	••	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	••	••	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	••	••	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•••	••	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	13.000	•••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 185	15.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	7.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst	1990/92	1779 / 165	9.000	•••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	15.000	•••	••	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	16.000	•••	••	+
SZ	1989/94	2959 / 192	47.000	•••	•••	=
RZ	1991/94	2959 / 192	52.000	•••	•••	=
ALFA 90						
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	2.000	•	•	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	2.500	•	•	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	••	••	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	••	••	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	••	••	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	••	••	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	••	•••	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	••	•••	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•••	•••	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•••	•••	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•••	•••	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•••	•••	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•••	•••	=
A310						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	••	••	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	••	••	=
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	•••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	•••	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	••	••	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	••	•••	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	••	••	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	•••	••	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	•••	••	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	••	••	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	••	••	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	••	••	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	•••	••	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	•••	••	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	••	••	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	•••	••	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	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	•••	••	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	••	••	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	••	••	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	••	••	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 S5 f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 S5 f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•••	••	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	••	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	••	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	••	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	••	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	••	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	•••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	•••	+
AUDI (Germania)						
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 L	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 6T E 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	••	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
COUPÉ B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPÉ B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
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	••	••	=
CABRIOLET B3						
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	198				

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	*	*	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	*	*	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	*	*	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	**	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	***	***	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
SPRITE						
Spritte AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Spritte AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Spritte AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Spritte AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Spritte AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	**	**	=
Spritte AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	**	**	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	*	*	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	**	**	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	**	*	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	**	*	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	**	*	+
Bianchina 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	**	*	+
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	***	*	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	***	*	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	***	*	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	***	*	=
A111						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	*	*	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	*	*	=
A112						
A112	1969/73	903 / 44	4.000	*	**	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	*	**	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	***	**	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	2.500	*	*	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	***	**	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	2.500	*	**	=
A112 Abarth 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	***	**	=
Y10						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Y10 turbo / Martini	1985/89	1049 / 85	4.000	**	*	=
Y10 fire i.e. / fire i.e. LX	1989/92	1108 / 57	1.500	*	*	=
Y10 GT i.e.	1989/92	1301 / 78	2.500	**	*	=
Y10 4WD i.e.	1989/92	1108 / 57	2.000	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Stellina	1963/69	767 / 31	5.000	**	*	=
Giardiniera	1969/78	499 / 18	2.500	*	*	=
BENTLEY (Regno Unito)						
MARK VI						
Mark VI 4 1/4	1946/51	4257 / -	60.000	***	**	=
Mark VI 4 1/2	1951/52	4566 / -	50.000	***	**	=
R Type	1952/55	4566 / -	80.000	***	**	=
R Type Continental	1952/55	4887 / -	100.000	***	**	=
S TYPE						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887 / -	60.000	**	**	=
S1 Continental	1955/59	4887 / -	135.000	***	**	=
S2 / S2 LWB	1959/62	6230 / -	58.000	**	**	=
S2 Continental	1959/62	6230 / -	125.000	***	**	=
S3 / S3 LWB	1962/65	6230 / -	56.000	**	**	=
S3 Continental	1962/65	6230 / -	120.000	***	**	=
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	*	**	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	*	*	=
T1 Convertibile	1967/77	6230 / -	42.000	**	**	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	*	*	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	*	*	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	**	**	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	*	*	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	***	***	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	***	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	**	**	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	**	**	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	*	*	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	**	**	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	**	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	**	**	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	**	**	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	**	**	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	**	**	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	**	***	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	**	**	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	***	***	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	**	**	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	**	**	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	*	*	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	*	*	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	*	*	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	**	**	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	**	**	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	*	*	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	**	*	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	*	*	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	*	*	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	*	*	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	*	*	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	**	**	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	**	**	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	***	***	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	*	*	+
1902 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	*	*	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	*	*	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	**	*	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	**	**	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	*	**	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	*	*	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	*	*	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	*	*	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	**	*	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	***	***	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	*	*	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	*	*	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	**	*	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	**	*	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	*	**	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	**	**	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	*	*	=
2800	1968/75	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 S	1971/77	2985 / 180	4.000	*	*	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	**	*	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	*	*	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	*	*	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	**	**	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	**	**	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	**	**	=
3.0 CS	1971/75	2985 / 180	10.000	**	**	=
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	***	**	=
3.0 CSL	1971/72	2985 / 180	100.000	***	***	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	***	***	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	***	***	=
SERIE 3 E21						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	*	*	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	*	*	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	*	*	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	**	**	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	19				

	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	•••	•••	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
SERIE 8 E31						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	5576 / 375	9.000	••	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	•••	•••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	•••	•••	=
2 CV Sahara	1958/86	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	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	•••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	•••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	•••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	•••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	•••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 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	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	•••	•••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	••	••	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	78.000	••	••	=
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	••	••	=
ALTRI MODELLI						
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	••	••	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa 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	•••	•••	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GTC/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 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	•••	••	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
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	•••	•••	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•••	•••	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	••	••	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 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	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
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]	✂	🏰	€
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400 A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400 A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	••	•	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	•	•	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	•	••	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	••	•	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	•	•	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	•	••	=
1900 A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900 B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80				

LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	•	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	•	•	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•	•	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	•	•	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•	•	=
1200 cabriolet	1959/63	1221 / 56	12.000	•	•	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•	•	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•	•	=
1800 / 2300 E DERIVATE						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	•	•	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	•	•	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	•	•	=
124 E DERIVATE						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	•	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	•	•	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	•	•	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	•	•	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	•	•	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	•	•	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•	•	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•	•	=
125						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	•	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	•	•	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	•	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	•	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	•	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	•	•	=
126						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	•	•	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
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	•	•	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•	•	=
X 1/9						
X 1/9 Special	1972/78	1290 / 75	8.500	•	•	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	•	•	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	•	•	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•	•	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•	•	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•	•	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•	•	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	•	•	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•	•	=
RITMO						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	•	•	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	•	•	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	•	•	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	•	•	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	•	•	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•	•	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
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	•	•	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	•	=
S 600 Convertible	1964/70	606 / 57	12.500	•	•	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	•	=
A40						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
MINI						
Mini Minor	1965/67	848 / 37	3.500	•	•	=
Mini Minor 42 Cv	1967/68	848 / 42	3.500	•	•	=
Mini Cooper	1966/68	998 / 56	12.000	•	•	=
Mini t	1966/67	848 / 37	3.000	•	•	=
Mini t 42 Cv	1967/68	848 / 42	2.500	•	•	=
Mini Minor Mk2	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Cooper Mk2	1968/70	998 / 60	10.500	•	•	=
Mini t Mk2	1968/70	848 / 48	2.500	•	•	=
Mini t Mk2 legno	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Minor Mk3	1970/72	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Matic Mk3	1970/72	998 / 46	2.500	•	•	=
Mini Cooper Mk3	1970/72	998 / 60	9.500	•	•	=
Mini t Mk3	1970/72	998 / 48	2.500	•	•	=
Mini 1000 / 1000i	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MK BERLINE LUXURY						
MkV	1948/50	3486 / 126	42.000	••	••	=
MkVII	1950/54	3442 / 160	24.000	••	••	=
MkVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	••	••	=
MkIX	1959/61	3781 / 220	28.000	••	••	=
MkX	1961/64	3781 / 220	20.000	••	••	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	•••	•••	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	•••	•••	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	•••	•••	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	•••	•••	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	•••	•••	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	••	••	=
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)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	•••	•••	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	•••	•••	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	•••	•••	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	•••	•••	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	•••	•••	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	•••	••	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	•••	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	•••	••	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	•••	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	•••	••	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	•••	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	•	••	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	••	••	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	••	••	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	••	••	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
COUATCH						
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	•••	••	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	•••	••	=

LANCIA (Italia)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	•••	••	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	••	••	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	•••	••	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	•••	••	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	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	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	••	•••	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	••	••	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	••	••	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	••	••	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	•••	••	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	•••	••	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	•••	••	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	•••	••	=
Appia giardinetta Vioti 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
FLAMINIA E DERIVATE						
Flaminia 2.5	1957/61	2458 / 102	12.000	••	••	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	••	••	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	••	••	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	••	••	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458 / 119	60.000	••	••	=
Flaminia 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	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
FLAVIA E DERIVATE						
Flavia 1.5	1960/63	1499 / 78	3.000	••	••	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	••	••	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	••	••	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	••	••	=
Flavia 1.8 2a serie / I.	1967/69	1799 / 92-102	2.400	••	••	=
Flavia 2000 / I.	1969/72	1991 / 131-140	3.000	••	••	=
Flavia 2000 820 / I.	1971/72	1991 / 114-131	3.000	••	••	=
2000 / I.e.	1971/72	1991 / 115-125	2.500	••	••	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 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	••	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	•	•	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	•	•	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.000	••	••	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	••	••	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	2.000	•	•	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	15.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.						

| 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	***	***	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	***	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	=
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	**	**	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	**	**	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	**	**	+
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	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	***	**	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	**	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	**	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	**	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	**	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	**	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	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	**	**	=
MATRA (Francia)						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
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	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b/c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b/c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a/b/c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a/b/c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	***	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	120.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	**	**	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	**	**	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	**	**	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	**	**	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	**	**	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	**	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	**	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	**	**	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	**	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	**	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	**	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	**	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	**	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	**	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	+	=
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	***	=
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	***	***	=
W 100						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landauletta	1963/81	6330 / 250	160.000	***	***	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	*	*	=
230.4	1973/76	2277 / 110	4.500	*	*	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292 / 120	5.000	*	*	=
250	1967/72	2496 / 130	5.000	*	*	=
250 2.8	1970/76	2778 / 130	5.500	*	*	=
280	1973/76	2746 / 160	6.000	**	**	=
280 E	1972/76	2746 / 185	6.500	**	**	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8						

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	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	•	•	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•	•	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•	•	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	•	•	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	•	•	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	•	•	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	•	•	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	•	•	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	•	•	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	•	•	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	•	•	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	•	•	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	•	•	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	•	•	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	•	•	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	•	•	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	•	•	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	•	•	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	•	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	•	•	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	•	•	=
230 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	•	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•	•	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•	•	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•	•	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•	•	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•	•	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•	•	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	•	•	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•	•	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•	•	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•	•	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	•	•	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	•	•	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	•	•	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•	•	=
MGC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	•	•	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	•	•	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	•	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	•	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	•	=
Midget MkIV	1974/79	1483 / 66	7.000	•	•	=
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	•	•	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	•	•	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	•	•	=
Plus 8	1977/82	3552 / 150	44.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	•	•	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	•	•	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	•	•	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	•	•	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	•	•	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	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	•	•	=
NSU (Germania)						
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz 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	•	•	=
ALTRI MODELLI						
K70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2498 / 115	8.500	•	•	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•	•	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	•	•	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•	•	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•	•	=
PEUGEOT (Francia)						
404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	•	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•	•	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•	•	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	•	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	•	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	•	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	•	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	•	•	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	•	•	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	•	•	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	•	•	=
205						
205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•	•	=
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	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	•	•	=
356 A						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	•	•	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	•	•	=
356 A Carrera / cabriolet	1956/57	1498 / 100	80.000	•	•	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•	•	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•	•	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•	•	=
356 B						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	•	•	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	•	•	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	•	•	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	•	•	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	•	•	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	•	•	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•	•	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•	•	=
356 C						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	•	•	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	•	•	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•	•	=
911 / 912 1A SERIE						
911 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	•	•	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	•	•	+
912 / Targa	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	**	**	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	6.000	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	***	***	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	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	***	***	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	***	***	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	***	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	***	=
RENAULT (Francia)						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	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	***	***	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	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	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	***	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
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]	✂	🏰	€
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498 / 65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	**	*	=
99 / 900						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	**	**	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
STEYR-PÜCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	**	*	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Hallinger	1958/75	643 / 25	7.500	**	**	=
Pinzgauer 710	1971/85	2490 / 84	10.000	**	*	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490 / 90	12.000	**	*	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	*	*	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	***	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	**	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	*	*	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	*	*	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998 / 104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	**	**	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	**	**	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	***	***	=
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	**	***	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	**	**	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	**	**	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	**	**	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	**	**	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	**	**	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	**	**	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	**	**	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	**	**	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	**	**	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	**	**	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	**	**	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	**	**	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	**	**	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	**	**	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	**	**	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	*	*	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	*	*	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	*	*	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	*	*	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	*	*	=
GOLF I						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	***	**	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	***	**	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	***	**	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	***	**	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	***	**	=
SCIROCCO						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	**	**	=
VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	**	**	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	***	**	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	**	**	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	**	**	=
VOLVO (Svezia)						
SERIE 100 / 200						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	*	*	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	*	*	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	*	*	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	*	*	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	*	*	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	**	*	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	**	*	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000 (00)	*	*	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	*	*	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	*	*	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.000	*	(

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

1900 berlina-1953, I serie, targhe nere, totalmente restaurata-tel 336-259241

Alfasud Sprint-1982, due esemplari, una Trofeo e una Plus, serie speciali numerate, meccanica ottima, carrozzeria da restaurare, documenti originali targhe nere, visibili a Pescara-tel 338-8889076

Giulietta 1.6-1982, testa di moro, auto in perfetto stato, no ruggine, km 70.000, manutenzione documentata, visibile a Torino-tel 333-9383490 / sergiogarello.49@gmail.com

Giulietta Spider-Bianca, passo corto, completamente ricondizionata, motore originale, ogni prova e verifica -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulietta Spider-1956, totalmente restaurata-tel 336-259241

Giulia Spider-Rossa, targhe nere, perfette condizioni, italiana, motore da rodare, solo raduni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia GT 2000-Stupendo esemplare, prima vernice, 46.000 km da nuova, beige chiaro met., TexAlfa nero, intonsa-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

ALPINE-RENAULT

310 S 2700 -1978, colore rosso, molto bella, come nuova, originale, cerchi Gotti scomponibili, visibile a Pescara, 25.000 euro-tel 338-888907

BMW

850 Coupé-1991, perfetta, blu metallizzato, tetto apribile, ASI, cambio manuale,

140.000 km, euro 29.000-tel 349-7308668 / fausto.fabbri566@gmail.it

CITROËN

DS 23 Pallas-1973, cambio manuale, colore Sabbia del deserto, interno panno oro, ripristino totale, ASI targa oro-tel 335-5885424

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

348 TB-1990, perfetta, 33.000 km, libretti presenti, maxi tagliando appena effettuato, rossa interni pelle nera, originale al 100 % -tel 329-3734459 / donacontr@hotmail.it

128 Berlina 4 porte-1975, 56.000 km, colore bronzo metallizzato, interno beige, unico proprietario, conservata/omologata ASI, Targa Oro, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

600-1957, porte a vento, ottime condizioni, Targa Oro ASI, 9.500 euro, visibile ad Ancona-tel 349-0740351

FIAT

X1/9-1973, colore Blu Francia, allestimento sportivo e pezzi originali, 4 gomme termiche e 4 Yokohama tutte su cerchi, CRS ASI, fiche ACI Sport, visibile a Brescia-cipo38mc@libero.it

LANCIA

Beta Spider 1.6-1975, perfetta in tutte le sue parti, pronta all'uso quotidiano, iscritta ASI-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

PORSCHE

2400 S Coupé serie "E"-1972, targhe nere originali, tappo olio esterno, da restaurare ma già sanata e lattenata di carrozzeria-tel 377-2275377

TRIUMPH

TR6-1972, verde inglese, ottime condizioni motore e carrozzeria, ruote a raggi, interni pelle beige, capottina, completa-tel 335-8489121 / ghedu.sala@gmail.com-foto 1



VOLKSWAGEN

1303 Maggiolone-1976, Cabrio Karmann, cc 1192, omologata ASI, ottime condizioni, Granata, euro 13.800-tel 335-7472425 / gemma.brigatti@gmail.com

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

GT scalino e Duetto Spider-Appassionato cerca anni '60 primi '70 anche da restauro, documenti italiani tel 349-3542335 / caterina.cerri@tiscali.it

LANCIA

Fulvia Coupé II serie, 1972-Cerco scocca in buone condizioni tel 349-0740351

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

2000 Spider Touring/2000 Sprint-1958/1961, vendo n. 4 cerchi in ferro già sabbiati e verniciati, n. 3 coppe ruota nuove cromate, mozzi ant. e post. Completi per cerchi in ferro, euro 1.000 in blocco, invio foto-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

Alfetta-4 cerchi millerighe sabbiati e verniciati, euro 800-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

Giulia-Cambio 5 marce per Giulia 1.3 del 1974 euro 400-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

Giulietta-Tre cerchi anni 80 millerighe ottimi, euro 200-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

75 twin spark-Tapezzeria e un cofano posteriore di colore rosso, come nuovo, più volante originale nuovissimo-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

per FIAT

1100/103-Luce targa conservata, euro 175, ad Ancona-tel 349-0740351

per JAGUAR

XJ e S-Mascotte in metallo doppia cromatura, made in England, per dare dignità regale alla XJ, la più piccola delle Jaguar,

FLOW KRAFT ITALY
SVERNICIATURA AD ACQUA
AD ALTISSIMA PRESSIONE



www.fkitaly.it

Via Alba Cortemilia 104

Loc. Ricca di Diano d'Alba (CN)

Tel. 345 0816520 - 349 5623737

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



| COMPRO | VENDO | CERCO |

euro 60. Ho anche la più grande per i modelli S, euro 120. -tel 333-6934881



per LANCIA

Aurelia B24 Convertibile-1956/58, paraurti anteriore ottimo, da cromare, euro 2500-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

per TUTTE

Fuoriserie-Coppe copri ruota in ottone, da cromare, set di 4, euro 2.000-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

Portachiavi-Cedo dieci portachiavi generici degli anni '60 per auto, tutti diversi sono doppioni nella mia collezione. Euro 10 cad. più spese postali-tel 333-6934881

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruoteclassiche 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

Stemma-Stemma del Royal Automobile Club per auto classiche o sportive, euro 60-tel 333-6934881



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 Rasari, 2 - 20145 Milano
 Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com
 e-mail: moto@oramospensioni.it
 info@oramitalia.com

COMPRO VARIE

per ALFA ROMEO

Furgone Romeo-Cerco paraurti anteriore, anche da cromare

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta d i ogni tipo e periodo tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

Automodelli anni 60/90-Politoys, Dinky, Mercury, Minichamps, BBR, kit, obsoleti, die-cast, cerco sempre intere collezioni, pagamento in contanti, massima riservatezza 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Documenti-Cerco documenti, cartoline, Miroslaw Kowalczyk/o R.E.M.S. 46073 Castiglione d/S (MN)

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

VENDO MOTO

GILERA

Otto Bulloni-1940, tipo corsa, revisionato, certificato ASI e cambio di velocità di scortatel 0376-819279

ALLA SCOPERTA DELLE AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

EVOTT 2017: ISCRIZIONI APEITE **ITALDESIGN ZEROUNO**
 Solo 5 esemplari di alta sartoria

evo IL BRIVIDO DELLA GUIDA

V12, ASPIRATO 800 CAVALLI 718 NM 812 SUPERFAST

ANNIVERSARY 70 ANNI PER IL CAVALLINO, 30 PER LA F40

CLIO WILLIAMS Un'icona degli anni '90 attuale più che mai
 M3 GTS vs M4 GTS Due generazioni a confronto: V8 contro 6 cilindri in linea
 AVVENTADOR S La supercar del Toro con quattro ruote sterzanti

www.evomagazine.it

OGNI MESE IN EDICOLA TUTTI I GIORNI ON LINE

1937 **... 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

LANCIA VINTAGE **RICAMBI LANCIA D'EPOCA**

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

il primo, il vero e l'unico prodotto originale

CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

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

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO
WWW.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"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

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

Modello.....

TESTO:.....

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

Importo Euro:

.....

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



Pagherò con carta di credito n°:

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

CV2
codice di 3 cifre sul retro della carta

scadenza
mese anno

data di nascita
giorno mese anno

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

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

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ



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

segui automobilismodepoca.it su



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



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.. Leo Kinnunen

Danilo Castellarin

L'ultimo imperatore

Voleva sentire il vento della velocità. Per questo Leo Kinnunen, il primo pilota finlandese a debuttare in F1 nel 1974, fu anche l'ultimo a utilizzare il casco jet, quando ormai tutti erano passati al casco integrale, portato in Europa da Dan Gurney nel 1968. Leo riuscì a correre soltanto il GP di Svezia 1974 su una Surtees (foto) costretta poi al ritiro per cedimento del vecchio Cosworth, che non gli permise di qualificarsi in altre cinque corse. Quattro anni prima, però, aveva fatto impallidire gli avversari del Campionato Mondiale Marche quando alla Targa Florio, su Porsche 908/03 del team di John Wyer, aveva conquistato all'ultimo giro il record delle Madonie, rimasto poi imbattuto: 33 minuti e 36 secondi. Vaccarella impallidì. Quella volta, era il 1970, Kinnunen condivideva l'azzurra Porsche con il messicano Pedro Rodriguez, uno che correva contro il fantasma del fratello Ricardo, morto nel 1962 su Lotus, e che mal sopportava che un coequipier facesse meglio di lui. Se poi era quasi uno sconosciuto, come Kinnunen, erano scintille. Andò così alla Targa del 1970, vinta da Siffert-Redman, pure su Porsche 908/03, mentre le speranze di Maranello erano state

affidate ad un'auto soltanto, guidata da Vaccarella e Giunti, la 512S che Juan Manuel Fangio, presente alla gara come ospite d'onore, paragonò a un camion. Dopo quell'impresa Kinnunen cercò altre strade. Ma nel fiore della vita una patologia progressiva e devastante lo privò della parola e dei movimenti. Tanto da costringere la figlia a rispondere per lui a tutti i tifosi che ancora ricordavano le sue imprese e gli scrivevano. Capito anche ad Antonino Venturella, che a Campofelice ha fondato il "Museo-Biblioteca Vincenzo Florio", ricco di foto, documenti, libri, trofei. Campofelice di Roccella era la meta preferita di giornalisti e fotografi come Denis Jenkinson e Geoffrey Goddard che apprezzavano molto il tratto misto all'interno dell'abitato e che culminava con il curvone di Piazza Garibaldi. Una tappa obbligata, come Buonfornello, Cerda, Collesano, Bivio Polizzi, nomi che evocano emozioni. Commovente la lettera della famiglia di Leo Kinnunen, recordman nel 1970. A Venturella, che aveva chiesto una sua testimonianza per il museo, la figlia rispose: *"Papà sta male, non può scrivere, ma siamo orgogliosi di inviare un suo ritratto per il vostro museo"*.



(Foto Actualfoto)

AUTOMOTO COLLECTION

22 . 23 APRILE 2017

orario: SAB. 8,00 - 18,00 / DOM. 8,00 - 17,00



PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

Milano/Linate Aeroporto ✈



Automotoclub
Storico
Italiano



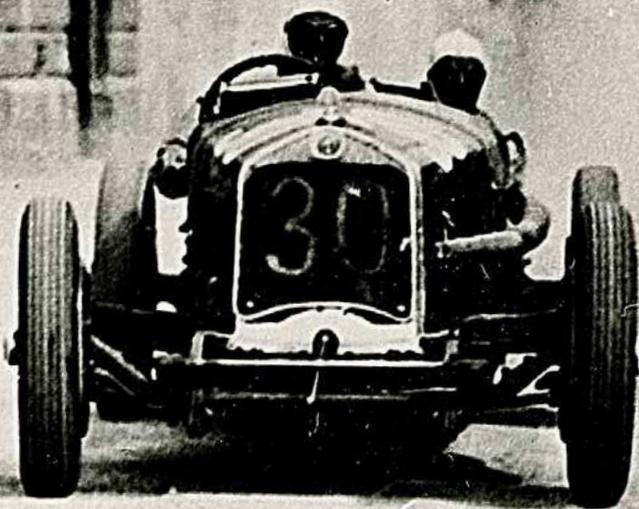
C.M.A.E.
Club Milanese
Autoveicoli
d'Epoca

Tel. 02.70200022 - Fax 02.7561050 - autocollection@parcoesposizioninovegro.it

www.parcosposizioninovegro.it



TARGA FLORIO®



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

LA STORIA CONTINUA

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