

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 7 - Luglio 2017

www.automobilismodepoca.it 

Automobilismo D'EPOCA

★ ANTEGUERRA

ALFA ROMEO 2300 8C BERLINETTA TOURING

★ BELLISSIME IERI E OGGI

★ FORD SIERRA RS COSWORTH

★ VOLKSWAGEN GOLF GTD

★ MASERATI SEBRING

★ MANUALE D'USO

FORD CAPRI 1300 XL

★ EVENTI

CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE

★ MUSEI

COLLEZIONE UMBERTO PANINI

★ SPORT E GARE

A TUTTA PISTA - ARROWS A1 F1

VERNASCA SILVER FLAG

BERGAMO HISTORIC GP

SPECIALE 60 ANNI FIAT 500

-COSÌ ERANO LE PRIME: LA #848 - LA SORELLA AUSTRIACA: STEYR-PUCH
-ITALIA-GIAPPONE IN 500: BeREVOLUTION

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store



ESCLUSIVA MONDIALE

RITROVATA LA LANCIA AURELIA B20

USATA DA BONETTO ALLA CARRERA PANAMERICANA DEL '51



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA * FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Official Sponsor della TUA PASSIONE



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

24 • 30 Settembre 2017

www.raidetna.it



 Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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

110 anni e non sentirli

Luglio 2017, son 60 anni dalla nascita della Fiat Nuova 500. Copertina doverosa, per questo piccolo mito automobilistico. Ma quest'anno c'è un altro compleanno importante per un'altra utilitaria, molto diversa dalla 500 eppure molto simile: la Citroën Dyane (parleremo anche di lei prossimamente) compie 50 anni. 110 anni in due.

Due auto uguali, in realtà, nella filosofia. Nell'essere economicissime, alla portata di tutti, infaticabili, in una parola: utili. Una minuscola, l'altra comoda anche per quattro: la differenza stava all'epoca nella rispettiva Patria. L'Italia era agli inizi del boom economico, ma di fatto un paese ancora povero, per com'era uscito dalla guerra. In Francia era tutt'altra storia, tanto che la Dyane era la seconda generazione della 2CV del 1948 e un'utilitaria poteva essere anche grande nelle dimensioni e permettersi sospensioni semplici ma sofisticate allo stesso tempo.

Chi scrive su una Dyane ha imparato a guidare, e la ricorda come un'automobile davvero tutto fare: spesa, vacanze con tutta la famiglia, gita fuori porta, perfino guida fuori strada. Andava a 120 km/h ma il suo motorino bicilindrico raffreddato ad aria riusciva a tenerla all'infinito. era una vera compagna di viaggio.

Così era, ed è, la 500, che ancora lo scorso anno è stata usata per un viaggio di 27.000 km da Torino a Tokio, come vi raccontiamo in questo numero.

Hanno 110 anni in due, 500 e Dyane, ma sanno ancora essere vivaci come ragazzine e regalare sogni che le auto moderne probabilmente non regalano più. Infatti, a quanto pare, la patente per guidare non è più in cima ai desideri dei diciottenni di oggi (non soltanto per colpa delle automobili, naturalmente).

Non sono (sol)tanto le auto a essere cambiate, quanto il mondo che le circonda. Ma le nostre due amiche sono ancora pronte a partire per il mondo, e a far sognare, soltanto che lo si voglia. Entrambe con quel tetto apribile che regala sensazioni di libertà.



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
 NINO BALESTRA
 ANTONIO BIASIOLI
 MASSIMO CAMPI
 DANILO CASTELLARIN
 ELVIO DEGANELLO
 MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 FRANCO FIORUCCI
 UMBERTO LACCHETTI
 STEFANO LAZZARI
 DARIO MELLA
 GIACOMO MONTANARI
 EUGENIO MOSCA
 RODOLFO SOLERA

Fotografie
 MATTEO BOEM
 GIANLUCA BUCCI
 DANILO CASTELLARIN
 SIMONA CAVALLARI
 ALBERTO CERVETTI
 MICHELE DI MAURO
 MICHELE ROSETTA

Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

EDISPORT EDITORIALE SRL

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

Amministratore unico
 PIERO BACCHETTI

(C) Copyright 2017 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano
 Tutti i diritti di proprietà letteraria
 e artistica riservati.
 Manoscritti e foto anche se non pubblicati
 non si restituiscono.

Sommario

IN QUESTO NUMERO ANNO 15 - Numero 7 - LUGLIO 2017



In copertina: la Fiat Nuova 500 ha compiuto 60 anni. Raccontiamo l'inizio del suo viaggio con uno speciale e uno dei primi esemplari costruiti (Foto Matteo Boem)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LIBRI E VIDEO	6
FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	24
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	96
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	102
AGENDA D'EPOCA	128
IL MERCATO DELLE OCCASIONI <i>Classic Trader</i>	141
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE <i>Tutte le quotazioni</i>	150

ATTUALITÀ

CONCORSO DI ELEGANZA VILLA D'ESTE <i>Campionato del mondo</i>	12
MUSEI/COLLEZIONE PANINI <i>Modena per noi</i>	20



74



106

IN COPERTINA

SPECIALE 60 ANNI FIAT 500 - LA # 848 <i>Forrest Gump</i>	28
SPECIALE 60 ANNI FIAT 500 - STEYR PUCH <i>Gira al contrario</i>	34
SPECIALE 60 ANNI FIAT 500 - BEVEVOLUTION <i>Veicolo di sogni</i>	42

ESCLUSIVA MONDIALE

LANCIA AURELIA B20 GT #1300 <i>66 anni dopo</i>	46
---	----

ANTEGUERRA

ALFA ROMEO 6C 2300 MM <i>Best of Show</i>	56
---	----

BELLISSIME IERI&OGGI

VOLKSWAGEN GOLF GTD <i>Il ruggito del gasolio</i>	66
MASERATI SEBRING <i>La prima G.T.I.</i>	74
FORD SIERRA RS COSWORTH <i>Per gli amici: "Pinnone"</i>	82

SPORT E GARE

VERNASCA SILVER FLAG <i>Benzina col piombo</i>	106
BERGAMO HISTORIC GP <i>Quella... bella dozzina</i>	114
A TUTTA PISTA! / ARROWS A1 <i>Oro vero</i>	118
MONTE PELLEGRINO HISTORIC <i>Paddock di regine</i>	124
HELLENIC CLASSIC RALLY <i>Gioco duro</i>	126

MANUALE D'USO

FORD CAPRI 1300 XL <i>Coupé da famiglia</i>	134
---	-----

QUELLA VOLTA CHE...

EDDIE IRVINE <i>Il mondiale buttato</i>	160
---	-----

CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
D'EPOCAe
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'EPOCAImola
Mostra Scambio
15 → 17
settembre22 → 24
settembre
Modena
Motor GalleryPadova - Salone
Auto e Moto d'Epoca
26 → 29
ottobre10 → 12
novembre
Novogro (MI)
Mostra Scambio NovogroMilano
Autoclassica
24 → 26
novembreE
ENSPORT

► LE AUTO CONSERVATE SECONDO L'ASI DEVONO ESSERE "POCO DETERIORATE"

Spettabile redazione, sono un vecchio iscritto ASI dal lontano 1991 e durante questi lunghi anni ho restaurato e omologato numerose auto. L'anno scorso ho trovato una rara Flaminia Touring GTL 3C con soltanto 26.000 km e ferma in garage asciutto dal 1976. Fatte le pratiche di acquisto ho deciso, viste le condizioni di originalità, di sistemare la meccanica in maniera professionale utilizzando tutti i ricambi originali, riprendere alcuni punti della carrozzeria un po' più rovinati (pochi) usando una vernice alla nitrocellulosa e lasciando intatti i segni degli anni e, infine, trattare gli interni in cuoio "Franzi" dell'epoca con le modalità meno invasive, con creme e prodotti per la pelle. Il risultato è stato il migliore possibile, considerando che la pelle ha ben 57 anni.

Ebbene, all'omologazione il commissario ha avuto da ridire sullo stato dell'auto... giudicandola troppo vecchia e da restaurare! Ho cercato di non replicare, ma qualcosa devo averla detta perché oggi sul Certificato d'Identità il commissario ha marchiato la splendida Flaminia (solo 300 costruite) con la dicitura: "interni conservati al limite dell'accettabilità". La prima cosa che mi è venuta in mente è stata quella di rifiutarla ma... la terrò in un cassetto senza esporla, come fanno tutti.

Gianpaolo Veralli - Viterbo

Gentile dottor Veralli, le immagini che ci ha inviato non sono sufficienti a valutare lo stato dell'auto, ma soltanto quello dell'interno. Non che noi possiamo sostituirci all'ASI, e d'altra parte lei parla soltanto dell'interno. Ma una visuale completa dell'auto aiuterebbe a farsi un'idea.

Premesso questo, e potendo soltanto osservare delle immagini con tutta la discrezionalità che ciò può comportare, ci siamo fatti l'idea che il commissario ASI non potesse fare altro di quello che ha fatto. Nei regolamenti ASI, infatti, come può lei stesso verificare nel sito della federazione (<http://www.asifed.it/commission/tecnica-auto>), alla voce "veicolo conservato" si legge testualmente: "Fondamentale, nel caso di un veicolo conservato, è chiarire cosa si intenda con questa definizione: il regolamento FIVA, a cui l'ASI fa riferimento, descrive un veicolo conservato come un veicolo inalterato e poco deteriorato. Chiarire questa definizione è molto importante, perché spesso, durante le sessioni di verifica, vengono esaminati veicoli conservati, ma in condizioni tali, per presenza di ruggine, deterioramento della verniciatura, delle cromature e della tappezzeria, da non poter essere classificati



come veicoli inalterati e poco deteriorati. In questi casi limite è sempre meglio procedere ad un restauro. Nel caso opposto, invece, in caso di veicoli inalterati o poco deteriorati, la filosofia della CTNA è proprio quella di cercare, dove possibile, di proteggere e di mantenere questa patina di originalità, proprio nel rispetto della storia stessa del veicolo e del fascino, che un veicolo conservato, sempre esprime".

Dunque -ripetiamo, giudicando dall'esterno- si può ritenere che il commissario abbia valutato eccessivi i segni del tempo presenti sulla selleria della sua Flaminia.

Vogliamo ricordare che i riconoscimenti dell'ASI hanno un valore nel mondo del collezionismo che si riflette sul valore dell'auto. Per questo di solito sono esposti da chi li ottiene.

Dunque è giusto che i commissari siano scrupolosi e, se ritengono sia il caso, stiano un po' "stretti" nella valutazione, tanto più quanto più è elevato il valore di mercato dell'auto.



| CONSULENZA LEGALE |

La rubrica di consulenza è a Vostra disposizione per chiarire aspetti di legge controversi, legati all'uso dell'auto d'epoca. Il dott. Giacomo Montanari, laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara (Diritto Tributario) è a Vostra disposizione gratuitamente per rispondere ai Vostri quesiti. Potete indirizzare le richieste a: Automobilità 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.



ASTE GIUDIZIARE: COME FUNZIONANO

Buongiorno, vedo che le aste giudiziarie sono sempre più spesso occasione per buoni affari, o addirittura ottimi. Mi sembra di capire però che è bene sapere come funzionano per evitare di avere brutte sorprese. Vi chiedo dunque: come funziona un'asta giudiziaria?

Giuseppe Rallo - Siracusa

Caro Giuseppe, acquistare un'automobile a un'asta giudiziaria è un fenomeno che ultimamente sta creando, soprattutto nel privato, un interesse sempre maggiore. Chi desidera comprare un'auto ad un'asta giudiziaria e risparmiare una consi-

derevole somma di denaro deve come prima cosa informarsi sulle modalità e sulle condizioni di partecipazione.

Le aste sono chiamate "giudiziarie" perché sono presiedute da un Giudice che decide sul loro andamento. Spesso, a queste aste, si possono trovare delle automobili di grande pregio. Il modo più sicuro per avere delle informazioni sulle aste e sui veicoli che si possono comprare, è consultando i siti ufficiali delle aste e i giornali dove vengono pubblicati i bandi. La lista dei siti e dei giornali ufficiali è pubblicata in un elenco depositato presso il Ministero di Giustizia. La pubblicità delle aste giudiziarie è regolamentata dall'art. 490 c.p.c.

Le aste giudiziarie possono essere senza incanto, con incanto o a trattativa privata, in base alle modalità di svolgimento.

Nell'asta senza incanto ex artt. 570 - 575 c.p.c., i partecipanti presentano le offerte d'acquisto in busta chiusa in Cancelleria del Tribunale con l'indicazione del prezzo, del tempo, del modo di pagamento e di ogni altro elemento utile alla valutazione dell'offerta. Tali buste vengono, poi, aperte nell'udienza fissata per l'esame delle offerte alla presenza dei vari offerenti. Dopo l'apertura delle buste si sceglie il migliore offerente che si aggiudicherà il bene.

In caso di più offerte valide, viene indetta una gara tra gli offerenti assumendo come prezzo a base d'asta il valore dell'offerta più alta. Se la gara non può aver luogo per mancanza di adesioni da parte degli offerenti, il Giudice potrà decidere se disporre la vendita a favore del maggior offerente oppure ordinare l'incanto.

Il Giudice dell'esecuzione, a conclusione della vendita, dispone con decreto le modalità di versamento del prezzo e il termine entro il quale deve essere effettuato tale versamento.

L'asta con incanto, invece, è disciplinata dagli artt. 576 - 590 c.p.c. e si snoda in

una gara pubblica ad offerte in aumento. Non vengono, dunque, presentate offerte, ma viene fatta un'istanza di partecipazione alla gara, mediante il versamento di una cauzione, che non vincola il partecipante se non al momento dell'aggiudicazione definitiva del bene.

L'offerta non è un'offerta di acquisto, bensì una dichiarazione con cui la parte, interessata all'acquisto del bene, dichiara di voler partecipare alla vendita, dichiarazione accompagnata necessariamente dal versamento della cauzione. Chi fa l'offerta più alta si aggiudica il veicolo, impegnandosi all'acquisto e senza poter annullare la sua proposta. Nell'eventualità che il vincitore si rifiuti di saldare l'importo da pagare, la caparra versata all'iscrizione all'asta è persa.

Le aste a trattativa privata, inoltre, sono quelle dove le negoziazioni si fanno con l'organo competente. In genere questo avviene per i beni di minor valore.

La procedura per istituire un bando d'asta inizia con un'ordinanza di vendita, firmata da un giudice, e continua con il pubblico avviso dell'ordine di vendita, fatto dalla Cancelleria. Il bando d'asta per ogni veicolo deve indicare correttamente l'origine del veicolo (il motivo per cui è stato posto all'asta e il demanio), i dati del mezzo (la cilindrata, la data d'immatricolazione, i chilometri percorsi e altre informazioni necessarie all'acquirente) e il prezzo iniziale da cui parte l'asta. In più, sono obbligatori i dati contenenti le informazioni sull'asta (il giorno, l'ora, la tipologia d'asta, i beni mobili messi all'asta, le modalità di partecipazione, le condizioni, l'eventuale importo da versare come caparra e molto altro).

Si può partecipare di persona o tramite mandatario, con una speciale procura. La modalità d'acquisto è quella del "visto e piaciuto": ciò significa che una volta terminato l'acquisto non si potrà avere null'altro a pretendere in nessun caso. È importante sapere che si può acquistare un'auto a una vendita all'asta e scoprire, in seguito, che le informazioni su quella macchina erano inesatte o incomplete. In questo caso non si può fare niente perché, come dice la normativa in vigore, "i beni sono venduti nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano".



MODENA
**MOTOR
GALLERY**
23 e 24 SETTEMBRE 2017

MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA

IL LUOGO GIUSTO PER IL BUSINESS

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

SPECIAL SHOW:

Le Ferrari di Sergio Scaglietti
Maestro Carrozzaio

ASTA:

"Barn Finds My Love" - "Rottami d'Amore"
Rottami di auto e moto prestigiose

La Piazza dei privati

Vendi la tua auto o la tua moto d'epoca!
Posto auto 60.00 € - Posto moto 20.00 €
(oltre iva, comprensivo di 1 pass ingresso per 2 giorni)
Area vigilata - Prenotazione obbligatoria

Pacchetti speciali per i club a soli 40 €

ModenaFiere

www.motorgallery.it

SEGUICI
SUI SOCIALI



Info e prenotazioni:

Tel. +39 059/4924794

commerciale@motorgallery.it



Organizzazione e promozione:

Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



Club ACI Storico
Il futuro dallo stile antico

Partner



150
Da 150 anni
vicine,
oltre le attese.



Circolo della Biella



Sponsor Tecnico



LIBRO DEL MESE

COSÌ INIZIÒ LA MILLE MIGLIA: STORIOGRAFIA DELL'EDIZIONE 1927

Sono passati novant'anni da quella prima Mille Miglia, l'inizio di una lunghissima serie conclusasi nel 1957 e che oggi prosegue sotto altre forme. Una storia fin troppo romanzata che ora Carlo Dolcini racconta con taglio e rigore storiografici, per riconsegnare alla realtà dei fatti il capitolo iniziale dell'epopea della corsa più bella del mondo. Si comincia dall'elenco degli iscritti, 101 in totale, due per macchina, riprodotto con tanto di scheda e fotografia: non di tutti però, perché schede e foto dei più famosi, come Minoia e Brilli Peri, sono andate perdute, forse trafugate.

Si prosegue poi con il Regolamento della "Coppa delle Mille Miglia": il primo fascicolo riguarda la parte tecnica, con la suddivisione in classi delle macchine, le loro caratteristiche costruttive, le modalità di svolgimento della competizione, eccetera. Il secondo fascicolo è bellissimo: la descrizione dell'intero percorso, delle strade, delle città e dei territori attraversati dalla corsa, una sorta di road-

book ante litteram ricco di segnalazioni e avvertimenti, corredato di disegni e mappe esplicative. Un documento magnifico, mai più replicato nelle edizioni successive, che testimonia la cura e l'entusiasmo con cui la gara era stata concepita e or-

ganizzata. E anche della consapevolezza dei rischi connessi: la partenza della prima macchina era stata fissata per le 6 del mattino, spostata poi alle 8, ma nessuno sapeva quando quella stessa auto sarebbe potuta arrivare al traguardo finale.

Si ipotizzavano uno, due giorni, alcuni dicevano addirittura tre: il vincitore Minoia sarebbe arrivato a Brescia esattamente dopo 21 ore, 4 minuti e 38 secondi. Come dire una media di 76,764 km/h (e non di 77,238 km/h, sottolinea giustamente l'autore), su strade che sarebbe meglio definire a volte poco più che una traccia sterata piena di buche, con macchine quasi prive di freni e dalla tenuta di strada eufemistica. Incredibile.



Carlo Dolcini
LA PRIMA MILLE MIGLIA
26-27 MARZO 1927
 Giorgio Nada Editore
 Pagine 161, Euro 50,00
www.libreriadellautomobile.it

► LA FILOSOFIA MEDICA DEL DOTTOR COSTA

Dopo aver abbandonato il mondo del Motomondiale e a quarant'anni dalla creazione della Clinica Mobile, Claudio Costa, anzi il Dottorcosta com'è universalmente conosciuto, scrive un altro libro per esprimere nella maniera più compiuta l'essenza della sua filosofia di vita e professionale. Quella che gli ha fatto scoprire alle sue prime esperienze nel soccorrere i piloti di moto feriti un modo diverso e irriuale di essere medico: curare cioè non soltanto le ingiurie e le malattie del corpo, ma anche cercare di esaudire i desideri autentici di chi soffre stringendo un patto d'alleanza con le energie più profonde del suo animo. Il desiderio di rivincita che pervade nel profondo ogni essere umano fermato dal destino è la molla migliore per il suo riscatto e la sua guarigione. Prefazione di Alex Zanardi.

Claudio Marcello Costa
L'EROE CHE È IN TE
 Fucina Srl
 Pagine 262 -
 Euro 25,00

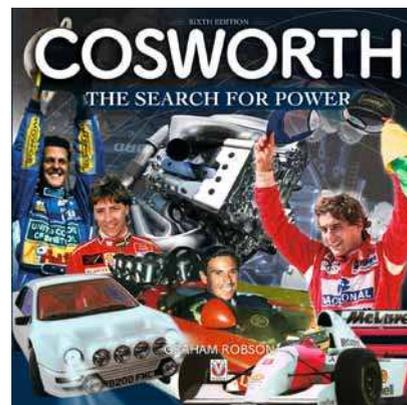


► LA STORIA INFINITA DEI MOTORI COSWORTH

Una storia fantastica quella della Cosworth Engineering, nata dall'amicizia e dalla genialità dei due fondatori Mike Costin e Keith Duckworth. In realtà senza Colin Chapman e la Lotus l'impresa non sarebbe mai partita. Entrambi i fondatori infatti vivevano senza conoscersi a Londra negli anni '50, entrambi erano appassionati di motori da corsa, entrambi per vari motivi sono entrati in contatto con Chapman, entrambi hanno collaborato con la factory inglese. Entrambi concordarono nel '58 di uscirne per dare libero sfogo alle loro idee e progettare liberamente motori, trasmissioni e parti staccate per le elaborazioni. Iniziarono con la preparazione del diffusissimo motore Ford 105E, portato alla vittoria in F. Junior per la prima volta nel 1960 da un certo Jim Clark per poi divenire il motore più utilizzato.

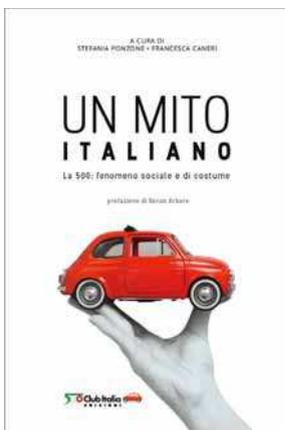
Sull'onda di quei successi arrivano a fine '66 i motori FVA per la Formula 2, che dalla stagione '67 si imposero nella categoria. In quella stessa magica annata vede la luce il primo DFV per la Formula 1 da 3.000 cc, che vince addirittura al debutto nel GP d'Olanda sulla Lotus 49 pilotata, indovina un po', sempre da Jim Clark. Ultima vittoria (in versione DFV) al GP d'Austria dell'82, 25 anni dopo. Nascita ed evoluzione della Cosworth sono assai ben raccontate in questo libro con testo in inglese.

Graham Robson
COSWORTH
THE SEARCH FOR POWER
 Veloce Publishing
 Pagine 256 - Euro 49,00
 Da Gilena di Brescia



► **FIAT 500 MITO UNIVERSALE**

I sessant'anni della 500 sono un'occasione che non può certo passare sotto silenzio, a maggior ragione da parte del Fiat 500 Club Italia, il più grande sodalizio di modello al mondo con i suoi oltre 20.000 soci. E' nata così l'idea di raccogliere in un libro di racconti, ricordi e riflessioni su un'automobile diventata un vero e proprio mito trasversale, che appartiene a tutti, non solo agli appassionati e nemmeno più solo agli italiani. Lo testimonia anche Renzo Arbore, autore della prefazione.

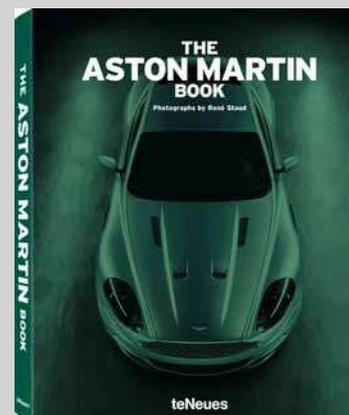


**Stefania Ponzone
Francesca Caneri
UN MITO ITALIANO
LA 500, FENOMENO SOCIALE
E DI COSTUME
Fiat 500 Club Italia Edizioni
Pagine 209 - Euro 18,00**

► **QUELLE SEDUCENTI ASTON MARTIN**

Se c'è una caratteristica che contraddistingue al primo colpo d'occhio le auto sportive inglesi del dopoguerra è la seduzione delle forme, quel rincorrersi di curve e bombature che disegnano con grande morbidezza parafanghi e cofani raccordati da fiancate basse e sinuose. Non fanno eccezione le Aston Martin, che anzi rappresentano un esempio di design ricco di fascino senza tempo. Un'attrazione fatale per un fotografo appassionato, pronto ad esaltare al massimo quelle forme giocando abilmente con le luci e con le ombre. Questo lavoro di René Staud è molto bello perché attraverso i suoi scatti la linea delle Aston Martin ritratte acquista una nuova forza espressiva, emana una energia che descrive perfettamente la personalità di ciascun modello. Naturalmente la nostra preferenza va alle classiche come la DBR1 o la DB4, ma il merito di René Staud è quello di trovare sempre la giusta ambientazione e il giusto taglio di luce perché ogni Aston Martin possa esprimere al meglio e con più vigore la propria affascinante individualità.

**René Staud
Paolo Tumminelli
THE ASTON MARTIN BOOK
PHOTOGRAPHS BY RENE' STAUD
Edizioni teNeues
Pagine 304 - Euro 39,90**

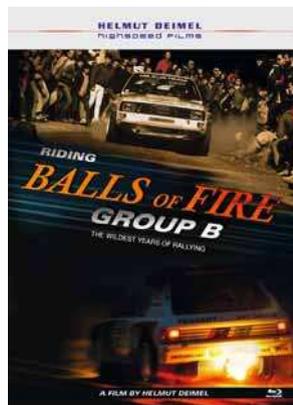


VIDEO

GRUPPO B: UNA BREVE E FEROCIA PARENTESI NELLA STORIA DEI RALLY

Le Gr. B con i loro 500 Cv sono state le più potenti auto da rally della storia. Come ha spesso ricordato lo stesso Miki Biason, la maggiore difficoltà nel guidarle era il tempo di percorrenza spaventosamente ridotto dei rettilinei, il che significava essere proiettati da una curva all'altra quasi senza soluzione di continuità, al limite della reattività umana. Auto mostruose, causa prima di incidenti terribili e condannate prestissimo all'estinzione, dopo soli tre anni di attività.

La loro parentesi, durata dal 1983 al 1986, è raccontata in questo bel documentario da Helmut Deimel, autore di numerosi film di motorsport e profondo conoscitore del mondo dei rally. Le scene di gara, gli interventi nelle assistenze, le interviste ai piloti, il racconto degli incidenti si alternano nei differenti capitoli dando perfettamente l'idea di quel momento storico molto particolare, di cui si evidenziano più gli aspetti epici di quelli drammatici. In lingua inglese.



**Helmut Deimel
RIDING BALLS OF FIRE
GROUP B - THE
WILDEST YEARS
OF RALLYING
Pal DVD
Durata 100 minuti
Euro 24,90
www.group-b-film.com**

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

► A MONTEREY ASTA BONHAMS DI FERRAGOSTO CON LE FEROCI GRUPPO B

Se siete inguaribili fanatici rallisti e avete da parte parecchi soldi, sappiate che ad Agosto, nell'ambito della Monterey Week californiana della quale il concorso di Pebble Beach è soltanto l'evento di maggior richiamo, tra le varie aste in calendario quella di Bonhams propone alcune auto che hanno fatto la storia delle corse. Si parla di Lancia Stratos, 037 ed S4 in versione stradale, poi Peugeot 205 T16 Gruppo B, Ford RS200 stradale (rarissima) e Gruppo B e, non poteva mancare, Audi Quattro. Ca va sans dire, sono auto in condizioni perfette e pure con chilometraggi molto contenuti. Ricordiamo che in tutti i casi si tratta di automobili molto rare, al tempo delle Gruppo B se ne dovevano costruire soltanto 200 esemplari per avere l'omologazione e oggi sfiorano più o meno tutte il mezzo milione di euro. Il prezzo d'asta è senza riserva, sarà interessante vedere quale valore raggiungeranno, anche per dare un riferimento ai prezzi di queste automobili tanto sensazionali da far... paura. Appuntamento il 18 agosto, al Quail Lodge Golf Club di Carmel, California.



► A PARMA L'OMAGGIO DELLA "MOTOR VALLEY" AL MITO DELLA MILLE MIGLIA

Il 20 maggio la Mille Miglia è passata per Parma, dove ha fatto tappa per una notte. La città ha reso omaggio in vari modi ai concorrenti e alle vetture della "Freccia Rossa". Oltre a ospitare le auto per farle ammirare dal pubblico, c'è stata anche una mostra molto significativa organizzata da Comune di Parma e Fiere di Parma.

Sotto i Portici del Grano sono stati messi in mostra modelli di auto che sono state capaci di segnare un'epoca. Dalle 10 alle 23 di sabato 20 e dalle 10 alle 14 di domenica 21, si sono potute ammirare una monoposto Dallara che nel 1992 partecipò al Mondiale di Formula 1 (in foto); una Lamborghini 400 Gt; una Ducati 125 Tv datata 1957, una Pagani e una Alfa Romeo 8C Coupé.

L'esposizione, volta a sottolineare la vocazione motoristica dell'Emilia, rientra nel progetto "Motor Valley", che punta deciso alla valorizzazione del territorio, rimandando anche alla prossima edizione di Mercanteinauto, rassegna dedicata alle auto d'epoca in programma dal 29 settembre al 1° ottobre

presso i padiglioni di Fiere di Parma. Annessa all'esposizione dei Portici del Grano c'è anche stata una mostra di auto della Polizia di Stato.

www.fiereparma.it



► AUTO E MOTO D'EPOCA VA IN TUTTA PADOVA

La 34° edizione del Salone Auto e Moto D'Epoca, dopo il successo dello scorso anno - con più di 100.000 visitatori nell'area fieristica e 30.000 nel Fuori Salone, 16 case automobilistiche internazionali, oltre 4500 auto e moto d'epoca provenienti da tutto il mondo - si annuncia ancora più importante, inedita e diversa dalle edizioni precedenti.

La rassegna di quest'anno, che si terrà dal 26 al 29 ottobre, infatti non si concentrerà solo nella sede espositiva della Fiera ma contaminerà l'intera città di Padova che, di fatto per dieci giorni, diventerà una capitale internazionale dell'auto: la capitale italiana.

Nelle piazze e nelle vie della città gli appassionati, i turisti, i curiosi potranno apprezzare i nuovi modelli delle auto di oggi, provare su strada le auto con i test drive coordinati da piloti professionisti, partecipare ai raduni delle auto e moto d'epoca.

Allo stesso tempo, all'interno del quartiere fieristico, potranno respirare il "profumo del passato", con le oltre 4500 auto e moto storiche esposte e in vendita, le centinaia di commercianti del settore heritage, del modellismo e del mondo del Vintage. autoemotodepoca.com



► A SETTEMBRE SCAGLIETTI IN MOSTRA A MODENA MOTOR GALLERY

La 5ª edizione di Modena Motor Gallery si terrà presso Modena Fiere il 23 e 24 settembre e tra i temi principali della rassegna è previsto un tributo al maestro carrozzeria Sergio Scaglietti, che fu amico e collaboratore di Enzo Ferrari. Con la sua officina di carrozzeria Scaglietti lavorava per il Cavallino e tra i suoi lavori vi sono alcune delle Ferrari più belle e più celebri. "Le Ferrari di Sergio Scaglietti, maestro carrozzeria" è il titolo della rassegna.

Tra le vetture previste in esposizione ci sono una Ferrari 250 GTO originale del 1962 in alluminio (*in foto*), la Ferrari 340 MM 1953 (numero di telaio #0294) caratterizzata da una lunga storia di successi e popolarità e considerata tra le più potenti vetture concepite da Ferrari. Ne furono realizzati soltanto due esemplari e Modena Motor Gallery sarà una rara occasione per poterla ammirare.

www.motorgallery.it

► UNA GIORNATA PISTAIOLA PER LE ABARTH STORICHE

Si è tenuto il 9 giugno all'autodromo di Varano de' Melegari la rassegna Historic Track Day, giunta alla sua settima edizione. L'evento, organizzato dalla Berni Motori di Maleo (Lodi) e dalla Franzoni Auto divisione Classic di Brescia, nuovo brand della Franzoni Auto dedicato alle vetture di interesse storico e collezionistico. L'iniziativa è stata dedicata alle Abarth storiche e ha consentito a 40 collezionisti provenienti da Italia, Svizzera e Germania, di vivere una giornata in pista con la propria vettura. All'Historic Track Day erano presenti svariate Abarth di tipo diverso: dalla "semplice" 595 su base Fiat 500 L alle 1000 TC, 1000 TC Radiale (*in foto*), le OT 1300, Abarth Simca 1000, per arrivare alle formule S - Sport e Prototipi come la 1300 Periscopio, la SP 2000 od una ricostruzione della TC 140 dotata di motore 12 cilindri a V di 6000 di cilindrata, oltre alle più giovani, ma sempre divertenti Formula Abarth.



► **A OTTOBRE AL CINEMA IL FILM SULLA FERRARI 312B**

“Ferrari 312B”, diretto da Andrea Marini, è un film documentario dedicato alla monoposto di F1 del 1970 che sarà proiettato in anteprima in Italia il 9, 10, 11 ottobre. Racconta una storia di uomini e motori, ma soprattutto una storia di passioni. La passione che spinge un ex-pilota di F1, l’italiano Paolo Barilla, a riportare in pista, a 46 anni di distanza dal suo debutto, questa monoposto. Per farlo, ha affidato la monoposto a chi nel 1970 l’aveva concepita, l’ingegnere Mauro Forghieri. Forghieri ha guidato un appassionato team team di meccanici e specialisti nel restauro, pezzo per pezzo, di questo autentico mito dell’automobilismo.

“Ferrari 312B” è un viaggio nella F1 di quegli anni, bellissima e feroce, a volte tragica, nei giorni e nelle notti insonni alla ricerca di una miglioria, di un risultato, di un passo avanti: ne ripercorre l’età d’oro attraverso le testimonianze di piloti come Niki Lauda, Jacky Ickx, Jackie Stewart, Gerhard Berger, Damon Hill e dei meccanici dell’epoca, testimoni di un’epoca cavalleresca.



► **SEMPRE PIÙ IN ALTO CON APPASSIONAUTO**

Si è svolto nel fine settimana 26-28 maggio 2017 il 5° Raduno AppassionAuto a cui hanno partecipato 120 veicoli, dagli Anni 30 fino alle moderne Supercar, provenienti dal Centro e Nord Italia, con alcuni equipaggi dalla Svizzera e dalla Germania. La vettura più vecchia presente era una Fiat 508 Balilla 4M del 1934 (in foto). L’equipaggio più giovane, due ragazzi classe 1997, hanno partecipato con una Fiat X 1/9 1300 prima serie del 1973.

L’equipaggio meno giovane, classe 1933, era composto da due coniugi di Vignola (MO) con la loro Alfa Romeo Nuova Super 1300 del 1975. Da sottolineare l’imponente partecipazione del Classic Club Vignola che ha preso parte alla manifestazione con ben 20 vetture, tra cui: Lancia Aurelia B 24 Spider del 1956, Lancia Fulvia 1.6 HF Lusso del 1971, Maserati 2,24 V, Mercedes 220 A Ponton del 1956, Porsche 911E del 1969.



► **A FINE SETTEMBRE LA PRIMA ASTA DI PANDOLFINI A FIRENZE**

Il prossimo 27 settembre, la casa d’aste Pandolfini di Firenze organizza un’asta di auto storiche. Tra le auto già affidate per la vendita ci sono una Fiat 509, stimata tra 25 e 30 mila euro, una Ferrari Testarossa con stima da 100 a 120 mila euro e una Jaguar XK120 a cui è attribuito un valore tra 90 e 110 mila euro.

Pandolfini
CASA D’ASTE dal 1924

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



**► GRANDE FESTA ALLA TATRA
SULLE STRADE AUSTRIACHE**

Si è svolto dal 25 al 28 maggio nella regione austriaca del Waldviertel, la parte nord-occidentale dell'Austria, la 38ª edizione del raduno internazionale Tatra. Il programma ha previsto escursioni su strade spettacolari per gustare il piacere della guida, ma anche vere e proprie visite turistico-culturali in diverse location architettoniche e artistiche. Luogo di incontro e di coordinamento delle attività è stata Ottenstein, dove sono confluite 21 vetture di marca Tatra, costruite dal 1937 al 1987.



**► MERCANTE IN AUTO SULLE STRADE
DEL DUCATO E DI GIUSEPPE VERDI**

Niente road-book, niente cronometro. Niente piede pesante sull'acceleratore, sorpassi o bandiera a scacchi. È l'essenza di Mercanteinauto, rassegna dedicata agli appassionati delle quattro ruote in programma nel quartiere fieristico di Parma nei giorni 29 settembre-1 ottobre (sotto un'immagine dell'edizione 2016). La manifestazione prevede tre giorni al volante di auto d'epoca alla scoperta delle terre del Ducato di Parma e Piacenza, tra panorami, paesaggi e chicche architettoniche. Tra le auto: un'Alfa Romeo Duetto "Osso di Seppia" del 1969, una MGA Roadster del 1957 e una Triumph Spitfire del 1966 sono alcuni dei "gioielli" disponibili a noleggio. All'iniziativa dinamica si potrà partecipare sia con l'auto propria che con una vettura messa a disposizione (insieme al conducente) da Fiere di Parma.

Il percorso toccherà le terre del maestro Giuseppe Verdi, con passaggio alla casa natale del "Cigno di Busseto" a Roncole Verdi. E ancora, vigneti e caseifici e le cantine medievali di stagionatura del culatello di Zibello. Altra iniziativa prevista all'edizione 2017 di Mercanteinauto è la esposizione di circa 100 esemplari di Mercedes-Benz della collezione di Claudio Baroni, tra le più importanti al mondo. Per informazioni e prenotazioni: tel. 0521/798515; info@foodvalleytravel.com



ANTEPRIMA
26-27-28-29
Ottobre 2017

**Qui puoi
trovare
i tuoi sogni.**

Con più di 5000 auto
in vendita e oltre 600 ricambisti,
Auto e Moto d'Epoca è il
più grande mercato in Europa.



Bonhams

In collaborazione con AUTO E MOTO D'EPOCA
presenta la prestigiosa asta di auto d'epoca

SABATO 28 OTTOBRE 2017



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

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 Fax 0039.049.9819826



Powered by:
GEO SPA

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

seguici su



www.autoemotodepoca.com



Campionato del mondo

Il Concorso d'Eleganza più chic ha raccontato il Novecento in automobile, un secolo breve anche grazie al progresso di questo veicolo straordinario in tutto il globo

Scegliete la vostra "Best of show" tra tutte le auto premiate

DI ELVIO DEGANELLO - FOTO BMW GROUP, ALBERTO NOVELLI, MICHELE ROSETTA

L'organizzazione BMW assegna ogni anno un tema al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este: quello del 2017 è "Il giro del mondo in 80 giorni", sottintendendo l'accelerazione del progresso impressa nel "secolo breve" dall'automobile e il Mondo inteso come molteplicità di luoghi di provenienza delle auto del Concorso, che è veramente "mondiale" per importanza e partecipazione. Il tema è il contenitore delle classi di concor-

so che raggruppano le vetture per le emozioni. Vincere nel gruppo è importante perché la "Best of show" della Giuria esce dalla rosa delle prime di classe. Il Concorso prevede inoltre una "Best of show" (a cui va la mitica "Coppa d'Oro") eletta dal pubblico di Villa d'Este (dove si entra in pochi) e un'altra eletta dal grande pubblico di Villa Erba (dove entrano tutti, pagando il biglietto). Votano anche i giovanissimi con meno di 16 anni, in un referendum loro ri-

servato: è un segnale importante di continuità nell'amore per il bello e per l'automobile. Sabato 26 e domenica 27 maggio sono stati 50 i capolavori che hanno sfilato nell'incomparabile scenario del Lago di Como sfoggiando unicità, eleganza ed elevato valore collezionistico: cinquanta gioielli che hanno reso difficile scegliere la "Best of Show" sia per la giuria, sia per il pubblico, che qui è protagonista. Mostrando sensibilità, il pubblico di Villa d'Este ha assegnato



REGINA SUPER SPRINT
Il prototipo della Alfa Romeo Giulietta Super Sprint del 1957 sfilava davanti alla tribunetta di Villa Erba la domenica. Il pubblico (sempre più numeroso con il passare degli anni) l'ha eletta regina del concorso.

la Coppa d'Oro alla Nibbio di Giovanni Lurani, che fra il 1935 e il 1947 conseguì 10 record di velocità. Dopo le imprese, la monoposto rimase in casa Lurani custodita con venerazione da "Cica", figlia di Giovanni e anche lei pilota da corsa. Federico, figlio di "Cica", non è diventato pilota, ma ha onorato il nonno risvegliando la Nibbio dal dorato letargo: "L'ho fatto per la mamma" dice sollevando la Coppa d'Oro, mentre "Cica" commossa trattiene a stento una lacri-

ma di gioia. Il voto dei giovanissimi converge sull'Alfa Romeo 6c 1750 GT carrozzata Castagna e sorprende perché è un genere da "palati fini".

La Giuria di Villa d'Este e il pubblico di Villa Erba eleggono infine "Best of Show" l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale prototipo. È solo una "1300" e non ha il Cavallino sul muso, ma nel 1957 nessun'altra auto della categoria tocca i 200 km/h. Il voto premia la capacità italiana di ottenere il massimo

dal minimo, la genialità del designer Franco Scaglione che sviluppa il prototipo dagli studi sulle B.A.T., e il coraggio di Bertone e dell'Alfa Romeo che portano il prototipo fino alla produzione. Ne avevamo parlato due mesi fa in copertina, evidentemente ci avevamo visto giusto...

Tante auto, tante storie, tante emozioni: è impossibile raccontarle tutte, ma vi offriamo la selezione delle vincitrici di classe. Qual è la vostra "Best of show"?



1920 BALLOT 3/8 LC TELAIO #1006 - PRIMA CLASSE A - "DEMONI DELLA VELOCITÀ"

Il motore con otto cilindri in linea progettato dall'ing. Ernst Henry ex Peugeot dà origine a un cofano lungo e basso che nell'immaginario collettivo scardina l'idea che le auto più potenti, più hanno il cofano alto. Le 3/8 LC debuttano nella 500 Miglia di Indianapolis classificandosi 2^a, 5^a e 7^a. Quando la scena si sposta in Europa la #1006 s'impone nel 1° Gran Premio d'Italia 1921 che si corre a Brescia. Nel 1922 la # 1006 è terza a Indianapolis, infine approda a Brooklands dove corre fino all'inizio degli anni Trenta con piloti del calibro di Donald Campbell e Jack Dunfee.

**1935 LURANI NIBBIO TELAIO # 1 BY RIVA
MENZIONE D'ONORE CLASSE A - "DEMONI DELLA VELOCITÀ"**

Con l'abilità italiana di ottenere il massimo dal minimo, l'ingegnere e pilota Giovanni Lurani equipaggia il piccolo bolide con un motore Moto Guzzi di 500 cc e il 5 novembre 1935 sulla Firenze-Mare conquista quattro record internazionali a quasi 170 km/h di media. Nel 1939 sulla Berlino-Monaco stabilisce altri due primati. Infine con un motore Moto Guzzi 250 nel settembre 1947 stabilisce quattro nuovi record sul rettilineo di Jabbeke. La vettura amorevolmente conservata dalla figlia di Lurani, è rimessa in funzione dal nipote e a Villa d'Este vince la Coppa Oro per referendum pubblico.



**1930 DUESEMBERG J TELAIO # 2315 CONVERTIBLE SEDAN BY MURPHY
PRIMA CLASSE B - "IN VIAGGIO CON STILE"**

La Duesenberg J con 8 cilindri in linea, 6.900 cc e 265 CV è la più potente, costosa e veloce auto americana degli anni '30. Tutti i carrozzieri vogliono vestirla. Il californiano Murphy è uno dei più attivi e lo stile della sua "convertible sedan" sul telaio lungo ha tanto successo che egli realizza in serie le scocche al grezzo, così i clienti non devono aspettare. Il primo proprietario della # 2315 è l'ammiraglio Gene Markey. Nel 1952 è del figlio dell'attore Buster Keaton, che la cede all'attore Tyrone Power in cambio di una MG.



**1932 LANCIA DILAMBDA TELAIO # 232140 TORPEDO SPORT BY VIOTTI
MENZIONE D'ONORE CLASSE B - "IN VIAGGIO CON STILE"**

La Lancia Dilambda è un'auto di lusso di 4 litri con il motore 8V di 24° che sviluppa 100 CV. La #232140 appartiene alla seconda serie di 300 esemplari ed è carrozzata da Vittorino Viotti con la coda sfuggente e i posti dietro separati dagli anteriori da una copertura in lamiera con due piccoli parabrezza. Il particolare taglio della verniciatura bicolore slancia l'insolita coda rafforzando l'idea della leggerezza e della sportività che è intrinseca nella definizione "torpedo sport". Il primo proprietario milanese la vende in Svizzera nel 1940 e da lì nel 1982 è esportata negli USA.

1932 ALFA ROMEO 1750 GT CASTAGNA TELAIO - PRIMA DELLA CLASSE C - "A TUTTO GAS NEGLI ANNI TRENTA"

All'inizio degli anni '30 le Alfa Romeo 6c 1750 da corsa vincono dappertutto e danno un vigoroso impulso al mito della Casa del Portello. Alla clientela che desidera prestazioni elevate senza rinunciare al comfort, il costruttore propone la 6c 1750 Gran Turismo con il motore sovralimentato come la GS da corsa, ma con l'autotelaio allungato, allargato e dotato di ammortizzatori regolabili dall'interno. La lussuosa carrozzeria cabriolet Castagna che equipaggia la # 101014857 è più pesante delle "spider-corsa" e penalizza leggermente le prestazioni mentre eleva ai massimi livelli l'eleganza.



1934 TATRA 77 TELAIO # 23012 - MENZIONE D'ONORE CLASSE C - "A TUTTO GAS NEGLI ANNI TRENTA"

La cecoslovacca Tatra T77 con la carrozzeria sviluppata da Hans Ledwinka e Paul Jaray, ingegnere aerodinamico Zeppelin, è la prima auto di serie realmente aerodinamica. Sul modello in scala 1:5 si calcola un CX di 0,24, eccezionale per l'epoca e tale da permettere di superare i 150 km/h con un motore V8 di 3 litri a raffreddato ad aria che sviluppa 75 CV. Le altre caratteristiche sono il telaio a trave centrale, le sospensioni indipendenti, il largo impiego di leghe leggere al magnesio e l'arredamento lussuoso e confortevole che a Villa d'Este merita il premio per il miglior interno.



1947 BENTLEY MK VI DHC BY H. J. MULLINER - MENZIONE D'ONORE CLASSE D - "VELOCI, LEVIGATE E SILENZIOSE"

Caratterizzata da uno stile british composto ed elegante, non rinuncia alla parziale carenatura delle ruote posteriori e ha la particolarità della cappotta che quando si apre scompare completamente in un apposito vano. L'ha voluta così Patrap Singh Gaekwad, maharaja dello Stato di Baroda, all'epoca ritenuto il secondo uomo più ricco del mondo. Un'altra particolarità, la tappezzeria in broccato blu, rimane a lungo celata dalle foderine finché nel restauro sono tolte, consentendo di riprodurre le parti usurate con un broccato ritessuto oggi con il colore e con il metodo originale.

1953 FIAT 8V TELAIO # 106*000036 SUPERSONIC BY GHIA PRIMA CLASSE D - "VELOCI, LEVIGATE E SILENZIOSE"

È una delle 15 spettacolari Fiat 8V carrozzate da Ghia con lo stile Supersonic definito dall'ing. Giovanni Savonuzzi con evidenti ispirazioni aeronautiche nei parafranghi aggettanti, nella calandra ovale, nei rilievi nel modellato che accennano a profili alari e nelle nicchie dei fanali posteriori fatte a ugelli di Jet. La "Supersonic" non è apparentemente aerodinamica, lo è davvero. Paradossalmente il suo successo negli USA ne segna la fine perché la Fiat, in difficoltà nel garantire la meccanica 8V oltre Atlantico prima diffida il carrozziere e poi gli nega la fornitura degli autotelai.



**1955 MERCEDES BENZ 300 SL TELAIO # 198.040.5500343
MENZIONE D'ONORE CLASSE E - "IL GRANDE VIAGGIO CONTINUA"**

Fino a oggi è l'unica auto di serie con le porte incernierate in alto, che per gli altri costruttori restano un irrisolto rompicapo tecnico. Ha un sistema di alimentazione a iniezione diretta così avanzato che nel 1963 Ferrari lo chiede per le F1 impegnandosi a non utilizzarlo nella produzione di serie. Più passano gli anni, più le 300 SL sono apprezzate e desiderate dai collezionisti, specialmente quelle con tinte o abbinamenti particolari, con una ricca dotazione di accessori d'origine, con una storia cristallina e restaurate con la massima cura come la # 198.040.5500343.



**1955 FERRARI 250 GT EUROPA # 0407GT SPECIALE BY PININ
FARINA - PRIMA CLASSE E - "IL GRANDE VIAGGIO CONTINUA"**

La 250 Europa costruita in tre gruppi di 12, 12, e 25 esemplari è la prima Ferrari di serie. La # 0407, allestita per il comm. Ferrario nel luglio 1955, è diversa da tutte ed è definita "Speciale". Deroga dagli standard specialmente nella calandra ellittica con gli antinebbia agli estremi e il cavallino al centro in una gran placca cromata. Medaglione a parte, la calandra prefigura quella 250 GT della nuova serie che inizia nel settembre 1956 dal telaio # 04239 GT. Desideroso di un nuovo modello, il comm. Ferrario vende la # 0407GT 18 mesi dopo l'acquisto al 30% del prezzo pagato.

**1957 FERRARI 250 GT CALIFORNIA TELAIO # 0769GT BY SCAGLIETTI
PRIMA CLASSE F - "VELOCI, FIAMMEGGIANTI PER I PLAY BOY"**

Nelle intenzioni del costruttore la 250 GT California doveva essere una versione più sportiva e più semplice nell'allestimento della raffinata 250 GT Spider di Pinin Farina. Il risultato è una forma molto espressiva che interpreta alla perfezione l'osmosi fra l'eleganza del "Maestro" torinese e la "sportività da corsa" del carrozziere modenese Sergio Scaglietti. Il modellato più corposo e l'esecuzione più "secca" determinano una personalità molto vigorosa e in linea con la coupé Ferrari 250 GT "Tour de France" che lo stesso Scaglietti realizza con destinazione prevalentemente agonistica.



1968 LAMBORGHINI P400 MIURA TELAIO # 3480 - PRIMA CLASSE F - "VELOCI, FIAMMEGGIANTI PER I PLAY BOY"

È concepita ai limiti della fattibilità come una dream-car, eppure è concreta e fruibile. Negli anni '60 la novità del motore trasversale centrale-posteriore consente di esprimere il bello con un linguaggio che sbalordisce declinando i valori dell'inatteso, del futuribile e del trasgressivo in un rapporto che supera i confini dialettici dei vari aspetti del progetto e approda a una costruzione in cui la meccanica e lo stile s'integrano alla perfezione. Il 14 maggio 1968 la # 3480 è consegnata al figlio del romanziere Arthor Conan Doyle nelle tinte richieste: Rosso Speciale con fasce verdi.



**1955 FIAT 8V VIGNALE "MILLE MIGLIA"
TELAIO # 106*000066
MENZIONE D'ONORE CLASSE G
"GIOCATOLINI PER RAGAZZONI"**

Alfredo Vignale carrozza su disegno di Giovanni Michelotti 10 Fiat 8V diverse anche se a volte alcuni stilemi ricorrono. La # 000066 unisce i connotati della berlinetta-corsa # 000052 e della # 00005 in una coupé ricca di elementi decorativi e di finiture "lusso" che, a dispetto dell'apparenza ricercata, il 30 aprile 1955 scende dalla pedana del Salone di Torino e sale sulla rampa della Mille Miglia. Fra le particolarità rilevate a Villa d'Este c'è l'ampio lunotto con due bocchettoni, dei quali solo il sinistro è collegato al serbatoio. Esigenze di simmetria o secondo serbatoio rimosso? In basso, una Bentley con compressore (a sinistra) e un... Bentley boy.





1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE TELAIO # AR10120*00001 - PRIMA CLASSE G - "GIOCATOLINI PER RAGAZZONI"

La Giulietta SS conclude e porta alla serie gli studi di Bertone e del designer Franco Scaglione sulle BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica). Il prototipo (telai # 00001) è più lungo delle SS di serie perché la lunghezza è vantaggiosa dal punto di vista aerodinamico, ma penalizza in curva per la maggiore inerzia del retrotreno più pesante. Diversa dalla serie è anche la calandra senza lo scudo Alfa Romeo con la quale Scaglione realizza in pieno la sua teoria del "muso picchiante". Nel restauro, il proprietario Corrado Lopresto riprende la configurazione del Salone di Torino 1957.



1958 MASERATI 300 S TELAIO # 3083 BY FANTUZZI - PRIMA CLASSE H "PLASMATE PER LA VELOCITÀ"

Secondo fonti attendibili la # 3083 è la # 3080 con il muso allungato e rinumerata dalla Casa. Con Stirling Moss vince il GP del Portogallo il 13 luglio '58 e il GP di Svezia il 10 agosto successivo. È poi seconda a Roskilde in Danimarca. In più occasioni il pilota dice che è un'auto magnifica, la migliore che ha guidato. Nel marzo '59 la # 3083 è fatale per Ed Lawrence nelle prove della 12 Ore di Sebring. Il 25 luglio successivo è terza con Pedro Rodriguez nella gara USAC di Limerock. Dopo tutto ciò nel 1971 è in vendita a Philadelphia con un cartellino che dice "solo 2000 miglia, mai corso".





**1960 ABARTH 1000 RECORD TELAIO
ES 1351 BY PININ FARINA
MENZIONE D'ONORE CLASSE H
"PLASMATE PER LA VELOCITÀ"**

Con il telaio tubolare, il motore 1000 bialbero e la profilata carrozzeria di Pinin Farina il bolide tocca i 220 km/h. Ma il 28 settembre 1960, avviando i tentativi di record a Monza, Carlo Abarth raccomanda ai piloti di tenere prudenzialmente sotto questo limite la vettura, che così conquista 7 record internazionali con medie da 203,652 (12 ore) a 191,376 km/h (10.000 km). Il terzo giorno mentre attacca il record delle 72 ore, il più importante perché mondiale, un'uscita di strada mette fuori uso la vettura che in ogni modo conquista il primato spinta a braccia dal pilota Umberto Maglioli.



MASERATI ALFÈREZ

Nel 1953 la Maserati acquistò l'Italmoto. La famiglia Orsi era molto vicina all'ingegnere Renzo Rivolta, proprietario della Iso di Bresso che, oltre ad automobili, produceva scooter. A Rivolta fu richiesto, da parte degli Orsi e tramite il ramo Maserati che produceva batterie, di costruire uno scooter con il Tridente, in Spagna, per l'esportazione verso il Sudamerica. Nel 1957 a Città del Messico furono presentati due prototipi, ma il progetto non ebbe seguito produttivo. Uno dei due prototipi, con il nome "Alfèrez" sullo scudo e il marchio Maserati sulla fusione del carter della trasmissione, era presente a Villa d'Este nel versante motociclistico del concorso. A proposito di Maserati, qui a fianco una bellissima A6G-54 2000 Coupé Frua conservata così com'è, marciante e con tutti i segni della sua età: bellissima.





Modena. per noi

Umberto Panini acquistò 19 Maserati che stavano per andare all'asta, perché rimanessero a disposizione della città. Il collezionismo è una caratteristica di famiglia

DI FRANCESCO PELIZZARI
FOTO ALBERTO CERVETTI





“Fa dal bèin e descòrdet d’avereel fat”

La Collezione Umberto Panini vive all’interno dell’azienda agricola Hombre. “Hombre” era il soprannome di Umberto Panini nella sua vita venezuelana. Andò in Sudamerica nel 1957, a 27 anni, in cerca di fortuna, come molti italiani. Aveva imparato a lavorare con le mani e la meccanica: fabbro, saldatore, meccanico alla Maserati moto. Laggiù si fece una posizione, ma i suoi fratelli sette anni dopo lo convinsero a tornare a Modena per aiutarli a fare le figurine. Si era sposato per procura, come i militari in guerra. Aiutò i fratelli: inventò una macchina imbustri-

ce, non una cosa da nulla per una ditta di figurine. Assolto il suo “compito”, nel 1972 si dedicò alla sua Idea: una fattoria in cui produrre Parmigiano Reggiano, che lui considerava il formaggio più buono del mondo, a ciclo chiuso. Tutto fatto in casa: la terra, il foraggio, le mucche, la mungitura, la stagionatura. Autosufficiente. Non perché non si fidasse degli altri, ma perché i modenesi a volte sono così: testardi senza chiusure, analitici senza forzature, geniali senza arroganza. Quando, nel 1996, a Modena si seppe che De Tomaso avrebbe mandato all’asta in Inghilterra la collezione di 19 au-

STAZIONE

Sopra, la collezione vista dall’ingresso. Le Maserati rappresentano la maggior parte delle vetture, ma ci sono anche auto di altre marche. La struttura è ispirata a una stazione ferroviaria: il senso è che gli uomini passano, le loro opere restano. A sinistra, i trattori all’esterno: in primo piano un raro Orsi. La frase qui sopra è di Umberto Panini, in dialetto modenese: la traduzione è superflua.



tomobili dopo averle riprese indietro dalla Fiat, che nel frattempo aveva acquistato la Casa del Tridente, Umberto Panini decise di acquistarle in blocco, affinché restassero alla città di Modena. Oggi lui non c'è più, ma le auto sono ancora lì, nella sua azienda, visibili a tutti: basta chiedere.

Inclinazione di famiglia

Fuori dallo stabile in cui è esposta la collezione c'è una fila di trattori d'epoca, Fiat, Landini, Orsi e via discorrendo: "Il collezionismo era nel dna di mio padre -spiega Giovanni Panini, curatore della collezione, intuendo che stavamo per chiedere se facciano parte della collezione anche i veicoli

agricoli-. E non soltanto di mio padre. Anche i suoi fratelli. D'altra parte molti li cercavano, sapendo di questa loro inclinazione. Ogni tanto qualcuno capita ancora da queste parti con un trattore chiedendo se lo vogliamo". Da questa inclinazione nacque l'idea delle figurine? "Probabilmente sì. D'altra parte, la parte editoriale fu avviata dai suoi fratelli. Lui era in Venezuela e fu richiamato in Italia da loro". Lui contribuì alla causa con la macchina imbustatrice: ha scritto un libro di memorie che si intitola "L'America è qua". È effettivamente così? "Era così all'epoca, perché c'erano tante opportunità per chi aveva voglia di fare -racconta Giovanni-. E a lui la voglia non

NUVOLARI

Il visitatore è accolto da due monoposto (in alto): in primo piano la Maserati 6CM del 1937 e, dietro, la 6C 34 usata da Nuvolari nel 1933 e acquistata dopo l'acquisizione della collezione Maserati. Più sotto, la bellissima berlinetta A6G 54; in primo piano, una delle colonne della "stazione": sono in realtà le basi in ghisa dei lampioni di Viale della Libertà di Fano, prodotte nel 1927 e recuperate da Panini quando giacevano da un rottamatore. Nelle foto piccole, una macchina ricoperta di figurine del mondiale di Spagna '82, un juke-box e Giovanni Panini con il nostro inviato all'interno del magazzino dell'azienda di famiglia.



BIRDCAGE

Sopra, Alfa Romeo, Mercedes e altre auto della collezione e cartelli di gelati. A sinistra, la mitica Tipo 61 "birdcage" (sulla destra, in basso un dettaglio del telaio) e la Tipo 63-Serenissima, entrambe Sport del 1961. Qui sotto, l'esterno dell'edificio con opere dello stesso Panini.



mancava certo. Però Umberto aveva in più la filosofia che io chiamo delle porte aperte, cioè dell'accumulo non fine a sé stesso né inteso come patrimonio personale, ma disponibile. Infatti la collezione è visibile gratuitamente". Come mai una collezione di Maserati e non di Ferrari, per esempio? "Prima di tutto perché si creò quella eventualità, perché la collezione era sul mercato e rischiava di andare dispersa. A parte questo, a Umberto piacevano le moto e cominció a lavorare sulle Maserati a due ruote. Poi, in certo senso è stata una questione, ancora una volta, di inclinazioni. Lo storico modenese è nato con il tridente, che come azienda seguiva anche una logica più



tecnica e meno commerciale rispetto alla Ferrari. E mio padre privilegiava la parte meccanica. Gli piaceva costruire, ideare, maneggiare. Era sempre occupato con qualche idea da trasformare in realtà".

CONTATTI

Panini Motor Museum
Via Corletto Sud, 320
41126 Modena

Orari di apertura al pubblico:
lunedì-venerdì 9-12:30 e 14:30-18
sabato 9-12:30
chiuso domenica, 25 Aprile,
1 Maggio e 2 Giugno

La collezione è visitabile esclusivamente tramite richiesta scritta nei mesi di marzo, aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre.

Tel +39 059 5962181

www.paninimotormuseum.it

► LA CISITALIA 202 VINCE IL CONCORSO D'ELEGANZA ASI

È stata la Cisitalia 202 C (in foto) del 1947 di Gino Coen la regina del Concorso d'Eleganza dell'Automotoclub Storico Italiano ospitato sabato 10 e domenica 11 giugno nell'ambito del Salone dell'Auto di Torino. Il Concorso si è articolato su due giornate. Sabato a Stupinigi dove le auto storiche sono state sistemate in bella mostra presso la Palazzina di Caccia e domenica al Castello del Valentino dove poi in tarda mattinata si è svolta anche la premiazione.

A giudicare le trenta auto storiche, durante l'esposizione a Stupinigi, è stata la giuria di esperti presieduta da Lorenzo Ramaciotti e composta da Aldo Brovarone, Dominik Fischlin, Roberto Giolito ed Ercole Spada. Spettacolo nello spettacolo, il pubblico di appassionati sabato a Stupinigi è stato piacevolmente catturato anche dai numerosi passaggi a bassa quota di cinque aerei storici della Hag (Historical Aircraft Group).

Quattro le categorie, con relativi temi, in concorso: "Affermazione delle forme" (1922-1936) in cui ha vinto la Lancia Dilambda del 1930 di Domenico Paterlini; "Luci e ombre" (1937-1949) dove si è imposta la Cisitalia 202 C poi risultata vincitrice assoluta; "Affermazione



dello stile" (1950-1959) in cui ha primeggiato la fresca vincitrice a Villa d'Este, l'Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo del 1957 di Corrado Lopresto; infine nella categoria "Apogeo del design" (1960-1971) ha prevalso l'Abarth 1000 Record Pininfarina del 1960 di Simone Bertolero.

Il premio "Miglior conservato" è stato attribuito alla Fiat 500 Garavini del 1939 di Fulvio Bircocchi, quello di "Miglior restauro" è stato appannaggio della Fiat 1500 cabriolet del 1940 di Umberto Anerdi. Il premio Asi è stato invece consegnato alla Triumph Italia 2000 Vignale del 1959 di Giacomo Olivieri.

www.asifed.it

► TANTE OPEL IN FESTA A FONTANELLATO

Sabato 3 giugno si è svolto a Fontanelato (PR), il 9° Meeting Internazionale Opel Storiche, organizzato dall'Opel Manta Fans Italy-Opel Fans Italy, con il patrocinio del Comune di Fontanelato e dell'AAVS (Associazione Amatori Veicoli Storici). Un centinaio le vetture partecipanti, provenienti non solo dall'Italia ma anche da Svizzera, Germania e Slovenia. Contemporaneamente al raduno si è svolta anche la prima mostra scambio di ricambi per Opel (prima volta in Italia).

Tra le auto presenti si sono fatte notare una Opel Olympia del 1951, la più vecchia tra le auto del raduno, una Olympia Rekord del 1955 e la "sorella" del 1956. Notevoli anche le due ammiraglie Kapitän, del 1958 e 1962. Altro volto della Opel è stato quello rappresentato dalle Kadett A degli Anni 60, con

due esemplari del 1964: la Lusso e la Caravan. A seguire le Kadett B con una prima serie due porte lusso e due coupé la Rally 1100 del 1968 e la LS coupé del 1971. La fine del boom economico era ben rappresentata dalle due Rekord C 1700 lusso 4 porte e la Commodore A GS Coupé. C'era anche la versione Rekord



C Caravan che ha fatto superbamente da supporto logistico all'organizzazione. E poi ancora, le Opel GT, le Manta A nei vari allestimenti, le Ascona A anche in versione SR 2 e 4 porte, Kadett C dalle prime 2 porte STD del 1974, le Manta B, le Kadett C GT/E, le Manta B GT/E e GSJ. Nell'ambito del raduno Francesca Pasetti ha presentato il libro "Il Lato B dei miei Rally", scritto a quattro mani con il campione Rudy dal Pozzo. Infine, la premiazione ha visto consegnare 18 coppe tra cui le due assegnate dall'AAVS attribuite all'Olympia del 1951 e alla Rekord Olympia del 1955.

"Best of Show" è stata dichiarata la Commodore A GS del 1971 che tra l'altro è stata la vettura che ha percorso più chilometri per partecipare all'evento: 1170.

www.opelfansitaly.com

► ASIAUTOSHOW SI SVOLGERÀ A SETTEMBRE NELLA SICILIA ORIENTALE

L'ASI ha definito il programma della prossima edizione di Asi Auto Show in programma da venerdì 22 a lunedì 25 settembre. Teatro della manifestazione sarà quest'anno la Sicilia orientale. Il ritrovo dei partecipanti avverrà a Catania, venerdì mattina, per iniziare l'attività nel primo pomeriggio, con la visita alla Casa di Vincenzo Bellini e un giro turistico nella città. Nel pomeriggio inoltrato i partecipanti partiranno per Siracusa, sede di tutti i pernottamenti. Al sabato e allo domenica ci saranno escursioni e visita nelle località più affascinanti della regione: Siracusa, Noto, Modica. Infine, il lunedì ci sarà il trasferimento a Taormina dove la manifestazione si concluderà.

www.asifed.it

► GIRO NEL MONFERRATO PER GLI APPASSIONATI VERCELLESI

Le colline del Monferrato e le pianure del Vercellese hanno accolto lo scorso 11 giugno il raduno itinerante organizzato da VSV - Veicoli Storici Vercelli (www.veicolistoricivercelli.it). Una sessantina di auto sono partite dalla sede del club a Carasanablot (VC) e fra risaie e vigne e i saliscendi delle colline sono arrivati alla meta di Castelletto Merli (AL).

Al raduno erano presenti "pezzi" pregiati, fra cui Abarth 1000, Fiat 1100 BL, Fiat 1400 B, Fiat 2300, Porsche 356 spider, Porsche 911 ed alcune motociclette fra cui una Moto Guzzi Lodola Sport. La bella giornata di sole ha favorito la partecipazione. Le auto sono rimaste in mostra per tutto il giorno nel verde dei prati di Castelletto Merli, mentre i loro proprietari gustavano le specialità monferrine presso le strutture della Pro Loco. Alla manifestazione sono intervenute le autorità locali, fra cui il Sindaco del paese ospitante.

(Iacchetti)



► CON I MEZZI DELLA GUERRA SULL'APPENNINO MODENESE

Nel week-end del 3-4 giugno Serramazzone (MO), è stata pacificamente invasa da un nugolo di Jeep e mezzi militari. A portarli sull'appennino emiliano è stato il raduno organizzato dal Club Volkswagen Italia, con il patrocinio del Circolo della Biella di Modena. La particolarità di questo evento dedicato al motorismo militare storico è che in quest'occasione si guarda la storia del trentennio 1915-1945 attraverso i mezzi protagonisti di quel periodo. Con l'occasione, Serramazzone ha anche ospitato mostre, libri, automobili, abbigliamento, modellismo bellico.

Numerosi i modelli presenti, di origine e marca diversi. Tra questi un Dodge WC 51 passo corto canadese, dotato di un poderoso Chrysler 6 cilindri. Presente anche un Autoblindo Ford M20 con 6 ruote motrici, 6 cilindri, 7.000 cc del 1942 prodotto in 3500 unità e dotato di mitragliatrice. Naturalmente a farla da padrone sono state le Jeep Willys. Presenti anche alcune ultime Ford Mutt Vietnam (alcune ancora vennero utilizzate nella Guerra del Golfo). Altre chicche viste al raduno appenninico sono state la Ford GPW del 1943 ed la Volkswagen Kubelwagen TYP 82 del 1943.

www.clubvolkswagenitalia.it

► VISITA ALLA PAGANI PER I 70 ANNI DELLA SCUDERIA SAN GIORGIO

"La Scuderia San Giorgio è oggi un fatto compiuto"... Così, il 2 maggio 1948 esordiva il numero unico del notiziario del sodalizio ferrarese fondato il 17 ottobre 1947. Tra le altre cose si annunciava che la Scuderia avrebbe partecipato alla 15ª Mille Miglia, con dieci equipaggi.

La "San Giorgio" compie dunque 70 anni e per celebrare la ricorrenza ha organizzato il tradizionale "Raduno Maserati Città di Ferrara" con una giornata a tema in una delle più giovani aziende italiane nel campo della produzione di Supercar: la "Pagani" di San Cesario sul Panaro (MO). Venti equipaggi sono arrivati dall'Italia e da Svizzera e Austria, una decina le Maserati presenti, dalle Biturbo, a una Grand Sport Coupé. La visita alla Pagani, che ha costruito nel 2016 venti auto e ha l'obiettivo di arrivare a 40, ha suscitato grande interesse. I partecipanti al raduno hanno potuto ammirare le varie realizzazioni di questo argentino trapiantato in Italia, a cominciare dalla sua prima F3 (in foto).

www.biturboclubitalia.it



... 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



► **PRONTA LA RIEVOCAZIONE DELLA PONTEDECIMO-GIOVI**

È in corso il conto alla rovescia della 19ª edizione della Pontedecimo-Giovi, manifestazione automobilistica inserita a calendario Asi e organizzata dal Veteran Car Club Ligure il 23 e 24 settembre prossimi. L'arrivo dei partecipanti è previsto nella mattinata di sabato alla Marina Resort di Genova Aeroporto. Il pomeriggio sarà dedicato ad attività turistiche in Genova e sulle alture della città. Domenica 24 settembre la manifestazione entrerà nel vivo con la partenza delle auto storiche che affronteranno, con strada chiusa al traffico la salita che da Pontedecimo porta al Passo dei Giovi. Da lì le auto (in foto una Fiat 508 C nell'edizione 2016) scollineranno per raggiungere Ronco Scrivia. La giornata si concluderà con la premiazione ospitata a Genova presso Villa Serra di Comago. Per informazioni e iscrizioni: 345-2120980. www.vcccligure.com

► **AD ASIAGO RADUNO-OMAGGIO ALLA FIAT 124 SPORT SPIDER**

Il 10 e 11 Giugno si è tenuto il 52° raduno del Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider, una "due giorni" che ha unito la bellezza dei luoghi con la passione per la scoperta di casa Fiat. In apertura dell'evento, il presidente del sodalizio ha ricordato Tom Tjaarda, padre della 124 spider, mancato pochi giorni prima. Il programma ha poi previsto la visita all'Osservatorio Astronomico di Pennar ad Asiago, costruito nel 1942 con l'inaugurazione del telescopio Galileo da 122 cm di diametro (all'epoca il più grande strumento di questo tipo esistente in Europa, in foto) ancora utilizzato per la ricerca astronomica. Purtroppo la giornata di sole velato non ha aiutato l'osservazione diretta.

Il giorno successivo c'è stata una seconda escursione verso Rovereto (TN). Dopo la sgropata su e giù per passi alpini, i partecipanti al raduno hanno visitato MART, Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, uno dei più importanti musei europei. www.fiat124spider.it



► **CON IL MEDIOEVO COME PALCOSCENICO**

Un week-end ricco di emozioni quello che hanno trascorso il 10 e 11 giugno i partecipanti alla 16ª edizione dell'Historic nel Medioevo, organizzato dall'Historic Club di Schio.

L'evento è iniziato il sabato mattina, con una escursione sui Colli Euganei, ma il clou del programma è stato la domenica, con un filo conduttore originale: le auto storiche sono state abbinate alle ville venete. La partenza è avvenuta da Abano, quindi c'è stato l'arrivo a Mira, percorrendo le strade della rivaiera del Brenta, dando così ai partecipanti la possibilità di ammirare le più belle ville venete fra Padova e Venezia.

Una quarantina sono stati gli equipaggi presenti domenica, tutti su altrettante auto d'epoca, da una Fiat 509 del 1934, alle varie MG del 1956, Lancia Appia II serie Vignale del 1958, Fiat Dino Spider 2400 del 1970 e tante altre ancora tra Ferrari, Triumph, Porsche e Jaguar.

www.historic.it



► **RADUNO LOMBARDO PER LE 406 COUPÉ IN OCCASIONE DEL VENTENNALE**

Il Peugeot 406 Coupé Club Italia ha radunato a Milano i suoi soci per festeggiare i vent'anni del modello. C'è voluto oltre un anno di impegno da parte del Presidente Matteo Leva, per coinvolgere nel primo week-end di giugno oltre 40 esemplari del coupé disegnato da Pininfarina.

La 406 Coupé è stata la prima Peugeot sulla quale il carrozziere torinese si è occupato dell'intero progetto: design (Davide Arcangeli), engineering (Giuseppe Castaldi) e produzione con delibera finale dell'auto. Il Raduno ha riscosso un grande successo con equipaggi provenienti da Francia, Gran Bretagna, Olanda, Slovacchia, Slovenia e Germania. I partecipanti hanno compiuto un giro sul circuito di Monza e a seguire si sono goduti un aperitivo al Bobino Club. Dopodiché il programma prevedeva una sfilata nel centro storico di Milano e un concorso di eleganza. Si è poi tenuto un momento culturale prima della cena di gala e della conclusione nella suggestiva piazza Ducale di Vigevano.





► **ALFA ROMEO BRERA:
UNA GIOVANE CLASSICA**

Si è svolto a fine aprile il terzo evento organizzato dall'Alfa Brera Privilege Owners Club (nato nel 2015 catalizzando l'interesse per la vettura manifestato sui social), secondo Raduno ufficiale del Club. La Brera non è ancora un'auto d'epoca, ma il suo fascino sembra averla già consacrata "instant classic". Oltre 30 le vetture partecipanti, provenienti da Belgio, Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, Ungheria e Italia. La prima giornata, sabato 29 aprile, ha visto i partecipanti radunarsi presso il Museo Mille Miglia di Brescia e poi muovere verso l'Emilia Romagna, per la precisione verso Parma.

In seguito, le Brera hanno attraversato Modena, dove gli equipaggi hanno potuto visitare il Museo Enzo Ferrari (in foto), per poi mettersi in movimento per una escursione sulle strade mitiche della Mille Miglia: il passo della Futa e quello della Raticosa. Il percorso della giornata si è concluso in Piazza Ognissanti a Firenze. La seconda giornata ha visto il ritorno a Brescia, risalendo in direzione Padova, attraversando i colli Euganei e proseguendo fino al lago di Garda e quindi Brescia, dove, l'evento si è concluso.

Durante la prima giornata, i partecipanti si sono cimentati nella frazione competitiva della Touring Cup, una sfida di regolarità stradale atipica sui passi appenninici. alfabreraprivilege.com

► **NOSTALGIA DELL'IRIDE
PER I FANS DEL "SANREMO"**

"Perchè il Sanremo è il Sanremo" è lo slogan varato dalla Scuderia Sanremo Rally Team per il suo 3° Autoraduno Città di Sanremo - Memorial "Bobo" Cambiaghi, svoltosi il 6 e 7 maggio nella città patria del Festival ma anche del rally, fino al 2003 iridato. Ed è proprio alla gara che si riferisce lo slogan citato.

Al sabato ci sono state le registrazioni di prammatica con le auto schierate in bella mostra fino a sera.

Domenica 7 maggio i partecipanti con le loro 120 auto si sono ritrovati per affrontare un percorso di circa un centinaio di chilometri tutto sulle strade dell'entroterra sanremese, teatro delle prove speciali del rally.

La "ronde" si è conclusa dov'era iniziata, per passare al momento della premiazione, presso il Roof Garden del Casinò di Sanremo. Alla serata ha preso parte il pilota locale Amilcare Ballestrieri, che, tra le tante vittorie, vanta anche quella al Rally di Sanremo, al volante di Lancia Fulvia HF Coupé.

Nutrita è stata la presenza di Lancia, dalla Fulvia Coupé alla più recente Delta, nelle varie versioni. Di rilievo anche le Opel preparate da Conrero: una Ascona 400 e una Kadett GT/E. Curiosità hanno suscitato due Citroën 2CV (una originalissima, l'altra in allestimento "Safari").

La manifestazione ha visto protagonisti i ragazzi sanremesi del www.106rallye.it (in foto), che hanno partecipato con una dozzina di vetture.

(magri)



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



Forrest Gump

**NE HA DI STORIE DA RACCONTARE L'AUTOMOBILINA
PIÙ AMATA DAGLI ITALIANI!**

CON LA SUA SEMPLICITÀ HA FATTO L'ITALIA

EPPURE ALL'INIZIO NON FU APPREZZATA

COSÌ ERANO FATTI I PRIMI ESEMPLARI

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ENRICO SCHIAVI

Magari ne sarebbero arrivate di più di così vecchie, e forse anche più vecchie, fino a noi, se i primi proprietari avessero immaginato che oggi una in ottimo stato può valere 15.000 euro, e anche più se ha qualcosa di speciale.

Perché la Nuova 500, come l'avevano chiamata per distinguerla da quella anteguerra, è diventata nel frattempo un fatto di moda, un oggetto con il sapere dell'immortalità, come riesce soltanto ai miti e agli oggetti "trasversali", che uniscono la gente senza riguardo alle loro differenze sociali.

La 500 è stata ed è di tutti e per tutti, dello spiantato

come dell'avvocato snob che la usa nel traffico di Milano di oggi, dove arranca barcollando dal basso dei suoi 13 (o 15, o 18) Cv mal contati, arrivando con il tetto aperto alla tangente superiore delle gomme da 22" del SUV di ultima generazione cafona e facendo apparire del tutto fuori posto il suo unico occupante, ché pochissimi si prenderebbero la briga di "scendere" a fare il passeggero, senza spazio, senza air-bag, senza cinture, senza sedile riscaldato, senza aria condizionata, senza tutto.

Seconda auto

Senza. Come una parola d'ordine, proprio questo è il segreto francescano da cui nasce l'amore per questa automobilina, che perfino sessanta anni fa, al momento del suo apparire, fu vista con diffidenza perché troppo povera: di spazio, di potenza, di dotazioni. E anche così però fece subito il suo primo "miracolo", perché tante piccole aziende si misero a vendere fregi, cromature e tutto il resto che lei non aveva ma gli italiani volevano sulla loro automobile per fare bella figura con il vicino; e quelle piccole aziende proliferarono.

La Nuova 500 era nuova ma arrivata in ritardo, a Lu-



LUGLIO 1957

La 500 di queste foto ha il numero di telaio 848, dunque è la numero 748 costruita, nel luglio di sessant'anni fa. È stata reimmatricolata, anni fa, dopo un lungo periodo di inattività. Oggi è di un meccanico parmense, che l'ha perfettamente ripristinata. Nella pagina a fianco, la linea con la capote chiusa.





glio quando avrebbe dovuto essere disponibile già in primavera. Era una “vespa” a quattro ruote e questo pregio alla fine fece breccia nella gente, che poteva spostarsi con lei facendo 40 km al litro, ma soprattutto quando le famiglie iniziarono a potersi permettere la seconda auto. Altrimenti, cambiali per cambiali, meglio la 600 che era un po’ più grande, un po’ più comoda e aveva un motore 4 cilindri che suonava come un motore anziché come un piccolo frullatore come il bicilindrico della 500.

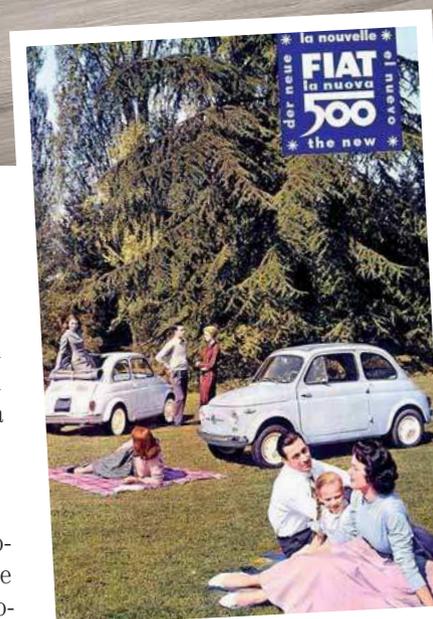
Oggi la nostra (senza virgolette) macchinina è un inno alla semplicità in confronto alle ipertecnologiche e iperaccessoriate auto moderne e proprio grazie alla semplicità è vicina alla gente, come dimostrano gli oltre 20.000 soci del 500 Club Italia sparsi in tutto il mondo. Per tanti, nati negli anni ‘40 come nei ‘50, ‘60 e perfino ‘70, è stata simbolo soprattutto di gioventù ed è impossibile non commuoversi pensando a lei e alle prime volte al volante, alle prime vacanze con gli amici e ai primi amori (la passione era messa alla prova dall’esiguità dello spazio, ma trionfava sempre!).

La Nuova 500, prodotta in 3.454.023 esemplari, è un trattato di sociologia su ruote, ha accompagnato per sessant’anni la vita degli italiani e di mezzo mondo, giacché ha appassionati ed estimatori in ogni angolo del mondo. Tutte caratteristiche che condivide con pochissime altre automobili della storia, che si contano sulle dita di una mano: Citroën 2CV, Mini e VW Maggiolino. Tutte auto che condividono la semplicità costruttiva, tanto da avere, tre su quattro, il

raffreddamento ad aria. Automobili il cui scopo era quello di servire (un po’ meno forse la Mini, che appartiene alla generazione successiva e già cercava anche la frivolezza) e che nel loro lento incedere hanno incarnato il proverbio “chi va piano va sano e va lontano”.

Da corsa

Ma la 500 ha saputo anche andare veloce, e vincere campionati in pista, oltre a creare una base per la nascita di costruttori come Abarth, che proprio grazie a lei poté avviare la sua ditta di elaborazioni, poi divenuta un Costruttore con la “c” maiuscola. La Nuova 500 rispose presente anche quando si trattò di creare un campionato di monoposto, per crescere i giovani: era il 1965 e il Trofeo Cadetti, voluto a Monza da Luigi Bertetti e Romolo Tavoni, aveva un regolamento tecnico che si basava sulla meccanica della 500 Giardiniera: motore, semiasse, sospensioni, mozzi, freni, cerchi e scatola guida; quasi tutto, in pratica, tranne il telaio che era di libera costruzione. E così il “cinquino” è stato anche protagonista della formazione e crescita di piloti, preparatori, commissari tecnici e sportivi, giornalisti e quant’altro gravitava intorno al mondo delle corse. Come una sorta di Forrest Gump meccanica, la 500 ha avuto un’infinità di ruoli nel corso dei decenni, compresi quelli di lavoro. La versione Giardiniera,



TUTTO APRIBILE

In alto, uno dei segni distintivi delle prime “Nuova 500” è il tetto apribile fino al cofano motore. Il padiglione nella zona posteriore si alzerà appena nel 1959, quando diventerà metallico con la 500 Tetto Apribile. Sopra, una delle prime pubblicità.



UNA CHIAVE PER TUTTE
 Nella foto sopra si apprezzano il volante con la corona molto sottile e il pulsante del clacson "piatto": entrambi saranno presto modificati. La chiave di accensione Bosch era uguale per tutti gli esemplari. A sinistra, il divano posteriore era più che altro un portabagagli: si nota la levetta (nel dettaglio qui a fianco) per immettere aria calda nell'abitacolo. Il pannello porta (sopra) è semplicissimo, dato che i finestrini sono fissi: si possono aprire soltanto i deflettori (sotto). Le prime 500 si distinguono per le prese d'aria sotto i fanali senza cornice (in basso) e gli indicatori di direzione a goccia laterali. Il vano anteriore (a sinistra) contiene il serbatoio a sogliola, i condotti dell'aria per l'abitacolo in cartone (prendono aria dalle prese sotto i fari) e il sacco di iuta che contiene gli attrezzi e i ricambi di bordo.



con il suo motore a sogliola, è stata un'economicissima automobile capace di trasportare, lentamente ma inesorabilmente, i carichi di manovali, imbianchini, elettricisti di tutta Italia. Trasformandosi poi spesso e volentieri, la domenica, nell'auto per la gita fuori porta della famiglia.

Ad aria

E pensare che per fare tutto questo l'idea originaria del grande Dante Giacosa fu quella di usare quello che c'era in casa, e la gestazione del progetto fu lunghissima, tanto che la presentazione avvenne con un paio d'anni di ritardo. L'unica certezza era il raffreddamento ad aria, sia per motivi di semplicità, sia per risparmiare spazio, visto che a bordo già ce ne sarebbe stato poco: si eliminavano radiatore, pompa (che avrebbe sottratto altra potenza) e manicotti. La necessità stimolò l'ingegno e ad alcuni componenti fu affidato doppio compito: la ventola di raffreddamento del motore una volta aperto un rudimentale sportellino all'interno dell'abitacolo provvedeva anche al riscaldamento dell'abitacolo; la balestra trasversa-

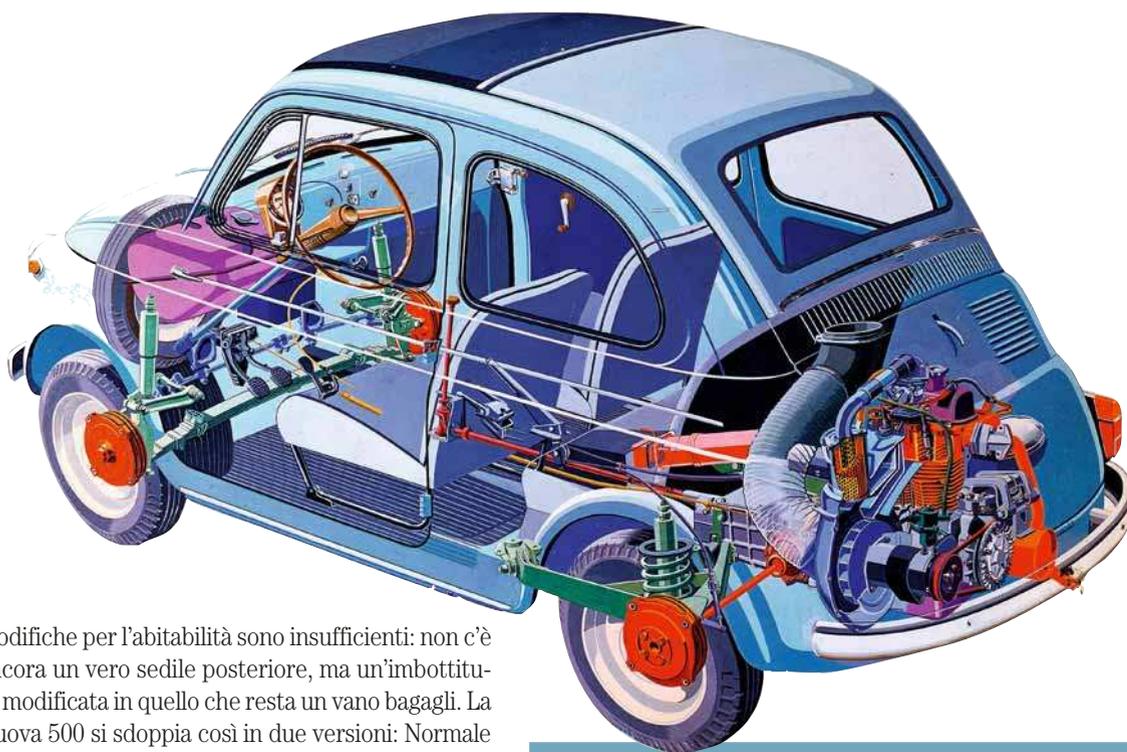
le anteriore fungeva sia da elemento elastico sia da supporto dei bracci della sospensione.

All'interno c'erano due seggioline rivestite in tessuto monocolore con cadenini avorio e dietro un piano di carico, rivestito della stessa plastica dei pannelli porta di colore verde o blu, faceva da portabagagli vista l'esiguità del vano anteriore; il cruscotto era privo di qualsiasi imbottitura e riportava al centro, tra le due bocchette di ventilazione, la levetta degli indicatori di direzione; volante, cruscottino e pomello del cambio erano in bachelite color caffelatte; al pavimento i tappeti in gomma nera lasciavano scoperta la porzione verticale dietro la pedaliera; sotto la plancia due levette regolavano l'entrata di aria fresca presa dalle due griglie anteriori poste sotto i fari, che scomparivano nelle serie successive. Unico "optional" erano gli pneumatici a fianco bianco.

Una essenzialità fin eccessiva, a cui presto si pose parzialmente rimedio: già a dicembre '57 cambiano l'albero a camme e la taratura del carburatore e la potenza sale a 15 Cv, non sufficienti però ad aumentare la velocità massima che resta 85 km/h. Anche le

LUNOTTO DI PLASTICA

Sopra, nella foto grande si nota la capote a tutto padiglione che termina con il lunotto di plastica. Nelle foto piccole, dall'alto: il tetto in tela arrotolato, il cerchio senza alcuna borchia né copertura, il fanalino posteriore con la marmittina a sogliola e la targhetta identificativa con i numeri di telaio e motore.



RUOTE INDIPENDENTI
Nel disegno (riferito alla versione "D") si apprezza la tecnica della 500: motore bicilindrico in linea raffreddato ad aria forzata, sospensioni a ruote indipendenti e balestra anteriore che svolge il doppio compito di molleggio e braccio inferiore. In basso, il vano motore: si notano il filtro dell'aria a barilotto, il collettore di scarico, il tappo dell'olio e la pompa della benzina.

modifiche per l'abitabilità sono insufficienti: non c'è ancora un vero sedile posteriore, ma un'imbottitura modificata in quello che resta un vano bagagli. La Nuova 500 si sdoppia così in due versioni: Normale (rinnovata) ed Economica (come la precedente, ma con le modifiche da 15 Cv). La Nuova 500 Normale guadagna finestrini anteriori discendenti e con deflettori dotati di fermo, cornici sui fari, coppe ruota d'alluminio lucido, profili laterali e la scritta posteriore "Nuova 500". Con supplemento di prezzo c'erano i pneumatici a fianco bianco (6.000 lire) e i rivestimenti interni di finta pelle (5.200 lire). Di serie ci sono un volante meno sottile e con nuovo pulsante del clacson, nuovo pomello del cambio, per il quadro d'accensione e per i comandi luci. C'è perfino il blocchetto di accensione personalizzato, cioè con la chiave diversa per ogni vettura (la precedente chiave Bosch avviava qualunque Nuova 500). Il nuovo devioluci invece è in una levetta sul piantone di sterzo, insieme con quella del comando dei lampeggiatori con ritorno automatico: per cambiare le luci nella prima serie bisogna far ruotare la chiave dell'accensione nel blocchetto e per gli indicatori di direzione c'è un interruttore sul cruscotto. Il prezzo della Nuova 500 Normale rimase lo stesso del modello unico precedente: 490.000 lire, mentre la versione con la carrozzeria d'origine beneficia di un prezzo ridotto a 465.000 lire. E la Fiat restituirà ai clienti dei primi esemplari le 25.000 lire spese in più.

Le modifiche e la serietà commerciale messe in campo non bastano però a rilanciare la nuova utilitaria. Al punto che, a fine 1958, le vendite delle versioni Normale ed Economica messe assieme calano di 5.500 esemplari rispetto a quelle dell'anno precedente, quando era in listino un solo modello, passando dalle 28.482 del 1957 a 22.844. Per paradosso, però, il fiasco commerciale di allora privilegia oggi le prime Nuova 500: ritrovare "una di quelle" (come l'esemplare delle nostre foto), anche solo in condizioni accettabili è un fatto ormai eccezionale.



SCHEDA TECNICA FIAT NUOVA 500 (1957)

Motore Tipo 110.000 posteriore due cilindri in linea Alesaggio 66 mm Corsa 70 mm Cilindrata 479 cc Rapporto di compressione 6,55:1 Potenza 13 CV a 4.000 giri Coppia 2,8 kgm a 2.500 giri Distribuzione monoalbero nel basamento, aste e bilancieri Alimentazione a carburatore Weber 24 IMB Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 1,75 litri Raffreddamento ad aria Impianto elettrico 12 Volt Dinamo 180 Watt Batteria 32 Ah
Trasmissione Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I: 3,273:1; II: 2,067:1; III: 1,3:1; IV: 0,875:1; RM: 4,134:1 Rapporto al ponte 5,125:1 Pneumatici 125 x 12 Cerchi in acciaio 3,5 x 12"
Corpo vettura Monoscocca in acciaio berlina due porte trasformabile Sospensioni anteriori indipendenti, bracci triangolari, balestra trasversale Sospensioni posteriori indipendenti, bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 21 litri
Dimensioni (in mm) e peso Passo 1.840 Carreggiata anteriore 1.121 Carreggiata posteriore 1.135 Lunghezza 2.945 Larghezza 1.320 Altezza 1.325 Peso a vuoto 470 kg
Prestazioni (rilevate) Velocità massima 87 km/h Accelerazione 0-80 km/h 49 sec Accelerazione 0-1000 m 56,2 sec Ripresa 1000 m da 30 km/h in IV 56,6 sec Consumo carburante medio 6,2 litri/100 km



500 Gira al contrario

**IL TACHIMETRO VA IN SENSO ANTIORARIO:
È UNO DEI POCHI DETTAGLI CHE LA DIFFERENZIA
DALLA 500. MA SOTTO LA PELLE CI SONO
ANCHE MOTORE BOXER E CAMBIO ZF**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

"FRULLA" DIVERSA
Rispetto alla Nuova 500
"N", la Steyr Puch si
distingue per la calandra
con il doppio marchio
circolare della Casa e
la targhetta "500". Altri
particolari diversi sono le
luci laterali e la sezione
del paraurti. Su strada è
impossibile non notare il
"frullo" diverso del boxer
austriaco rispetto al
bicilindrico torinese.



ORIGINALE
Tranne i tappetini in gomma (introvabili quelli austriaci), l'interno è restaurato rispettando l'originalità di materiali e colori. La finitura generale è bene superiore rispetto alla 500 italiana. Raffinato l'accostamento cromatico e l'abbinamento col giallo bambù della carrozzeria.

Anche se spesso messa in ombra dai vicini tedeschi e italiani, l'industria automobilistica austriaca ha una sua storia ricca e importante che passa per Porsche e Abarth ed è legata all'Italia grazie alla produzione della Steyr-Daimler-Puch AG, gruppo industriale che per quasi sessant'anni ha prodotto dalle armi ai trattori, agli aerei, passando per automobili, motocicli, biciclette e autobus. Conosciuta come Steyr-Puch, l'azienda nata nel 1934 è stata smembrata nel 1990 in diversi settori industriali; tra questi, quello automobilistico è di-

venuto nel 2001 Magna Steyr, dopo l'accordo con il gruppo canadese Magna International. Saltando indietro agli anni Trenta del secolo scorso, la produzione automobilistica Steyr-Puch si concentra su modelli tradizionali, con motori a quattro e sei cilindri. Con la parentesi bellica lo sviluppo di nuovi modelli viene interrotto e dopo la seconda guerra mondiale l'azienda riparte grazie anche all'aiuto di Fiat, per la quale diventa importatrice ufficiale e modifica le vetture in base alle richieste del mercato domestico; una collaborazione duratura che si prolunga fino

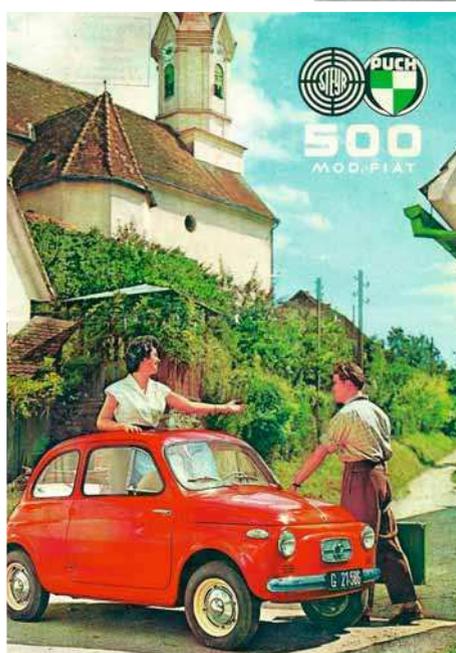


TACHIMETRO
Seppur simile a colpo d'occhio rispetto a quello Fiat, l'interno rivela tante piccole particolarità: sono differenti il piantone dello sterzo e i due satelliti, lo strumento col marchio Steyr Puch e il tachimetro che gira in senso antiorario e quasi tutta la pomelleria; mancano pure le caratteristiche levette tra i sedili, qui sostituite dal solo pomello dello starter, mentre l'avviamento è a chiave sul piantone. In basso, il divanetto posteriore, ben rifinito al pari dei fianchetti, e la cinghia in pelle per legare il tettino una volta arrotolato.





PREZIOSISMI
Sopra, la finta calandra anteriore e la targhetta posteriore, fin troppo "preziosi" per un'utilitaria come la 500.



TUTTE LE STEYR PUCH: DA 16 A 41 CV

Modello	Anni di produzione	Cilindrata cc	Potenza
500	1957-1959	493	16 Cv
500 D	1959-1967	493	16 Cv
500 DL	1959-1962	493	20 Cv
700 C (Combi)	1961-1968	643	25 Cv
700 E (Combi)	1961-1968	643	20 Cv
650 T	1962-1968	643	20 Cv
650 TR	1964-1968	660	27 Cv
650 TR II	1965-1969	660	41 Cv
500 S	1967-1973	493	20 Cv
500 Neu	1969-1971	493	16 Cv

agli anni '80, quando l'azienda austriaca fornisce a Torino la trazione integrale della Panda, vantando una notevole esperienza sul tema dagli anni '50 col piccolo fuoristrada Haflinger fino allo sviluppo della Mercedes Classe G del 1979.

Graz

Siamo nel 1954: la Steyr Puch non ha le risorse finanziarie per progettare un nuovo modello; ripiega quindi su un accordo con la Fiat per produrre su licenza la Nuova 500. La Fiat fornisce telaio, avantreno e interni, il resto lo mettono a Graz: motore bicilindrico boxer e cambio ZF. Il contratto prevede che la macchina sia venduta soltanto dove Fiat non è presente, per cui in Italia all'epoca se ne vedono davvero poche. Ed

è un peccato, perché il motore boxer rende la piccola torinese più brillante, regolare nell'erogazione e confortevole; anche Giacosa inizialmente ebbe quell'idea, poi abbandonata per i costi di realizzazione e riparazione. La 500 austriaca è del tutto simile alla "sorella" italiana, tranne qualche dettaglio: all'interno il tachimetro che gira in senso antiorario, i rivestimenti e alcuni dettagli minori; all'esterno, il fregio anteriore e lo sportello posteriore, con le prese d'aria maggiorate per raffreddare meglio il motore, senza dubbio la novità più interessante insieme a cambio, retrotreno con ammortizzatori migliorati e tamburi dei freni più grandi, e i cerchi con canale e mozzi maggiorati. Nella versione del 1957, il boxer in alluminio ha cilindrata 493 cc e potenza di 16 CV a 4600 giri al minu-

FINO A 41 CV!

In alto, una Steyr Puch in azione in gara nel 1959. A sinistra, la brochure originale della prima serie (1957 - 1959). La gamma era composta di tre motorizzazioni e due carrozzerie, con potenze fino a 41 Cv: non tantissimi in assoluto ma più che sufficienti per far "volare" una vetturella piccola e leggera su strade e circuiti di mezza Europa.

to, in grado di spingere la 500 alla soglia dei 100 km/h: all'epoca, 10 km/h in più fanno la differenza per andare in montagna, accompagnati anche dalla migliore erogazione. In Austria la vettura si vende subito bene; ribattezzata "Puchwagen" o "Pucherl", diventa vettura ufficiale del locale AC e del servizio postale.

Montecarlo

Negli anni la 500 Steyr Puch segue più o meno lo stesso sviluppo del modello Fiat: dal 1959 diventa disponibile in versione tetto chiuso (più abitabile), caratterizzata da un design specifico con un piccolo spoiler sopra il lunotto e, con la presentazione della 500 D, anche la Steyr Puch riceve la fanaleria aggiornata e alcuni optional preziosi come l'impianto lavavertri e i sedili reclinabili. Come variazioni specifiche riceve invece un fregio anteriore più discreto e il cambio diventa tutto sincronizzato. Nello stesso anno debuttano la versione potenziata "DL" e la "700 C", corrispondente alla nostra Giardiniera, con motore 643 cc e disponibile nelle versioni C (Combi) e depotenziata E (Economic).

Nel 1962 arriva la 500 C, variante economica dall'allestimento semplificato e con motore depotenziato a

19,8 Cv, affiancata dalla 500 DH che eredita invece il motore più potente della Giardiniera ed è destinata alle forze dell'ordine; nel 1964 esce la versione 650 T (da Thondorf, la zona di Graz dove ha sede lo stabilimento), un piccolo bolide da 660 cc, 27 Cv a 5000 giri e 120 km/h, e la sua ulteriore evoluzione 650 TR da 34 Cv capace di ben 130 km/h, con assetto irrigidito, nuovi semiassi e freni potenziati.

Ma non è finita: sulla scia dei successi delle cassette di preparazione Abarth, anche l'azienda austriaca propone un kit pensato per le corse, denominato Montecarlo, che porta la potenza a 39,5 Cv e la velocità a 140 km/h. Con queste specifiche le 500 austriache si tolgono molte soddisfazioni in gara; nel 1966 il pilota polacco Sobieslaw Zasada vince addirittura il Campionato europeo Rally.

Con un paio d'anni di ritardo, nel 1967 la Steyr Puch si allinea alle forme della 500 F, la cui novità principale sono le porte controvento, deliberando una nuova versione di ingresso denominata 500 S, 493 cc da 16 o 19,8 Cv, e una serie speciale denominata Euro-

PAZIENZA

Qui sotto, assieme a chiavi e portachiavi rigorosamente coordinati, il libretto di uso e manutenzione che, con pazienza certolina, Arturo Blasi ha riprodotto dopo aver tradotto l'originale dal tedesco e averlo impaginato tutto in italiano riproducendo esattamente la grafica di ogni singola pagina!



FERITOIE

Qui a fianco, un'immagine del pieghevole originale. Sotto, da sinistra, la ruota in tinta vettura e il frontale con le tre feritoie sotto il faro tipiche della prima serie; la luce posteriore; lo sportello motore con le uscite d'aria a tutta larghezza.



pa, con quadro strumenti arricchito da contagiri e manometro olio. Nulla di nuovo invece per le altre versioni della gamma, eccezion fatta per il tetto, che perde lo spoiler e per tutte diventa analogo a quello Fiat. Il progressivo calo delle vendite, dovuto alla vetustà del modello, porta nel 1968 alla scomparsa delle varianti più potenti; resiste solo il 493 cc, che accompagna il modello fino al pensionamento definitivo, nel 1973, quando la 500 Steyr Puch è soppiantata dalla 126, anch'essa modificata con il motore boxer. La storia si chiude con circa 60.000 vetture prodotte in 16 anni.

Senza riserva

Il nostro esemplare è venduto nuovo in Austria nel 1958, ma già dopo quattro anni lo ritroviamo in Ungheria, paese dove trascorre il resto della sua vita da utilitaria, prima di essere dismesso, verso la fine del 2011, in condizioni che raccontano un uso gravoso e senza troppi riguardi, come testimonia la saldatura del tetto apribile. Ancora marciante, nonostante tutto, la piccola 500 è rilevata da un avvocato viennese, che la inserisce su ebay. Per eccesso di ottimismo o forse per inesperienza, l'auto è proposta senza prezzo di riserva. A cogliere l'affare è un collezionista romano, Arturo Blasi, che se l'aggiudica per una manciata di euro. Da tempo in cerca di una 500 della primissima serie, Arturo è affascinato in particolare dalla sua variante austriaca per via della rarità e della meccanica insolita. Tramite un amico tedesco, il Blasi fa recapitare la vettura a uno specialista di Latina, che provvede allo smontaggio e all'invio della scocca in carrozzeria per recuperare il colore originale, il Bambus Gelb (Giallo Bambu), recuperato sotto la brutta riverniciatura arancio. Nel frattempo provvede a revisionare la meccanica, prima di inviare il tutto a uno specialista di Firenze, ex-pilota proprio sulle Steyr Puch, per rimediare ad alcuni difetti causati dalla cattiva qualità di alcuni ricambi.

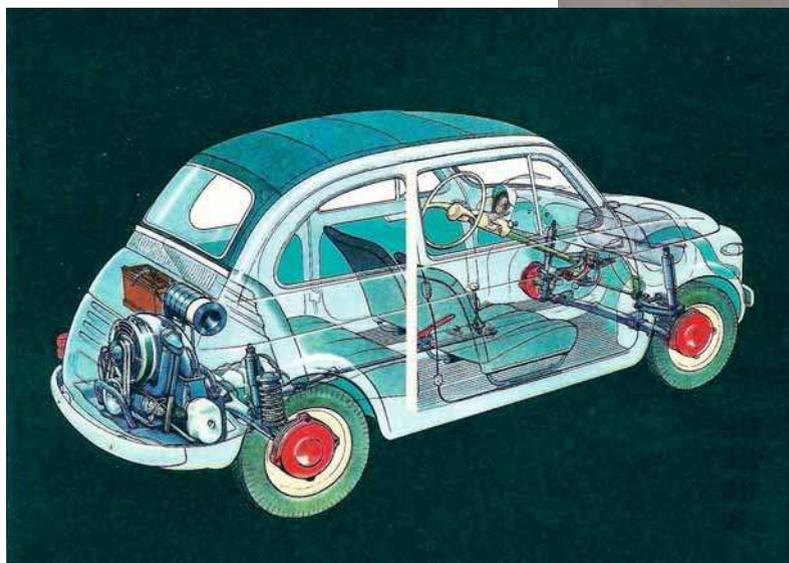
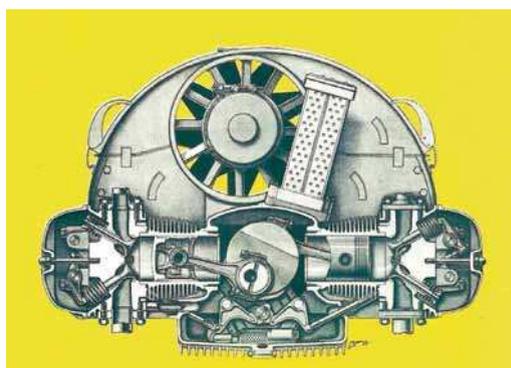
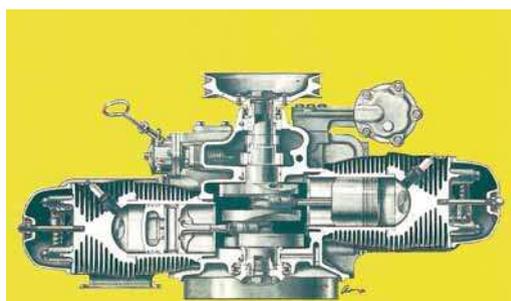
Tappezziere artista

Per restaurare gli interni, Blasi vuole recuperare la lussuosa tappezzeria originale. Lo mettono in contatto con un eccentrico francese il cui padre, famoso decoratore greco, ha realizzato il primo atelier di Balenciaga a Parigi, mentre la madre, appartenente alla dinastia Pallavicini, è una facoltosa nobildonna trapiantata in Austria. Il figlio alterna la residenza abituale tra Parigi e un casale in Umbria dove, per passatempo, realizza tappezzerie di pregio. Alla richiesta del Blasi questi si informa sul mese di produzione della macchina, specificando che fino ad aprile 1958 furono realizzati pannelli porta con cuciture oblique, poi modificate in orizzontali. L'istrionico personaggio si fa un po' pregare prima di compilare un preventivo salato, tuttavia il risultato del suo lavoro è egregio. Riuni-

te tutte le parti restaurate, la Puch è pronta per il collaudo e per la prima uscita ufficiale su suolo italiano. Arturo ne apprezza da subito la guida brillante e divertente, ben lontana da quella della 500 nostrana grazie a un motore ben più vispo ed un cambio sfizioso e molto più "facile" dell'originale, rispetto al quale si distingue tra l'altro per la retro posizionata a sinistra della seconda. Oltre alle differenze estetiche, soprattutto in coda, e al motore, la macchinina si fa notare anche per i tamburi dei freni in alluminio. Un giocattolo simpatico e affascinante al punto che il suo proprietario, dopo aver recuperato un libretto uso e manutenzione originale in tedesco, l'ha tradotto in italiano e impaginato di nuovo con la grafica originale!

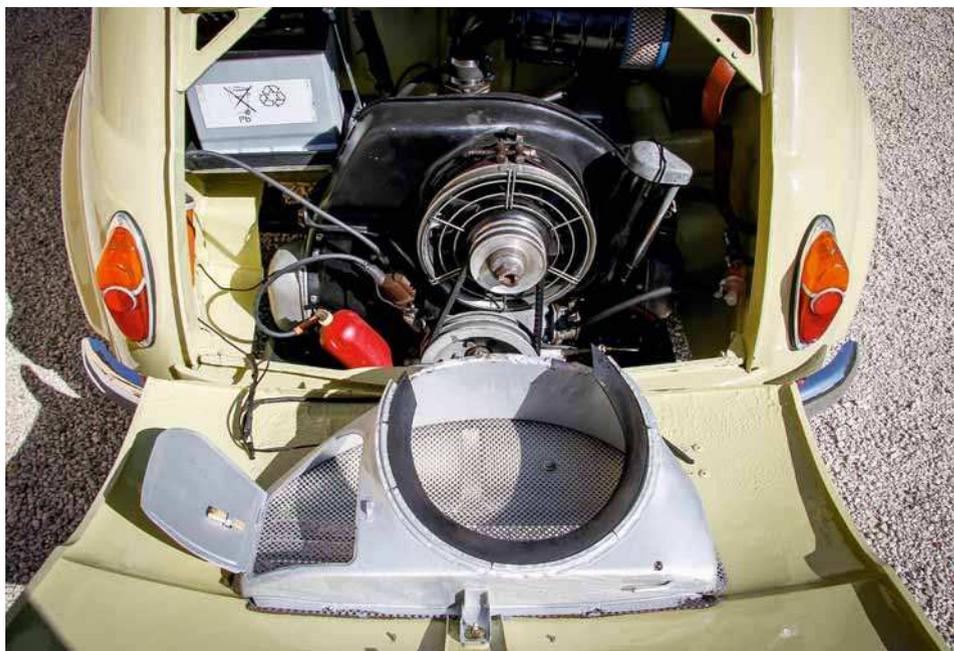
IMBUTO

Sotto, le sezioni orizzontale e verticale del bicilindrico boxer e lo spaccato della vettura con il motore a sbalzo in evidenza. A destra, il motore con la grossa ventola di raffreddamento e il grosso "imbuto" che convoglia l'aria; si noti lo sportellino sul lato sinistro, utile ad aumentare lo smaltimento di aria calda dal vano motore.



SCHEDA TECNICA STEYR PUCH 500 (1957)

Motore Posteriore longitudinale a sbalzo, 4 tempi, 2 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 70 x 64 mm, cilindrata 493 cc, distribuzione ad aste e bilancieri, due valvole per cilindro, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 16 cv a 4600 giri, coppia 3,16 kgm a 2800 giri, raffreddamento ad aria **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce +RM, ruote in acciaio, pneumatici 3.50 x 12" **Corpo vettura** Monoscocca in acciaio, berlina due porte trasformabile, 4 posti Sospensioni a ruote indipendenti, ant bracci triangolari, balestra trasversale; post bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 21 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 1.840 Carreggiate ant/post 1.120/1.135 Lunghezza 2.970 Larghezza 1.320 Altezza 1.325 Peso a vuoto 480 kg Capacità serbatoio 21 litri **Prestazioni** Velocità massima 95 km/h



Veicolo di sogni

IL VIAGGIO DI DUE CUGINI DA TORINO A TOKIO

DURATO UN ANNO, PER FAR DISEGNARE AI BAMBINI

I PROPRI SOGNI E RACCOGLIERE FONDI PER BENEFICENZA

LA 500 È STATA, PER 27.000 KM, LORO STRUMENTO

DI FRANCESCO PELIZZARI

Concepita prima che il consumismo dettasse piani di obsolescenza pianificata.

È stata i nostri super poteri, una casa, un'amica. Ci ha permesso di arrivare ovunque.

Simbolo di un viaggio lento, dove si è potuto godere di ogni metro, dove qualsiasi meta ha regalato chilometri di meraviglia.

Simbolo di resistenza, perché il paradosso della modernità è che forse nessuno tra cinquant'anni si metterà alla guida di un'auto costruita oggi (per quanto confortevole), semplicemente perché nessuno potrà più usare un mezzo con all'interno un computer che sarà preistorico.

Chissà invece se ci sarà chi salirà ancora su una Tarti, facendola ripartire con un po' di fil di ferro, spingendola se è il caso, cambiando marcia ad orecchio.

E se ci sarà qualcun altro che si emozionerà nel vedere tanta umanità in semplice meccanica.

Da oggi, dopo aver disegnato sorrisi su tanti volti solo con il suo passare, si riposerà per qualche settimana dentro a un container, pronta a partire per l'Italia.

Ci manca già.

In foto, 18 Cv e 2 asini.

Buon viaggio Tarti!

26930 km da sogno



Con il post del 6 luglio 2016 si concludeva il racconto "live" su Facebook dello straordinario viaggio da Torino al Giappone da parte di due cugini torinesi: 27mila km a bordo di una Fiat Nuova 500 del 1965, "Tarti", per l'appunto, che, imbarcata su un container, stava per partire per il lungo viaggio di ritorno in Italia. Luca (30 anni) e Andrea (34 anni) Bonventre hanno creato "BeRevolution", un viaggio con più di uno scopo. Il primo: vedere il mondo; secondo, raccogliere i sogni dei bambini di 14 Stati del mondo; poi dare visibilità alla fondazione pediatrica FORMA Onlus dell'Ospedale Regina Margherita di Torino. Più che un viaggio, una missione laica, di cui la Fiat 500 è stata assoluta protagonista, per la sua capacità di unire le persone, grazie al sorriso che sempre suscita in chi ne vede una. E di sorrisi avevano molto bisogno i bambini di ospedali pediatrici, orfanotrofi e scuole, visitati dai due giovani

PROTAGONISTA

Una strada lunga 27.000 chilometri: si può ben dire che la 500 F dei due giovani torinesi abbia unito i continenti e i popoli. Come ogni vero viaggio, è stata soprattutto una grande esperienza umana, di cui la piccola automobile è stata interprete protagonista.



torinesi. Che hanno raccolto disegni nei quali i piccoli di ogni dove hanno raccontato i loro sogni, tanto più forti perché espressi per immagini. Forti e piccoli come la 500. Che con pochi Cv ma tanta sostanza è stata la macchina ideale per questo viaggio dell'anima, che ne ha esaltato le qualità primordiali: semplicità, economia, dimensioni e maneggevolezza. Quello che non c'è non si rompe, ma quello che serve c'è tutto. La 500 è divenuta così un vettore di consapevolezza, ambasciatrice di solidarietà e coraggio.

Secondo te... Dove può arrivare una 500? Più o meno dove può arrivare il cuore di chi la guida. Perché di cuore si tratta. Col tempo, ciò che abbiamo capito è che il centro nevralgico di un'automobile, soprattutto della nostra, non sta nel motore... La lezione più profonda che abbiamo appreso grazie a BeRevolution è come gli esseri umani, spogliati delle diversità culturali, siano fondamentalmente simili: tutti cercano la felicità. Le differenze culturali sono solitamente quelle che notiamo sulla superficie delle persone ma se proviamo a chiedere "qual è il tuo sogno?" capiamo che affondiamo le radici nella stessa terra. I sogni sono connessi, non importano latitudine, religione o qualsiasi altra cosa che crei una separazione. Ed è proprio riconoscendosi in quella parte di noi dove nascono le emozioni che siamo in grado di cancellare i confini disegnati prima sugli atlanti e poi nelle nostre menti.

Ora BeRevolution è una mostra fotografica, ospitata presso il Museo della 500 Dante Giacosa di Garlenda. "L'idea è quella di mettere idealmente il visitatore alla guida di Tarti e renderlo così protagonista del viaggio, offrendo un punto di vista inusuale". Entrando in un corridoio si possono ammirare le foto scattate dall'interno della 500: si percorre il viaggio in sequenza cronologica, attraversando tutte le nazioni, fino ad arrivare in Giappone. E in esposizione ci sono i veri protagonisti di tutto questo: i disegni dei bambini.

La mostra è stata inaugurata il 7 luglio, primo giorno del 34° meeting Internazionale di Garlenda, al quale hanno partecipato oltre mille esemplari di Nuova 500 provenienti da tutto il mondo e sarà visitabile fino a fine settembre.

Ovviamente, tra le auto che hanno partecipato al Meeting in Liguria c'era anche "Tarti", che rimarrà in esposizione al Museo "Dante Giacosa" per raccontare la sua incredibile storia.



IL FILMATO



<https://vimeo.com/161459471>

Superga
Italia (TO)

Tokyo
Giappone



BEREVOLUTION IN PILLOLE

- 26.890 Km percorsi
- 14 Stati attraversati
- 2 Passaporti finiti
- 365 Notti trascorse in: (percentuale)
 - 50% Tenda
 - 30% Ospiti a casa di qualcuno
 - 19% Guesthouse/Ostelli
 - 1 % Macchina
- 100 Pieni di benzina (circa)
- 10 Mari (in cui ci siamo bagnati)
- 2 Deserti (in cui ci siamo asciugati)
- 8 Volte fermati dalla Polizia:
 - 3 Per controlli
 - 5 Per Selfie
- 8 Schede SIM
- Infinite fotografie ricevute
- 5.000 Euro donati a Forma Onlus Torino
- 1 Grande sogno realizzato
- Centinaia di sogni raccolti

GIRO DEL MONDO
Nelle foto: la 500 come una casa; i due protagonisti; una Ferrari... in secondo piano a Dubai; un trattore al limite in India; bambini; in Giappone, l'ora di uscita dagli uffici e una bambina agghindata come un personaggio da videogame. Qui sotto, la 500 piace anche alle scimmie...





COMPARTECIPAZIONE
L'Aurelia B20 telaio #1300 che fu di Felice Bonetto. A fianco, la fattura di acquisto originale: auto e 5 ruote di scorta gommate a "Prezzo speciale quale ns compartecipazione per Vs concorso a Carrera Messicana". Sul retro sono annotati a mano tutti i passaggi di proprietà. A destra, il manifesto della 2a edizione della Carrera Panamericana, disputata nel 1951.



Lancia

66 anni dopo



ERA IN MESSICO, DOVE RIMASE

DOPO LA CARRERA PANAMERICANA

DEL 1951 IN CUI BONETTO SI RITIRÒ

PER PROBLEMI MECCANICI

UNO SPECIALISTA OLANDESE

LA RESTAURERÀ

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Lo scorso anno un noto commerciante d'auto inglese aveva in portafoglio la Lancia Aurelia B20 "low roof" del 1951 (telaiio # 1010), quella che disputò la Carrera Panamericana dello stesso anno: l'auto fu guidata nella maratona sudamericana da Giovanni Bracco; era stata ritrovata nel 2011 in Texas.

Ora è la volta degli olandesi di Strada e Corsa, specialisti nel restauro e nella vendita, che hanno recuperato in Messico l'altro esemplare di Aurelia con il tetto basso, protagonista della spedizione sudamericana del '51, cioè la vettura condotta in quella edizione della "Carrera" da Felice Bonetto, distinta dal telaio # 1300. *Automobilismo d'Epoca* ve la mostra in esclusiva mondiale: una vettura, ultima della piccola serie di cinque esemplari "da competizione", che Bonetto, convinto della sua competitività dai risultati ottenuti proprio da Bracco, acquistò da Gianni Lancia. L'Aurelia B20 # 1300 è rimasta laggiù per tutta la sua vita, oltre 60 anni: dopo la sfortunata gara, Bonetto la vendette a un pilota dilettante messicano e a quel punto cominciò la sua seconda vita, molto più lunga della prima, fatta di qualche gara e lunghi periodi di inattività. Fino a quando l'ultimo proprietario tentò la trasformazione in guida a sinistra.

Quella che segue è la storia di quest'auto e della sua avventura messicana, che vi raccontiamo con l'aiuto della viva cronaca dei giornalisti, della rivista americana *Road&Track*, che aiutarono Bonetto nella complicata gestione della logistica per andare alla "Carrera".

Per ogni evenienza

L'epopea della Carrera Messicana, o Panamericana, dal nome dell'imponente arteria stradale che si voleva celebrare, parte di un progetto faraonico internazionale che avrebbe dovuto collegare tutta l'America da nord a sud, nasce nel 1950 con la prima di cinque edizioni consecutive. Tra i partecipanti della prima edizione c'è Felice Bonetto che, assieme a Piero Taruffi e a due meccanici, compone la squadra ufficiale Alfa Romeo, finanziata tra gli altri da Bruno Pagliai, uomo d'affari di origine parmense residente in Messico. Oltre a parecchio contante "per tutte le evenienze" Pagliai fornisce alla spedizione anche una piccola scorta armata, in grado di... convincere qualsiasi meccanico ad aprire bottega anche a notte fonda. L'edizione 1951 della "Carrera" si svolge dal 20 al



IMBARCO
Sopra, l'Aurelia #1300 all'imbarco sul volo KLM per gli USA. L'altezza degli sportelli di imbarco è uno dei possibili motivi per il tetto ribassato: le auto stradali di norma viaggiavano in nave. A sinistra, la vettura in Messico: sulla carrozzeria sono comparsi gli sponsor locali: la rivista *Road & Track* e il Centro Deportivo Italiano, mentre sono scomparse le coppe ruota. Sotto, l'esemplare di Giovanni Bracco nella



25 novembre in senso inverso rispetto all'anno precedente, quindi da sud verso nord, con partenza da Tuxtla Gutiérrez e arrivo a Ciudad Juárez; otto tappe per un totale di 3113 km da percorrere tra gli 800 e gli oltre 3000 metri di altitudine. La gara viene seguita sia a terra sia in aereo, su cui viaggiano materiali, commissari, personalità politiche, meccanici e stampa. Poche le regole, modificate rispetto all'anno prece-

stessa edizione della Carrera Panamericana: proprio dalla vettura di Bracco aveva preso ispirazione Bonetto quando decise di correre con una Aurelia.



dente: telaio e carrozzeria devono essere di serie, al pari del motore (che non può essere sostituito) e di alcune sue parti essenziali; si possono invece modificare freni e sospensioni. Le verifiche sono comunque "alla buona", per mancanza di attrezzature di controllo adeguate. Obbligatorio per tutti il carburante Supermexolina da 80 ottano e casco e cinture per entrambi i "pilotos", gli unici ai quali sono consentite riparazioni in corsa, mentre i meccanici lavorano di notte; 5.000 pesos il premio per i vincitori di tappa, 200.000 al vincitore assoluto.

La Carrera è una gara vera, dura, non un passatempo per ricchi, tant'è che nel 1951 il parterre è di livello molto più alto e i nomi europei, anche se pochi, sono di spicco. Debuttero, un anno dopo l'Alfa, anche Lancia e Ferrari, con due vetture ciascuno, tutte iscritte dal Centro Deportivo Italiano; Ferrari corre con Taruffi/Chinetti e Ascari/Villoresi mentre Lancia, in veste non ufficiale, schiera due nuovissime Aurelia B20 private, una condotta da Felice Bonetto, l'altra da Gio-



CONVERSIONE ALLA BUONA

In alto, l'abitacolo come si presenta oggi: in Messico è diventato guida a sinistra. Sotto le fodere dei sedili è visibile l'originale panno Lancia. L'originale plancia metallica è stata rivestita in vinile per coprire i fori della strumentazione sul lato destro (sopra). In basso, da sinistra, le leve finestrino e apertura porta originali, dal disegno prezioso, contrastano con l'aspetto grezzo del pannello senza rivestimento; il fondo destro con i fori saldati della vecchia pedaliera; la zona posteriore dell'abitacolo, privata all'epoca del divano per stipare le numerose ruote di scorta necessarie sulle strade messicane.





vanni Bracco. Sono le due prime Aurelia competitive a tetto ribassato costruite.

Le Mans

Il 1951 è per Lancia un anno di svolta, col lancio della granturismo Aurelia B20 GT e il debutto nelle competizioni voluto da Gianni Lancia contro il volere del padre Vincenzo. Un debutto "ufficioso" (le vetture erano intestate ai piloti) ma in grande stile, con la B20 presentata al Salone di Torino e in contemporanea al Giro di Sicilia (vittoria di classe), seguito dal secondo posto assoluto di Bracco/Maglioli alla Mille Miglia dietro la Ferrari di Villoresi (con cilindrata e potenza più che doppie) e alla vittoria nella classe 2000 alla 24 ore di Le Mans (12° assoluto), sempre con Bracco, in coppia con Lurani (sulla # 1010 di cui parliamo all'inizio). Per la Carrera la situazione è più complessa. Giovanni Bracco, ricco industriale biellese, corre con una vettura propria, supportato dalla Olivetti che ne sponsorizza la partecipazione su suggerimento della propria filiale messicana. Il milanese Bonetto invece, reduce dall'esperienza su Alfa Romeo del 1950, intuisce le potenzialità della nuova B20 e tenta di convincere Gianni Lancia a partecipare in forma ufficiale. Fresco di debutto nelle corse, Lancia non se la sente di imbarcarsi subito in una dispendiosa operazione oltreoceano, costringendo quindi Bonetto a comprare una vettura di tasca sua, anche se a prezzo decisamente di

favore. La macchina è preparata dal suo amico Gianfranco Volpini, mentre il pilota trova supporto nella rivista statunitense Road&Track. La cronaca della loro avventura viene pubblicata a gennaio 1952 in un articolo ricco di aneddoti e curiosità sull'automobilismo messicano dell'epoca e su come la stampa americana giudichi un prodotto per loro "esotico" come la B20.

Road&Track

La redazione della rivista americana Road&Track è interpellata da Bonetto l'8 novembre 1951, con un cablogramma di richiesta di aiuto nel gestire la logistica della spedizione della B20 dall'atterraggio negli Stati Uniti fino alla partenza della gara a Tuxtla, al confine col Guatemala. In cambio, l'auto "vestirà" il logo del magazine, distinguendosi così dalla "sorella" condotta da Bracco coi colori dell'Olivetti. La macchina volerà a New York con un volo KLM, e da lì sarà trasferita per via aerea a Dallas, da dove dovrà essere guidata fino a Laredo, al confine col Messico, per poi percorrere fin giù a Tuxtla il percorso di gara al contrario dato che, come abbiamo visto, nel '51 si corre da sud a nord. La redazione accetta: tutto sommato si tratta di un lavoro interessante e all'apparenza non particolarmente complicato. Le cose però non andranno proprio come previsto.

Quando i giornalisti si recano a Dallas nella data stabilita per prelevare l'Aurelia, non c'è traccia né del-

PRIMER

Sopra, l'Aurelia B20 #1300 come si presenta oggi, ancora nel verde del primer passato decenni fa sull'alluminio nudo dopo una sverniciatura completa. Il frontale è stato rimaneggiato, in concomitanza col cambio della guida, adattando dei fanali più piccoli di altra provenienza. Si notino le due piccole prese d'aria ovali in basso, caratteristiche dei cinque esemplari "competizione" del 1951 e non presenti sulle B20 di serie.



TRACCE DI STORIA
Dall'alto, in senso orario, alcuni elementi di interesse della #1300: la curvatura del padiglione e il finestrino posteriore, rimodellati per poter abbassare drasticamente l'altezza complessiva della vettura e la finestratura ribassata a filo della linea di cintura, diversa da quella delle B20 Competizione del 1952 che presentavano una soglia rialzata; il retro di uno degli sticker della gara applicati sul parabrezza, sfruttato per la pubblicità di un noto digestivo; una delle ruote originali, sulle quali sono state rinvenute tracce di vernice rossa del periodo in cui l'auto correva con Enrique Ortiz Peredo; la presa d'aria dinamica per i freni anteriori; la "collezione" di sticker d'epoca, sulla sommità del parabrezza, si è arricchita con quelli della recente spedizione dal Messico all'Europa.

la vettura né dell'aereo: un cambio di programma improvviso ha dirottato il volo su San Antonio, a quasi 300 miglia di distanza. Variazione non da poco, considerando le difficoltà di spostamento e di comunicazione dei primissimi anni 50. I due montano sulla loro Ford e puntano a sud verso l'altro aeroporto. Una volta sul posto, altro problema: per pochi minuti l'auto ha perso la coincidenza a New York e non è stata caricata. I reporter, spiazzati, non possono far altro che sedersi accanto alla telescrivente e attendere. Trascorrono così due giorni in attesa di notizie, mentre la data della partenza si fa sempre più incombente e diversi trasporti sfumano perché l'auto non passa nelle porte dei cargo più piccoli, fino a quando a New York si riesce finalmente a infilare la B20 dentro un aereo (che non ha rampe, l'auto viene sollevata di peso da 10 nerboruti scaricatori).

Nonostante altre incredibili vicissitudini degne di un film di Hollywood, come uno dei motori dell'aereo che va in fiamme durante il volo, grazie forse a un intervento divino l'auto arriva in Texas: è venerdì 16 no-

vembre, mancano soltanto due giorni all'appuntamento coi piloti italiani, a oltre 1600 miglia e una dogana di distanza.

Messico

Al momento dello scarico (effettuato con un muletto), i giornalisti sono entusiasti: descrivono la Lancia come una "perfect lady", una delle auto più belle che abbiano mai visto. Passano pochi minuti dallo scarico, giusto il tempo di collegare la batteria e fare il pieno, e l'Aurelia è già in strada di corsa verso il Messico. I reporter dichiarano di aver viaggiato a una media di 110/120 km all'ora, senza forzare troppo per non affaticare la meccanica; riportano però che Bonetto la accredita di oltre 180 km/h. Passata la dogana, il Messico accoglie i due con un assalto di venditori ambulanti che vendono dalla frutta alle polizze assicurative per i cani, e pure il viaggio è uno slalom continuo tra mucche, maiali e pastori (o almeno presunti tali); solo l'emozione di guidare la bellissima granturismo riesce a tener svegli i due, che guidano per 18 ore con-

secutive senza smettere mai di apprezzarne le qualità stradali. La definiscono favolosa, sensazionale e precisa in curva, persino sorprendentemente parca nei consumi (almeno per i parametri americani); riescono a percorrere le curve a velocità impensabili per qualsiasi auto americana, senza far neanche stridere le gomme. Uno dei due azzarda a scrivere che, alla voce comportamento stradale, probabilmente è l'auto migliore al mondo. Gli unici problemi vengono dall'abitacolo, angusto per i due che sono piuttosto alti e che viaggiano con i sedili avanzati perché dietro portano una pila di ruote di scorta. In realtà la nostra Aurelia è parecchio più bassa del normale, ma a Road&Track non lo sanno non avendo mai visto prima dal vero una B20, e il più alto dei due, Bill Brehaut, sceso dopo quasi venti ore filate in macchina, riesce a malapena a camminare.

Sulla via per Città del Messico i reporter imparano la tecnica di sorpasso messicana: si inizia a suonare e abbagliare all'impazzata parecchi metri prima di superare, e si continua fino alla fine della manovra; un metodo che fa sì che i veicoli in senso opposto si facciano da parte. In caso di mancata segnalazione, anche se la visibilità è ottima, non si sposterà nessuno. Una volta nella capitale, un marasma di auto, mezzi e pedoni li inghiotte senza alcuna logica apparente, tanto che Bill Quinn, collega di Brehaut, riporta che spesso si ritrovano costretti a girare a vuoto nelle rotatorie perché il traffico impedisce loro di uscirne. Lì finalmente i

due trovano i colleghi per il cambio e anche Bonetto e Volpini, volati direttamente dall'Italia; i due si mettono subito all'opera sulla macchina prima di prendere il volante e sfrecciare verso Tuxtla, seguiti dai giornalisti sulla Ford, che nel tentativo di star dietro alla Lancia sui tornanti di montagna, fa stridere le gomme "come un branco di maiali". In effetti, lungo il percorso, di pneumatici ne cambieranno diversi. Tuxtla li vede arrivare nel pomeriggio di lunedì, poche ore prima della partenza; sul posto trovano già al lavoro gli italiani della Ferrari, divisi giorno e notte tra arnesi da officina e pasticche per la dissenteria.

Ecatombe

La mattina del martedì la cittadina è totalmente invasa, la gente è ovunque e a malapena lasciano strada alle auto, che partono a intervalli di un minuto. C'è di tutto, dall'esercito ai politici alla stampa internazionale ai curiosi del posto, anche qui ammassati sen-

za regole. Una volta partiti tutti, i giornalisti lanciano la Ford al seguito della manifestazione. Raccontano di un'ecatombe: già il primo giorno la gara miete due vittime (un equipaggio messicano), e dopo soli pochi chilometri iniziano a sfilare le vetture ferme a bordo strada, guaste o incidentate. Purtroppo tra loro scorgono anche l'Aurelia con le insegne della rivista, trainata da un carro attrezzi.

La gara, partita alla grande per gli italiani, con le due Ferrari e le due Lancia lanciate a un ritmo indavolato in testa nella prima tappa, dopo poco impone a tutti di abbassare il ritmo per non disintegrare le gomme; Bracco viene rallentato da problemi alla pompa dell'acqua, mentre il povero Bonetto si ritira già dopo poche ore con la guarnizione della testa bruciata, danno per cui sospetta da subito un sabotaggio all'impianto di raffreddamento (trova un taglio su un manicotto) probabilmente avvenuto nella notte. Anche l'Aurelia di Bracco finirà ritirata per incidente qualche giorno più avanti. Alle due Ferrari invece a fine gara toccherà la gloria del primo e secondo posto assoluti, con Taruffi/Chinetti seguiti da Ascari/Villoresi.

La gara di Bracco finirà ritirata per incidente qualche giorno più avanti. Alle due Ferrari invece a fine gara toccherà la gloria del primo e secondo posto assoluti, con Taruffi/Chinetti seguiti da Ascari/Villoresi.

Gentleman... pilots

Deluso dall'esito disastroso della gara, Bonetto si fa trainare dai due reporter fino a Città del Messico, dove ricovera la vettura prima di ripartire. Torna il novembre seguente per la Carrera 1952, e con l'occasione cede l'Aurelia a un gentleman driver locale, l'architetto Enrique Ortiz Peredo, per 12.000 pesos. Con la Lancia Ortiz Peredo partecipa alla Carrera e ad

altre gare locali, riverniciandola totalmente in avorio con ruote rosse. In questi anni il motore della B20 viene sostituito con la successiva versione da due litri e mezzo; fu quasi certamente lo stesso Bonetto ad aiutare Peredo, perché il motore che finisce sotto il cofano è nientemeno che il n. 2505, ovvero quello dell'Aurelia competizione (abbassata e con finestrini in plexiglas) telaio 2273 condotta da Anselmi alla Stella Alpina del 1952, poi iscritta con Roberto Piodi alla Mille Miglia '53 e alla Targa Florio '54, dove conquista il 3° posto assoluto.

Nel 1955 l'architetto cede la macchina a tale Carlos Perry Allen Artola, per 10.000 pesos. Durante la proprietà di Artola non si hanno notizie della vettura, che probabilmente viene usata come auto civile. Dal 1962 il nuovo proprietario è Salvador Lopez Chavez, ricco imprenditore nel settore dell'abbigliamento intimo e delle calzature, che ha corso tutte e cinque le edizioni della Carrera e ricorda chiaramente di aver gareggiato



SOGLIA BASSA

Nella pagina precedente, un ritratto di Felice Bonetto con l'immancabile pipa. Sopra, i primi metri percorsi dall'Aurelia dal momento del ritrovamento; il fumo bianco non promette bene... Da notare, in coda, la sagoma dello sportello baule estesa verso il basso per ospitare il serbatoio benzina maggiorato, altro segno distintivo delle prime B20 per le corse. Le successive sette vetture competizione realizzate nel 1952, con carrozzeria in alluminio rimodellata, avranno invece la coda chiusa e i bocchettoni per il rifornimento esterni alla base del lunotto.



Il mistero del “tetto basso”

La Lancia Aurelia B20 GT debutta nel 1951 al Salone di Torino, inventando di fatto la categoria “Gran Turismo” e le sue apparizioni sportive non si fanno attendere. Nello stesso anno infatti, già in aprile, vengono realizzati quattro esemplari da competizione, contraddistinti dai telai # 1005, 1006, 1010 e 1013, e preparate appositamente per la Mille Miglia. Sono identiche alle vetture di serie, tranne per un dettaglio: il terzo tergicristallo fissato sul tetto; subito dopo verranno rimossi i pesanti paraurti e le coppe ruote. La # 1010, in particolare, viene venduta a Giovanni Bracco e targata VC 25466, ed è la stessa auto con cui questi disputerà la Carrera Messicana in novembre. L'Aurelia, nata amaranto perché all'epoca il colore delle vetture da corsa italiane doveva essere genericamente rosso senza una tonalità precisa, corre diverse gare prima dell'estate, poi scompare dalle scene per qualche

mese prima di apparire alla Carrera con il tetto abbassato. L'auto è modificata da un artigiano piemontese, che per coprire i lavori sui lamierati la rivernicia interamente di nero usando un avanzo di vernice usata per dipingere un mezzo funebre, suscitando l'ilarità dello stesso Bracco che da allora la soprannominerà per scaramanzia proprio “il carro funebre”.

Nel frattempo l'altra Aurelia “bassa”, la quinta e ultima da competizione costruita nel 1951, quella di Felice Bonetto, è consegnata il 23 ottobre, poco prima di volare in Messico. Non esistendo ancora un reparto corse, all'epoca non era raro che i piloti acquistino direttamente le vetture per poi rifarsi coi premi e rivendendole a fine stagione. Dato il poco tempo a disposizione tra acquisto e gara, possiamo supporre che sia la prima Aurelia ad essere prodotta da subito con tetto abbassato, o quantomeno modificata in costruzione sulla base di

quanto sperimentato da Bracco. Ad oggi è difficile stabilire quale sia stato il vero motivo alla base di questa singolare modifica. A un tentativo di riduzione del peso o della resistenza aerodinamica, si può supporre che si fosse aggiunta la necessità di ridurre l'altezza della macchina per facilitare il trasporto aereo verso la gara sudamericana. Come sappiamo, proprio le dimensioni della B20 saranno causa di ritardi e difficoltà di trasporto nel trasferimento da New York. Qualunque sia la vera ragione, sta di fatto che queste vetture saranno di ispirazione per diverse serie sportive della berlinetta torinese, tra cui i sette esemplari competitivi con carrozzeria in alluminio totalmente rimodellata realizzati già nel 1952. Di sicuro, è all'Aurelia B20 GT e a Gianni Lancia che dobbiamo l'ingresso della Casa torinese nel mondo delle corse, senza il quale forse non avremmo mai visto vincere le mitiche Fulvia, Stratos, Rally 037 e Delta.

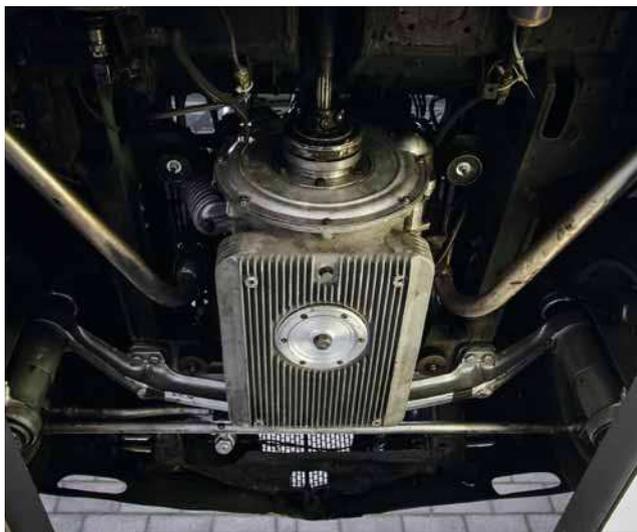
contro l'auto di Bonetto. Chavez è una personalità in Messico: personaggio molto in vista, tra i più grandi imprenditori sudamericani nonché gran collezionista di auto, ha corso con le migliori auto europee, tra cui la prima Porsche 550 consegnata in centro America, un esemplare di preserie con i colori della Kayser Barelons, la sua azienda di calze da donna, e della Canada Shoes. Il magnate muore nel 1976 e, a seguito della sua morte, l'ultimo dei suoi otto figli, l'unico vagamente interessato alle auto, decide di far modificare l'Aurelia, che all'epoca non ha valore né come auto storica né come usato. La macchina è completamente sverniciata, la guida è convertita da destra a sinistra, invertendo la pedaliera e pasticciando la plancia, poi maldestramente rivestita in vinile per coprire i vecchi fori, e viene rimodellato il frontale per alloggiare dei fari più piccoli, giudicati di aspetto più moderno rispetto ai "fanaloni" con la palpebra delle Aurelia prima serie. Sul nudo alluminio viene passata una mano di primer verde oliva, prima che i lavori siano abbandonati e la vettura nuovamente dismessa.

Pronto, Amsterdam?

Salto in avanti di circa 35 anni: è il 2012 quando negli uffici di "Strada e Corsa", centro di restauro alle porte di Amsterdam specializzato in vetture sportive italiane, arriva un'e-mail insolita.

Tale Tomas Lopez, dal Messico, vorrebbe aggiornare ai regolamenti vigenti una vecchia Aurelia, per correre nelle competizioni locali. La richiesta dapprima è snobbata: non è il tipo di lavoro che si fa di solito da "Strada e Corsa", e poi l'operazione risulterebbe decisamente antieconomica, sia per gli alti standard di lavoro sia per la necessità di spedire l'auto avanti e indietro dal Messico. Il tizio insiste, allegando alcune foto della macchina; quando le vedono, i restauratori olandesi saltano sulla sedia: è la macchina di Bonetto! Data da tempo per dispersa, la vettura era ritornata agli onori della cronaca quando lo specialista inglese Thornley Kelham aveva ritrovato e restaurato la vettura gemella usata da Bracco. Lennart Schouwenburg, titolare dell'officina, rilancia: risponde a Lopez che non è interessato a fare il lavoro, ma sarebbe disposto ad acquistare la macchina. Il messicano mangia la foglia e capisce di avere qualcosa di prezioso tra le mani.

Comincia quindi un estenuante tira e molla lungo cinque anni, durante il quale Lopez ritratta e rilancia il prezzo più volte, inscenando crisi familiari con gli altri sette fratelli, trattative in corso con un altro misterioso restauratore inglese (che poi si scoprirà esse-



HA CORSO POCO

Il vano motore visto dal basso (a sinistra), al momento occupato dal propulsore da 2.5 litri #2505 montato a fine anni '50 da Peredo. Sotto, la zona posteriore col differenziale e i freni entrobordo in bella mostra. Dato l'uso agonistico non molto esteso, la meccanica originale si è conservata in buono stato. Nelle due foto piccole, la placchetta metallica del registro federale automobilistico messicano, con su



re proprio Kelham) e invitando Lennart a vedere la macchina, cosa che avviene con modalità quantomeno bizzarre: lo indirizza in albergo a Città del Messico, lo preleva furtivamente, lo porta nel garage dove tiene parte della collezione e ce lo chiude letteralmente dentro, da solo, per oltre un'ora. Poi lo fa prelevare da un'altra persona e lo fa accompagnare in aeroporto. Convinto della bontà della vettura, e armato di tenacia e portafoglio, l'esperto olandese non molla e alla fine riesce a spuntarla, riportando così la vecchia Lancia al di qua dell'oceano, di nuovo su un volo KLM, dopo ben 66 anni. Al seguito avrebbe dovuto esserci anche il motore due litri originale, che però viene smarrito alla partenza; arriverà qualche settimana dopo.

riportati i numeri di telaio e motore originali, e il certificato di proprietà della vettura intestato al magnate Salvador Lopez Chavez, i cui eredi hanno ceduto l'Aurelia ai titolari di "Strada e Corsa" dopo un'estenuante e rocambolesca trattativa durata ben cinque anni.

Benzina ed estintore

Noi di Automobilismo d'Epoca siamo i primi a vedere l'Aurelia dal momento del suo rientro in Europa. Al nostro arrivo ad Amsterdam i meccanici di "Strada e Corsa" diretti da Jurriaan, fratello di Lennart, sono alle prese col motore 2.5 per cercare di avviarlo per la prima volta e permetterci di fare qualche scatto in movimento; li troviamo ad armeggiare con una tanica di benzina da una parte e un estintore dall'altra: "Gli ultimi che hanno messo le mani qui sopra sono dei messicani che di Aurelia sicuramente non ne hanno mai vista un'altra", ci dicono apprensivi. Dopo qualche tentativo in un'atmosfera carica di emozione, complice la sua proverbiale affidabilità la vecchia coupé parte con un sussulto. Una controllata veloce ai parametri vitali e ci avventuriamo a per-

correre alcuni metri: sono i primi su suolo europeo dal lontano 1951! Il tempo di qualche chilometro e qualche bella foto e rientriamo prima di far danni, dallo scarico esce un fumo bianco che non promette niente di buono. Niente più strapazzi, in serbo per la nostra Aurelia c'è un restauro integrale che la riporterà alla livrea del 1951. "Ma ci vorrà del tempo - spiega Lennart - prima dobbiamo studiare per bene tutta la storia della vettura. È una macchina che ha corso meno di un giorno, in una sola gara; le informazioni sono poche, le immagini pochissime. Non siamo neanche sicuri al 100% del colore, che dagli archivi dovrebbe essere amaranto, ma che nelle foto in bianco e nero dell'epoca sembra lo stesso nero della macchina di Bracco. Sarà un lavoro lungo e meticoloso".



NARDI
Sotto, il motore originale #1282 (a lato il numero di serie). Grazie anche al kit Nardi (a sinistra il collettore), sviluppava circa 90 Cv, 15 più del motore di serie. Il motore è senza carburatori ma con la sua scatola di aspirazione. A sinistra, sotto, la targhetta e la punzonatura del telaio col numero di serie B20-1300.

SCHEDA TECNICA LANCIA AURELIA B20 GT I SERIE (1951)

Motore Tipo B20 6 cilindri a V di 60° Alesaggio 72 mm Corsa 81,5 mm Cilindrata 1.991 cc Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 75 Cv a 4.700 giri (telai # 1010 e # 1300 stimata 90 Cv) Coppia 14 kgm a 3.500 giri Distribuzione ad albero a camme centrale, valvole in testa Alimentazione a due carburatori monocorpo Weber 32 DR 7 SP Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 5 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Impianto elettrico a 12V Dinamo 200 Watt Batteria 48 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio meccanico a quattro velocità posto al retrotreno Rapporti del cambio I,2,86; II,1,84; III,1,24; IV,0,86; RM,3,61 Rapporto al ponte 9/40 Pneumatici 165x400 Cerchi in acciaio **Corpo vettura** Autotelaio a scocca portante Carrozzeria coupé due porte Sospensioni anteriori indipendenti foderi telescopici con all'interno molle elicoidali e ammortizzatori coassiali Sospensioni posteriori indipendenti con bracci diagonali, molle cilindriche, ammortizzatori idraulici sistema Armstrong Freni a tamburo a comando idraulico Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.660 Carreggiata anteriore 1.280 Carreggiata posteriore 1.300 Lunghezza 4.290 Larghezza 1.540 Altezza 1.360 Peso in ordine di marcia 1.050 kg **Prestazioni** Velocità massima 162 km/h (telai # 1010 e # 1300 stimata oltre 180 km/h)





| ANTEGUERRA | Alfa Romeo 6C 2300 MM

Alfa Best of Show

**DUE TELAI CARROZZATI TOURING, DUE AUTO UGUALI MA DIVERSE,
ARRIVATE NELLE MANI DI APPASSIONATI CHE LE USANO SPESSO E
VOLENTIERI. ANCHE PER PARTECIPARE AI CONCORSI DI ELEGANZA,
DOVE SPESSO SONO GIUDICATE TRA LE PIÙ BELLE**

DI NINO BALESTRA - FOTO MARCO MARINI



Ne hanno costruite poche di Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia, tutte nel 1938, appena 101 o forse 107, pochissime quella carrozzate berlinetta da Touring, soltanto una trentina.

Quelle illustrate in queste pagine sono sorelle gemelle, sembrano due gocce d'acqua. Eppure, dopo qualche minuto di riverente ammirazione di fronte a questi autentici capolavori, si notano parecchie piccole differenze. Gemelle, così eguali e così diverse. Diversa anche la loro storia, iniziata a pochi mesi di distanza partendo dalla medesima classe sociale. Quella amaranto, telaio 815.035, viene acquistata nuova da un milanese, uno dei più noti industriali dell'epoca, l'11 agosto del 1938. Quella nera, telaio 815.090, va invece ad un altrettanto noto banchiere torinese, il 6 marzo 1939. Per ciascuna vengono sborsate circa 80.000 lire, quando una Topolino della Fiat si acquistava per 8.900 lire e un operaio metalmeccanico non arrivava ancora alle agognate

mille lire al mese. Entrambe cambiano proprietà nel dopoguerra riemergendo dagli anni bui, salvate non si sa come dalle requisizioni che razziano qualunque mezzo con quattro ruote. E con la vendita le loro vite da questo momento divergono, per ricongiungersi qualche decina d'anni più tardi. La 2300 dell'industriale è rivenduta il 4 aprile 1952 a una signora milanese, che la cede il 28 agosto del 1953 a un comasco. Cosa sia successo dopo non è perfettamente chiaro, ma fatto sta che l'auto in seguito è sequestrata e depositata presso la Concessionaria Alfa Romeo Rotondi di Milano, dove rimane per quindici anni bloccata fra polvere e disinteresse.

VITE DIVERSE
Vis-à-vis le due Alfa Romeo di fine anni '30 del secolo scorso. Quella color amaranto, a sinistra, ha il numero di telaio 815.035; la nera, a destra, 815.090. Entrambe, dopo una vita piuttosto diversa, hanno trovato proprietari che le usano senza patemi.

Contrabbando

Voci sicure, al momento della vendita all'asta, dicono che l'auto, già vecchiotta nel 1953 ma incredibilmente ancora veloce, fosse servita per il contrabbando di sigarette con la vicina Svizzera, sfuggita varie volte alle forze dell'ordine, sino a quando è finalmente bloccata e sequestrata. Dunque quest'auto ha vissuto qualche tempo (sei mesi, un anno?) da fuorilegge.

La segnalazione a Luigi Bonfanti, appassionato di Alfa Romeo, giunge tramite un perito delle assicurazioni che, conoscendo la passione dell'amico, gli passa questa notizia arrivata di rimbalzo. Il 24 dicembre 1968 Bonfanti è l'unico partecipante all'asta... e si fa un magnifico regalo di Natale!

Gondrand

La gemella del banchiere è invece venduta il 10 settembre del 1948 a un nobile torinese, che la usa con ogni cura per qualche anno, sino alla sua morte avvenuta verso la fine degli anni Cinquanta. Ci sono cinque figli, chi abita in Italia chi all'estero, e si fanno le divisioni ereditarie, mentre la 2300 MM del padre è dimenticata in un capannone della Gondrand (nota ditta di trasporti, ndr) di Milano. Gli anni passano anche per questa seconda aristocratica automobile, fino ad un bel giorno della primavera del 1971, quando un imprenditore, appassionato di vecchie auto, si reca per lavoro in questo deposito e scopre la 2300 MM abbandonata in un angolo.

Egli chiede subito di chi sia e se è in vendita, ma nessuno è in grado al momento di dargli una risposta. Però i responsabili dell'azienda iniziano delle ricerche, anche per togliersi finalmente questo ingombro dai piedi. Riescono a rintracciare un figlio e poi tutti i vari fratelli, che ignoravano l'esistenza della vecchia vettura del papà, decidendo di metterla in vendita su una rivista del settore nel dicembre 1973. L'imprenditore collezionista legge, ricor-





GRANDI RAID

La linea sinuosa e slanciata della 2300 Mille Miglia, telaio n° 815035 immatricolata nell'agosto 1938: dal 1968 vive una vita intensa partecipando a grandi raid e concorsi di eleganza. Sulla pagina a lato la ricca strumentazione con il grande contagiri a sinistra e contachilometri con altre funzioni secondarie a destra. Sotto, l'interno vissuto in pelle chiara. In questa pagina vari particolari della vettura, fra i quali in evidenza il muso aggressivo e la bellissima carenatura alle ruote posteriori. Nell'ultima immagine, sotto a destra, la 2300 durante la impervia Coppa delle Alpi del 1986.





da di averla vista e perduta un paio d'anni prima e si mette subito in contatto, concludendo l'acquisto. La vettura ha poco più di 30.000 km originali, ma è stata trascurata per quasi vent'anni ed è bisognosa di un restauro completo ed accurato. Cosa c'è di meglio che rivolgersi a Luigi Bonfanti, fra appassionati ci si conosce tutti, che gestisce una concessionaria Alfa Romeo a Bassano del Grappa e che ha restaurato la sua qualche anno prima?

Ecco che il destino fa ritrovare fianco a fianco le due coupé Mille Miglia. Quella con telaio 815.035 di Bonfanti è già circolante da qualche tempo, efficiente e nel suo bel colore amaranto brillante originale, scoperto durante il restauro nascosto sotto una brutta verniciatura blu.

Per la seconda, telaio 815.090 più giovane di qualche mese, si inizia con la revisione del motore che viene trovato, grazie alla scarsa percorrenza, in ottime condizioni. L'auto è di colore verde chiaro, ma durante i lavori si va alla ricerca nei soliti punti nascosti e si trova traccia della vernice originale nero pastello.

I grandi appassionati, cultori delle auto d'antan, giurano che esse hanno un'anima, che parlano. Se così fosse sarebbe stato interessante ascoltare cosa si saranno dette fra loro nella quiete notturna del garage, quando si sono ritrovate assieme dopo tanti anni.

Passa il tempo, il restauro sulla 815.090 si ferma perché il proprietario si è dovuto trasferire negli Stati Uniti per lavoro. Così si propone per l'acquisto un altro appassionato, Giovanni Sandri, che il 4 ottobre 1985 riesce ad entrare in possesso dell'auto dei suoi sogni.

L'officina Bonfanti porta a termine una revisio-

L'ALFA DI STATO

A metà anni Trenta l'Alfa Romeo è sull'orlo del fallimento, salvandosi appena con la costruzione di camion e motori per aerei. Agnelli tenta di assorbirla in Fiat, il Marchio è famoso, ma Mussolini, grande estimatore della Casa milanese, la fa entrare nell'orbita IRI e come industria di Stato trova subito nuove risorse,

Però bisogna rinnovare, così nasce la 2300, che non è una semplice evoluzione delle gloriose 6C 1750 e successive 1900, ma un'auto tutta nuova con un motore molto diverso, la cui impostazione durerà sino agli anni Settanta.

Artefici sono gli ingegneri Gioachino Colombo e Bruno Trevisan. La nuova auto è presentata al Salone di Milano nel 1934, con ancora assali rigidi davanti e dietro, ammortizzatori a frizione e freni meccanici. La seconda serie è rivoluzionata nel telaio, si tratta della 6C 2300B, alla ricerca soprattutto di un miglior confort. Lo chassis è a longheroni scatolati a forma di "C", le sospensioni hanno ora quattro ruote indipendenti con ammortizzatori e freni idraulici, mentre il motore rimane immutato. Le potenze sono di 68 CV per il tipo "Turismo", 76 per il "Gran Turismo" e 95 per il modello sportivo detto "Pescara" per la vittoria conseguita in quel circuito, che poi diverrà il "tipo Mille Miglia". L'esordio del nuovo coupé carrozzato da Touring avviene appunto alla 1000 Miglia del '37, con l'equipaggio composto da Ercole Boratto, autista personale di Benito Mussolini, e Giambattista Guidotti, collaudatore-pilota dell'Alfa Romeo, dove ottiene uno strepitoso 4° assoluto e naturalmente 1° di categoria. Non saranno molte le partecipazioni alle gare della 6C 2300B MM, perché già nel 1939 subentra la 6C 2500, evoluzione finale di questo modello. Ciò non toglie che Boratto-Gaboardi il 12 dicembre 1937 vincano la Bengasi-Tripoli, ripetendo il successo il 6 marzo 1938 alla Tobruk-Tripoli. Poche altre le presenze, come alla corsa dei Colli Torinesi, dove Cortese si piazza 3° assoluto.

Le 6C 2300B MM costruite sono in totale 101 o 107 secondo varie fonti. Le versioni carrozzate coupé MM da Touring sono circa trenta. Quelle esistenti oggi, accertate autentiche, sono soltanto sette, anche se si ha notizia che nel mondo ce ne siano altre 4 o 5, forse originali o forse no.



L'INTUIZIONE AL CONTRARIO DI DARRACQ

Qualcuno dice che se non fosse stato per una notevole dose di miopia industriale del famoso costruttore di auto, il francese Alexandre Darracq, probabilmente l'Alfa Romeo non sarebbe mai nata. Dopo avere affermato in Francia le sue automobili, ma anche in Italia grazie agli agenti di Torino e Roma, nel 1906 viene co-

stituita la Darracq Italiana, con stabilimenti nella zona del Portello alla periferia di Milano. Lo scopo è quello di aggirare legalmente i pesanti dazi doganali, inviando chassis e motori separati in Italia, per montarli, carrozzarli e rifinirli nel nostro Paese. Dopo un paio d'anni

però la Darracq Italiana è già sull'orlo del fallimento, perché riceve dalla Francia materiale scadente e poca o nulla collaborazione. Gli stabilimenti del Portello ormai vuoti interessano però ad alcuni imprenditori locali, che liquidano Darracq e danno vita il 24 giugno 1910 alla "Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili", meglio nota con la sigla A.L.F.A.

La produzione esordisce con tre modelli da 2,5 litri, da 4 litri e

da 6 litri, progettati da Giuseppe Merosi. Fin dall'inizio lavorano al Portello circa 300 operai e la produzione si aggira sulle 350 auto all'anno. Subito la nuova Marca si dedica alle corse, il miglior mezzo pubblicitario dell'epoca, con ottimi risultati e grandi piloti come Campari, Sivocci, poi Ascari e così via.

Ma nonostante l'interesse del mercato e le buone affermazioni sportive, l'A.L.F.A. non naviga in acque tranquille dal lato finanziario, sino a quando -all'inizio della prima Guerra Mondiale- non subentra l'ingegnere Nicola Romeo, un napoletano che ha messo insieme un impero per la produzione di materiale per l'industria mineraria, ferroviaria e forniture del Regio Esercito. Nel febbraio del 1918 il nome dell'industria cambia in "Società Anonima Italiana Ing. Nicola Romeo", che diventa poco dopo "Alfa Romeo" sulla placca che orna i radiatori delle vetture del primo dopoguerra. L'ingegnere Romeo lascia la Casa milanese nel 1928, ma il nome Alfa Romeo rimane, perché ormai consolidato e apprezzato dal mercato.

L'Alfa Romeo raggiunge grande fama con le vetture Grand Prix e con le agili 1500 a sei cilindri, spesso carrozzate da Zagato e da Touring, le successive 1750 con compressore, che dominano le 1000 Miglia e le gare più importanti a cavallo fra gli anni Venti e Trenta, per approdare poi alle 2300 del nostro servizio.

Vetturette "Darracq"
10 HP :: 2 CILINDRI

Consumo minimo
Rendimento massimo

PREZZI DI ASSOLUTA
CONVENIENZA

richieste e preventivi dirigersi: Strada al Portello, 95 : Milano



GRINTA ANNI '30
In alto, le due Alfa Romeo affiancate lasciano intuire tutta la loro grintosa eleganza. Qui a fianco la 2300 nera, telaio n. 815.090 più giovane di sette mesi di quella amaranto, mentre riceve il premio quale "Best of Show" nei viali del castello di Schwetzingen nel 2002, al concorso omonimo.

ne meccanica accuratissima, mentre il “maestro” Dino Cognolato, nel suo atelier di Vigonza (PD), completa l’opera con un lavoro superlativo di carrozzeria. Le due auto sembrano a prima vista eguali, entrambe uscite dallo stabilimento Touring di Milano a pochi mesi una dall’altra, ma hanno differenze abbastanza notevoli. Infatti il modello era unico, ma poi su ciascun esemplare venivano apportate piccole o grandi modifiche, a volte direttamente in fase di costruzione dalla stessa Touring, altre volte era il cliente che preferiva certe linee o finiture piuttosto di altre.

La nera è più bassa di tre centimetri alla capota, con finestrature laterali leggermente più grandi. Quella amaranto non ha le pedane, ha il cofano motore di ben dodici centimetri più lungo (forse per ospitare il motore 2.9 a otto cilindri?) e sfoggia dei copripuota posteriori che carenano le ruote. Ma ci sono tanti altri dettagli che le differenziano. Da allora le gemelle conducono una vita brillante, sempre riverite e vezzeggiate, pronte a sfilare sulle più prestigiose pedane, ma anche ad affrontare migliaia di chilometri senza il minimo sforzo.



Grandi raid

Luigi Bonfanti prima ed il figlio Francesco poi, hanno condotto la loro 2300 MM in nove edizioni della 1000 Miglia storica, l’ultima nel 2008, oltre ad una massacrante Coppa delle Alpi del 1986, o la Bassano-Budapest per la inaugurazione del Circuito dove si corrono da allora i Gran Premi di Formula 1. Nel 1990, assieme alla gemella di Giovanni Sandri, ha percorso ben 12.000 km in un solo mese partecipando al Raid delle Capitali Europee, organizzato dal Registro Italiano Alfa Romeo.

L’anno dopo va a conquistare allori al Concorso Louis Vuitton a Bagatelle, mentre nel 2013 primeggia nella sua categoria a San Pietroburgo a Uniques Special Ones International Concours.





REGOLAZIONE A CINGHIA
La 2300 più giovane è più bassa e i parafranghi sono diversi. L'interno in pelle rossa, nella pagina accanto, è elegantissimo e confortevole con gli schienali regolabili a mezzo cinghie, mentre alzando la parte posteriore si accede a un minuscolo bagagliaio. In questa pagina risalta il frontale assai inciso, la manopola per la regolazione degli ammortizzatori posteriori, mentre a destra in basso la vettura è ritratta in Grecia nel 1990, appena partita da Atene per un tour che porterà i partecipanti fino a Lisbona per il Raid delle Capitali europee. In un mese, 12.000 chilometri!





Vite da concorso

Quella in abito nero pastello di Giovanni Sandri non è da meno. Nel 1998 a Bagatelle vince il premio speciale per l'arte e la bravura artigianale. Nel 2001 a Mulhouse, nell'Alsazia francese, vince il "Best of Show" al Concorso Internazionale fra Musei dell'Auto, concorrendo a nome del Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" di Bassano.

Nel 2002 parte via strada, 800 km in dieci ore, e si reca a Schwetzingen, paese famoso per un importante Concorso di Eleganza fra automobili d'epoca e per il suo castello che si ispira a Versailles. La 2300 di Sandri vince fra i viali del parco il "Best of Show", emergendo fra ben 160 partecipanti provenienti da ogni angolo del mondo con le auto più prestigiose.

Nel 2003 Salvarola Terme celebra i dieci anni del suo Concorso e chiama a raccolta le dieci vetture che avevano vinto in ciascun anno. Ancora una volta Giovanni Sandri e la sua Alfa Romeo nera sono primi fra i primi.

Fra il dicembre 2006 e il maggio 2007, la 2300 MM nera e lucida come non mai, viene esposta al MART di Rovereto, uno dei più noti musei d'arte moderna italiani. Nel pieghevole promozionale di questa splendida mostra denominata "Mitomacchina" viene immortalata proprio lei.

Ma le maggiori performances di questa immacolata vettura, sono i grandi raid. Gli 800 km per arrivare a Schwetzingen sono poca cosa in confronto ai 6.000 km per raggiungere Capo Nord nel 1989. In quell'occasione la principessa Eregarda di Prussia chiede a Giovanni Sandri se la può ospitare nella sua vettura, per compiere gli ultimi chilometri e



raggiungere la punta di Capo Nord. Il giorno dopo gli fa recapitare una foto con dedica, scattata dal marito. Poi nel 1990 si scioppa ben 12.000 km per partecipare al Raid delle Capitali Europee, da Atene a Lisbona, assieme alla gemella di Bonfanti. Riviste francesi, inglesi, tedesche, americane, giapponesi e italiane riportano le affermazioni delle due splendide Alfa Romeo, ambasciatrici nel mondo del made in Italy.

Fino a oggi la 6C 2300B MM Touring di Bonfanti ha

percorso oltre 200.000 km, la gemella di Sandri circa 120.000, entrambe senza alcun guaio e senza ulteriori revisioni dei motori ma con una costante e accuratissima manutenzione.

100 di media

Guidare oggi una 2300 MM è un vero piacere, il cambio è preciso e dolce negli innesti, ottimo il confort. Anche nel traffico cittadino viaggia bene, mentre fuori città si cammina a ottanta all'ora con un filo di gas. Le sospensioni indipendenti rendono l'andatura soffice, anche se qualche pilota, portandola ai limiti estremi, si lagnò a suo tempo per il ponte posteriore che tenderebbe a far chiudere verso l'interno la ruota sollecitata, tanto si dice che qualcuno all'epoca avesse montato un assale rigido al retrotreno in certe gare. Ma va bene così. Chi scrive ricorda un rientro da Roma con Bonfanti, sempre sul filo dei 130/140 all'ora. In sette ore per 650 km. Brava 2300, brava Alfa Romeo!



MODELLATURA

Sopra, due viste che mettono in risalto la diversa modellatura della parte posteriore. Costruite in una trentina di esemplari dalla carrozzeria Touring, ne sono sopravvissute e classificate autentiche per ora soltanto sette. In Italia se ne trovano tre, una al Museo di Arese, due a Bassano del Grappa nello stesso club. A destra, la chiave per smontare le ruote, gli specifici pneumatici Michelin da 18 pollici e il terminale di scarico sdoppiato. In alto a destra, le differenti viste del 6 cilindri bialbero da 95 Cv, identico sulle due auto.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO 2300 6C

Motore Anteriore 6 cilindri in linea, alesaggio e corsa 70 x 100 mm, cilindrata 2307 cc, distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Fasatura 8-60/52-16, gioco valvole a freddo per aspirazione e scarico 0,45 Potenza 95 Cv a 4500 giri (105 Cv a 4800 giri per versioni corsa) Rapporto di compressione 7,75:1 Velocità media del pistone 15 metri/secondo Alimentazione con due carburatori orizzontali monocorpo Solex 35-40 FH **Trasmissione** Cambio a 4 marce avanti + RM con comando a leva centrale sul pavimento, 3° e 4° rapporto sincronizzati Rapporto al ponte 14/61 Ruote a raggi tipo Rudge-Borrani, 4x18" Pneumatici 5.50 - 18 **Corpo vettura** Telaio a longheroni con sezione a C chiusa in lamiera saldata e traverse diagonali di irrigidimento Sospensione anteriore a ruote indipendenti a quadrilateri longitudinali e molle elicoidali integrate negli ammortizzatori a cilindro Sospensione posteriore a ruote indipendenti con triangoli oscillanti e barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo sulle quattro ruote a comando idraulico **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 3.000 Carreggiate ant/post 1.440/1.460 Lunghezza #035: 4830 #090: 4800 Larghezza #035: 1749 #090: 1700 Altezza #035: 1530 #090: 1500 Peso a vuoto 1.380 kg (versione corsa 1.150 kg) **Prestazioni** Velocità massima circa 150 km/h (170 Km/ora per il Tipo corsa) Consumo carburante 18-19 l/100 km

Esemplari prodotti: 101 o 107 (compresi un coupé MM e uno spider sport speciale del 1937); esemplari carrozzati berlina MM Touring: circa 30 **Prezzo di vendita nel 1938:** Lire 78.500



| BELLISSIME IERI E OGGI | Volkswagen Golf GTD

Volkswagen

Il ruggito del gasolio

**OMOLOGA DELLA MITICA GTI,
FU IL FRUTTO DI UNA LOGICA VISIONARIA
CREÒ UNA NUOVA CATEGORIA
DI AUTOMOBILI, DOPO 35 ANNI
PIÙ CHE MAI SULLA CRESTA DELL'ONDA**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



STILE GTI

A inizio anni 80 una sportiva a gasolio è una scommessa. Ma la ricetta GTD funziona, grazie al motore brioso e alla tenuta, come mostra Giuseppe Palmeri al volante della sua bella Golf nel raro ed elegante colore Blu Helios. Le strisce nere sulle fiancate sono una piccola licenza in stile GTI.



La Volkswagen Golf è una di quelle auto che non ha bisogno di presentazioni. Il papà, un amico, un parente, la prima macchina su cui si è presa la patente, quella con cui si portano i figli a scuola: tutti prima o poi hanno avuto a che fare con una Golf. Presentata nel 1974, la compatta di Wolfsburg è stata la vettura che ha salvato Volkswagen dopo una lunga serie di esperimenti falliti nel tentativo di sostituire il sempreverde Maggiolino, concepito “appena” quarant’anni prima. Possiamo dire che ci è riuscita in pieno: la prima generazione è stata prodotta in versione berlina dal 1974 al 1983, con carrozzeria cabriolet fino al 1993 e in Sudafrica, con la “Citi Golf”, addirittura fino al 2009.

Ispirazione italiana

Facciamo un passo indietro. Siamo agli inizi degli anni Settanta, e in Volkswagen tira un’aria pesante; l’insuccesso degli ultimi modelli a trazione posteriore, antiquati per stile e tecnica, sommato alla crisi del marchio NSU, parte del gruppo VAG assieme ad Audi, ha portato alla peggiore crisi che l’azienda ricordi. Pericolosamente vicini al fallimento, i manager tedeschi giocano la loro ultima carta, cambiando completamente approccio e stravolgendo forme, immagine e filosofia costruttiva del marchio, fino ad allora legato alle meccaniche tutto dietro e alle forme morbide e rassicuranti del Maggiolino e sue derivate, con un prodotto innovativo, compatto, più leggero e dalle linee moderne, ispirato alla rivoluzionaria Fiat 128. Ebbene sì, c’è stato un tempo, relativamente recente, in cui erano i tedeschi a copiare le auto italiane...

Della berlina Fiat viene ripresa l’impostazione tecnica generale, con motore anteriore in posizione trasversale raffreddato ad acqua e trazione anteriore, e una meccanica completamente nuova, basata su motori in linea con albero a camme in testa e cinghia dentata, sospensioni anteriori McPherson e posteriori a ruote interconnesse.

Anche per il design del “vestito”, un mix di funzionalità, eleganza e pulizia formale, si guarda all’Italia: il progetto è affidato a Giorgetto Giugiaro che, rispetto alla classica disposizione tre volumi della 128, preferisce una più compatta e funzionale formula a due volumi con portellone, rendendo di fatto la Golf una vettura unica. Sebbene meccanicamente e stilisticamente non ci siano novità assolute (ma alcuni dettagli, come il grosso montante posteriore, faranno scuola, ndr), la Golf è la prima a combinare



LA FORZA DEL MARCHIO
A Wolfsburg forzarono la mano per creare un “brand” di moda, sbandierando con orgoglio il marchio GTD: sul portellone, sulla calandra e sul volante. Il tempo ha dato loro ragione. In alto, la “stirpe” Golf ha visto avvicinarsi nel tempo versioni di ogni tipo, creando una vera e propria best-seller nel



trazione anteriore, distribuzione con albero a camme in testa, carrozzeria due volumi con portellone e sedili posteriori abbattibili, il tutto condito con uno stile moderno e piacevole e una qualità costruttiva degna di un’ammiraglia. La nuova meccanica viene inoltre per buona parte condivisa con altri modelli del gruppo, sfruttando quindi le economie di scala e dando un’importante spinta verso il rimodernamento dell’intera gamma, dalla Polo alle Passat, ed estendendosi anche al marchio Audi.

segmento C. Un modello di riferimento che meglio di qualsiasi altro esemplifica l’evoluzione della categoria. Basti pensare che la prima serie è più piccola dell’attuale VW Polo, che formalmente appartiene al segmento inferiore. Non si può dire che in Volkswagen non abbiano creduto al loro prodotto...





Fenomeno sportivo

Un segreto del successo Golf è l'estrema versatilità del progetto, a livello sia funzionale sia meccanico. Inizialmente presentata in versione berlina due volumi a tre e cinque porte, due allestimenti, base ed "L", due motorizzazioni (millecento e millecinque) e una vasta offerta di accessori e optional a integrare la scarna dotazione di serie, col tempo la Golf diventa un autentico banco prova per rimodernare vecchi concetti automobilistici o per sperimentarne di totalmente nuovi. Per la sola Golf prima serie si passa nel giro di qualche anno dal piccolo motore 1043 cc fino alla soglia dei 1800, passando per 1.3, 1.5 e 1.6 benzina, dai quali derivano i 1.5 e 1.6 diesel, accoppiati a cambi a quattro e cinque marce e tutte le carrozzerie immaginabili: tre e cinque porte, berlina tre volumi, cabriolet, van e pick-up.

Stampa e pubblico premiano il nuovo modello, che si fa notare soprattutto per design, tenuta di strada e qualità costruttiva, e che dopo un solo anno dalla presentazione irrompe sul mercato con una versione che fa capire quali siano le reali intenzioni dei vertici di Wolfsburg: è la GTI, versione sportiva spinta dal motore 1600 da 110 CV trapiantato dall'Audi 80 GTE. Una coraggiosa novità nel segmento delle compatte, capostipite di quello che nel decennio successivo diventerà un filone di successo, le fami-

RICCA

Per allontanare lo stereotipo dell'auto a gasolio economica, VW studia per la GTD un allestimento ricco: volante a quattro razze, strumentazione completa (a sinistra, manca solo il contagiri), tetto apribile, doppio specchio esterno, sedili in tessuto di qualità. Stonano, col metro di oggi, la mancanza di servosterzo e di alzacristalli elettrici, ma trentacinque anni fa erano considerati "vezzi" da auto di lusso. Lo spazio dietro è buono per una tre porte lunga meno di quattro metri, ma non sensazionale in termini assoluti; il divano è abbattibile in un solo pezzo.



gerate "hot hatch" che spesso, oltre alla filosofia, dalla GTI ereditano anche la sigla. Dopo la presentazione, la casa delibera la produzione di cinquemila esemplari, che vanno esauriti in appena due mesi; il fenomeno è ormai innescato.

Dopo alcuni aggiornamenti di dettaglio, nell'autunno del 1978 arrivano per la Golf le prime vere novità: i paraurti in plastica rimpiazzano quelli in metallo, sottodimensionati e poco protettivi, e le GTI vengono dotate dell'econometro. L'anno seguente a Ginevra debutta la Cabriolet, seguita a fine anno dalla tre volumi (battezzata Jetta) e dal cambio a cinque rapporti per la GTI. Esattamente un anno dopo, nell'autunno 1980, un ulteriore restyling porta in dote nuovi fanali posteriori più grandi per la berlina e per tutte un abitacolo rinnovato, con nuovi sedili, pannelli porta e plancia, che ora sfoggia un nuovo quadro

strumenti unico e più grande. Contestualmente è rivista e razionalizzata la gamma motori e sono riorganizzati gli allestimenti, con l'estensione del cambio a cinque marce anche alle versioni diesel da cui, assieme all'introduzione del pick-up Caddy, arriva la più interessante novità del 1982.

GTI a gasolio

Al Salone di Ginevra del 1982 debutta infatti la Golf GTD, di impostazione generale simile alla GTI ma equipaggiata con un turbodiesel di 1588 cc da 70 CV, in grado di spingere la vettura a 155 km/h, che è più o meno la velocità di punta di una vettura media a benzina in un periodo in cui il diesel è associato a vetture rumorose, fumose e soprattutto lente.

La nuova versione approda negli autosaloni in primavera, e solitamente ci resta abbastanza poco. Le

QUATTROCCHI

La "nostra" GTD monta la calandra a fari gemellati, inizialmente non prevista dalla Casa ma poi adottata già all'epoca da molti come after-market. Nelle foto piccole, da sinistra, il tetto apribile in lamiera verniciata e il suo comando di apertura manuale (all'epoca era un piccolo vanto ostentare la "frullata" di braccia per aprirlo), e uno dei particolari più iconici delle Golf sportive: il pomello del cambio a forma di pallina dello sport omonimo.

vendite vanno da subito a gonfie vele, soprattutto nei mercati dove la motorizzazione è associata anche ai più economici allestimenti C, CL e GL; per il turbodiesel in Italia è invece disponibile il solo GTD. La Golf prima serie è però ormai vicina al suo pensionamento, almeno in versione berlina, e già nell'autunno 1983 cessa la produzione delle versioni "normali"; GTI, GTD e Jetta resistono invece fino ai primi mesi dell'anno successivo, quando il passaggio alla nuova Golf è ormai completato e, soprattutto, quando un nuovo segmento di mercato è stato creato, quasi senza rendersene conto.

Già, perché se oggi il diesel ha perfino vinto a Le Mans, trentacinque anni fa la sola idea di vendere una sportiva "a nafta" era ai limiti dell'impensabile. Fino all'inizio degli anni ottanta, infatti, il motore diesel era tendenzialmente la scelta dei professionisti dalle grandi percorrenze, quasi sempre agenti di commercio che giravano in lungo e in largo coi baulli delle loro grosse station wagon zeppi di cataloghi e depliant. In Italia poi, a causa del "superbollo", spesso questa categoria era praticamente l'unica a scegliere i motori a gasolio, perché unica in grado di superare la faticosa soglia dei 25mila chilometri l'anno, necessari a raggiungere l'agognato "punto di pareggio" oltre il quale viaggiare a gasolio diventava final-

mente conveniente (a fronte non soltanto della tassa, ma anche del costo di acquisto superiore rispetto alle pari versioni a benzina).

In questo contesto è intuibile che proporre una motorizzazione diesel in una compatta, per giunta a tre porte come nell'esemplare del nostro servizio, all'epoca non era una scelta razionale. A meno di non essere armati di molto coraggio e di poter far leva sull'ormai consolidato fenomeno GTI avviato sei anni prima, per proporre, primi al mondo, un'immagine completamente diversa dell'automobile a gasolio: compatta, brillante, sportiva e perfino alla moda. Giocandosi la carta vincente di un motore piccolo ma scattante e in grado di imprimere prestazioni notevoli, grazie all'ottima coppia e alla spinta del turbo nel momento di massima popolarità della sovralimentazione, abbinando il tutto a rapporti ben scalati e ad una carrozzeria bella e leggera.

Emozioni giovanili

L'esemplare del nostro servizio è un bel tre porte del 1983, verniciato in un raro Blu Helios, tinta molto elegante e particolare, dai riflessi che sfumano tra l'antracite e il viola, moderno e raffinato per il periodo. La vettura è stata acquistata a gennaio 2017 dall'appassionato romano Giuseppe Maurizio Pal-

ACHTUNG! GASOLIO!

Sotto, la targhetta adesiva nel vano motore ricorda che, a dispetto delle apparenze, si tratta di un'auto a gasolio; in basso il tappo serbatoio con chiave, comune alle altre Golf e, nella foto grande, il vano motore col quattro cilindri trasversale sovralimentato.



SCHEDA TECNICA

GOLF GTD (1982-1983)

Motore Anteriore trasversale, ciclo Diesel, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 76,5 x 86,4 mm, cilindrata 1.588 cc, distribuzione monoalbero, 2 valvole per cilindro Alimentazione iniezione indiretta con pompa rotativa, sovralimentazione con turbocompressore, rapporto di compressione 23,5:1 Potenza 70 CV a 4.500 giri Coppia 13 kgm a 2600 giri Raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti + RM Cerchi in acciaio da 13" Pneumatici 155-80 SR 13 **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi, 3/5 porte, 5 posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson, braccio a terra negativo, molle e ammortizzatori coassiali Sospensioni posteriori a bracci longitudinali interconnessi, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali Sterzo pignone e cremagliera Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo Capacità serbatoio carburante 40 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2400 Carreggiata anteriore 1407 Carreggiata posteriore 1420 Lunghezza 3820 cm Larghezza 1610 cm Altezza 1410 cm Peso in ordine di marcia 920 kg **Prestazioni** Velocità massima 155 km/h, consumo medio 5,9 litri/100 km

meri, che si era messo sulle tracce di questa particolare versione, come spesso accade, per motivi sentimentali, dato che proprio una GTD tre porte è stata la prima auto che ha posseduto all'età di vent'anni, un esemplare bianco acquistato di seconda mano nel 1985. Dopo un paio di trattative sfumate, Giuseppe scova l'esemplare giusto presso un collezionista di Golf (ne possedeva otto); l'auto fino al 2012 era stata di proprietà di una signora che l'aveva comprata da nuova nel 1983, prima di cederla al secondo proprietario che l'ha poi girata a Palmeri. Il quale, una volta ritiratala, ha provveduto ad alcune operazioni per renderla affidabile: ha fatto revisionare l'impianto frenante, lo scarico, ha sostituito buona parte delle guarnizioni motore, le cinghie e la pompa dell'acqua; esternamente ha fatto riprendere delle imperfezioni, fatto lucidare la carrozzeria e riverniciare i cerchi; all'interno ha provveduto a un'accurata pulizia e al montaggio di un impianto audio dell'epoca. Poi, una volta al volante, è andato in cerca delle emozioni di gioventù. Le sensazioni di una vettura "importante" e prestante dopo 35 anni sono sbiadite; l'enorme progresso in campo automobilistico fa sembrare oggi la prima Golf turbodiesel una macchina fin troppo piccola e leggera per essere ricordata come una media "top di gamma". Un modello che all'e-

poca non era per tutti, e che oggi invece fa sorridere per la rumorosità del propulsore, per la mancanza di servosterzo e vetri elettrici, per il volante sottile. Dove invece la GTD si riscatta, tanto da apparire parecchio più fresca di quanto non sia in realtà, è alla voce comportamento stradale: seppur lontana dall'esuberanza dei turbodiesel moderni, si dimostra comunque brillante, permettendo di viaggiare sia in città sia fuori senza alcun complesso di inferiorità, godendo di una tenuta di strada ben sicura e di attenzioni inaspettate: Giuseppe ci confessa infatti di essere spesso fermato nel traffico romano per informazioni e proposte di acquisto estemporanee. La prima Golf è ancora nel cuore di molti.

PORTELLONE

Sotto, una foto ufficiale della prima Golf GTI, oggi molto ricercata. Esternamente si distingue dalle successive per i paraurti in metallo "corti". In basso, la pellicola nero opaco attorno al lunotto era un tocco sportivo per le GTI e GTD in tutti i colori tranne nero e Blu Helios. Il proprietario ha scoperto tale eccezione solo dopo averla fatta applicare da un esperto di wrapping.



Maserati

La prima G.T.I.

**DEBUTA L'INIEZIONE SUL TRIDENTE: MOTORE PIÙ
ROTONDO E ADATTO A UNA VERA GRAN TURISMO,
CON IL NOME DI UNA GRANDE VITTORIA
TRE MOTORI, DESIGN DI MICHELOTTI PER VIGNALE**

DI DARIO MELLA - FOTO MATTEO BOEM



CORDOBA

Il colore rosso Cordoba metallizzato esalta nel gioco di luce il morbido incastro di forme della Maserati Sebring, evidenziate ancor più dal contrasto con il verde del paesaggio collinare. La linea si deve alla mano di Michelotti, all'epoca impegnato da Vignale.



Era il 23 marzo 1957 quando Jean Behra e Juan Manuel Fangio, su Maserati 450 S, vinsero la 12 Ore di Sebring, valida per il mondiale Marche. Qualche tempo dopo, a Modena decisero che quel successo, completato dalla piazza d'onore di Stirling Moss e Harry Schell su Maserati 300 S, meritava di essere ricordato, dando l'appellativo di Sebring al nuovo coupé granturismo che la Casa del Tridente avrebbe presentato in anteprima al Salone di Torino del 1961. Ufficialmente la denominazione era 3500 G.T.I., ma "Sebring" diventerà presto il nome consolidato.

Erano gli anni dei "Cumenda", che in dialetto milanese significa "Commendatore". E a volte i commendatori erano dinamici capitani d'azienda, uomini abituati a prendere decisioni importanti e a trasformarle in fatti compiuti. Oggi molti di questi personaggi preferiscono spostarsi in elicottero o con l'aereo privato. Ieri si servivano invece dell'automobile, di solito una potente granturismo che doveva, però, anche essere comoda e adatta all'uso quotidiano.

Non era facile per l'industria automobilistica soddisfare un'esigenza dove bisognava coniugare sportività e comfort in un modello d'alta gamma, destinato come tale a essere venduto in un numero ridotto di esemplari.

I grandi costruttori europei non ci riuscivano perché non erano strutturati per avviare produzioni limitate di vetture di grossa cilindrata. E se anche avessero deciso di inserire nel listino una sportiva di prestigio, si sarebbero dovuti avvalere di collaborazioni esterne. Ci riuscivano invece, pur tra mille difficoltà, i piccoli costruttori in virtù della flessibilità della loro organizzazione produttiva che si basava su di un attrezzatura, ma anche su di un sostanziale contributo di manodopera qualificata. Ma per avere presa sul mercato dovevano anche possedere un blasone costruito sulle vittorie nelle competizioni.

Passo corto

La Maserati di Adolfo e Omar Orsi il blasone lo aveva. Quando fu varato il progetto Sebring, l'azienda modenese si trovava nelle condizioni ideali per sfruttare quanto aveva fin lì costruito imponendosi nelle gare più importanti e delle quali il ricordo era ancora vivo. Ne fanno fede il titolo iridato di Formula 1 conquistato da Fangio nel '57 al volante della 250 F e i successi dell'americano Wilbur Shaw nel '39 e '40 con la 8CTF nella 500 Miglia di Indiana-

polis.

La traduzione di questo entroterra agonistico in un modello stradale "da Cumenda", già avviata in Maserati con il modello 3500 GT (prima vettura del Tridente prodotta su scala), prosegue attraverso Vignale con la Sebring. Lo scopo è avere in listino un coupé dal passo più corto -2500 mm contro 2600- quindi più adatto del precedente alla guida sportiva. Il motore resta il conosciuto sei cilindri di tre litri e mezzo montato nella precedente 3500 GT, con la differenza che i carburatori sono sostituiti dall'iniezione Lucas, una tecnica provata e messa a punto su qualche esemplare della vecchia 3500 GT. Il nuovo coupé diviene 3500 GTI, con l'aggiunta della "I" per sottolineare la novità. E sulla sigla GTI, che negli anni a venire identificherà le piccole "bombe" sportive derivate da modelli di grande serie, la Maserati vanta la priorità.

In quel periodo con Alfredo Vignale collabora Giovanni Michelotti, che è l'autore del disegno della Sebring ed è presso la Carrozzeria Vignale a Torino che la vettura è costruita. Il montaggio del mo-



FANGIO

In bianco e nero, Juan Manuel Fangio, su Maserati 450 S, si avvia a vincere la 12 Ore di Sebring nel '57. Il campione del mondo argentino segnò pure il giro più veloce alla media di 147,319 Km/h. Nelle foto piccole (pagina a lato) alcuni tocchi da vera GT, come la presa d'aria sul cofano e gli sfoghi d'aria calda dal vano motore a valle delle ruote. Il frontale, con la grande calandra sporgente visibile nel profilo (foto grande), ricorda quello di un'auto da corsa.



QUATTRO RAPPORTATURE

La tabella indica le diverse velocità ottenibili in base ai rapporti al ponte disponibili. Il calcolo è fatto al regime di potenza massima (IGM) di 5000 giri. In realtà nelle marce inferiori si potevano spuntare velocità più alte, perché c'erano ancora 500 giri da utilizzare prima di arrivare al "rosso" del contagiri. I valori non cambiano con il motore di 4 litri, salvo la velocità massima che è superiore.

Motore 3500 e 3700

Marcia	Rapp. al ponte 0,2825 (di serie)	Rapp. al ponte 0,2445	Rapp. al ponte 0,265	Rapp. al ponte 0,302
I	62	54	58	66
II	102	90	96	109
III	144	124	135	154
IV	188	162	176	200
V	224	193	210	238
RM	63	55	61	68





tore e della meccanica avviene invece nelle Officine Alfieri Maserati di Modena. Classico coupé anni '60, la Sebring consolida quanto di positivo era stato espresso da Touring e degli altri carrozzieri che avevano lavorato sul tema meccanico della 3500 GT, ponendo le basi per lo sviluppo della gamma del Tridente fino all'avvento di Alejandro De Tomaso.

Cantilever

Presentata in via definitiva al Salone di Ginevra del '62, la Sebring desta subito un buon interesse. L'obiettivo della Casa è raggiungere un livello tale da potersi confrontare con qualunque concorrente, italiano o straniero che sia. Lo prova la cura posta nell'assemblaggio della carrozzeria, degli interni e la raffinatezza della parte meccanica. Le sospensioni per esempio: davanti sono a ruote indipendenti secondo l'ottimo schema a quadrilateri deforma-

bili, mentre dietro il classico ponte rigido presenta balestre semiellittiche cantilever, una tecnica pensata per migliorare il comfort senza pregiudicare la tenuta di strada; non a caso era stata adottata dalla Rolls-Royce.

La dolcezza e rotondità dello sterzo, preciso quanto basta in una sportiva, sono esaltate dalla scatola a circolazione di sfere, l'impianto frenante servoassistito è basato su dischi di grande diametro davanti e dietro, c'è il differenziale autobloccante e, a richiesta, invece del cambio a cinque velocità, il cliente può richiedere quello automatico. E non è finita perché la Casa prevede la possibilità di personalizzare il comportamento stradale, mettendo a disposizione tre diversi valori del rapporto al ponte in alternativa a quello di serie. Chi preferisce lo scatto bruciante e la brillantezza in salita, o su percorsi tortuosi, opterà per quello più corto, mentre

LE SERIE

Nella foto grande, la ricca strumentazione. Nelle foto piccole: a destra il posto di guida della II serie, con volante in radica e tunnel centrale modificato rispetto a quello della prima serie (al centro) con l'orologio davanti alla leva del cambio, poco visibile; a sinistra l'autoradio Autovox. La leva del freno a mano è a fianco del tunnel trasmissione.



sceglierà quello più lungo se vorrà fruire di una superiore velocità massima in autostrada.

Finiture

L'abitacolo privilegia i posti anteriori, tanto che, pur essendo dichiarata per quattro posti, la Sebring è in realtà una comoda 2+2. L'interno è arredato secondo schemi tipici dei primi anni Sessanta. Bella la plancia rivestita quasi interamente in pelle, sia sulla parte verticale sia su quella superiore. Moderno, per l'epoca, il moletto centrale sul tunnel della trasmissione dove sono sistemati il posacenere cromato e l'orologio, un anticipo di quello che sarà in generale l'arredo negli anni a venire. Dal lato destro c'è un accessorio allora in uso su auto di elevate prestazioni: è il maniglione di presa per il passeggero che sostituisce le classiche maniglie applicate al padiglione. L'autoradio è collocata al di sotto. La ricca strumentazione, con quadranti circolari, consente di avere sott'occhio istantaneamente le varie funzioni del motore, come si conviene in una sportiva di quel rango.

Tra gli accessori è disponibile l'aria condizionata (che a quel tempo quasi nessuno offriva) e ci sono pure i vetri elettrici, oltre alla pelle Connolly che riveste gli interni. Altra raffinatezza: lo sbrinamento del lunotto che avviene attraverso un flusso d'aria forzata proveniente da due feritoie sulla cappeliera e la bocca di uscita, posta sul lato sinistro del-

la cappeliera, dell'aria climatizzata per i posti dietro. Sembra quasi di descrivere l'abitacolo di una berlina di lusso, mentre invece tutto questo è inserito in un coupé granturismo e testimonia la cura di ogni dettaglio che la Maserati poneva in tutte le sue automobili.

4 litri

Nel 1965 il motore di tre litri e mezzo è affiancato da uno di 4 litri, dove l'aumento di cilindrata è ottenuto variando alesaggio e corsa. L'incremento di potenza è contenuto in una ventina di cavalli (DIN), tuttavia si riscontra un significativo miglioramento di coppia a tutti i regimi che rende più piacevole e rilassante la guida. Ed è utile per donare

CONNOLLY

A lato e in alto, i sedili anatomici davanti e dietro (questi ultimi poco più che di fortuna) in pelle Connolly.

Nella foto in bianco e nero l'evaporatore dell'impianto d'aria condizionata Borletti; l'aria condizionata era un optional ed è presente nella plancia della II serie visibile nella pagina a fianco. Sotto, il motore 3.7 con l'impianto di iniezione Lucas in primo piano.





ORIZZONTALE
Sopra, il posteriore della prima serie si può confrontare con quello della II a sinistra, dotata di luci a sviluppo orizzontale. A fianco: nemmeno le berline avevano una bagagliera così ben rivestita e sfruttabile, dove perfino il coperchio presenta un riporto di materiale fono e termo-assorbente uguale a quello del cofano motore. Nella pagina a fianco, il sei cilindri in linea di questa Sebring monta carburatori Weber al posto dell'iniezione. Quasi tutti i proprietari all'epoca ricorsero a questa soluzione per eliminare i problemi con l'impianto Lucas.

maggiore vivacità quando viene montato il cambio automatico. La novità meccanica è sottolineata da un restyling che può sembrare moderato, ma a ben guardare coinvolge molte parti della vettura. Prende avvio la seconda serie della Sebring dove gli interventi si notano soprattutto dietro, a cominciare dai nuovi gruppi ottici orizzontali al posto dei precedenti verticali.

Davanti si notano i nuovi gruppi ottici secondari con ripetitore laterale dell'indicatore di direzione incorporato, mentre prima era isolato sul parafrangente. I doppi fari sono ora alloggiati in una sede cromata, i bracci dei tergicristalli si muovono paralleli invece che in opposizione, la presa d'aria sul cofano è più corta e meno pronunciata e alla base del parabrezza sono ricavate tre prese d'aria, due picco-

le laterali e una al centro più grande. Qualche modifica si vede nel frontale, ora appena più pronunciato, con calandra modificata nel decoro. Nuovo è anche il paraurti in unico pezzo e c'è una nuova forma e posizione della bocca di uscita dell'aria calda del motore.

Con la seconda serie Maserati introduce poi numerose novità nell'abitacolo, in particolare i comandi di servizio e della climatizzazione spostati tra plancia (che cambia forma) e tunnel; il volante ha la corona rivestita in legno anziché in plastica nera. Tutte modifiche estese anche alla 3500.

Le due motorizzazioni non presentano differenze nei rapporti di trasmissione fatta salva la diversa misura delle ruote, ora con battistrada più largo e con diametro che diminuisce da 16" a 15".

LE CONCORRENTI NELL'INVERNO 1964

La prima concorrente di una Maserati era una Ferrari, anche per i trascorsi agonistici. Sul piano del prestigio e del fascino della linea, un'agguerrita rivale era la Jaguar E, ma non andava trascurata la sorella di casa 3500 GT Touring, pur più anziana. In posizione più defilata si trovavano la Mercedes 300 e la BMW 3200 CS, vicine per concezione di vettura e per cilindrata, ma meno sportive e ben più costose. Su una linea intermedia si poneva la Iso-Rivolta GT 300 con il suo grosso V8 made in USA, che fiscalmente poteva scoraggiare, ma dal prezzo più contenuto.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV/giri)	Velocità(km/h)	Prezzo di listino in £
Maserati 3500 GTI Sebring	6 in linea ant/post	3485	235 / 5500	235	5.300.000
Maserati 3500 GT	6 in linea ant/post	3485	230 / 5500	220	4.800.000
BMW 3200 CS	V8 ant/post	3158	185 / 5800	200	6.900.000
Ferrari 250 GT 2+2	V12 ant/post	2953	240 / 7000	225	5.750.000
Iso-Rivolta GT 300	V8 ant/post	5358	300 / 5000	210	4.700.000
Jaguar E type	6 in linea ant/post	3781	269 / 5500	240	4.600.000
Mercedes 300 SE	6 in linea ant/post	2996	185 / 5200	180	6.750.000

SCHEDA TECNICA

MASERATI SEBRING (1962)

Motore Maserati AM 101 ant longitudinale, 6 cilindri in linea inclinati di 4°, monoblocco e testa in lega leggera, canne cilindro riportate in umido, camere di combustione emisferiche, albero motore su 7 supporti di banco Ordine di accensione: 1-5-3-6-2-4 Alesaggio e corsa (mm): 86 x 100 Cilindrata (cc): 3485 Rapporto di compressione 8,5:1 (poi 8,8:1) Potenza 235 Cv a 5500 giri Distribuzione: due alberi a camme in testa (catena), valvole a V Alimentazione a iniezione indiretta Lucas, pompa benzina elettrica Accensione doppia, bobina e spinterogeno Marelli Candele Bosch W 230 T 30 Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, filtro sul circuito principale, radiatore olio, capacità circuito 9 litri Raffreddamento: ad acqua forzata con pompa centrifuga, radiatore, termostato, capacità circuito 14 litri Impianto elettrico: 12 V Alternatore: 400 W Batteria: 62 Ah **Trasmissione** Trazione post Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM (cambio automatico a richiesta) Rapporti al cambio: 1^ 3,02 - 2^ 1,85 - 3^ 1,29 - 4^ 1 - 5^ 0,85 - RM 3,17 Differenziale e rapporto al ponte: coppia conica ipoidale, 3,54 (optional 3,31 - 3,77 - 4,09; a richiesta differenziale autobloccante) Ruote: 5,50 x 400, poi 6 x 16", poi 6,50 x 15" Pneumatici: 185-16 radiali, poi 205-15 **Corpo vettura** Tipo veicolo: Maserati AM 101/S Tipo carrozzeria: coupé a 2 porte, 4 posti, in pannelli di acciaio o di alluminio, sostenuta da una struttura metallica saldata al telaio tubolare Sospensioni: barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; anteriori ruote indipendenti, quadrilateri deformabili; posteriori ponte rigido con balestre semiellittiche cantilever, puntoni longitudinali elastici Freni anteriori e posteriori a disco, servofreno Sterzo a circolazione di sfere con ammortizzatore Diametro di sterzata (m): 12,8 Capacità serbatoio carburante (litri): 70 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.500 Carreggiate ant./post. 1.390/1.360 Lunghezza 4.470 Larghezza 1.665 Altezza 1.310 Peso 1.350 kg a vuoto **Prestazioni** Velocità massima: 235 km/h Accelerazione 0-400 m 15,8"; 1 km da fermo 28,7"

MASERATI SEBRING 3.7 (4.0)

Come Maserati Sebring tranne:

Motore Tipo motore: AM 106 (AM 106/1) Cilindrata (cc): 3694 (4014) Alesaggio e corsa (mm): 86 x 106 (88 x 110) Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 245 (255, poi 265) Cv a 5200 giri Alternatore 450 W Batteria 72 Ah **Trasmissione** Ruote 6,50 x 15 Pneumatici 205 x 15" **Corpo vettura** Tipo veicolo: Maserati AM 101/10 **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 4.450 Larghezza 1.665 **Prestazioni** Velocità massima 245 (255) km/h

Tre motori

Nel 1966 appare in listino una motorizzazione intermedia di 3692 cc, ottenuta incrementando la corsa dei pistoni di 6 mm. La potenza aumenta di una decina di cavalli rispetto alla 3.5, migliora la distribuzione di coppia motrice e aumenta lievemente la velocità massima.

Messi di fronte alla scelta fra tre diversi motori, i clienti finiscono col preferire il 3700 mentre sarà poco "gettonata" la quattro litri, prodotta in sole diciannove unità. D'altra parte chi acquistava una Sebring non cercava la prestazione fine a se stessa, ma un comportamento equilibrato. Inoltre la Sebring risentiva della concorrenza interna della Mistral, disegnata da Frua e presentata nel 1963. Pur diversa per tipologia di clientela, visto l'abitacolo a due posti, la Mistral (disponibile anche in versione spider) aveva un'impostazione meccanica analoga e montava gli stessi motori. Oltre a ciò era stata avviata nel '66 la produzione della Mexico, un coupé a quattro posti che montava i nuovi motori V8 e diventò di fatto l'erede della Sebring.





POKER DI BELVE
Le auto protagoniste del servizio fotografico: in primo piano una Gruppo A ex-ufficiale, pilotata da Stig Blomqvist; poi due esemplari di serie (bianca e grigia) e una RS500 (nera), probabilmente l'unica in Italia.



Sierra

Per gli amici: "Pinnone"

**L'ENORME ALA POSTERIORE È IL SEGNO PARTICOLARE
DI UNA BERLINA IN APPARENZA NORMALE
200 CV QUASI BRUTALI PER UNA BERLINA
CHE METTEVA IN SOGGEZIONE LE PORSCHE 911**

**DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO MICHELE ROSETTA
HA COLLABORATO RSCOSWORTH.IT**



Dici Cosworth e parli di una leggenda dell'automobilismo, a tal punto da essere sinonimo di Ford e da essere noto, almeno per sentito dire, anche a chi di automobili non mastica. In Formula 1 Cosworth significa 567 Gran Premi tra il 1967 e il 2004, moltissimi con un monopolio del V8 anglo-americano, interrotto soltanto dalla presenza di due o tre Ferrari; e 176 vittorie totali.

A metà anni '80 Ford sfrutta l'abbinamento con il suo partner inglese a fini di prodotto, creando una berlina che sembra un coupé nella linea e una GT nelle prestazioni. E che rimarrà nel cuore degli ap-

passionati per le prestazioni, brutali e accessibili: la Sierra RS Cosworth; per gli amici: "Pinnone".

All'epoca, è chiaro fin da subito che a fianco della normale clientela questa Sierra ipervitaminizzata interesserà molto chi con le auto ci corre, in pista e nei Rallye. Anche perché l'epoca è quella delle nuove Gruppo A, le auto che hanno rimpiazzato le feroci e mortali Gruppo B, e moltissimi costruttori e altrettanti team sono interessati ai modelli che possono fare da base alle elaborazioni.

La Sierra supersportiva, già allo stadio di prototipo, accende l'entusiasmo degli appassionati, per le prestazioni di cui pare sia capace: il suo quattro

AUTO DEL CUORE

La Sierra Cosworth 2 ruote motrici ha una larga schiera di appassionati che l'hanno eletta ad auto del cuore per le elevate prestazioni e il suo essere "alla portata". Ma anche per la sua notevole storia sportiva in pista e nei rally. Su internet sono raccolti intorno al sito www.rscosworth.it, piuttosto ricco di notizie.



NE HANNO FATTE 5542

La produzione della Sierra RS Cosworth fu avviata a febbraio 1986, a metà giugno il ritmo era di 96 esemplari a settimana, a ottobre era salito a 300 a settimana. La macchina fu in consegna presso gli RSdealers a partire dal 15/7/1986. La produzione fu pianificata per concludersi entro il Natale 1986, per due motivi: la necessità di ottenere l'omologazione nel 1987 e il fatto che in quell'anno sarebbe stato proposto il face-lifting. In tutto ne sono stati prodotti 5542 esemplari nei colori Bianco, Nero e Polvere di Luna (grigio). La sola variante per tutte è la presenza del tetto apribile manuale, che potrebbe non esserci anche se sul libretto è sempre segnato: Ford ha omologato tutti gli esemplari così, anche se lo montavano o meno in base all'ordine.

Dotazione di serie: interni in velluto e sedili Recaro grigio con trama rosso-nero, ABS (prima Ford a montarlo), specchi elettrici, servosterzo, cerchi in lega leggera, fendinebbia, computer di bordo per segnalazione porte aperte e luci non funzionanti, sonde livello acqua lavavetri e acqua radiatore, volante e pomello cambio in pelle. Sui primi esemplari i finestrini potevano essere a comando manuale. Ne sono state vendute: 2.616 in Inghilterra, 847 in Germania, 564 in Francia, 281 in Italia, 223 in Spagna, 197 in Austria, 3 nelle isole Canarie, 2 in USA e Australia, 1 a Hong Kong e 1 in Nuova Zelanda, le restanti in paesi diversi.

| BELLISSIME IERI E OGGI | Ford Sierra RS Cosworth

cilindri di due litri sovralimentato è accreditato di 204 Cv, per un'accelerazione 0-100 km/h più vicina ai 6 secondi che ai 7 e una velocità massima di 240 km/h. Prestazioni quasi da Porsche 911, alla metà del prezzo (32.200.000 lire, al momento del lancio, contro 65.275.000 lire della Carrera 3.2). E poi, a far battere il cuore degli amanti delle prestazioni, c'è quell'enorme ed evocativo alettone posteriore che promette tanto carico sulle ruote motrici. Fin da prima della presentazione emergono altri dettagli che stimolano in tal senso la fantasia degli appassionati: come il cambio Borg&Warner a cinque rapporti corti, il differenziale autobloccante a giunto viscoso e i freni a disco con sistema anti-bloccaggio elettronico; per non parlare della testa in alluminio a 16 valvole, dei pistoni Mahle in alluminio raffreddati con getti d'olio, delle valvole di scarico al sodio, dell'iniezione-accensione elettronica Weber-Marelli



SOBRIA DENTRO
All'interno la Sierra Cosworth non è molto diversa dalle altre Sierra: finiture di plastica, plancia squadrata e un generale aspetto di sobrietà. Il volante a tre razze è dedicato, la strumentazione completa; sopra, i comandi elettrici secondari e quelli dell'aerazione. Specifici sono invece i sedili profilati Recaro. Sotto, il "pinnone" e il bagagliaio ampio a sottolineare il dna di auto da tutti i giorni. Pagina a fianco: profili aerodinamici e sfoghi dell'aria non lasciano dubbi sulla destinazione di questa versione.







li ultra moderna. La carrozzeria, infine, sarà soltanto a tre porte, quindi con una connotazione di modello speciale: non a caso ancor oggi la "vera" Sierra Cosworth è considerata questa, a tre porte e due ruote motrici.

Come da tradizione Ford, l'interno ha una caratterizzazione sportiva ma "standard". Volante e plancia, per esempio, non hanno nulla di molto ricercato, come pure i comandi elettrici e le finiture in generale: tutti elementi che sono anche sotto il livello del posizionamento della vettura nella gamma, ma sono dettagli che agli acquirenti di quest'auto interesseranno poco. E comunque c'è tutto quello che serve: vetri elettrici, chiusura centralizzata, ABS, computer di bordo, fendinebbia, oltre ai sedili Recaro ben profilati.

Rivali

I clienti sono più coinvolti dal sapere che il motore ha la distribuzione a 16 valvole, il turbocompressore Garrett, l'iniezione elettronica Weber e l'accensione transistorizzata Marelli; e che la Sierra è la prima auto di normale produzione a superare i 100 Cv/litro (102, per l'esattezza). Oppure, dal poter sfoggiare con gli amici un'automobile inconfondibilmente di alte prestazioni, grazie al vistoso alettone ma anche ai cerchi a raggi in lega leggera, ai profili contrastanti con la carrozzeria, alle minigonne e ai passaruota allargati. La produzione è in effetti limitata poco oltre i 5000

esemplari necessari all'omologazione in Gr. A e Gr. N. Ciò perché la Sierra RS nasce in pratica come arma della Ford per correre nei Campionati Turismo tanto in voga in quel momento, e in particolare nel Mondiale che riporta in auge la categoria dopo i fasti di fine anni Sessanta primi Settanta. A Ford serve una macchina con cui batteggiare in pista contro le nemiche BMW M3 e Mercedes 190E 2.3-16, oltre che contro le Alfa Romeo 75, le Rover e le Volvo. La Sierra diventa subito l'auto da battere, nel mondiale come pure nell'europeo (il campionato iridato dura lo spazio di una stagione soltanto) e nei campionati nazionali più importanti, cioè l'inglese e quelli orientali e australiano. La vettura è quasi imbattibile soprattutto nella versione RS500: cinquecento esemplari (tutti con guida a destra) che, come previsto dal regolamento, rappresentano il 10% del totale da usare per omologare le evoluzioni. In questa particolare versione, che abbiamo qui fotografato insieme a quella normale, le modifiche sono numerose, ma le più importanti sono la

ARIA DI SUPERIORITÀ.

Ford e Cosworth. Un binomio che per 255 volte è stato nel podio del Gran Premio del Gran Premio di Formula 1. Da questa esperienza, della massima classe dell'automobile, è nata la Sierra Cosworth.

Prestazioni da Gran Premio. Unite al confort e alla sicurezza di una gran turismo decisamente sportiva, il motore è un due litri a 16 valvole che, grazie ad un turbocompressore Garrett ARESearch T3 con valvole Venturi e scambiatore di calore aria-aria, sviluppa iniezioni di 204 CV consentendo di raggiungere i 240 km/h in accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,8 sec. L'intervallo di marcia è

inoltre in lega 15" x 7" del tipo a compressione con pneumatici 205 x 55 R16 a profilo ultrasensibile e gli sporter scollati, riducono l'attrito e migliorano l'aderenza. La griglia è costruita con i condotti di aspirazione

Integrati e la Ford ha sul cofano un computer di bordo, fendinebbia, oltre ai sedili Recaro ben profilati.

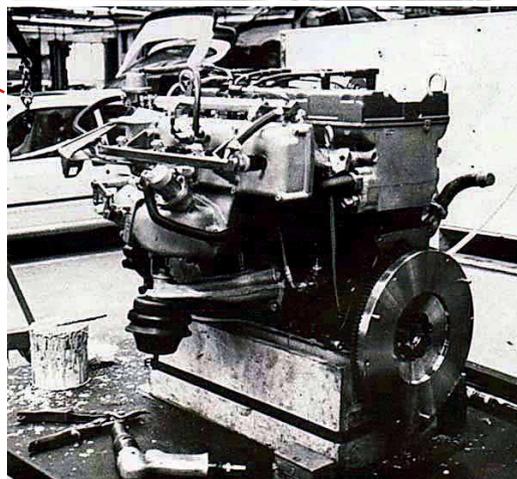
Il sistema di frenata anti-bloccaggio che equipaggia i 500 km/h. Basato al sistema di Sierra Cosworth e integrato il confort dei sedili Recaro, completamente regolabili in altezza e incli-

esportato il volante è in pelle e la strumentazione è quella di più completo ed ergonomico un'auto sportiva possa offrire.

L. 32.306.000 chiavi in mano.

SIERRA COSWORTH BY FORD

DISSIMULATRICE
Sopra, una pubblicità dell'epoca che faceva leva con un pizzico di ironia sulla diversità della versione RS rispetto alle altre Sierra, alle quali somigliava molto dissimulando le prestazioni ben superiori.



GRINTA

Sopra, la grinta del frontale: si nota l'abbondante fanaleria. Nelle foto a destra, dall'alto: l'allestimento delle RS500, l'ispezione della FIA per l'omologazione e il motore, modificato per la versione speciale, pronto per il montaggio.

500 ESEMPLARI, 500 CV

Il regolamento FIA sanciva la necessità di produrre almeno 5000 esemplari per l'omologazione in Gr. A/N, di cui il 10% poteva essere usato per una evoluzione: così nacque la Sierra RS500 (500 esemplari).

Aveva blocco motore irrobustito, turbina Garrett T04 al posto della T03 della RS normale, 8 iniettori (ma in configurazione stradale soltanto 4 erano attivi), intercooler maggiorato, impianto di lubrificazione e raffreddamento maggiorati. Una modifica era apportata anche alla sospensione posteriore, con un attacco differente.

Esteticamente differiva per l'alettone posteriore modificato, che incrementava il carico di oltre 100 kg a 200 km/h; all'anteriore c'erano due prese d'aria al posto dei fendinebbia e una maggiore apertura delle prese esistenti oltre a uno splitter aggiunto allo spoiler per ottenere 20 kg di carico e bilanciare con il posteriore.

La versione stradale aveva 224 cv sempre con 0,7 bar di pressione turbo, ma era una vettura poco godibile, dato l'enorme ritardo di risposta della turbina. Il tempo di accelerazione 0-100 era invariato nonostante i

20 Cv in più, aumentava soltanto la velocità massima che arrivava alla soglia dei 250 km/h. La versione corsa superava i 500 Cv, senza stravolgimenti meccanici.

Fu venduta soltanto in Inghilterra, quindi solo con guida a destra, prelevando dalla produzione 500 telai consecutivi, da GBBE GG 38600 a GBBE GG 39099; numero motore da YBD0015 a YBD0537).

In queste pagine è visibile l'unico modello immatricolato Italiano oggi, la numero 304, originale di colore nero, inizialmente previsto per tutte le RS500, salvo poi cambiare idea, per motivi numerici produttivi, facendo sì che le nere fossero 392, 56 bianche e 52 pietra di luna.



turbina maggiorata e il raddoppio degli iniettori (da quattro a otto). Poi c'è la riprogettazione dell'intero blocco motore per sopportare le maggiori prestazioni che verranno con le elaborazioni da gara.

Come spesso accadeva con queste evoluzioni, le prestazioni nel complesso non cambiavano granché, anzi peggioravano a causa del notevole ritardo di risposta; ma la base per l'elaborazione da competizione era molto migliore, tanto che le RS500 supereranno i 500 CV di potenza, in particolare quelle preparate da Eggenberger e Rouse.

Design

Con questo, la Sierra RS resta... una Sierra, a partire dalla qualità dell'accoglienza a bordo, da automobile media che più media non si può, con quel design squadrato, anni '80, della plancia e i materiali plastici che promettono di creparsi prima o poi. In compenso i sedili Recaro invecchiano bene, al pari dei comandi elettrici; e poi è comoda per quattro, si sta discretamente anche in cinque, e la puoi usare anche per portare i figli a scuola, basta non essere fanatici dell'understatement. Ma poi, una volta lasciati i marmocchi... Attenzione a come ci si com-

porta: la Sierra è una Sierra anche nelle sospensioni, che sono molto meno sofisticate rispetto alla meccanica, e quindi, su un'auto a trazione posteriore da duecento Cv, con una gommatura generosa per l'epoca ma pur sempre in linea con gli anni '80, è meglio avere una certa esperienza di guida e dare sempre del "lei" alla vettura. Il treno anteriore si basa su un semplice McPherson, mentre il retrotreno è a bracci tirati; e non bastano barre antirullo generose a contenere i 28 kgm di coppia, di cui l'80% disponibile già poco oltre i 2000 giri. Insomma le scodate sono dietro l'angolo, ma è proprio questo carattere poco incline al compromesso a piacere agli appassionati, che vedono in esso l'eco di mitiche gare in pista e, ancor più nei Rally, dove su asfalto le Sierra RS danno più di un filo da torcere alle mitiche Lancia Delta integrali, creando una schiera di tifosi pronti a celebrare i controsterzi degli eroici piloti "a due ruote motrici" contrapposti a quelli che, con la trazione integrale, non mettono mai di traverso la macchina. D'altra parte le ruote posteriori della Sierra RS sono più a loro agio dal lato spettacolare della faccenda piuttosto che nell'efficacia, quando si parla di mettere a terra

OCCHIO AI FUSIBILI

Le protagoniste del servizio in strada. La Gruppo A in primo piano è un ex-ufficiale (in alto, i nomi dei suoi piloti). La Sierra è stata la prima auto di serie a superare i 100 Cv/litro. La macchina è affidabile, va soltanto fatta attenzione al raffreddamento, non tanto per il motore quanto per i fusibili perché la ventola assorbe molta energia e questo può portare alla fusione della loro scatola.



LA STRADALE "VALE" 28.000 EURO

Una Sierra Cosworth RS 3 porte stradale oggi vale intorno ai 28.000 Euro. Una Gruppo A vera circa 45.000 euro senza curriculum sportivo importante; per una G. N si scende a 20.000 euro di partenza. Una Gruppo A deve avere il cambio Getrag, altrimenti potrebbe essere una "finta".

Per quanto riguarda la RS500 è quasi impossibile dare una valutazione per il mercato italiano visto che da noi non era in vendita. Una base di trattativa può essere stimata in 80.000 euro per esemplari con motore non più originale; 100.000 euro per modelli originali ma incompleti; oltre 120.000 euro per esemplari a posto. In Italia ne esistono tre esemplari. Per gli esemplari con preparazioni ufficiali dell'epoca, il prezzo lo fa chi vende. La Sierra RS500 fu omologata il 1° agosto 1987.

GUIDA A DESTRA

Sopra, alcuni dettagli dell'abitacolo della RS500. Le differenze con la Sierra RS normale sono minime: il posto guida è a destra perché tutte le RS500 sono state prodotte in questa configurazione, essendo il mercato inglese quello d'elezione per questa versione destinata alle corse. In alto, la targhetta con il numero di serie dell'esemplare. Sopra, il motore esteticamente è identico: cambia la turbina, più grande, e il monoblocco che è irrobustito in previsione dell'incremento di prestazioni (si arrivò a 540 Cv). In basso, l'abitacolo dell'esemplare ex-ufficiale di Blomqvist e il suo vano motore, nel quale si notano la barra duomi degli ammortizzatori e la grossa scatola del filtro aria in alluminio (sulla sinistra nella foto).





LE PRINCIPALI VITTORIE DELLE SIERRA RS COSWORTH

La Sierra RS Cosworth è stata assoluta protagonista in pista nei campionati Turismo, vincendo le classifiche Costruttori nel mondiale 1987 e nell'europeo 1988.

Per quanto riguarda i Rallye, la Sierra hanno vinto numerosi campionati nazionali nel 1987 e 1988: Spagna (Carlos Sainz), Belgio (Robert Droogmans), Francia (Didier Auriol), Inghilterra (Jimmy McRae), Italia Gr. N (Gianfranco Cunico), Irlanda (Mark Lovell), Belgio nel 1990 (Marc Duez).

Nelle mani di Didier Auriol la Ford Sierra RS vinse il Tour de Corse 1988, valido per il mondiale, interrompendo il dominio delle Lancia Delta integrale: fu la sola occasione quell'anno in cui le berline torinesi non riuscirono a vincere una gara a cui partecipavano.

Inoltre le RS500 hanno vinto i seguenti campionati di Velocità Turismo:

- Australian Touring Car Championship - 1988, 1989
- Deutsche Tourenwagen Meisterschaft - 1988
- Japanese Touring Car Championship - 1988, 1989
- AMSCAR series - 1988, 1989, 1990
- Nissan Mobil 500 Series - 1989, 1990
- New Zealand Touring Car Championship - 1989, 1990, 1992
- British Touring Car Championship - 1990
- Australian Endurance Championship - 1990



la forza del Cosworth; per minimizzare questo comportamento riportandolo in confini adatti a ottenere una guida sicura e redditizia, c'è un solo sistema: il "manico" del pilota. Viene in aiuto in questo senso lo sterzo, più diretto rispetto alle Sierra normali. In breve, la Sierra RS nasceva come auto pronta per le corse, e così è: una macchina dall'aspetto "normale" di berlina di serie, ma in realtà poco incline a finire nelle mani dell'utente abituale di quel tipo di automobili. Troppo potente, troppo dura, troppo "spigolosa" per essere adatta a un uso quotidiano, a meno di non essere piloti almeno dilettanti di buon livello: il solo ABS non era e non è sufficiente a togliere d'impaccio in caso di errore di guida, tanto più in caso di asfalto bagnato...

100 Cv/litro

Detto ciò, in caso si voglia aggiungere alla collezione quest'auto che ha fatto la storia, non foss'altro per essere stata la prima di produzione ad abbattere la soglia dei 100 Cv/litro, nonché la prima Ford di serie associata al nome "Cosworth", per prima cosa armatevi di pazienza: dei 5.542 esemplari prodotti, la maggior parte furono consegnati in Inghilterra con guida a destra; molti altri sono stati prepa-

CERRATO

Qui sopra, gli appassionati proprietari delle auto del servizio insieme a Dario Cerrato (giacca rossa) che ci ha ospitati nel suo agriturismo "La Felicina" di Cherasco (CN).

OCCHIO ALLA TERZA!

Prima di acquistare una Sierra RS Cosworth, controllare la storia dell'auto, quanti proprietari e soprattutto se è stata oggetto di corretta manutenzione. Le peculiarità da valutare: prima di tutto, il chilometraggio: siccome molte sono state usate per correre e poi riportate stradali, può essere che i chilometri segnati siano pochi, ma a ciò non deve corrispondere un prezzo molto inferiore alle quotazioni normali. Segnali di elevato chilometraggio sono l'usura del volante, del pomello del cambio e dei pedali; un altro più specifico è la vaschetta del liquido di

espansione che col tempo si screpola: in caso di scarso chilometraggio, questa e anche le altre sono in buone condizioni. Ancor più specifico è l'impuntamento della terza marcia, difetto di quasi tutte le Sierra: se presente significa che il cambio è stato maltrattato oppure che la macchina ha molti chilometri. Il problema viene dal sincronizzatore della III; il kit completo per rifare il cambio, esclusi ingranaggi, è comunque reperibile in Inghilterra. La leva vibra, a causa dei supporti morbidi del cambio stesso. Altro segnale di usura anomala viene

dal gioco del piantone di sterzo: se, tenendo il volante ai lati (come alle ore 9:15), questo si muove in verticale, i chilometri sono almeno 70-80mila. Il movimento è dovuto all'usura della boccola che regge il piantone: non è nulla di grave, se rimane nell'ordine di un paio di millimetri.

Per il motore, si conoscono casi di Sierra RS in perfetta forma anche dopo i 150.000 km. Non ci devono essere perdite d'olio, ma un vano troppo pulito va guardato con diffidenza.

Ottimi gli spazi di frenata, grazie a un attuatore idraulico (non c'è pompa)



PREPARAZIONI SPORTIVE
ALLESTIMENTO VETTURE CORSE
ASSISTENZA CAMPI GARA
SPECIALIZZATI COSWORTH

015.2536548 - Candelo (BI) -
info@broccauto.com - www.Broccauto.com



Ford Sierra RS Cosworth

rati in modo più o meno pesante, fino alle specifiche di Gr. N o addirittura Gr. A. Trovarne una originale non è semplice, ma nel caso il lato positivo è che, se è stata usata e mantenuta bene, ha probabilmente davanti a sé ancora una lunga vita, perché la vettura era molto affidabile (ripetiamo: se mantenuta bene) e robusta sia di meccanica sia di carrozzeria. Inoltre è ormai un'auto d'epoca a tutti gli effetti, in Italia, con le agevolazioni del caso.

Altrimenti, ci si può orientare verso le Sierra RS Cosworth a quattro porte o 4X4, ma la prima, oltre a essere altrettanto rara (se non di più), non ha il "pinnone", mentre la seconda rientra nella categoria delle auto che non... scodano!

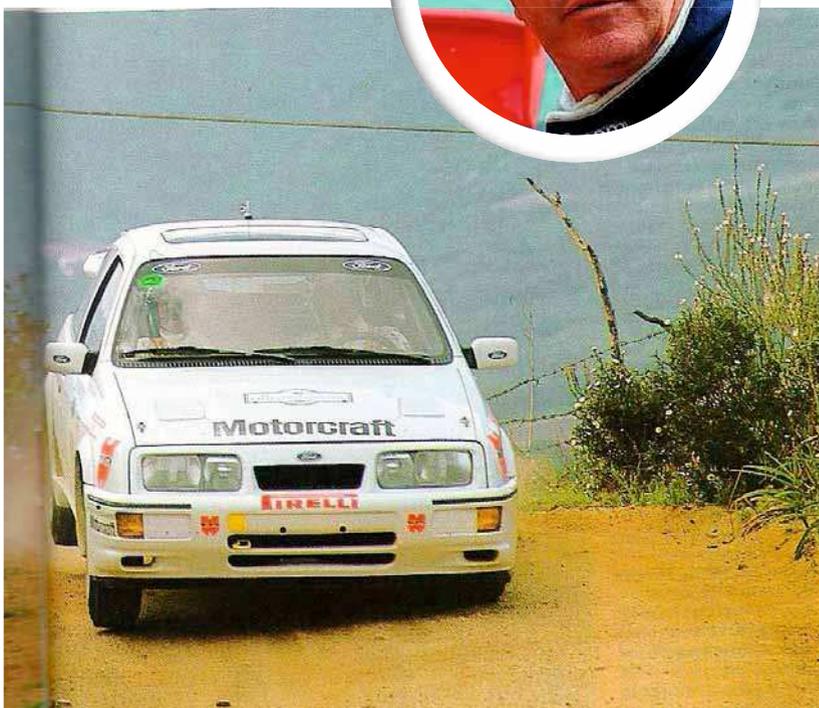


CUNICO: "MOTORE E TRAZIONE I PUNTI FORTI DI UN'AUTO SENZA VERI DIFETTI"

Gianfranco Cunico, 60 anni, è stato uno dei più forti rallyisti dell'infornata di campioni italiani degli anni '70, '80 e '90. Nel 1979 vinse il Trofeo A112, da lì partì una carriera che l'ha visto essere pilota ufficiale Lancia e Ford, casa quest'ultima per la quale è stato anche collaudatore, e Subaru; ha vinto nove campionati italiani e una gara mondiale con un'auto privata (Sanremo 1993 su Sierra Cosworth 4x4) impresa riuscita soltanto a lui e a Tony Fassina. Due campionati italiani, nel biennio 1988/89, li ha vinti al volante della Sierra RS Cosworth Gr. N preparata da Repetto: "All'epoca in Gr. N non si potevano fare molte modifiche, tuttavia riuscimmo a trovare un ottimo compromesso per l'assetto -ricorda il pilota vicentino, con le barre antirollio anteriori". Qual era il problema? "Il posteriore era un po' alto, perciò andava contenuto il beccheggio perché altrimenti il sovrasterzo diventava eccessivo e penalizzava sia inserimento sia uscita. Nelle gare su terra invece l'alzavamo dietro al massimo consentito, e rinforzavamo il ponte". Così riuscivate a compensare le due sole ruote motrici? "Diciamo che riuscivamo a sfruttare bene i pregi migliori della Sierra, cioè la potenza e la trazione, che era già buona sulla macchina di serie. Ma i pneumatici di allora non erano certo quelli di oggi, né come qualità né come dimensioni, che in Gr. N non si potevano modificare". Che potenza avevate? "Repetto aveva raggiunto i 290 Cv, giocando soprattutto con la pressione del turbo. Era un ottimo motore, e si sposava bene con il resto della macchina, tanto che più di una volta capitò di essere più veloci di Blomqvist e McRae padre, che erano i piloti ufficiali di Ford". Difetti? "Veri difetti la Sierra non ne aveva, parlerei di limiti, dovuti più che altro al fatto di essere una vettura di serie: cambio lento e freni che perdevano mordente abbastanza presto, oltre alle gomme di cui ho detto".

POSTERIORE

Sopra, una partenza che mette in evidenza la trazione posteriore. Sotto, Cunico oggi e in azione (in basso) con la Sierra.

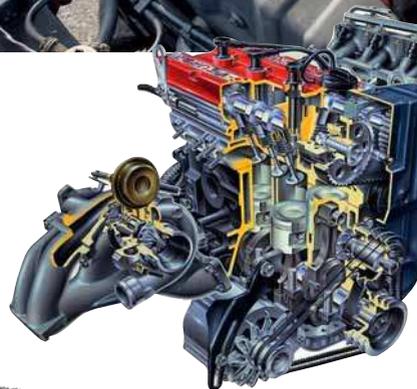




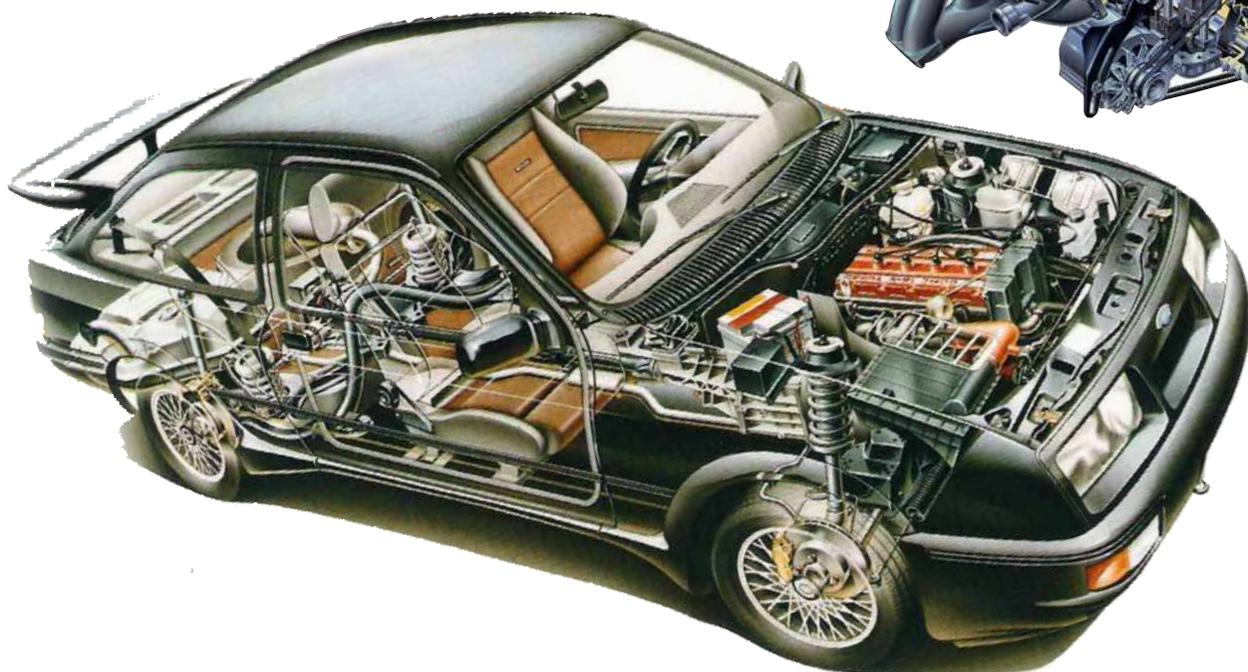
SCHEDA TECNICA

FORD SIERRA RS COSWORTH (RS500)

Motore Ford tipo N5A Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 90,82 x 76,95 mm, cilindrata 1993 cc, distribuzione bialbero in testa, quattro valvole per cilindro Rapporto di compressione 8:1 Accensione elettronica Marelli Alimentazione iniezione elettronica Weber, 1 (2) iniettori per cilindro, sovralimentazione con turbocompressore Garrett T3 (T4), pressione sovralimentazione 0,7 bar, intercooler aria-aria Raffreddamento a liquido Lubrificazione a carter umido Potenza 204 (224) CV a 6000 giri Coppia 28,1 (29,1) kgm a 4500 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio Borg-Warner T5 a 5 marce + RM Rapporti: I 2,957 - II 1,937 - III 1,336 - IV 1 - V 0,804 - RM 2,755 Rapporto finale differenziale 3,640 Ruote cerchi in lega BBS 7 x 15" Pneumatici anteriori e posteriori 205/50 VR15 **Corpo vettura** Carrozzeria portante in acciaio, tre porte cinque posti Sospensioni a ruote indipendenti: anteriori schema McPherson, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra anti rollio; posteriori bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici Sterzo a pignone e cremagliera Freni a disco sulle 4 ruote, anteriori auto ventilanti Ø 285 mm, posteriori Ø 275 mm, sistema antibloccaggio ABS **Dimensioni (in mm)** e peso Passo 2.608 Carreggiate ant / post 1.444/1.460 Lunghezza 4.459 Larghezza 1.728 Altezza 1.376 Peso in ordine di marcia 1240 kg **Prestazioni** Velocità massima 242 (248) km/h Accelerazione 0-100 kmh 6,2 secondi; 0-400 metri 15,5 secondi; 0-1000 metri 27,3 secondi



SEMPLICE
A fianco, lo schema tecnico tradizionale e semplice della Sierra RS, del tutto simile a quello delle Sierra normali. Sopra, il motore nel vano e in un interessante disegno che evidenzia turbina e testa a 16 valvole.



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 SPORT ALLEMANO	128	giu-17
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

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

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #D1845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen
ALFA 6	40	ago/set-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15
ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14/gen
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD SPRINT	109	lug-15

ALFASUD TI	75	mar-12
ALFASUD TI	128	giu-17
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 (116) 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 SPECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	127	mag-17
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic/10/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

AMC

ARTIGIANALE

La 5300 GT è una gran turismo artigianale figlia dell'esperienza di Giotto Bizzarrini in Ferrari prima e in Iso Rivolta dopo. Ne abbiamo parlato nel numero Aprile 2017.

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

ATTILA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
3000 MK III	116	apr-16
3000 MK III (manuale d'uso)	128	giu-17
"BRIGHTON" SPECIAL	126	apr-17
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago/set-14
SPRITE MK1	56	apr-10
SPRITE MK1	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO 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
Y10 TURBO	126	apr-17

AUTOBLEU

750 MILLE MIGLIA	57	mag-10
------------------	----	--------

BANDINI

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

B.S.A.

SCOUT (1935)	78	giu-12
--------------	----	--------

BENTLEY

4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/set-09
CONTINENTAL FASTBACK	110	ago/set-15
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago/set-09
T MK1	14	gen/feb-06
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06

BERTONE

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





LA MIGLIOR BITURBO

La Maserati Spyder è stata forse la più bella interpretazione sul tema della Biturbo, di certo tra le più affidabili della serie. Oggi si può acquistare con una spesa molto contenuta portandosi a casa una bella scoperta con prestazioni da GT, come raccontiamo sul numero di Marzo 2017.

BIANCHI

S 9 1400 116 apr-16

BIZZARRINI

5300 31 ott-07
5300 GT STRADA 126 apr-17

BJC

FORMULA JUNIOR 120 ago/set-16

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI" 82 nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA
E 2002 TURBO 99 lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii 55 mar-10
2002 GRUPPO 2 30 ago/set-07
2002 tii 30 ago/set-07
1600 GT 112 nov-15
3.0 CSL 44 feb-09
3.0 CSL LE GARE 44 feb-09
316i E 36 (1993) 114 feb-16
316i E 36 (1993) 114 feb-16
319 124 feb-17
320 E21 CABRIO BAUR 47 mag-09
320i E30 112 nov-15*
3200 S 75 mar-12
507 ROADSTER 96 apr-14
700 78 giu-12
E3 2800/3000 73 gen-12
ISETTA 300 GB 118 giu-16
M1 42 nov-08
M1 PROCAR 42 nov-08
M3 92 nov-13
M3 E30 MODIFICATA + GR. N 115 mar-16
SERIE 3 E21 12 set/ott-05
SERIE 3 E21 101 ott-14
Z1 82 nov-12

BORGWARD

P100 45 mar-09

BRADLEY

GT 1974 17 mag-06

BRISTOL

409 63 dic-10/gen

BUGATTI

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

BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA 25 mar-07

CADILLAC

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

CATERHAM

7 77 mag-12

CEIRANO

150 S 122 nov-16

CEMSA

F 11 41 ott-08

CHEVROLET

BEL AIR 1953 30 ago/set-07
BEL AIR 1957 19 lug-06
CAMARO 33 dic-07/gen
CORVETTE C1 283 C.I. 1 lug/ago-03
CORVETTE C3 8 gen/feb-05
CORVETTE STING RAY 13 nov/dic-05
EL CAMINO 125 mar-17
FLEETLINE AEROSEDAN (1947) 64 feb-11

CHEVRON

B42 - FERRARI F2 84 feb-13

CHRYSLER

GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO 6 set/ott-04

CISITALIA

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

CITROËN

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

COBRA

289 82 nov-12

CONDOR

AGUZZOLI 27 mag-07

CONVAIR

GT 123 dic-16/gen

DAF

SILURO 73 dic-11/gen

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR 71 ott-11

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967) 61 ott-10
SP 250 C-SPEC 83 dic-12/gen

DATSUN

240Z 46 apr-09

DB

RACER 500 91 ott-13
DE LUCA
FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT 84 feb-13

DE SANCTIS

SP 1000 116 apr-16

DE TOMASO

DEAUVILLE 38 giu-08
MANGUSTA 117 mag-16
OSCA 95 mar-14
PANTERA L 14 gen/feb-06

DEVIN

MG SPECIAL 70 ago/set-11

DKW

F12 CABRIOLET 126 apr-17

DUNE BUGGY

DUNE BUGGY 80 ago/set-12

ELDORADO

MASERATI 420M 40 ago/set-08

ELVA

MK I B (1954) 86 apr-13

FACEL

VEGA 103 dic-14/gen

FALCON

MK II 110 ago/set-15

F.A.T.A.

AUREA 400 (1925) 120 ago/set-16

FERRARI

166 INTER COUPE' TOURING 16 apr-06
208 GTS 1 lug/ago-03
208/308 GT4 20 ago/set-06
208 TURBO GTS 98 giu-14*
212 EXPORT TOURING (1952) 107 mag-15
225 S VIGNALE BERLINETTA 50 ago-09
250 GT # 1739 95 mar-14
250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958) 61 ott-10
250 GT SWB 12 set/ott-05
250 GTE SQUADRA MOBILE 91 ott-13
250 GTL 36 apr-08
250 GTO 5 lug/ago-04
275 GTB 89 lug-13*
275 GTB/4 113 dic-15/gen
275 GTB, GTS E GTB/4 6 set/ott-04
288 GTO 5 lug/ago-04
308 GTB GRUPPO 4 79 lug-12
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA 10 mag/giu-05
312 B3 "SPAZZANEVE" 35 mar-08
312 P 54 feb-10
312B 57 mag-10
312 T 112 nov-15
330 GT 2+2 34 feb-08
330 GT 2+2 (Io e la mia auto) 127 mag-17
333 SP 85 mar-13
340/375#0320AM 87 mag-13
365 BB (1974) - 512 BB (1982) 76 apr-12
365 GTB/4 28 giu-07
365 GTC/4 99 lug-14
400 49 lug-09
400 E 410 SUPERAMERICA 9 apr-05
500 MONDIAL 65 mar-11
512 BB 109 lug-15
860 MONZA #0604 39 lug-08
BB 512-BB 512I 11 lug/ago-05
DINO 206-246 GT-GTS 7 nov/dic-04
DINO 246 F.1 43 dic-08/gen
DINO 246 GT 94 feb-14
DINO 246 GTS 35 mar-08
F40 74 feb-12
F40-30 ANNI 126 apr-17
PININ 70 ago/set-11
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE 86 apr-13

FIAT

8V GHIA SUPERSONIC 63 dic-10/gen

LE AUTO DELLA STORIA

8V ZAGATO	119	lug-16	500 A	121	ott-16	1100/103 D	94	feb-14
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV	47	mag-09
110/103 TV PININ FARINA (1955)	123	dic-16/gen	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
124	54	feb-10	500 L (1964)	16	apr-14	1100/103 TV DA SALITA	128	giu-17
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500 GT GHIA	71	ott-11
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1500L	96	apr-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1400	102	nov-14
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13	1500 6C TOURING (1935)	127	mag-17
124 C4 TOURING	127	mag-17	500 D	115	mar-16	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300	35	mar-08
125	88	giu-13	500 TV L (1972) -			2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	112	nov-15	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125 COUPE' SAMANTHA	114	feb-16	500L	48	giu-09	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	ABARTH SEO35	91	ott-13
128	101	ott-14	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	BARCETTA	55	mar-10
128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	COUPÉ	66	apr-11
128 GR.2	83	dic-12/gen	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 RALLY	45	mar-09	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
130 "MAREMMA"	76	apr-12	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 SPECIAL	75	mar-12	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	850 SPORT COUPE'	112	nov-15	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
131	30	ago/set-07	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
131 2500 D	59	lug-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
131 ABARTH	111	ott-15	1100	78	giu-12*	PANDA 30	36	apr-08
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	1100 D	104	feb-15	RITMO	69	lug-11
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 FAMILIARE	117	mag-16	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100 R	107	mag-15	RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*
132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103	4	mag/giu-04	S 61 CORSA	126	apr-17
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 A	94	feb-14	S 76 "300HP"	108	giu-15

Guida all'acquisto

	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 COUPE'	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 COUPE' 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

SAVIO JUNGLA	94	feb-14
UNO	122	nov-16
UNO TURBO	81	ott-12*
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
X 1/9	81	ott-12
X 1/9	113	dic15/gen*

FITTIPALDI

FDD1 E FDD4	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
GRANADA	127	mag-17
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
037 RALLY	9	mar/apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ PININFARINA	128	giu-17
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

**LE ULTIME
VERE MINI**

La saga delle
Mini "rotonde"
si è conclusa
con quelle a
marchio Rover,
tra cui la 40°
anniversario
e la "Sport
Pack" sono le
versioni più
rappresentative.
Abbiamo
dedicato a
quest'ultimo
capitolo della
storia la guida
all'acquisto
sul fascicolo di
Maggio 2017.

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

ROVER

MINI COOPER - LE ULTIME	127	mag-17
--------------------------------	------------	---------------

SAAB

900	92	nov-13
------------	-----------	---------------

TRIUMPH

TR4	72	nov-11
------------	-----------	---------------

TR6 P.I.	128	giu-17
-----------------	------------	---------------

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

ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
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 INTEGRALE "SAFARI"	126	apr-17
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	91	ott-13*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
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 SPORT ZAGATO 1,3 S	123	dic-16/gen
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	dic-03/gen
STRATOS	114	feb-16
THEMA	65	mar-11
TREVI BIMOTORE	128	giu-17
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 26B#35 (1929)	87	mag-13

MATRA-SIMCA

BAGHEERA	62	nov-10
----------	----	--------

MAZDA

MX-5	48	giu-09
------	----	--------

MCLAREN

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

MECCANICA MANIERO

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

MERCEDES-BENZ

C111	79	lug-12
190	113	dic-15/gen
190 SL	10	mag/giu-05
190E 2.3-16	56	apr-10 220
D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
300 ADENAUER	7	nov/dic-04
300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
450 SEL 6.9	109	lug-15
500 SL W 107	2	dic-03/gen
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago/set-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

MERCURY

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

MG

MG A 1500	7	nov/dic-04
MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 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



TRAIT D'UNION

La Renault 12 aveva una linea strana e non è stata tra le Renault preferite del pubblico, ma non era priva di spunti di interesse. Per un paio d'anni ha fatto anche da *trait d'union*, nel monomarca della Casa francese, tra la R8 e la R5: la versione Gordini è stata raccontata su Febbraio 2017.

OGLE					
SX 1000	104	feb-15*			
O.S.C.A.					
MT4 1500	80	ago/set-12			
OM					
665 TT (1928)	77	mag-12			
OPEL					
1900 GT	23	dic-06-gen			
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14			
KADETT B	52	nov-09			
MANTA 1.2 S	57	mag-10			
OMEGA LOTUS	89	lug-13			
REKORD C COUPE'	102	nov-14			
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07			
OSI					
FORD 20 M TS	111	ott-15			
PANHARD					
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen			
PEGASO					
Z-102 "THRILL" TOURING	125	mar-17			
PEUGEOT					
106 RALLYE	100	ago/set-14			
106 RALLYE	113	dic-15/gen			
163 BR	27	mag-07			
203	118	giu-16			
203 SPIDER	39	lug-08			
204	77	mag-12			
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	mag/giu-05			
205 CTI	124	feb-17			
205 GTI 1.9	81	ott-12*			
205 GTI GENTRY	109	lug-15			
205 GTI GUTMANN	128	giu-17			
205 GTI E RALLYE	42	nov-08			
205 ROLAND GARROS	117	mag-16			
205 TURBO 16	103	dic-14/gen			
305	127	mag-17			
309	87	mag-13			
402	88	giu-13			
402 DARL'MAT	79	lug-12			
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05			
403	10	mag/giu-05			
403 CABRIOLET	116	apr-16			
403 JAEGER	98	giu-14			
403 JAEGER (1958)	122	nov-16			
404 DA RECORD	102	nov-14			
504 CABRIO	70	ago/set-11			
504 COUPE' 1972	22	nov-06			
905	49	lug-09			
COUPE'	107	mag-15			
TIPO 3	30	ago/set-07			
PONTIAC					
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen			
GTO (1966)	16	apr-06			
PORSCHE					
356 C	6	set/ott-04			
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11			
356 C	111	ott-15			
356 SC COUPE'	2	dic-03/gen			
356 SC (1953)	98	giu-14*			
356/2 #004	34	feb-08			
550 1500 RS #031	118	giu-16			
597	8	gen/feb-05			
718 GTR / WR-S	127	mag-17			
906 CARRERA 6	24	feb-07			
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07			
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03			
911 CARRERA (1989)	107	mag-15			
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen			
911 S 2.4	114	feb-16*			
911 T 2.2	8	gen/feb-05			
911 T 2.2	100	ago/set-14			
911 T US-COUPE'	98	giu-14			
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10			
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05			
911	89	lug-13*			
912	5	lug/ago-04			
912 (1965)	98	giu-14*			
917	46	apr-09			
924	75	mar-12			
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04			
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13			
928 S	23	dic-06/gen			
934 TURBO GR. 4	119	lug-16			
935	71	ott-11			
936	120	ago/set-16			
959	111	ott-15			
PUMA					
GTV	58	giu-10			
RENAULT					
10 MAJOR	78	giu-12			
4 CV	22	nov-06			
DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09			
DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12			
FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13			
R4	31	ott-07			
R5	121	ott-16			
R5 ALPINE	65	mar-11			
R5 TURBO	17	mag-06			
R5 TURBO	125	mar-17			
R8 GORDINI	54	feb-10			
R12 GORDINI	124	feb-17			
R16	68	giu-11			
SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*			
RILEY RMC					
2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14			
9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16			
SPRITE 1.5	105	mar-15			
ROLLS-ROYCE					
SILVER SHADOW	113	dic-15/gen			
ROVER					
2000 TC	36	apr-08			
SAAB					
96 V4	85	mar-13*			
SONETT & FACETT	75	mar-12			
SONETT III	20	ago/set-06			
SONETT III	123	dic-16/gen			
SAFAF					
6CV (1933)	73	dic-11/gen			
SAM					
C 25 F	117	mag-16			
SANTANDREA					
FORMULA MONZA 875	66	apr-11			
SERENISSIMA					
V8 COMPETIZIONE	18	giu-06			
SIATA					
SPRING 850	21	ott-06			
SIMCA					
80 ANNI	104	feb-15			
8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16			
8 SPORT REPLICHA DEHO (1949)	100	ago/set-14			
1000	86	apr-13			
1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06			
ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13			
CHRYSLER 1307-8	125	mar-17			
RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05			
SINGER					
9 LE MANS	59	lug-10			
ŠKODA					
110 R (1976)	107	mag-15			
SPADA					
ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen			
STANGUPELLINI					
1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10			
STEYR-PÜCH					
650	37	mag-08			
STUDEBAKER					
SKYHAWK	37	mag-08			
SUNBEAM					
1000 HP	126	apr-17			
TIGER	46	apr-09			
VENEZIA	104	feb-15			
SUZUKI					
4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11			
TALBOT					
SUNBEAM LOTUS	45	mar-09			
LAGO	74	feb-12			
TATRA					
TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07			
TOJEIRO					
BRISTOL	34	feb-08			
TOYOTA					
CELICA GT 1600	35	mar-08			
RAV 4 (1994)	105	mar-15			
SPORT 800	112	nov-15			
TRABANT					
P60	54	feb-10			
TRIUMPH					
DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05			
GT6R REPLICHA	21	ott-06			
ITALIA	41	ott-08			
SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05			
SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05			
TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13			
TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16			
TR3 A	2	dic-03/gen			
TR3 A	18	giu-06			
TR5 P.I.	81	ott-12			
TR6	29	lug-07			
TR7	102	nov-14			
TURBOT					
SUPERTRACTION 2	29	lug-07			
VANDEN PLAS					
PRINCESS 1300	54	feb-10			
VOLKSWAGEN					
1500	62	nov-10			
G40/60	85	mar-13			
GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*			
GOLF GTI	82	nov-12			
GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10			
GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13			
GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09			
KARMANN GHIA	29	lug-07			
MAGGIOLONE	107	mag-15			
MAGGIOLINO	59	lug-10			
MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen			
MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12			
SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13			
SAMBA BUS	6	set/ott-04			
TL 1.6	28	giu-07			
VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04			
VOLVO					
122S "AMAZON"	85	mar-13*			
142 (1970)	122	nov-16			
1800/1800 ES	21	ott-06			
244 GLE D6	34	feb-08			
244 TURBO	66	apr-11			
P 1800	74	feb-12			
PV 544	31	ott-07			
ZAZ					
968 A/M	39	lug-08			
VARIE					
AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07			
GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14			
MICROCAR	86	apr-13			
SPECIALE LANCIA					
VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14			

Nota: * confronto tra più modelli

► TRICOLORE AUTOSTORICHE GRANDI SFIDE A MONZA

Domenica 25 giugno si è disputata a Monza la quinta prova del campionato italiano velocità auto storiche, con uno schieramento di 36 vetture che si sono sfidate nella consueta gara di un'ora.

A vincere nelle diverse categorie sono stati gli equipaggi Vito Truglia-Gilles Giovannini (TVR Griffith 400) nel 1° Raggruppamento, Giorgio Zorzi-Denny Zardo (Porsche 911 3.0) nel 2° Raggruppamento, Massimo Ronconi-Giovanni Gulinelli (Porsche 930) nel 3° Raggruppamento) e Thomas Giovannini (Ford Sierra) nel 4° Raggruppamento.

Il week end è stato animato fin dalle prove di qualificazione. Sul finire del tempo previsto per la caccia alla "pole" il mattatore della stagione Massimo Guerra (Porsche 935) titolare del miglior tempo, deve ritirarsi per la rottura della coppia conica. E non basta. Deve ritirarsi anche l'equipaggio Stefano Rosina-Luigi Moreschi, su Bizzarrini 5300 GT, per le conseguenze di un violento contatto avvenuto alla staccata alla fine del rettilineo principale. L'equipaggio in quel momento figurava come il più veloce del 1° Raggruppamento. Al "Vial" (sopra) va in fuga Mario Massaglia su Porsche 935 che sfilava la 930 di Gulinelli-Ronconi (sotto, a sinistra), a sua volta seguito da Giuseppe Guttadauro (Porsche 911 3.0) e Andrea Castronovo (Bmw 2002 ti), con la Porsche 911 di Mundi in quinta posizione. Proprio quest'ultima però dopo appena quattro tornate è costretta al ritiro cedendo la posizione a Giacomo Jelmini. Il primo a rientrare per la sosta obbligatoria è Zorzi che lascia il volante



al più veloce Zardo. La seconda parte di gara vede il forcing di Gulinelli fino al sorpasso riuscito al 21° passaggio (su 28 complessivi) prendendo così la testa della gara e quindi del 3° Raggruppamento. Obiettivo centrato anche da Zardo che nonostante qualche problema vince il 2° Raggruppamento.

Nel 1° Raggruppamento il duo Truglia-Giovannini (sotto, al centro) hanno avuto la strada spianata verso la vittoria per l'assenza della Bizzarrini (solo due le auto alla partenza); oltre a loro sul podio sono saliti Alessandro Morteo-Matteo Moramarco su Alfa Romeo 2600 Sprint.

Un altro colpo di scena ha caratterizzato anche la gara del 4° Raggruppamento, dove il dualismo fra la Ford Sierra Cosworth di Thomas Giovannini (che ha corso da solo, sotto a destra) e la Bmw M3 E30 di Enrico e Cesare Rondinelli questa volta ha visto primeggiare la Ford, complice la rottura della Bmw dopo pochi giri di gara. Prossimo appuntamento a Misano il 15-16 luglio.

www.gruppoperonirace.it



► AGOSTO IN CITTÀ CON IL MILANO RALLY SHOW

La gara vera e propria si disputerà il 4 e 5 agosto prossimi, ma il Milano Rally Show è ufficialmente partito ieri, con la presentazione davanti alla sede della Regione Lombardia e una "scorribanda" (scortata dalla Polizia) di quattro macchine, due moderne e due storiche per le vie del centro cittadino, con sosta in Piazza Duomo e Piazza Castello. "Un evento unico, carico di significati sportivi e valenze turistiche ed economiche grazie alla combinazione tra la competizione motoristica e una serie di spettacoli nel centro di Milano" hanno affermato Fabrizio Sala, vice presidente della Regione Lombardia, e l'organizzatore Beniamino Lo Presti. L'Assessore allo Sport Antonio Rossi si è detto "contento che il Milano Rally Show toccherà due luoghi su cui la Regione punta molto, come la zona Expo e la pista di Lainate dove si tengono i corsi di guida sicura". Ha detto Lo Presti: "L'idea mi era venuta durante il Monza Rally Show e ne parlai subito a Sala, ma senza il patrocinio di Regione Lombardia, Comune di Milano e ACI, non si sarebbe potuta concretizzare".

Il programma del Milano Rally Show, la cui partecipazione è limitata a un totale di 60 vetture di cui 40 moderne (WRC, R5 e S2000) e 20 storiche, è così articolato: venerdì 4 agosto verifiche e ricognizioni, passerella in Piazza Duomo, quindi Piazza Castello, dove alle 18.30, partirà la prima prova speciale. Poi trasferimento al Parco Experience di Arese dove si svol-

geranno cinque PS, quindi dopo l'esposizione presso il "Centro" le vetture accederanno alla contigua pista per un'altra PS per poi trasferirsi nell'area ex Expo dove, dopo la cena di gala a Palazzo Italia, si disputerà il Mega Master Show finale con la modalità dello scontro diretto. (mosca)



► SFIDARSI SULLE STRADE DEL PELOPONNESO

Le strade del Peloponneso saranno nuovamente teatro di una spettacolare sfida di regolarità tra auto storiche. Nel prossimo ottobre, per sei giorni dal 2 al 7 del mese, si svolgerà infatti la terza edizione del Tour du Péloponnèse.

La seconda edizione, disputata lo scorso ottobre, è stata vinta dall'equipaggio italiano, Dalla Rosa-Di Mauro, in testa sin dal primo giorno di gara. L'equipaggio, unico team italiano iscritto all'edizione 2016 del Tour du Péloponnèse Historic, lo scorso 7 ottobre ha vinto a bordo di una Fiat Abarth Ritmo 130 TC del 1983, e l'interrogativo ora è se gli italiani riusciranno a ripetere l'exploit dell'anno scorso.

Giunto alla terza edizione e organizzato dalla Scuderia Triskelion fondata nel 2014 dal collezionista greco John Karampelas, il Tour si propone l'obiettivo di diventare una sorta di Mille Miglia in terra ellenica; una settimana tra bellezze naturali, archeologiche e culinarie del Peloponneso in cui alternare relax e mare in strutture di alto livello e una serie di prove di regolarità a media imposta dalla difficoltà sempre crescente.

La regolarità per auto storiche, in Grecia come in diversi altri paesi europei, è essenzialmente basata su prove cronometrate a media imposta, e non sui pressostati e con prove al centesimo che caratterizzano la specialità in Italia.

Anche quest'anno il Tour percorrerà in senso antiorario quasi tutta la frastagliata costa della penisola, completando l'itinerario in sei giorni, da lunedì 2 a sabato 7 ottobre, a cui i partecipanti dovranno

aggiungere complessivamente altri tre giorni per accoglienza, commiato e per la traversata con le vetture, compresa nella quota di iscrizione. In alternativa, per chi non volesse portare la propria auto, la Scuderia mette a disposizione dei partecipanti alcune delle proprie auto storiche, per cui si può viaggiare comodamente in aereo e trovare la vettura sul posto.

Tante le località toccate, dai celebri siti archeologici come Micene, Olimpia, Epidauro e Sparta, alle bellezze naturali e antichi borghi di pescatori come Gerolimenas, antico rifugio di pirati, Monemvasia borgo medievale "segreto" con le sue fortificazioni in mezzo al mare e le grotte marine di Diros ad Areopoli. Tra una meta e l'altra, un fitto programma di controlli orari e prove speciali, con sessioni notturne e prove miste con cambi di media all'interno della stessa sessione.

Nella scorsa edizione gli italiani, in testa sin dal primo giorno, hanno

avuto la meglio su equipaggi provenienti da Stati Uniti, Australia, Iran, Gran Bretagna, Belgio, Olanda e ovviamente Grecia.

Le probabilità che anche quest'anno sia un equipaggio italiano a spuntarla sono buone, anche perché a fine giugno erano già parecchi gli equipaggi confermati dal Belpaese; la partenza dall'Italia è prevista sabato 30 settembre. Itinerario in italiano su <http://triskelion.gr/sites/default/files/Itinerario-Tour-du-Peloponneso-2017.pdf>

Info e iscrizioni su www.triskelion.gr



Le auto irripetibili, proteggile con Sintoflon



E.T.
Trattamento anti-attrito preliminare: deterge il circuito di lubrificazione



PROTECTOR
Concentrato anti-attrito: protegge il motore e migliora il rendimento



GEAR LUBE
Trattamento anti-attrito per ingranaggia: abbatte la rumorosità

Sintoflon

TECHIM

DRIVE THE EXCELLENCE

www.sintoflon.com

► **AMARCORD FORMULA 3 A MONZA
CON PEDRO PASSADORE E ALBERTO COLOMBO**

Amarcord venerdì 26 maggio all'Autodromo di Monza, quando Pedro Passadore è tornato a calarsi nella "sua" GRD F3, occupando la piazzola in pole position esattamente come accadde 43 anni fa nel GP Lotteria. Evidente l'emozione del pilota uruguayano (in foto, davanti alla scultura dedicata a Fangio, all'interno dell'Autodromo), che all'epoca correva ufficialmente per la Monzeglio Corse, accompagnato anche da uno degli avversari dell'epoca, Alberto Colombo: «È stata una emozione incredibile, ritrovare la macchina com'era allora (ne abbiamo parlato su Automobilismo d'Epoca di luglio 2015, ndr). E anche trovarmi a Monza. Ho rivissuto un periodo importante della vita. E pensare che arrivai qui in Italia con un biglietto di sola andata e 200 dollari in tasca. Ma vinsi la prima gara a Casale e mi guadagnai tutta la stagione da professionista. Mentre qui al Lotteria fui tamponato da Leone, ripartii ultimo e recuperai fino alla quarta posizione. La F3 di allora era veramente dura, infatti molti di quelli che correvano con noi sono poi andati in F2 e F1. Mi sono trovato bene in Italia e mi sono fatto molti amici, tra cui Colombo».



Che ha ribattuto: «Noi italiani non vedevamo molto bene Passadore, perché lui da "ufficiale" Monzeglio-GRD faceva il professionista a tutti gli effetti: poteva permettersi il lusso di arrivare 10 minuti prima della gara con tutta la Monzeglio Corse alle spalle e sempre tutto al massimo, mentre noi per essere lì dovevamo lavorare duro. Perciò è naturale che ci facesse un po' invidia, e in pista non gliel facevamo passare, regolando qualche conticino, ma poi era tutto a posto». E giù una bella risata e un bell'abbraccio, proprio come succedeva una volta. (e.m)

► **SFIDA CON I CRONOMETRI
SULLE STRADE DELLA CAPITANATA**

Nel weekend del 26-27-28 maggio le strade del Gargano sono state animate dalle auto storiche partecipanti alla 29ª edizione della Targa di Capitanata, gara valida per il campionato Asi di regolarità organizzata dall'Automoto Club Storico Dauno. Dal lotto di una cinquantina di partecipanti è uscito vincitore l'equipaggio siciliano Baviera-Bramanti su Fiat 1100/103 del 1953 (in foto).

Al secondo posto il pescarese Mauro Giansante su Triumph TR3 Rally del 1956, seguito dal romano Marco Formiconi su Alfa Romeo Giulietta sprint, prima serie, del 1956. Al quarto e quinto posto Claudio Paradisi su Porsche 924 del 1981 e Giuseppe Di Mauro su Lancia Thema turbo del 1987. Numerose le vetture al "Via!" che si sono fatte ammirare. Tra queste la Lancia Aurelia B24 spider protagonista nel film "Il Sorpasso", una Porsche 356 Speedster, una Singer Le Mans del 1936, una Jaguar XK 140, ed una Alfa Romeo 2600 spider.



► **23ª AOSTA-GRAN SAN BERNARDO:
AGHEM-CONTI CALANO IL TRIS**

Alla 23ª edizione della Aosta-Gran San Bernardo di regolarità, disputata sabato 10 e domenica 11 giugno, ha vinto l'equipaggio Aghem-Conti su BMW 328 Roadster del 1938 (in foto). Gli specialisti torinesi hanno così conquistato il terzo successo nella prova valdostana. Ciò non vuol dire che sia stata una vittoria facile. Anzi... L'equipaggio piemontese ha infatti prevalso per sole due penalità sulla Fiat 600 carrozzata Moretti, del 1956, di Giuseppe Rapisarda. Terzi classificati Boscolo-Molon su Innocenti Mini Cooper del 1973, quarti Boracco-Bosi su Porsche 911 Targa del 1973 e al quinto posto Garilli-Garilli su Alfa Romeo Giulia spider del 1962.

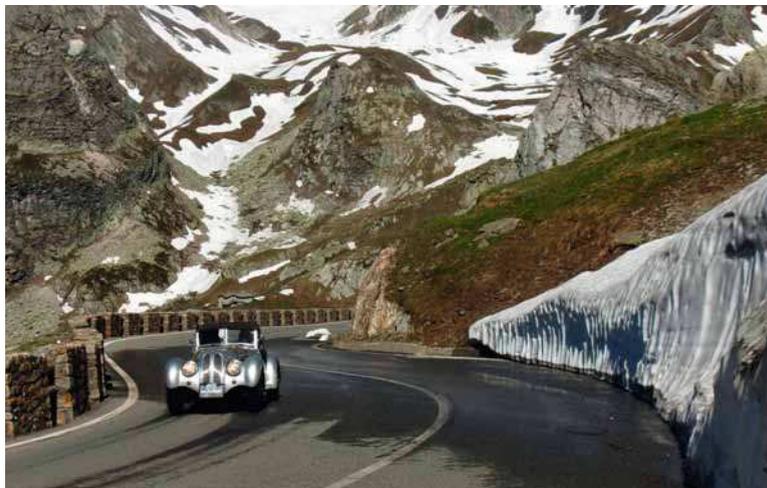
Tra le vetture in gara si è fatta molto notare e ammirare la Singer Le Mans dell'equipaggio Gualdi-Canali: si è classificata solo al 25º posto ma era la più anziana del lotto, essendo del 1933. Altra "chicca" della gara è stata la rara Gilco Mantovani 1100 Mille Miglia del 1949 degli aretini Attilio Fantini e Andrea Capitani: in gioventù la vettura disputò la "San Bernardo" quando raccoglieva il gotha degli specialisti delle competizioni di velocità in salita.

Nella graduatoria per scuderie, il VAMS di Varese ha preceduto il CAMEVA di Aosta. La scuderia più numerosa è risultata con 16 equipaggi, quella del main sponsor il Lanificio Fratelli Tallia di Delfino di Strona.

La gara è iniziata alle 13 di sabato per il tratto Aosta-Saint Vincent-Valle d'Ayas-Saint Vincent, attraverso il Col de Joux. Al termine della frazione al comando era l'equipaggio Boscolo-Molon su Innocenti Mini Cooper del 1973 seguito da Boracco-Bossi, Rapisarda-Pica e Magnoni-Vanoni, tutti racchiusi in 13 centesimi di secondo. Più attardato l'equipaggio Aghem-Conti.

Domenica mattina gli equipaggi hanno effettuato un controllo orario e una prova speciale ad Aosta in piazza Chanoux per poi iniziare l'impegnativa salita al Colle del Gran San Bernardo (2.347 metri di altitudine). La manifestazione si è conclusa ad Aosta con il pranzo e le premiazioni.

Hanno tagliato il traguardo 58 dei 61 equipaggi partenti.





► **L'OLTREPO PAVESE, UNA MERAVIGLIA DA GIRARE... DI NOTTE**

Si è chiuso con successo il 10° Giro Notturmo dell'Oltrepò, il 27-28 maggio e organizzato dal Veteran Car Club Carducci. La gara si è svolta con un programma di 57 prove cronometrate, 6 controlli orari, 300 km nelle provincie di Pavia, Piacenza e Parma, 3 controlli timbro e 70 equipaggi iscritti. Molte le auto di prestigio, da un'ampia gamma di Jaguar in varie versioni, alle Mg e Alfa Romeo. Rilevanti la Riley del 1930 e le tre Fiat 1100 rispettivamente del 1952, 1953 e 1958, quindi le varie Lancia Fulvia Coupé, Fiat 124 SS, Triumph, Osca, la Ford del 1933 di Fontanella, oltre a un folto numero di Fiat 500 e 600, le scattanti A112 e Mini Cooper, la Volvo PV544 sport, l'ingombrante Fiat 125 S in versione Rally, la stupenda berlina Alpine Renault A110, le Porsche 356 e 911 e tante altre ancora fino a una Ferrari 308. La vittoria è andata a Gian Mario Fontanella e Anna Covelli su Ford Roadster del 1933 davanti a Gogo-Franco (Fiat 850 Coupé del 1966) e Boracco-Bossi (Porsche 911 del 1973). www.veterancar.it

► **"FORMULA ALFA" ACCENDE I MOTORI: PROLOGO A VALLELUNGA**

Con l'evento organizzato il 9-10 settembre a Vallelunga, nel contesto del Peroni Race Weekend, dalla Scuderia del Portello in collaborazione con il Gruppo Peroni Race e il brand Alfa Romeo, e riservato alle monoposto F. Alfa ed Europa boxer e F3 motorizzate Alfa Romeo, il trofeo "Formula Alfa" accende i motori. La manifestazione, presentata a Monza da Marco Cajani (*presidente del Club, al centro nella foto con Arturo Merzario e il promoter Sergio Peroni*) e Stefano

Agazzi (*FCA Heritage, secondo da sinistra in foto*), sarà articolata su tre sessioni di 25 minuti ciascuna al termine delle quali ai migliori di ogni categoria sarà assegnato un trofeo simbolico in funzione della progressione dei giri. Non avendo carattere competitivo, la partecipazione alla manifestazione non necessita di HTP e serbatoi omologati per le monoposto. In pratica, il weekend capitolino sarà l'occasione per chi dispone di tali monoposto per effettuare una sorta di shakedown in vista del trofeo 2018, potendo anche contare su particolari agevolazioni.



Il trofeo "Formula Alfa" sarà articolato su cinque prove, in Italia e all'estero, e riservato a monoposto motorizzate Alfa Romeo suddivise in quattro classi: F. Alfa Boxer; F. Euro Boxer; F. 3 costruite entro il 1984; F. 3 costruite fino al 31.12.1994. Nello stesso week-end, all'interno della "300 km" per vetture Turismo e GTS, la Scuderia del Portello assegnerà il trofeo "Alfa Classic" al pilota meglio piazzato con vetture Alfa Romeo. Infine, all'insegna della passione per il "Biscione", nella due giorni di Vallelunga si terrà un grande raduno dei Club Alfa Romeo di auto storiche, ai quali si aggiungeranno i possessori di 4C, 8C Competizione e Giulia "Quadrifoglio".

www.scuderiadelportello.org

BORINOS

- _ compatto, perfetto per ogni tipo di regolarità
- _ sincronizzatore GPS interno in promozione
- _ possibilità permuta del vostro usato
- _ e molto altro per stupirvi...

maggiori info su:
www.digitechtiming.com

seguici anche su:
 **Digitech Timing**



IL TEMPO MIGLIORE

Benzina col piombo

NELL'INCESSANTE FIORIRE DI EVENTI INTERNAZIONALI COSTOSI E PATINATI, CON LA VERNASCA SILVER FLAG IL CPAE CONTINUA A PROPORRE UNA RICETTA IN CONTROTENDENZA: COSTI ACCESSIBILI, POCA "VETRINA", TANTO DIVERTIMENTO, ACCESSO LIBERO, GAS E PASSIONE A VOLONTÀ TRA I MAGGIORI SPUNTI DI INTERESSE IN QUESTA EDIZIONE, IL SEMPREVERDE ARTURO MERZARIO E LA PRESENZA DI FCA HERITAGE

DI MICHELE DI MAURO, FOTO ENRICO SCHIAVI

Scrivere della Vernasca Silver Flag, quando i lettori sono per la maggior parte appassionati di auto, corse e rievocazioni storiche, non è facile. Per prima cosa si rischia di ripetersi: dopo ventidue edizioni che hanno visto la gara piacentina conquistare un successo internazionale sempre maggiore, la quasi totalità dei fanatici di benzina al piombo e gomme a spalla alta di tutta Europa sa di cosa stiamo parlando, anche se non l'hanno mai vista dal vivo.

Ormai quello della Silver Flag è un marchio di eccellenza italiana nel mondo al pari di un ottimo vino o di un buon formaggio ben stagionato. Non a caso FCA Heritage quest'anno ha partecipato, per la prima volta, con uno stand ufficiale e quattro vetture di gran pregio: Alfa Romeo 33/2 Daytona, Fiat 525 SS, Abarth SE010 2000 Sport e Lancia D25.

Lista d'attesa

Detto questo, il fatto che "la Silver" sia stata più volte finalista agli International Historic Motoring Award o il che vinca ininterrottamente la Manovella d'Oro ASI da quasi 15 anni passa in secondo

piano. Come passa in secondo piano la descrizione del programma di gara, una ricetta che è sempre la stessa da anni, ma funziona sempre. E non siamo noi a dirlo, ma la quantità di richieste d'iscrizione che giungono a valanga, le prime già mentre leggete queste righe, per il 2018. Quest'anno si sono superate le 370 richieste, per un totale di poco più di 200 partenti ammessi, escluse le vetture di servizio; di questo passo nel giro di un paio d'anni le richieste saranno oltre il doppio delle conferme.

E poco potranno gli organizzatori per accontentare gli esclusi, 200 vetture circa è il limite fisico oltre il quale non ci si può proprio spingere. Perché, per i pochi che ancora non lo sapessero, dopo il prologo del venerdì sul vicino circuito di Varano de' Melegari, la Silver Flag si percorre sul tracciato della vecchia Castell'Arquato-Vernasca, storica cronoscalata disputata dal 1953 al 1972, otto chilometri e mezzo circa di strada di provincia tra due piccoli borghi, Castell'Arquato, autentico gioiello medievale, dove viene allestito il paddock, e Vernasca, la cui rocca fa da arrivo alle tre scalate (due al sabato e una la domenica mattina) e da scenario per il pranzo conclusivo e la premiazione. Entrambi i centri in occasione della ma-

PARTENZA



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

IMMANCABILI
Alla "Vernasca" non manca mai una nutrita schiera di Abarth, tanto numerosa da creare un vero evento nell'evento. Tra i tanti modelli presenti, immancabili sono le "derivate 600", come la 850 TC Corsa del 1966 di Sandro Frattoli alla partenza da Viale Remondini a Castell'Arquato.





nifestazione, organizzata dal CPAE (Club Piacentino Auto d'Epoca) diretto da Achille Gerla, vengono invasi dalle vetture, strizzate le une accanto alle altre; pensare di ospitarne di più è impossibile.

Week-end internazionale

Ma qual è il segreto della Silver Flag? E perché il pubblico non si stanca mai di partecipare a un evento che è lo stesso da sempre? Non ci sono variazioni al percorso, che tra l'altro è anche piuttosto breve, non c'è radar, né premi, né classifiche. La gara è ufficialmente un "Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per Vetture da Competizione", una passerella quindi, ma che, date le vetture, va percorsa a buon ritmo (qualcuno esagera e la fa a tutto gas). I più grandi musicisti dicono che la chiave del loro successo è il pubblico; pensiamo che l'assioma valga anche per la "Vernasca",

dove ciò che rende l'evento sempre interessante e fresco pur nella sua ripetitività è l'incredibile parterre di auto sensazionali, capaci di far impallidire qualsiasi museo o collezione. Dalle più belle gran turismo alle sport prototipo, dalle cycle-car anteguerra alle barchette, alle muscle-car, alle Formula, alle auto da rally, a metà giugno Castell'Arquato diventa la capitale internazionale dell'automobilismo sportivo di tutte le epoche e di tutte le categorie. Una capitale lontana dagli stress e dai controlli a cui ci siamo nostro malgrado dovuti abituare in tempi recenti, dove le auto si possono guardare, ascoltare, toccare, veder correre come ai vecchi tempi (alla faccia di chi tiene la storica in salotto), magari con gli stessi piloti di allora, sempre disponibili e a portata di mano per una foto o un autografo. Sono passate ventidue edizioni, e la Vernasca Silver Flag è sempre la stessa, una bella festa in cui non ci si annoia mai.



L'ITALIA DA CORSA

In alto, una bella sintesi di storia automobilistica italiana: allineate alla partenza (dal fondo) la Fiat 131 Gr.4 ex-Andruet di Giovanni Buganza, una delle Fulvia apripista, la Lancia Delta S4 di Gianmaria Traversonone e l'Alfa 75 Turbo Superturismo di Rocco Gregori. Qui sopra, la superba Lancia D25 del 1954 proveniente dalla collezione della Casa, esposta nello stand di FCA Heritage e condotta dal responsabile delle collezioni Raffaele Terlizzi.



SOBRIETÀ

A sinistra, una Corvette a stelle e strisce, in caso serva ribadire la provenienza.... Sopra, Anatoly Arutunoff si è presentato a bordo della sua bella Ford Thunderbird vestito di una sobria camicia zebraata e di un altrettanto sobrio casco glitterato.



RACING MOOD

Anche alla "Goodwood italiana" si è diffusa l'abitudine di abbigliarsi in tema con la propria vettura (sopra). A destra, un passaggio della bellissima Porsche 904 GTS di Romeo Balli; sotto, la partenza "fumante" della Abarth 2000 SE010 "quattro fari" di Ernesto Piccirilli.





INOSSIDABILE MERZARIO

Sempre molto ricca la categoria dedicata alle sportive anteguerra, tra le quali non sono mancate diverse belle Frazer Nash (sopra). Nel fondo, Arturo Merzario non si smentisce mai, lo si vede perennemente contornato da belle donne. Potremmo dire che il lupo perde il pelo... ma lui nemmeno quello, i suoi inconfondibili riccioli sono un marchio di fabbrica al pari del cappellone da cow-boy, che il pilota toglie solo per metter su il casco, come prima di calarsi nell'abitacolo della sempre emozionante Alfa Romeo 33/2 Daytona (a sinistra) portata direttamente da FCA Heritage.

Sotto, a sinistra, iscritta con il numero uno la bella Fiat 1400 del 1950 di Daniele Cerrato, vettura molto nota e "vista" nell'ambiente; in basso la rara e affusolata Bianchini 002 del 1966 di Roger Ehrbar, esponente del periodo ruggente (e spesso tragico) delle Formula 3 di 1000 cc.





TANTA INGHILTERRA
Gli organizzatori della Silver Flag fissano ogni anno la data della manifestazione evitando accuratamente sovrapposizioni col vicino (almeno sul calendario) Goodwood Festival of Speed. Il perché è presto detto: tra monoposto, vetture anteguerra e barchette, dalla "perfida Albione" arriva sempre una folla rappresentanza (a sinistra una Riley Big Four e una MG, entrambe "Supercharged").



DI TUTTE LE TAGLIE

Non è un'iperbole dire che la Vernasca Silver Flag è un vero e proprio museo in movimento. C'è l'intera storia delle competizioni dalle grosse Sport come la Ferrari 340 (a centro pagina), alle Gran Turismo come la 365 GTB/4 Daytona (a lato) fino alle piccole (ma altrettanto temibili) Abarth Zagato, come le due coupé Record Monza gialle qui sopra.



INSUPERATA

Tra le vetture più impressionanti da vedere (e da sentire) ci sono le incredibili Gruppo B, categoria rallistica insuperata per potenza e fascino. La Lancia Delta S4, meglio se in livrea Martini, è sempre una delle rappresentanti del genere più ammirate in assoluto.

LA "LORO" GIULIA
Da un autentico mostro come la Delta S4, spartana e brutale, a una delle coupé italiane più raffinate e preziose di sempre: la Fiat 8V. L'esemplare a lato, del 1952, elegante nella sua livrea metallizzata, era condotto da Paolo Saporetto. Qui sotto, la "Giulia d'oltremarica": la micidiale Cortina Lotus di Jost Wildbolz, pronta per il "Vial".



METANOLO

A lato, un rifornimento "self service" d'altri tempi, a base di metanolo, per la Frazer Nash monoposto di Lewis Geraint. La moglie fa da assistente, come sui circuiti di una volta.





POCHE MA BELLE

Insolitamente poche, per una manifestazione di forte caratterizzazione sportiva, le auto di casa Porsche, letteralmente annegate in un mare di Alfa Romeo e Abarth, che giocano in casa. Ma le poche, sono... belle: come la 906 di Jaen Cyril Rochen (a lato). Sotto, dall'alto, parte della parata di "biscioni" schierata dalla Scuderia del Portello con, in primo piano, Giulia GTAM, Giulietta Spider e Sprint Speciale; lo stand di FCA Heritage, con la 33/2 affiancata all'elegantissima Fiat 525 SS; in basso, un primo piano della Fiat 131 Gr.4 ex-Andruet in bella livrea con il tricolore francese.



premi

Passione e desiderio

Il tema scelto per la Silver Flag 2017 era "Passione e desiderio del Bolide da corsa". Di seguito, i premi assegnati:

- ▶ **Miglior vettura conservata:** Romeo Giulietta SZ (n. 58)
- Lancia Stratos (n. 80)
- ▶ **Miglior restauro (Trofeo ASI):** Fiat 8V (n. 41)
- ▶ **Coys Trophy, Spirit of Motoring:** Maserati 6CM (n. 187)
- ▶ **Premio Tag Heuer:** Porsche 906 (n. 139)
- ▶ **Primo Premio Categoria Turismo:** Ford Cortina Lotus (n. 5)
- ▶ **Primo Premio Categoria Gran Turismo:** Ac Cobra (n. 62)
- ▶ **Primo Premio Categoria Sport:** Cooper Monaco (n. 127)
- ▶ **Primo Premio Categoria Sport Prototipo:** Alfa Romeo 33 (n. 149)
- ▶ **Primo Premio Categoria Sport 2.000 - Le regine delle Salite:** Fiat-Abarth 2000 SP (n. 158)
- ▶ **Primo Premio Categoria Monoposto motore posteriore:** Lotus 41 (n. 169)
- ▶ **Primo Premio Categoria Anteguerra:** Riley Big Four Super (n. 196)
- ▶ **Premio Paolo Silva (vettura più rappresentativa della storia Castell'Arquato - Vernasca):** Tecno F850 (n. 171)
- ▶ **Premio Giuseppe Merosi (migliore Alfa Romeo):** Alfa Romeo Giulietta SZ (n. 58)
- ▶ **Premio Fratelli Maserati (migliore Maserati o Osca):** Maserati 6CM (n. 187)
- ▶ **Premio Circuito di Piacenza (migliore Ferrari):** Ferrari 340 MM Barchetta Scaglietti (n. 113)
- ▶ **Premio Giuseppe Figoni Carrozziere (auto da corsa più elegante):** Fiat 525 SS (n. 204)
- ▶ **Trofeo Registro Storico Fiat (migliore FIAT):** Fiat-Abarth 131 Rally (n. 27)
- ▶ **Premio partecipante da più lontano:** Lancia Delta S4 (n. 31)
- ▶ **Trofeo Paolo Lanati (soluzione tecnica più raffinata):** Lancia Delta S4 (n. 31)
- ▶ **Premio Silvano Maggi (Ferrari più vittoriosa):** Ferrari 857 Monza (n. 117)
- ▶ **Best of Show Anteguerra:** Fiat 525 SS (n. 204)
- ▶ **Best of Show Post-guerra:** Ferrari 275 GTB (n. 65)
- ▶ **Premio Job's (soluzione più innovativa):** Mini Cooper (n. 9)
- ▶ **Premio Abarth più importante:** Fiat-Abarth X1/9 Prototipo (n. 99)
- ▶ **Premio speciale del Presidente:** Lancia Aprilia Barchetta (n. 199)

Historic

Quella... bella dozzina

**SEMPRE COLORATO E SOLEGGIATO IL CIRCUITO
DELLE MURA ORMAI GIUNTO ALLA 12^a EDIZIONE
E DIVENUTO UN APPUNTAMENTO FISSO**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MASSIMO CAMPI





Una giornata perfetta. Così si potrebbe sintetizzare la 12^a edizione del Bergamo Historic Gran Prix, dove tutti gli elementi hanno contribuito a un grande successo. Innanzitutto l'affascinante contesto medievale di Città Alta, dove si snoda il "Circuito delle Mura" di poco meno di 3 km, sul quale si disputò il GP del 1935 vinto da Nuvolari con l'Alfa P3, più varie gare motociclistiche. E poi il format azzeccato, con sei manche che rendono possibile alternare e adeguatamente le varie classi di auto e moto, e dall'altra permettono di limitare i disagi alla circolazione. Ultima ma non ultima, l'organizzazione, magari "familiare" in certi dettagli ma ben roduta e fatta di veri appassionati. Protagoniste sono però settanta automobili e quaranta motociclette ad alto contenuto qualitativo, come di seguito mostriamo in una carrellata giocoforza sintetica, com'è ormai tradizione della manifestazione bergamasca. Un plateau assai ricco, con una folta rappresentanza di Anteguerra, così come di monoposto, una bella pattuglia di GTS e alcune chicche di stradali del Cavallino. Insomma, un successo sancito dalla presenza del pubblico delle grandi occasioni, che fin dalla prima mattina ha letteralmente incorniciato il "Circuito delle Mura" e invaso il paddock in Piazza della Cittadella per godersi da vicino questi autentici gioielli.



ANTEGUERRA

- In questa foto (1), Bugatti 35B del 1928, condotta dallo svizzero Berard, con cui Giulio Foresti vinse a Pescara la Targa Abruzzo 1928 con i colori della Scuderia Rothschild.
- Sopra (2), una presenza ormai fissa al BHGP, lo svizzero Hofer con la monumentale Maserati 26M del 1928, spinta da un motore 8 cilindri in linea di 1.5 litri con compressore. Una vettura simile si piazzò 12^a alla 500 Miglia di Indianapolis del 1929.
- A fianco (3), questa Amilcar 6C del 1926, dello svizzero Clavel, vinse a Monza nel 1931 il "GP Vetturette" con il francese José Scaron.
- In alto a destra (4), l'elegante Diatto 20S del 1922 di Scarpellini partecipò alla Targa Florio del 1922 pilotata da Massola.





5

GRAN TURISMO

- Sopra (5), la bella Lancia Fulvia Zagato 1.3 del 1967, guidata da Di Vincenzo, uno dei trenta esemplari preparati in versione competizione. Nella sua attività sportiva, tra gli anni 1967 e 1971 con i colori della Scuderia Palladio, figurano due partecipazioni alla Targa Florio (1967-1968), la 1000 Km del Nürburgring 1967, il Circuito del Mugello del 1968 e la Trento-Bondone del 1969.
- L'Austin Healey 100 di Reggiani (a destra, 6) fu schierata dal team svedese Lindberg alla 24 Ore di Le Mans del 1959.
- La splendida Ford GT40 del 1965 (sopra a destra, 7), portata a Bergamo dallo svizzero Comandona, partecipò a due edizioni della maratona francese, nel 1968 e 1969.
- Tra le più ammirate della pattuglia di vetture del Cavallino, la Ferrari 512 BB carburatori del 1978 (più a destra, 8) e la F40 del 1992.



6



9



10

MONOPOSTO

- Il figlio di Marino Brandoli è tornato a Bergamo con la particolare Lancia F.1 realizzata da suo padre (a sinistra, 9), denominata appunto "Lancia Marino", che partecipò al Gran Premio di Monaco del 1954.
- Degna di nota, qui a fianco (10), la Lotus BRB F.3 del 1964, di Abrami, pilotata all'epoca dal campione elvetico Jo Siffert.
- L'organizzatore del Bergamo Historic Gran Prix non si è risparmiato alternandosi in sella a una motocicletta MV Agusta e al volante di questa bella Tecno F.3 del 1968 (qui a fianco, 11), con cui lo svizzero Jurg Dubler firmò la pole nel GP di Monaco della categoria.



11



PIÙ PREMI PER TUTTI

Trofeo Special Guest: Carlo Ubbiali, 9 volte iridato moto e vincitore 5 edizioni TT Isola di Man

Trofeo Giulio Foresti, cat. GP Anteguerra: Eric Berard (Bugatti 35 B 1928)

Trofeo BHGP, cat. F. 1, dedicato a Clay Regazzoni: Luigi Brandoli (F. 1 Lancia Marino 1954)

Trofeo Bertoletti Vaillant, cat. GTS/Sport: Giovanni Uberti (Porsche 911 R Vaillant 1968)

Trofeo BHGP, cat. Tributo Ferrari: Team Giallo Corsa (Ferrari 512 BB 1978)

Trofeo BHGP, cat. Monoposto, dedicato a Edoardo Genuzzi: Alessandro Morteo/Eugenio Mosca (F. Alfa Boxer)

Trofeo Lamborghini Bergamo: Guy Clavel (Amilcar 6C 1926)

Trofeo Iperauto Bergamo: Carlo Maria Bulgheroni

(Jaguar E Type V12 Roadster 1973)

Trofeo 57 Res Hotel Orio: Giuseppe di Vincenzo (Lancia Fulvia Zagato 1967)



ORGANIZZAZIONE

Sopra, i numerosi trofei con cui sono stati premiati i partecipanti al Gran Premio Orobico. Una menzione va fatta senza dubbio all'organizzazione che riesce a mettere insieme i tanti tasselli necessari a dar vita a un evento in una cittadella medievale.



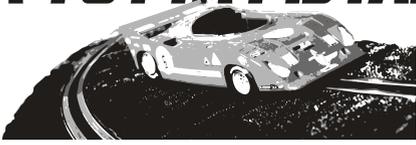
LE FORMULE A MOTORE ALFA

Anche quest'anno non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione di pilotare una monoposto tra le stradine che disegnano il "Circuito delle Mura". Anzi, due. Raccogliendo l'invito della Scuderia del Portello, e grazie alla disponibilità dei fratelli Alessandro ed Emanuele Morteo che ci hanno messo a disposizione le auto, abbiamo potuto pilotare una Dallara 391/2 di F3 (nera, in foto) e una F. Alfa Boxer (rossa), due potenziali protagonisti di "Formula Alfa", nuova serie riservata alle monoposto motorizzate Alfa Romeo costruite nel periodo 1979-1994, che la Scuderia vorrebbe organizzare per il 2018, con un prologo a Vallelunga il 9-10 settembre prossimo. L'idea è molto interessante: riportare in pista monoposto che hanno fatto la storia del nostro automobilismo e coinvolgere un'ampia fascia di potenziali partecipanti. Come abbiamo potuto provare, la F. Alfa Boxer è una monoposto ampiamente alla portata di neofiti, sia per il facile uso del cambio (a quattro rapporti) sia per la fruibilità del motore e leggerezza di gui-

da. Come un'auto stradale, ma con sensazioni da monoposto. La F3 richiede più esperienza, sia nell'uso del cambio Hewland a cinque marce sia nello sfruttamento del motore, che a causa della "strozzatura" all'aspirazione (come da regolamento d'epoca) ha una fascia di utilizzo piuttosto limitata verso l'alto, dove la cavalleria comincia a farsi sentire e va gestita con attenzione. Inoltre frenata e ingresso curva sono notevoli, come pure la velocità di percorrenza, a patto di portare in temperatura di esercizio le gomme, cosa impossibile a Bergamo. Insomma, una vera auto da corsa. Provare per credere.



A TUTTA PISTA!



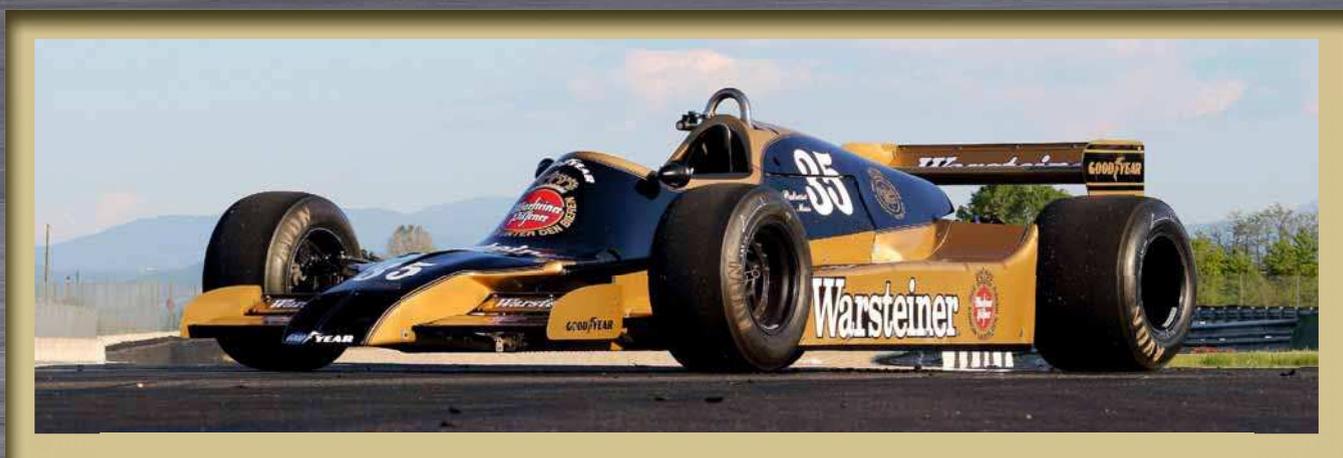
Oro vero

È TORNATA A GIRARE L'ARROWS F1 CON CUI RICCARDO PATRESE DISPUTÒ LA PRIMA STAGIONE COMPLETA IN F1, TRA CUI IL FAMIGERATO GP D'ITALIA '78 LA TIPICA LIVREA SPLENDE DI NUOVO GRAZIE A UN TECNICO ITALIANO

TESTO E FOTO DI MASSIMO CAMPI

LIVREA

La Arrows A1 del 1978 restaurata in azione sul circuito di Cervesina (PV) per il primo collaudo. Nell'iconico periodo della Formula 1 anni Settanta, la livrea di questa monoposto è rimasta una delle preferite dagli appassionati.



Il suono del Cosworth DFV invade l'atmosfera di una bella giornata primaverile nell'autodromo Tazio Nuvolari di Cervesina (PV). L'Arrows A1 è pronta a solcare le piste per una nuova carriera sportiva tra le Formula Uno storiche. Al volante c'è il pilota e proprietario Frederic Lajoux, i suoi occhi esprimono tutta la gioia per questa nuova impresa, per essere al volante di una monoposto che, nel suo piccolo, ha un posto nella storia della massima categoria. Al fianco di Lajoux ci sono Massimo Pollini (il tecnico) e Franco Fraquelli (il team manager) che lo hanno assistito e lo stanno guidando in questa impresa. Innestata la prima, stacco del-

la frizione, e via in pista, pochi giri per volta, con il pilota monegasco che prende subito confidenza con i comandi della monoposto e quando ne esce abbraccia subito Pollini, che ha restaurato e preparato la vettura. C'è ancora da lavorare, c'è da fare la messa a punto, con l'obiettivo di essere pronti per la prossima stagione e per il Monaco Historique, la gara di casa di Fred Lajoux.

Spionaggio

Al GP del Brasile 1978 debutta la nuova squadra delle "frecce", Arrows in inglese: che è anche l'acronimo dei soci fondatori: (Fran-



co) Ambrosio, (Alan) Rees, (Jackie) Oliver, (Dave) Wass e (Tony) Southgate. I cinque sono "scappati" dalla Shadow, il team di Don Nichols (ex-agente della CIA...) in F1 dal 1973; la sede della nuova scuderia è stabilita a Milton Keynes nel novembre del 1977. L'operazione fa capo al faccendiere italiano Franco Ambrosio che, dopo aver finanziato la Shadow, vorrebbe trasformarla in una scuderia italiana, con sede a Torino; la stessa Arrows è presentata inizialmente come Ambrosio Racing Team. Il debutto, più che positivo, avviene con Riccardo Patrese, anche lui ex-Shadow, e Rolf Stommelen: al GP del Sudafrica il padovano va addirittura in testa ma poi cede il motore. Comunque i primi punti arrivano già alla seconda gara. Appena presentata la monoposto però Nichols fa causa all'Arrows: la monoposto FA1, progettata e costruita in soli 53 giorni, è una copia della Shadow DN9; d'altro canto il progettista è lo stesso Tony Southgate. Nichols lo accusa di avere sottratto alla Shadow sia i disegni sia alcuni pezzi della monoposto prima di dimettersi. Il 31 luglio 1978 l'Alta Corte di Giustizia di Londra dà ragione a Don Nichols che rivendica la proprietà intellettuale dei progetti. La sentenza stabilisce che a Milton Keynes devono distruggere le vetture (poi donate come parziale risarcimento agli avversari) e risarcire alla Shadow circa 480 milioni di dollari tra risarcimento danni e violazione del copyright, oltre a cedere alla squadra di Nichols tutti i punti mondiali ottenuti con la FA1.

E siccome le disgrazie non vengono mai da sole, Franco Ambrosio nel frattempo è arrestato per reati finanziari. Southgate e Wass non si perdono d'animo e in poco più di un mese realizzano la nuova A1, che debuta al GP d'Austria 1978. La monoposto è costruita

attorno ai "soliti" motore Ford Cosworth DFV e cambio Hewland FGA400 a cinque rapporti, con monoscocca in lamiera di alluminio e aerodinamica a effetto suolo. Sul tracciato della Stiria piove, ma molti concorrenti partono con le gomme da asciutto e dopo pochi giri la direzione gara ferma la corsa per permettere di sostituire le gomme. Alla ripartenza la Brabham di John Watson resta ferma sulla griglia, provocando un incidente tra le monoposto che sovrappiungono, nel quale è coinvolto anche Patrese, costretto al ritiro. Il pilota italiano resta fermo in mezzo alla pista, dopo un contatto, anche nel GP d'Olanda seguente.

Monza

Ma i guai peggiori per l'Arrows arrivano al GP d'Italia a Monza, con Riccardo Patrese che è incolpato di aver causato l'incidente che porterà alla morte di Ronnie Peterson. L'accusa riguarda la manovra del pilota padovano, reo di avere allargato oltre il margine della pista per poi rientrare quando non c'era più spazio innescando la tremenda carambola che ha coinvolto anche la Lotus di Peterson. Secondo la prima ricostruzione dei fatti James Hunt si trova chiuso tra la Arrows del padovano e la Lotus dello svedese. Hunt dà subito la colpa a Patrese, reo di una manovra troppo brusca verso la sua McLaren, ma in alcune riprese di un'emittente privata si vede come l'italiano sia costretto alla manovra dallo spostamento di traiettoria della monoposto di Jody Scheckter, che a sua volta tenta di passare Jacques Laffite.

Riccardo Patrese è subito messo sotto accusa anche da altri piloti, tra cui Niki Lauda, John Watson ed Emerson Fittipaldi. Alla gara

RESTAURO DI ORIGINALITÀ E SICUREZZA

Massimo Pollini (primo a destra in foto, con il proprietario Lajoux nel mezzo e Franco Fraquelli), tecnico nato alla scuola della F. Monza, da qualche anno ha fatto del restauro di monoposto storiche una gran parte della sua attività: «La vettura era in buono stato -racconta della Arrows- ma, in accordo con il proprietario, abbiamo intrapreso un lavoro capillare che garantisce affidabilità e sicurezza. La scocca è stata perciò controllata e rivista in tutte le parti. Abbiamo ri-

visto chiodature e incollaggi secondo la tecnologia dell'epoca, controllato le sospensioni e sostituiti i pezzi che non davano garanzia, per esempio i cuscinetti dei mozzi. Per la meccanica ci siamo affidati a preparatori esperti del Cosworth DFV e del cambio Hewland di cui abbiamo sostituito gli ingranaggi. La



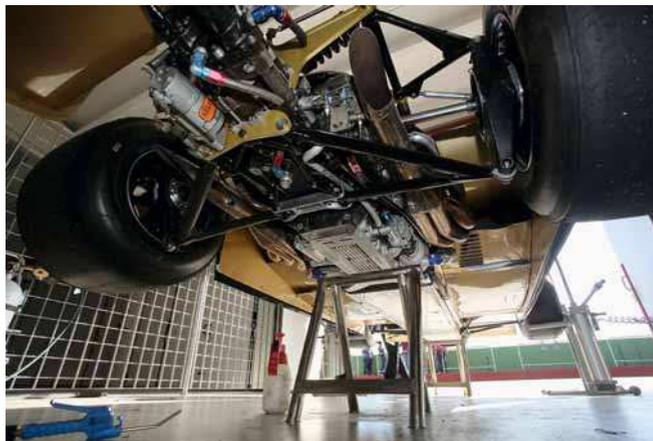
nostra filosofia di restauro punta su tre cardini: sicurezza, affidabilità e rispetto della storia. In questa logica abbiamo ripristinato il sistema a doppia pinza per l'impianto frenante ed esaminato nel dettaglio la parte aerodinamica. Il primo test è stato positivo, ora si tratta di fare la messa a punto per preparare la Arrows al Nurburgring Oldtimer di agosto, a cui seguiranno altri eventi prima di approdare al GP Monaco Historique 2018».



RADIATORE DAVANTI

Nella pagina a fianco, il particolare andamento del muso della monoposto, che contiene un radiatore (nel dettaglio qui sopra) secondo la disposizione canonica all'epoca. A sinistra, la strumentazione: contagiri, termometri olio e acqua, pressione olio e benzina. In alto, la cortissima leva del cambio Hewland a cinque marce; più in basso, l'enorme alettone posteriore: nonostante si iniziasse a parlare di "effetto suolo" (garantito dall'ampiezza delle fiancate, sotto), le ali erano ancora i dispositivi principali per garantire l'aderenza al suolo delle monoposto.





dopo, il GP Usa-Est a Watkins Glen, è rifiutata la sua iscrizione. Insieme a Patrese è incolpato il direttore di gara, Gianni Restelli, reo di avere dato il "Via!" al GP quando più o meno metà schieramento era ancora in movimento dopo il giro di ricognizione. L'inchiesta in seguito scagionerà sia il pilota sia Restelli. Patrese ottiene infine un quarto posto in Canada, permettendo alla scuderia di chiudere al decimo posto in classifica costruttori. Nonostante ciò la FOCA, vista la faccenda legale che ha coinvolto il team inglese, impedisce che alla Arrows vengano erogati i bonus previsti per i risultati ottenuti in gara.

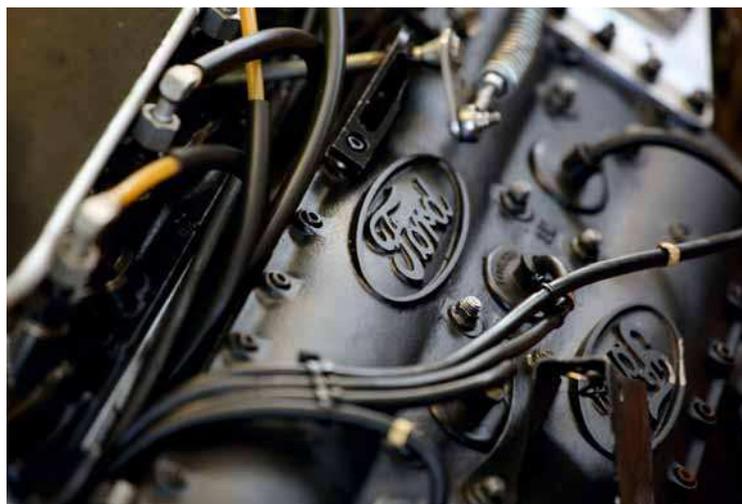
Formula Aurora

La Arrows A1 sarà usata anche nella prima parte del 1979, sempre da Patrese e da Jochen Mass, suo compagno di squadra, fino all'arrivo della rivoluzionaria A2. Durante l'inverno è però aggiornata nella versione A1b, con alcune modifiche alle sospensioni ed ai profili aerodinamici delle pance, in seguito sarà impiegata con grande successo nella Formula Aurora, un campionato a cui partecipano le F1 vecchie di un anno, con Rupert Keegan che vince ben 5 gare e il campionato.

Fred Lajoux, monegasco con 25 anni di esperienza nelle corse, ci racconta come è stata trovata la vettura che ha acquistato e fatto restaurare: «Era in Inghilterra, da un pilota che aveva deciso di venderla per concentrarsi nella F2, che là ha un vero campionato con parecchie gare. Con Massimo Pollini e Franco Fraquelli siamo andati a casa sua per vedere la vettura, che era in buono stato, con un prezzo corretto. È stata acquistata al volo e l'abbiamo fatta arrivare in Italia per la revisione. Come tutte le macchine da competizione è stata smontata e verificata in tutte le sue parti e la monoposto ci è parsa subito sana, senza sgradevoli sorprese. Pollini ha fatto un lavoro mi-

VENTURI

Nelle foto sopra, dall'alto a sinistra in senso orario: il roll-bar anteriore, che insieme al principale dietro la testa del pilota deve salvare quest'ultimo in caso di ribaltamento; il fondo della monoposto, si notano le fiancate scavate per creare l'effetto Venturi; il giunto dello sterzo; la sospensione posteriore e il radiatore dell'olio del cambio; il triangolo della sospensione anteriore con nuovi bracci ricavati dal pieno. Sotto, il motore Ford DFV, con cui decine di team poterono creare la propria F1.



nuzioso verificando tutte le parti, dalla scocca alla meccanica, e oggi la vettura è rimessa a nuovo. È il telaio # 03, usato da Riccardo Patrese nel 1978, in versione A1, ai GP d'Italia e del Canada nella prima versione. Fu poi aggiornato alla versione "b" (sospensioni, fiancate e portamozzi, ndr), e ha corso nel 1979 in Brasile e Argentina; poi fu usata in F. Aurora (il campionato inglese per F1 vecchie di un anno, ndr)».



IL "PESO" DEL MOTORE

Purtroppo nessun produttore ha in catalogo una Arrows di F1 in versione slot. Ciò ci dà però l'opportunità di parlare del "peso" del motore anche su un modellino: a destra, sopra la posizione "inline", al centro la "anglewinder" e sotto la "sidewinder".

A ognuna corrisponde un diverso comportamento della macchinina, come su quelle vere.



POSIZIONE DEL MOTORE E DINAMICA DEL TELAI

"Inline", "sidewinder", "anglewinder": tre parole che fanno la differenza tra una slot "casalinga" e una professionale. La (molta) differenza sta nel telaio e nella disposizione del motore rispetto all'asse posteriore.

Di base, il telaio di una slotcar in plastica è un guscio su cui è agganciato il motore elettrico, in posizione ortogonale all'asse posteriore. Il pignone inserito nell'asse del rotore trasmette la rotazione a una corona fissata all'asse, e il gioco è fatto.

Per dare più "grip" alla slotcar, si applica un magnete sotto l'asse posteriore a rafforzare il naturale magnetismo del motore in modo da tenere la macchina il più possibile aderente al binario metallico.

Da questa soluzione di base si sono sviluppate ulteriori tecniche, nel senso di migliorare la guidabilità e reattività della slotcar. Il primo passo è stato quello di alloggiare il motore in una parte di telaio ("culla" o "banco") separata dal resto ma vincolata in tre o quattro punti da viti non del tutto serrate, in modo che rimanga un leggero gioco: ciò permette al motore di basculare leggermente rispetto al telaio migliorando così la flessibilità e la dinamica di tutta la slotcar.

Alle viti si aggiungono poi ammortizzatori, molle di diverse durezza o magneti, con l'obiettivo comune di smorzare e controbattere la torsione dovuta al movimento di rotazione del motore, alle forze centrifughe del movimento del mezzo e alle imperfezioni del fondo della pista, proprio come su un'auto vera. E come su una vera automobile, la posizione del motore rispetto al telaio fa la differenza. E torniamo alle tre parole, ognuna che descrive proprio questa posizione e, ancora una volta come sulle auto vere, si abbina al meglio ad auto di singoli periodi storici: la "Inline" (longitudinale) che trasmette al meglio la potenza sulle ruo-

te generando però maggiore torsione ed è usata soprattutto sulle riproduzioni di auto storiche e le prototipo anni '80; la "Sidewinder" (trasversale), parallela all'asse delle ruote, trasmette il movimento su una corona posta sul lato destro della vettura, vicino alla ruota, contiene la torsione laterale e in generale la dimensione dell'interasse, come sulle classiche degli anni 70; la "Anglewinder" (obliqua) con angolo di 20-25° riduce la torsione laterale e grazie alla posizione "di traverso" aumenta la superficie del motore disponibile per sfruttare il suo magnetismo e migliorare la maneggevolezza: è usata sulle moderne GT e prototipo.

RISORSE DI RETE

Parlando di telai, vi indirizziamo verso alcune "risorse di rete" immancabili sul computer di ogni slottista che vuole cercare nella galassia dell'aftermarket il suo tuning preferito. La prima visita è da Shapeways, (www.shapeways.com) il più grande marketplace di prodotti in stampa 3DP: cercando con le parole "slotcar chassis" trovate oltre quattromila telai. La seconda visita è da un artigiano italiano, PRS slotcar (www.prslot.it): nel suo catalogo trovate una serie di prodotti in ergal e leghe di alluminio da far paura... al portafoglio! Infine, i siti www.slot.it alla voce "Ricambi" e www.nsrslot.it alla voce "Spare part" propongono un'ampia e dettagliata visione dei dettagli che rendono una slot "da competizione".



Paddock di regine

Prosegue la tradizione positiva della manifestazione siciliana che rievoca l'ultima vittoria in carriera di Tazio Nuvolari. Tante auto di alto livello e tre giorni di parate, salite e... dolcevita palermitana

TESTO E FOTO DI ANTONIO BIASIOLI

Sempre avvincente la manifestazione, giunta alla sesta edizione, che celebra "L'ultima vittoria di Nuvolari" e che ha portato in pieno centro di Palermo ben 130 vetture di pregio, con piloti provenienti da molte nazioni. La manifestazione sposa la fortunata formula del concorso dinamico d'eleganza ed è iscritta in calendario nazionale ASI, è stata organizzata dalla Scuderia Monte Pellegrino e dall'Associazione Siracusana Automotoveicoli Storici Asas presiedute rispettivamente da Enzo Manzo e da Dino Morreale, congiuntamente al Motor Village FCA di Palermo. Il Comitato Organizzatore ha fatto schie-

rare prestigiose auto da corsa come l'Alfa Romeo 33TT-3, per l'occasione affidata al "Preside Volante" Nino Vaccarella che ha diviso l'abitacolo della biposto con il proprietario americano Joe Nastasi. Ancora vetture da sogno, come l'ATS 1000 SP del 1969 di Carlo Steinhauslin che ha portato anche la Tecno 002 F.1 con i colori del Martini Racing Team, che nel 1972 fu guidata nel Mondiale da Nanni Galli e Derek Bell. Il collezionista tedesco Edel Klaus ha portato da Colonia la sua spettacolare Fiat Abarth 1300 OT II serie, vincitrice della Trento-Bondone del 1972, mentre l'amico austriaco Egon Hofer si è presentato sulla pedana di partenza con l'ammiratissi-

ma ISO A3C, la granturismo progettata da Giotto Bizzarrini, auto ufficiale dal prestigioso palmarès.

Ricordi d'infanzia

Dalla Svizzera, Stefano Macaluso ha riportato a Palermo la Fiat Abarth X1/9 ufficiale con cui, allora bambino, aveva fatto la salita del Monte Pellegrino con papà Luigi nel 1990, in occasione della Targa Florio storica; la vettura è stata molto ammirata per la perfezione del restauro e per la rarità del modello (uno dei tre prodotti dal reparto corse Abarth per i rally). Non mancavano poi gli affezionati alla Monte Pellegrino: come il tedesco Berndt Becker con la po-



tente Porsche 910 e l'olandese Paul Smeeth al volante della Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1934. In questa edizione, come madrine, Anneliese Abarth ed Ariella Mannucci, sempre vicine al mondo delle storiche. La manifestazione ha preso il via dall'Ippodromo "La Favorita" di Palermo. Le auto sono state schierate in favore del pubblico, davanti le tribune in un incantevole scenario incorniciato dal Monte Pellegrino. Nel primo pomeriggio di venerdì 28 aprile i piloti hanno affrontato la prima delle tre manche del concorso dinamico: "Il Circuito del Real Parco della Favorita", alla fine del quale sono rientrate nel paddock.

Vaccarella

Sabato è stata la volta della rievocazione della Salita del Monte Pellegrino: due salite per ogni pilota, con il gruppo dei partecipanti preceduto dai piloti palermitani che hanno vinto la cronoscalata: Nino Vaccarella sulla 33TT-3 di Nastasi, gli altri, tra cui il Principe Gaetano Starrabba, sulle moderne 124 Abarth e 695 e sulle Alfa Romeo Giulia e Stelvio messe a disposizione. Due passaggi che hanno fatto felice il pubblico assiepato tra fichi d'india e tornanti di pavé.

Domenica mattina, la grande novità della "Coppa Città di Palermo", sfilata nel centro storico di Palermo con partenza da Piazza Politeama ed esposizione finale delle vetture in Piazza Verdi davanti al Teatro Massimo. Non è mancata la premiazione, nella quale la giuria presieduta dal dr. Speciali dell'ASI ha assegnato vari riconoscimenti; i principali: per le GT a un'ASA 1000



del 1965, per le Turismo a una Fiat 595 del 1964 e alla Abarth 1300 OT di Edel; all'unanimità, il "Best of show" è andato all'imponente ISO A3C (1964) di Hofer. Il premio speciale Abarth non poteva che andare alla rarissima Fiat Abarth X1/9 di Macaluso. Per ribadire che le auto storiche servono anche per fare del bene, è stato messo in palio un casco con tutte le firme dei campioni, la somma raccolta è stata devoluta alla Lega del Filo d'oro di Osimo.

SCENOGRAFICA

In apertura, la Fiat Abarth X1/9 di Macaluso. In alto, a sinistra Nino Vaccarella alla guida della Alfa Romeo 33 TT 3 litri; a destra la sempre scenografica Iso A3C di Egon Hofer. Qui sopra, la ATS 1000 Sport Prototipo di Carlo Steinhauslin. Sotto, alcune delle auto partecipanti schierate all'ippodromo "La Favorita" di Palermo da cui la manifestazione è partita ufficialmente.



Rally

Gioco duro

GARA TITOLATA PER IL CAMPIONATO INTERNAZIONALE REGOLARITÀ FIA, SPOSA L'OSPITALITÀ E I PANORAMI MOZZAFIATO GRECI CON UNA BELLA SERIE DI "SPECIALI" ASSAI TIRATE, ANCHE SU STRADE IMPERVIE

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

L'Hellenic Regularity Classic Rally 2017 si è tenuto a maggio scorso: fa parte del calendario europeo FIA del Trophy for Historic Regularity Rallies, che per il 2017 prevede sei date tra cui la Coppa dei Fiori in Italia.

Sabato 6 maggio, dal vecchio ponte metallico che solca l'impressionante istmo di Corinto, a un'ora di macchina da Atene sono partite 41 delle 46 auto iscritte. Scorrendo la griglia di partenza ci siamo imbattuti in ogni genere di auto: Mini Cooper S e Lancia Delta Integrale Gr.A, Ford Escort RS e addirittura un'Anglia, preparate di tutto punto, roll-bar compresi (evidentemente qui consentiti su strada aperta al traffico) e granturismo come Mercedes SL, Datsun 240 Z, Chevrolet Corvette e Porsche 911; agguerrite sportivette come Honda CRX, Golf GTI e Triumph Spitfire e paciose berline come Ford Cortina, Mercedes 180 Ponton e Citroën DS 23. C'eravamo anche noi, con una bella Autobianchi A112 Abarth del 1977 assegnata d'ufficio dall'organizzatore.



Temperature

L'itinerario del sabato ha puntato a sud, verso il Peloponneso, per 350 km totali quasi tutti in prova di media, con un totale di ben 48 speciali impegnative, molte con cambi di velocità all'interno del singolo settore. Partiti con velleità agonistiche, in breve ci siamo ritrovati tra i "turisti", a causa di problemi al raffreddamento per la nostra A112 a causa di bolle d'aria nel radiatore, evidentemente non spurgato a dovere. C'è stato anche un altro limite sulle impervie salite della domenica mattina, verso il faro di Melagavi e il vicino lago di Vouliagmeni, dove poco ha potuto il nostro pur brillante 1050: siamo riusciti a malapena a sfiorare le medie richieste, comprese tra 40 e 50 km/h anche nei tratti tortuosi. Il tutto tacendo del fatto che non siamo certo regolaristi "top".

Affidabilità

Alla fine del sabato al traguardo c'erano tutte le 41 auto partite, con la Ford Escort 2000 RS di George e Nikos Oikonomou davanti a una scenografica Lancia Fulvia Coupé 1.3 S allestita per i raid. Quinta posizione per i campioni europei in carica, gli olandesi Christian Crucifix e Joseph Lambert, assidui frequentatori delle competizioni elleniche: *"Di queste gare amiamo i paesaggi, l'atmosfera e*

l'ottima organizzazione -ci hanno spiegato- ma sono gare dure e in alcuni tratti molto difficili. Il nostro obiettivo è vincere il campionato europeo". La seconda tappa era molto più breve (meno di 100 km) ma, come abbiamo visto, con percorso impervio e faticoso. Hanno concluso ben 40 auto, con un sorprendente livello di affidabilità generale, nonostante le sessanta primavere (e più) di qualcuna e l'aspetto vissuto di altre. I due Oikonomou mantenevano il primo posto, mentre la Coppa delle Dame andava a Laourdeki/Pentara su VW Maggiolino 1200.



VARIETÀ DI AUTO

Nella pagina a fianco, sopra la Escort dei vincitori e, sotto, il Maggiolino delle donne vincitrici della Coppa delle Dame. In alto, una Lancia Fulvia in allestimento "Raid"; al centro, la "nostra" A112 Abarth e, in questa foto, una Ford Cortina sullo sfondo del Peloponneso.

TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

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

Afra - MI

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

Alfaricambi - CT

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

AR105 / Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733
www.ar105.com
Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

Autofficina ACR - CO

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

Autofficina Bergia - TO

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



Diego Maspes - CO

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

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32
francesco.magnoli67@gmail.com
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

FIAT

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

Andronico - ME

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

PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono)

all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate.

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

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
 - motore del tipo montato in origine
 - esterno e selleria in buono stato
- L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esente dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
- serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere

rilasciato.

Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione.

Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

Certificato d'Identità (Omologazione)

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

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto). Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Re-

golamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI

Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità. Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà. Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.



Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58
 Cell: 339 - 43 29 938
 cinziaste1962@gmail.com
 Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358
 Fax: 011 - 24 10 966
 www.autoricambisassi.it
 info@autoricambisassi.com
 Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74
 Fax: 051 - 52 11 40
 www.casadelcontachilometri.it
 info@casadelcontachilometri.it
 Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive

Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17
 Fax: 051 - 66 20 147
 www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

LANCIA - AUTOBIANCHI

➤ Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del colle-

zionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.

Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10
 www.concinnitas.it - info@concinnitas.it
 Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747
 Fax: 02 - 33 19 313
 www.mara.it - mara@mara.it
 Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli Lancia di tutte le epoche

Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25
 Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali
 www.officinaratto.it - info@officinaratto.it

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846
 Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia Fulvia - www.ricambilanciafulvia.it
 info@rossocorsaitalia.it

INNOCENTI

➤ Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e soprattutto reperimento dei ricambi.

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149
 Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -

MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

Leggendo le schede tecniche delle auto d'epoca si nota che alcune caratteristiche dei motori, come la potenza e la coppia motrice, sono espresse secondo diverse normative: SAE, DIN, CUNA e IGM.

Sono le sigle dei rispettivi Enti di Unificazione, dove DIN sta per Deutsche Industrie Normen, SAE per Society of Automotive Engineers, CUNA per Commissione Tecnica di Unificazione dell'Automobile, mentre nella classificazione IGM rientrano le norme stabilite dal Ministero dei Trasporti (italiano) per il collaudo degli autoveicoli.

Ciascun Ente, a cui i Costruttori di diversi Paesi fanno riferimento, prescrive che le misurazioni vengano effettuate con metodi conformi a una normativa emessa dall'Ente stesso. Citeremo la potenza, ma il metodo è valido per tutte le curve medie caratteristiche che descrivono il comportamento di un motore.

METODO DIN: misurazione della potenza del motore come montato in vettura, dunque con identiche regolazioni e tutti gli organi ausiliari quali impianto di scarico e di raffreddamento, generatore di corrente elettrica (dinamo, alternatore), pompe, filtri, eccetera.

METODO SAE: misura la potenza del blocco cilindri secondo il suo massimo rendimento: organi ausiliari sostituiti da accessori esterni mossi da fonte energetica propria e carburazione specifica a ottenere la miglior prestazione, diversa da quella di serie.

METODO CUNA: simile al DIN, ma senza gli accessori non indispensabili di per sé al motore, quali il ventilatore di raffreddamento, i filtri e lo scarico, eventualmente sostituiti al banco prova da fonti esterne. Regolazioni conformi a quelle di serie.

METODO IGM: quasi identico al DIN. Differisce dal CUNA perché le prove sui motori devono essere condotte nelle identiche condizioni di quando sono montati sul veicolo. Le differenze maggiori si riscontrano tra le misurazioni DIN e SAE: quest'ultima risulta in media superiore a quella DIN per circa il 10-15% (esempio: l'Alfa Romeo Alfetta I serie ha 122 CV-DIN e 140 CV-SAE). Ciò permette di valutare l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari.



Automobilismo d'Epoca è convenzionata con Centro Prove e Servizi: se volete provare al banco la vostra auto, scrivete a: centroprove@edisport.it 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 circolazione 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
 clfspinari@libero.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

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

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415
 alessandrobalestra@interfree.it
Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479
 elleffe.69@hotmail.it
Rettifiche motori di ogni epoca

Brandoli Egidio - MO

Telefono: 059 - 53 07 48
 Fax: 059 - 53 07 76
 www.brandoli.it - info@brandoli.it
Batilastra e restauri

Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498
 www.carrozzeriagratorino.com
Riparazioni e restauri completi

Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76
 dalupato@tin.it
Restauri conservativi e integrali

Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25
 www.casadelfreno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Me srl - MB

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

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
 www.cromaturaelia.it
 cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
 www.cromaturapetranzan.it
 info@cromaturapetranzan.it
Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

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

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 elettriche auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15
www.garestaurimodena.yolasite.com
garestauriauto@gmail.com
Restauri

Galvanica Cromatura - CR

Telefono: 0373-965359
www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
gambettimario@libero.it
Cuscinetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca e sportive

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 623
Cellulare 339 - 34 70 923
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ivano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086
restauroautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

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

Lanzoni Carburatori - VR

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

Luigi Scarazzai - VR

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

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 02-39481118
www.mariettcarsgarage.it
info@mariettcarsgarage.it
Car detailing

Minilite Italia - BS

Cell: 335 - 66 21 137
www.minilite.it - info@minilite.it
Cerchi d'epoca per auto da corsa e strada

Modena Classic Works - RE

Telefono 059-69 31 90
www.modenaclassicworks.it
Restauri

Nonsologas - PV

Telefono: 0381 - 34 56 04 / 02 - 98 23 26 74
www.nonsologas.it
Impianti di alimentazione metano e GPL, ganci traino

Officina F.lli Moriggi - MI

Telefono 02 - 66 50 08 43
www.saldaturalaser.com
Saldatura degli stampi e riparazione di particolari meccanici

DRAM Sospensioni - MI / CO

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268
www.oramsospensioni.it
moto@oramsospensioni.it
Revisione e costruzione ammortizzatori e freni

Piacenza Gas-Auto - PC

Tel/Fax 0523 - 60 99 28
piacenzagasauto@libero.it
Specialisti in impianti a gas e metano

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55
www.ingranaggiatina.it
Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Ruotamarket - MI

Tel 02 - 57 40 46 68
ruotamarket@libero.it
Specialista cerchi e ruote, riparazione e vendita, originali e repliche

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

Libreria dell'Automobile - MI

Telefono: 02 - 76 00 66 24
www.libriadiellautomobile.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.

Coupé da famiglia

Sportiva solo nell'immagine e di grande taglia, è adatta anche alle esigenze familiari. Il V4 I serie è poco potente ma ha buona coppia. In Germania trovati i ricambi per la revisione completa del motore

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI



È la declinazione europea dell'americana Ford Mustang. Al salone di Bruxelles del gennaio 1969 Ford Europa presenta il nuovo modello, una coupé fastback dal prezzo accessibile e dalla linea innovativa. Il cofano imponente ed allungato, l'abitacolo arretrato con il padiglione che scende raccordandosi con la coda corta e tondeggiante, l'abitabilità adatta al trasporto di quattro persone più bagagli: in breve, coniugare la sportività con le esigenze familiari, questo è il tratto caratteristico della Ford Capri. La filiale tedesca di Colonia e quella inglese di Dagenham hanno contribuito alla sua elaborazione dando una certa impronta europea alla esuberante coupé americana a cui si ispira. Altra caratteristica della Capri: una gamma molto ampia, in grado di soddisfare tanto chi ama la guida tranquilla quanto chi desidera una vera sportiva con tanti Cv. Ford riesce a fare questo tenendo presente le economie di scala e i costi di produzione. Negli stabilimenti di Colonia e di Halewood, dove la Capri è prodotta, si fa ampio uso di componenti di serie di vetture già presenti sul mercato. A cominciare dai motori. I propulsori che equipaggiano le Capri prodotte in Germania (e destinate all'Europa continentale) sono gli stessi delle tedesche 12M, 15M, 17M, 20M:

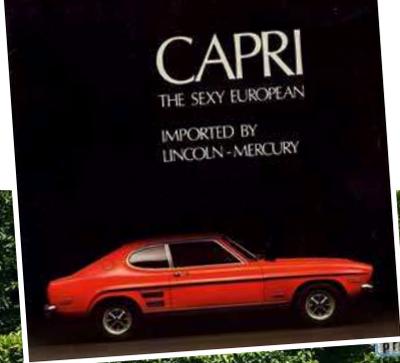
cioè i quattro cilindri a V di milletre, millecinque e millesette cc, e i sei cilindri a V di duemila e duemilatre cc. Mentre in Inghilterra le Capri montano i quattro cilindri in linea della Cortina o i 6V di 3000 cc. Sono motori che brillano soprattutto per affidabilità. Sul mercato italiano le Capri arrivano con le motorizzazioni tedesche, con potenze contenute fra i 65 Cv-Sae della 1.3 e i 126 Cv-Sae (o 148 Cv-Sae in alternativa) della 2300 GT. La preferita da noi era come prevedibile la "milletre": era comunque appagante il

fatto di sentirsi alla guida di questa elegante e poderosa coupé stile Mustang. A molti questo poteva bastare.

Meccanica affidabile

Sotto l'aspetto meccanico, l'impostazione della Capri è tradizionale. I motori sono ad aste e bilancieri con albero a camme centrale, collocati davanti in posizione longitudinale, mentre la trazione è posteriore. Dietro troviamo il classico assale rigido con balestre, con i puntoni longitudinali





che ancorano il ponte alla scocca; all'avantreno le sospensioni adottano lo schema McPherson già presente sulle Escort. Uno schema collaudato, Ford punta sull'affidabilità ed economia costruttiva. Il peso non eccessivo delle Capri (a vuoto è inferiore ai 1000 kg) consente alle cilindrata più piccole di muoversi dignitosamente, ma nulla più. L'impianto frenante è misto con dischi davanti e tamburi dietro, il servofreno è a richiesta (di serie sulle "GT", cioè le Capri con cilindrata da 1700 cc in su). Per tutte

POCHI STRUMENTI
Sotto, il volante a tre razze imbottito e la strumentazione ridotta al minimo: tachimetro, contakm totale, indicatore temperatura acqua, indicatore carburante e quattro spie.

GIUSTA ECONOMIA

In apertura e qui a fianco, la linea della Capri è filante e sportiva. Gli interni sono curati, pur se si nota qualche economia, soprattutto nella plancia (pagina a fianco in basso); il fondo è coperto con tappetini in gomma con marchio Ford. Nelle foto piccole in basso: il cerchio stile Rostyle con pneumatico 165x13; il tappo del bocchettone della benzina con chiave; le finte prese d'aria per conferire grinta alla vettura; il bagagliaio non molto grande ma ben sfruttabile, con la ruota di scorta sotto il piano di carico (in foto anche il crick in dotazione ed il libretto di uso e manutenzione originale); la spia rossa che segnala l'azionamento del freno a mano; l'orologio elettrico (optional) in posizione non molto comoda. Nelle ultime foto in basso, lo schienale dei sedili anteriori ribaltabile per accedere ai posti posteriori, dove i sedili hanno un bracciolo centrale.





le versioni il cambio è a quattro marce sincronizzate più retromarcia. Le finiture sono di buon livello nonostante l'impostazione economica. La strumentazione è insufficiente sulle piccole cilindrata, adeguata invece nelle GT.

Monoalbero

Dopo l'agosto 1972 la Capri beneficia di alcuni aggiornamenti. La novità più importante è l'abbandono dei motori a quattro cilindri a V ad aste e bilancieri, per far posto ai più moderni quattro cilindri in linea monoalbero. Diversa anche la gamma delle cilindrata: oltre al mille (con potenza che sale a 59 Cv-Din) sono disponibili due 1600: uno da 72 Cv-Din e uno (versione GT) da 88 Cv-Din, tutti a quattro cilindri in linea. In alternativa, per chi desidera elevate prestazioni, la Casa mette a disposizione un V6 da 3000 cc da 140 Cv-Din, ca-



TANTO SPAZIO

Nella foto grande in alto e nella prima piccola qui sopra a sinistra, il vano motore nel quale il piccolo V4 quasi sprofonda; d'altra parte la Capri fu progettata per avere motorizzazioni fino a 3 litri e sei cilindri, e in ogni caso l'abbondanza di spazio facilita le operazioni di manutenzione ordinaria; nell'immagine in alto si nota il tappo di rifornimento olio sulla testa e vicino a questo l'alternatore. Nelle altre foto piccole: il dettaglio della scatola del filtro dell'aria (regolabile con posizione estate o inverno) e l'architettura del motore a "V"; a destra, sotto il filtro dell'aria, il carburatore monocorpo FoMoCo (Ford Motor Company).

pace di spingere la vettura fino al limite dei 200 km/h. Questa Capri rinnovata è riconoscibile per i proiettori anteriori rettangolari di dimensioni maggiori e i gruppi ottici posteriori raddoppiati (sopra, le luci di direzione e retromarcia; sotto, le luci di posizione e arresto).

Dopo aver venduto oltre un milione di esemplari di Capri, nel 1974 Ford presenta la Mk2, che mantiene la stessa impostazione della prima e rimarrà in produzione fino al '78; seguirà una terza serie che arriverà fino al 1986. Una longevità che la dice lunga sulla bontà del progetto e sulla riuscita estetica del modello.

1300 XL Mk1

La versione delle nostre foto è la più venduta in Italia, quindi rappresentativa del modello. L'esemplare è stato immatricolato il 30 marzo 1972, appartiene a Dario Radaelli, di anni 57, di Filago (BG), che l'ha avuta otto anni fa dal padre, primo proprietario; l'auto ha percorso 155mila km e fu acquistata presso la concessionaria Ford Fidauto di Bergamo: Radaelli conserva la custodia originale del libretto. Quando ne è entrato in possesso, nel luglio 2009, Dario si è reso conto che la Capri necessitava di interventi importanti: la revisione del motore, rumoroso e senza compressione, era il più urgente. Così il nostro è andato alla ricerca di un meccanico capace di mettere le mani sul V4 ad aste e bilancieri e l'ha trovato poco distante da casa, ad Almè. Oltre a ciò, si sono resi necessari altri lavori meccanici meno onerosi, come la revisione delle pinze dei freni, la ricarica degli ammortizzatori anteriori, la pulizia del radiatore e altri lavori di ordinaria manutenzione. La carrozzeria, che presentava i segni del tempo e dell'uso (in passato l'auto aveva subito un tamponamento), è stata ritinteggiata nell'originale colore giallo. Gli interni, spiega Radaelli, sono ancora originali, tranne il sedile lato guida, che è stato riparato parzialmente per rifare l'imbottitura e sostituire la parte in tessuto dello schienale, mentre si è conservato il resto della copertura, segno che il materiale (vinile) usato dalla Casa per i sedili è di buona qualità.

L'allestimento XL prevedeva di serie: sedili anteriori reclinabili e posteriori separati con bracciolo centrale, clacson bitonale, specchietto retrovisore antiabbaglian-



SEMPRE IN PRESA

In alto, il frontale della Capri prima serie, con la fanaleria rettangolare, ricorda quello della Escort. Qui sopra, a sinistra il radiatore del liquido di raffreddamento: non ha il vaso di espansione, si rabbocca svitando il tappo (a motore freddo); il livello va tenuto in prossimità del foro di controllo che si vede togliendo il tappo; a destra, la ventola di raffreddamento con ampio convogliatore dell'aria e cinghia di collegamento al motore che la mantiene sempre in presa. Sotto, un'immagine commerciale dell'epoca illustra la Capri II serie in allestimento Ghia.





ALTERNATORE

L'impianto elettrico è standard per i canoni dell'epoca. Da sinistra: lo spinterogeno, nascosto dietro il filtro aria; le candele, due per bancata; l'alternatore (optional disponibile sul modello XL, al posto della dinamo che era fornita di serie).

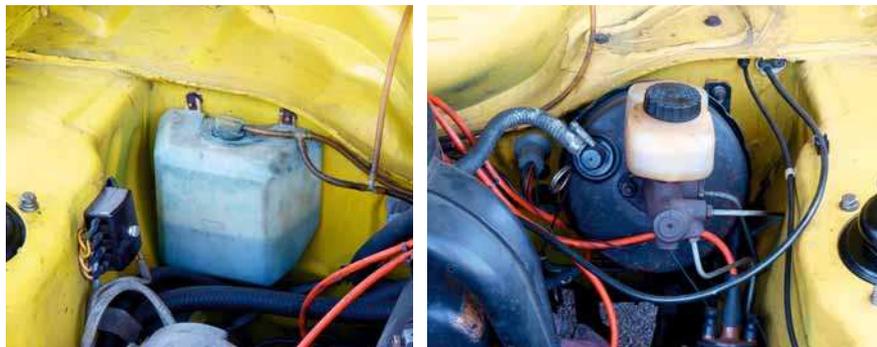
te, doppia luce di cortesia, spia freno a mano, fari di retromarcia, tappo benzina con serratura, terminale di scarico cromato, rostri sui paraurti, profilo sottoporta; il nostro esemplare monta i seguenti optional: cerchi sportivi, orologio, servofreno e alternatore.

Poco potente ma elastica

Nonostante la scarsa potenza (53 Cv-Din) il proprietario è contento delle prestazioni della sua Capri, in particolare dell'elasticità del motore. L'abbiamo provata anche noi e del resto basta guardare i dati tecnici per scoprire che il motore ha quasi 10 kgm di coppia a soli 2400 giri, un buon valore in assoluto che ben si sposa con un corpo vettura relativamente leggero. Per fare un raffronto con una nota concorrente, la Giulia 1300 TI con oltre il 60% in più di potenza e analogo peso ha 10,6 kgm-Din a 4900 giri: soltanto l'8% in più di coppia. Ecco perché per Radaelli la guida è gradevole quasi come in un'auto moderna. L'unica scomodità (ovvia) che ci segnala "è la mancanza del servosterzo nelle manovre da fermo".

Revisione completa

Abbiamo intervistato anche Fabio Capelli di Almè (BG), titolare dell'officina che ha



rimesso in sesto il motore della Capri di Radaelli. È passato un po' di tempo, comunque il meccanico ricorda che il motore perdeva olio dalle guarnizioni delle teste e aveva problemi di compressione: "Per vedere le reali condizioni del motore ho smontato le teste, ho visto che c'era un cilin-

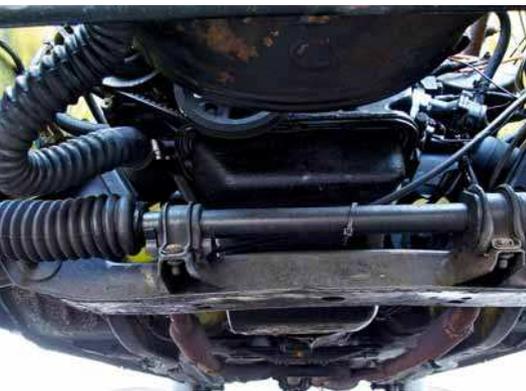
RABBOCCO

In alto in questo gruppo centrale di foto, la posizione di due vaschette di rabbocco: a sinistra quella del lavavetro, a destra quella del servofreno (optional) per il doppio circuito frenante. Qui sopra, il proprietario della Capri, Dario Radaelli. Oggi una di queste auto si trova tra 8.000 e 20.000 euro a seconda delle versioni.

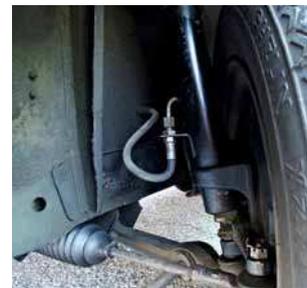


MUSTANG D'EUROPA

Qui sopra, un pieghevole dei primi anni '70 che mette in risalto il carattere sportivo ed elegante della Capri, non disgiunto da un'accoglienza a bordo di primo livello. La "Mustang europea" fu anche protagonista, come la cugina americana, nelle combattutissime gare Turismo dell'epoca.



dro usurato, al punto che mettendo benzina nel cilindro questa trafileva subito sotto". A quel punto il meccanico ha consigliato una revisione completa del motore, cosa che è stata fatta. Sono stati sostituiti i pistoni, revisionate teste e valvole, rettificati cilindri e sedi valvole, sostituiti paraoli, guarnizioni e così via. E i ricambi? Non deve essere stato facile trovare le guarnizioni della testa, i pistoni e altri ricambi di un motore come questo, sostituito già alla fine del '72 con il quattro cilindri in linea: "In effetti -risponde Capelli- all'inizio non avevo trovato niente. Poi, tramite il fornitore abbiamo cercato sul mercato tedesco e ho trovato tutto quello che mi serviva". Non tutto però è arrivato subito: "Per avere i pistoni ho dovuto attendere un mese".



SOSPENSIONI

Le sospensioni della Ford Capri non hanno nulla di originale. L'avantreno (foto grande a sinistra) era però al passo con i tempi con lo schema McPherson; da sinistra: la scatola sterzo a cremagliera e la barra stabilizzatrice; il rinvio dello sterzo; il braccio inferiore con l'ammortizzatore fissato alla scocca e il tubo del circuito idraulico dei freni. Qui a fianco, il ponte rigido posteriore con balestre e ammortizzatori telescopici (a destra). Sotto, un depliant della 1300 XL e, in basso, i ricambi che Radaelli tiene in macchina: cinghie di trasmissione, calotta dello spinterogeno, interruttori elettrici e puntine (nel dettaglio a destra).



SCHEDA TECNICA

FORD CAPRI 1300 MK1 (1969-1974)

Motore Anteriore longitudinale, 4 cilindri a V, 2 valvole per cilindro, albero a camme centrale, aste e bilancieri, catena, alesaggio 84 mm, corsa 58,86 mm, cilindrata 1305 cc, rapporto di compressione 9:1 (motori LC: 8,2:1), potenza 53 Cv-Din a 5000 giri (motori LC: 50 Cv-Din a 5000 giri), coppia 9,8 kgm-Din a 2400 giri (motori LC: 9,5 kgm-Din a 2500 giri) Alimentazione carburatore monocorpo Ford 69 TW-AA, filtro aria a secco Accensione spinterogeno, dinamo 25 Ah (a richiesta alternatore 35 Ah), impianto elettrico 12 volt, batteria 44 Ah (55 Ah a richiesta) Lubrificazione forzata con filtro 3,5 l Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate + RM, comando a leva centrale; rapporti cambio: I 3,65 - II 1,97 - III 1,37 - IV 1 - RM 3,66 Rapporto al ponte 4,11 Pneumatici 6.00-13 o 165 SR13, cerchi 4,5J x 13" (optional: cerchi sportivi 5J x 13") **Corpo vettura** Coupé 4 posti e 2 porte, carrozzeria portante Sospensioni: anteriori ruote indipendenti schema McPherson, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra anti rollio; posteriori ponte rigido con balestre longitudinali, puntoni longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici, anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno a depressione a richiesta, doppio circuito frenante, freno a mano Sterzo pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 58 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.560 Carreggiate ant/post 1.346/1.320 Lunghezza 4.303 Larghezza 1.645 Altezza 1.330 Peso a vuoto 975 kg **Prestazioni** Velocità massima 140 km/h

A partire dal 09/1972, come precedente tranne: **Motore** 4 cilindri in linea, albero a camme in testa, cinghia dentata, alesaggio 79 mm, corsa 66 mm, cilindrata 1293 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 59 Cv-Din a 5500 giri, coppia 9,9 kgm-Din a 3300 giri Alimentazione carburatore FoMoCo 71 HW Alternatore 390 W, batteria 55 Ah Servofreno a depressione di serie **Trasmissione** Pneumatici 165 SR13 **Prestazioni** Velocità massima 145 km/h

evo

IL BRIVIDO
DELLA GUIDA

ALLA SCOPERTA DELLE
AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

BELLO

NUOVO

IN EDICOLA



ED
EMSPORT

OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ONLINE

www.evomagazine.it

Automobilismo D'EPOCA

IN COLLABORAZIONE CON

CLASSIC TRADER

IL MERCATO DELLE OCCASIONI

1.

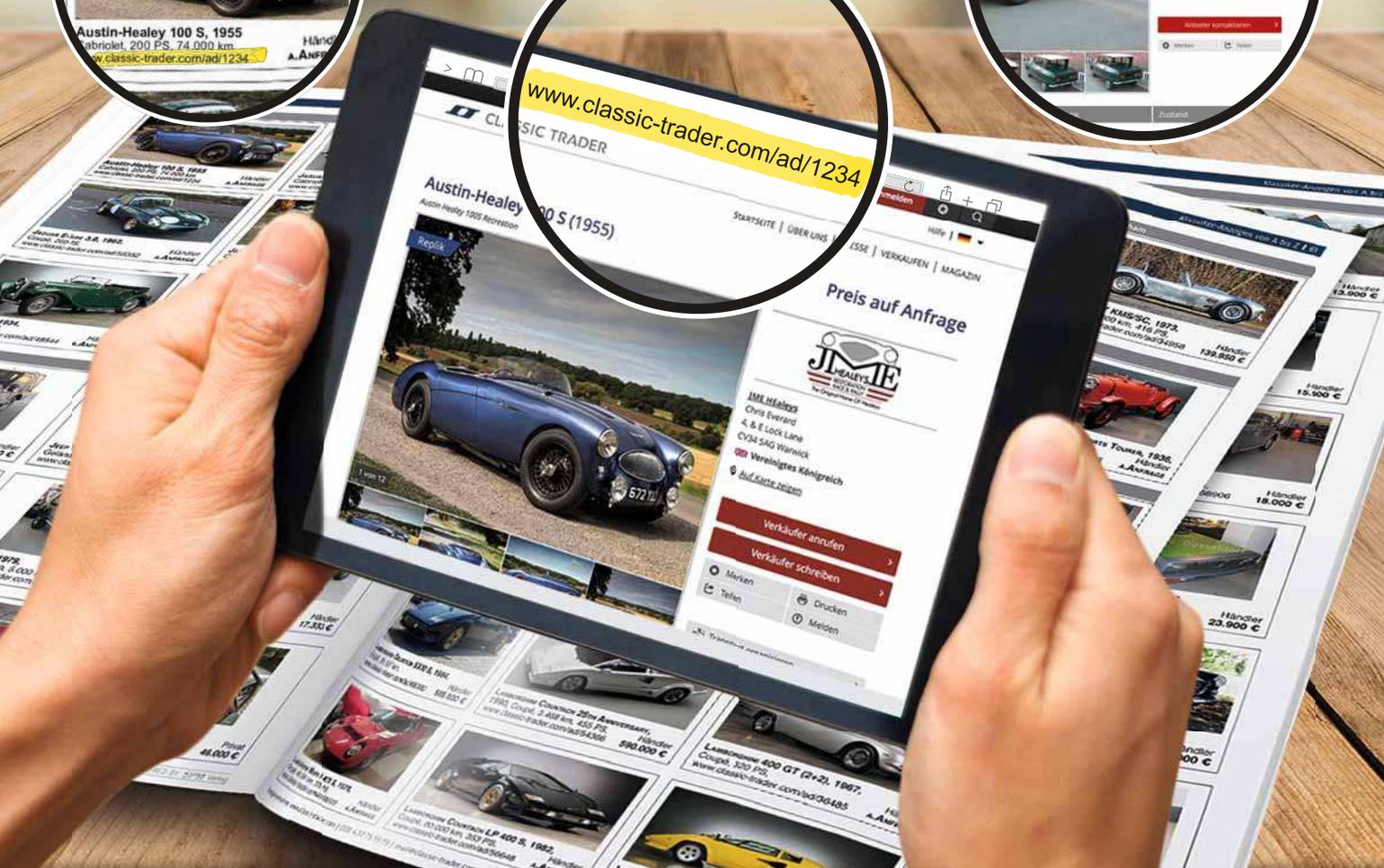
In ciascuna inserzione qui di seguito troverete il link diretto a www.classic-trader.com dove troverete maggiori informazioni sul veicolo di riferimento.

2.

Digitate il link direttamente nel vostro browser del computer, tablet o smartphone.

3.

Qui troverete le informazioni di contatto del venditore e molte altre immagini del veicolo desiderato.





Abarth Fiat 595 Essee (1970)

Potenza: 32 CV - Km: n.p. - Prezzo: 45000 EUR
 Venditore: Barresi & co. Srls
<https://www.classic-trader.com/ad/88562>



Alfa Romeo 2600 Spider (1962)

Potenza: 145 CV - Km: 36000 - Prezzo: su richiesta
 - Venditore: Cristiano Luzzago
<https://www.classic-trader.com/ad/75205>



Alfa Romeo Alfa6-2.5 Iniezione Quadrifoglio (1985)

Potenza: 158 CV - Km: 122.000 - Prezzo: 12500 EUR
 Venditore: Barresi & co. Srls - <https://www.classic-trader.com/ad/94176>



Alfa Romeo Alfetta 1.8 (1974)

Potenza: 122 CV - Km: 10000 - Prezzo: 28000 EUR
 - Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl - <https://www.classic-trader.com/ad/50681>



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 (1981)

Potenza: 131 CV - Km: n.p. - Prezzo: 6000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/87359>



Alfa Romeo Giulia 1600 GTC (1965)

Potenza: 106 CV - Km: 56000 - Prezzo: 105.000 EUR - Venditore: Vintage Cabrio Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/73131>



Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior (1969)

Potenza: 89 CV - Km: 120000 - Prezzo: 21000 EUR
 - Venditore: Livio Olivotto, auto e moto d'epoca
<https://www.classic-trader.com/ad/92755>



Alfa Romeo Giulietta Sprint (1961)

Potenza: 80 CV - Km: n.p. - Prezzo: 55000 EUR
 Venditore: Privato - <https://www.classic-trader.com/ad/85812>



Alfa Romeo Giulietta TI (1963)

Potenza: 74 CV - Km: 5000 - Prezzo: 25000 EUR - Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
<https://www.classic-trader.com/ad/94128>



Alfa Romeo Montreal (1971)

Potenza: 195 CV - Km: n.p. - Prezzo: 73000 EUR
 Venditore: GT3 srl
<https://www.classic-trader.com/ad/64042>



Alfa Romeo Spider 1300 Junior (1973)

Potenza: 89 CV - Km: 58000 km - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/90199>



Aston Martin DB5 (1963)

Potenza: 286 CV - Km: n.p. - Prezzo: 910.000 EUR
 Venditore: AUTOSTORICHE di Carlo Nicola Gritti Morlacchi - <https://www.classic-trader.com/ad/68076>



Austin-Healey 100/4 (BN1) (1954)

Potenza: 90 CV - Km: n.p. - Prezzo: 65000 EUR
 Venditore: TOMMYCAR
<https://www.classic-trader.com/ad/55552>



Autobianchi A112 Abarth (1978)

Potenza: 70 CV - Km: 1000 - Prezzo: 11500 EUR
 Venditore: Motor Badia Classic srls
<https://www.classic-trader.com/ad/74902>



Autobianchi Bianchina Convertible (1967)

Potenza: 21 CV - Km: 23000 - Prezzo: 19500 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/93742>



BMW 2.5 CS (1974)

Potenza: 150 CV - Km: 87000 - Prezzo: 30000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/45403>



BMW 320i (1987)

Potenza: 129 CV - Km: n.p. - Prezzo: 11000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/94047>



BMW 635 CSi (1980)

Potenza: 218 CV - Km: 152.000 - Prezzo: 18800 EUR - Venditore: AUTOSTORICHE di Carlo Nicola Gritti Morlacchi - <https://www.classic-trader.com/ad/64454>



BMW M 635 CSi (1985)

Potenza: 286 CV - Km: 2500 - Prezzo: 79000 EUR
Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
<https://www.classic-trader.com/ad/94127>



Cadillac Eldorado Convertible (1972)

Potenza: 238 CV - Km: 1000 - Prezzo: 24000 EUR
Venditore: Autovigano di gavazzi maurizio
<https://www.classic-trader.com/ad/81222>



Chevrolet Camaro (1968)

Potenza: 259 CV - Km: 99569 - Prezzo: 45000 EUR - Venditore: CARS VINTAGE di FERRARI MASSIMILIANO - <https://www.classic-trader.com/ad/48499>



Chevrolet Corvette Sting Ray (1966)

Potenza: 350 CV - Km: 35000 - Prezzo: 85000 EUR
Venditore: Garage Soderini srl
<https://www.classic-trader.com/ad/86598>



Citroën 2 CV 6 Charleston (1985)

Potenza: 29 CV - Km: 73800 - Prezzo: 4700 EUR
Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/79289>



Citroën DS 21 Pallas (1972)

Potenza: 115 CV - Km: n.p. - Prezzo: 39500 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/91632>



Citroën Dyane 6 (1984)

Potenza: 33 CV - Km: 44000 - Prezzo: 8000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/87650>



Citroën Mehari (1975)

Potenza: 30 CV - Km: 44000 - Prezzo: 10500 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/90898>



De Tomaso Pantera GT5 (1982)

Potenza: 350 CV - Km: 21000 - Prezzo: Su richiesta - Venditore: MONTINI AUTOMOBILI DI MONTINI MAURIZIO - <https://www.classic-trader.com/ad/80224>



Ferrari 208 GTB Turbo (1983)

Potenza: 220 CV - Km: 40900 - Prezzo: 68000 EUR - Venditore: David Graham Classic Cars di Graham David Mark - <https://www.classic-trader.com/ad/93454>



Ferrari 208 GTB (1981)

Potenza: 155 CV - Km: 61500 - Prezzo: 55000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/87778>



Ferrari 365 GT4 2+2 (1976)

Potenza: 340 CV - Km: 56400 - Prezzo: 95000 EUR
Venditore: Franzoni Auto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/86146>



Ferrari 365 GTC/4 (1972)
 Potenza: 320 CV - Km: 936 - Prezzo: 295.000 EUR
 Venditore: Cristiano Luzzago
<https://www.classic-trader.com/ad/21149>



Ferrari Testarossa (1990)
 Potenza: 390 CV - Km: 109.000 km - Prezzo: 92500 EUR - Venditore: AUTOMOTOTRADING
<https://www.classic-trader.com/ad/54290>



FFR Type 65 Coupé (1965)
 Potenza: 320 CV - Km: 800 - Prezzo: 75000 EUR
 Venditore: Rusty Garage Milano
<https://www.classic-trader.com/ad/93888>



FIAT 1100 R (1966)
 Potenza: 48 CV - Km: 1 - Prezzo: 4500 EUR
 Venditore: CARS VINTAGE di FERRARI MASSIMILIANO
<https://www.classic-trader.com/ad/48472>



FIAT 1100-103 TV (1954)
 Potenza: 60 CV - Km: n.p. - Prezzo: 170.000 EUR
 Venditore: MONTINI AUTOMOBILI DI MONTINI MAURIZIO - <https://www.classic-trader.com/ad/92727>



FIAT 1200 Cabriolet (1962)
 Potenza: 58 CV - Km: 36500 - Prezzo: 32000 EUR
 Venditore: Autovergiate F.li Rossi Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/88325>



FIAT 1500 S (1962)
 Potenza: 90 CV - Km: 84000 - Prezzo: 45000 EUR
 Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/40239>



FIAT 500 D (1964)
 Potenza: 18 CV - Km: n.p. - Prezzo: 12000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/93462>



FIAT 500 F (1968)
 Potenza: 18 CV - Km: 150.000 - Prezzo: 4000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/70881>



FIAT 500 L (1970)
 Potenza: 18 CV - Km: 2000 - Prezzo: 7000 EUR
 Venditore: David Graham Classic Cars di Graham David Mark - <https://www.classic-trader.com/ad/92386>



FIAT 501 (1924)
 Potenza: 23 CV - Km: n.p. - Prezzo: su richiesta
 Venditore: Icon Car Brokers
<https://www.classic-trader.com/ad/93622>



FIAT 600 D (1965)
 Potenza: 25 CV - Km: 65000 - Prezzo: 5800 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/92387>



FIAT 850 Sport Coupe (1971)
 Potenza: 52 CV - Km: 68000 - Prezzo: 9600 EUR
 Venditore: Motor Badia Classic srls
<https://www.classic-trader.com/ad/90351>



FIAT Campagnola (1960)
 Potenza: 63 CV - Km: n.p. - Prezzo: su richiesta
 Venditore: Livio Olivotto, auto e moto d'epoca
<https://www.classic-trader.com/ad/89486>



Ford Consul Corsair (1964)
 Potenza: 59 CV - Km: 60000 - Prezzo: 4200 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/86610>



Ford Mustang 289 (1965)

Potenza: 228 CV - Km: 29000 km - Prezzo: su richiesta - Venditore: Top Car
<https://www.classic-trader.com/ad/87811>



Gianniini 500 TV (1971)

Potenza: 25 CV - Km: 1500 - Prezzo: 14000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/86237>



Jaguar E-Type (1969)

Potenza: 171 CV - Km: 140.000 - Prezzo: 95000 EUR - Venditore: RUOTE DA SOGNO S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/90776>



Jaguar XJ 8 Executive (1998)

Potenza: 237 CV - Km: 112000 - Prezzo: 7400 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/89411>



Jaguar XK 120 OTS (1952)

Potenza: 162 CV - Km: 59545 - Prezzo: 139.000 EUR - Venditore: Top Car
<https://www.classic-trader.com/ad/80957>



Jeep Cherokee SJ (1982)

Potenza: 175 CV - Km: 9999 - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Classic Car Invest
<https://www.classic-trader.com/ad/72933>



La Licorne H 02 5CV (1928)

Potenza: 8 CV - Km: n.p. - Prezzo: su richiesta
 Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere
<https://www.classic-trader.com/ad/69962>



Lancia Aurelia B20 GT 2500 (1953)

Potenza: 175 CV - Km: n.p. - Prezzo: 149.000 EUR
 Venditore: Garage Soderini srl
<https://www.classic-trader.com/ad/53203>



Lancia Beta Montecarlo (1978)

Potenza: 120 CV - Km: 55000 - Prezzo: 18200 EUR - Venditore: autotrend srl
<https://www.classic-trader.com/ad/92506>



Lancia Beta Spider 1600 (1978)

Potenza: 108 CV - Km: n.p. - Prezzo: 9000 EUR
 Venditore: Imcar 2 S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/89125>



Lancia Delta HF Integrale (1988)

Potenza: 185 CV - Km: 15100 - Prezzo: 56000 EUR
 Venditore: RUOTE DA SOGNO S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/90779>



Lancia Flaminia Coupe Pininfarina 3B (1965)

Potenza: 136 CV - Km: 87666 - Prezzo: 46000 EUR - Venditore: Imcar 2 S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/83233>



Lancia Flavia (Vignale) (1963)

Potenza: 90 CV - Km: 64258 - Prezzo: 42000 EUR
 Venditore: Vado al Massimo SNC di Materazzi Massimo & C. -
<https://www.classic-trader.com/ad/90365>



Lancia Fulvia Coupe Rallye (1969)

Potenza: 90 CV - Km: 60000 - Prezzo: 17900 EUR
 Venditore: autotrend srl
<https://www.classic-trader.com/ad/92467>



Lancia Fulvia Sport 1.3 (Zagato) (1968)

Potenza: 100 CV - Km: 2000 - Prezzo: 149000 EUR - Venditore: Franzoni Auto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/85830>



Lancia Thema 8.32 (1987)
Potenza: 215 CV - Km: 103.000 km - Prezzo: 19500 EUR - Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/88254>



Land Rover 88 (1958)
Potenza: 52 CV - Km: n.p. - Prezzo: 48000 EUR
Venditore: Britishgarage srl
<https://www.classic-trader.com/ad/76744>



Land Rover Range Rover Classic 3.5 (1987)
Potenza: 165 CV - Km: n.p. - Prezzo: 14900 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/89277>



Lincoln Premiere (1957)
Potenza: 304 CV - Km: 44250 - Prezzo: 49500 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/89157>



Maserati Biturbo Spyder (1988)
Potenza: 192 CV - Km: 95000 - Prezzo: 22900 EUR
Venditore: Iron Motors Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/51374>



Maserati Merak SS (1976)
Potenza: 220 CV - Km: 48900 - Prezzo: 99000 EUR - Venditore: TOMMYCAR
<https://www.classic-trader.com/ad/90173>



Mercedes-Benz 190 SL (1956)
Potenza: 105 CV - Km: 7000 - Prezzo: 115000 EUR
Venditore: GT3 srl
<https://www.classic-trader.com/ad/92788>



Mercedes-Benz 230 SL (1967)
Potenza: 150 CV - Km: 7000 - Prezzo: 95000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/91644>



Mercedes-Benz 250 S (1967)
Potenza: 130 CV - Km: 63000 - Prezzo: 18800 EUR
-Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl -
<https://www.classic-trader.com/ad/50692>



Mercedes-Benz 250 SE (1966)
Potenza: 150 CV - Km: 116000 - Prezzo: 16000 EUR - Venditore: Privato - <https://www.classic-trader.com/ad/85564>



Mercedes-Benz 350 SL (1971)
Potenza: 204 CV - Km: 167.000 - Prezzo: 35000 EUR -
Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere - <https://www.classic-trader.com/ad/62243>



MG MGC (1968)
Potenza: 212 CV - Km: 45500 - Prezzo: 35000 EUR - Venditore: Autovergiate F.li Rossi Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/84045>



Moretti 128 Coupé (1971)
Potenza: 55 CV - Km: 7300 - Prezzo: 15000 EUR
Venditore: Omniafund Srl (BraveRagazze Motors)
<https://www.classic-trader.com/ad/90297>



Moretti 850 Sportiva (1968)
Potenza: 47 CV - Km: n.p. - Prezzo: 33900 EUR
Venditore: Omniafund Srl (BraveRagazze Motors)
<https://www.classic-trader.com/ad/88902>



Opel GT 1900 (1973)
Potenza: 90 CV - Km: 70000 - Prezzo: 20000 EUR
Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/83792>



Peugeot 205 Rallye 1.3 (1990)
 Potenza: 101 CV - Km: 109000 km - Prezzo: 9000 EUR
 Venditore: AUTOMOTOTRADING
<https://www.classic-trader.com/ad/6571>



Porsche 356 1500 Super (1954)
 Potenza: 70 CV - Km: 17000 km - Prezzo: Su richiesta - Venditore: Classic Car Invest
<https://www.classic-trader.com/ad/57396>



Porsche 911 Turbo 3.3 (1991)
 Potenza: 320 CV - Km: 107.000 - Prezzo: 160.000 EUR - Venditore: Drake car srl
<https://www.classic-trader.com/ad/89451>



Porsche 914/4 1.7 (1972)
 Potenza: 80 CV - Km: 78000 - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Passione Auto Teramo
<https://www.classic-trader.com/ad/87865>



Reliant Scimitar GTE (1978)
 Potenza: 185 CV - Km: 50000 - Prezzo: 45000 EUR
 Venditore: Vintage & Classic Sport Cars
<https://www.classic-trader.com/ad/55672>



Renault Caravelle S (1962)
 Potenza: 44 CV - Km: 74400 - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/88906>



Renault R 25 Diesel (1985)
 Potenza: 80 CV - Km: 61000 - Prezzo: 6900 EUR
 Venditore: Vintage & Classic Sport Cars
<https://www.classic-trader.com/ad/55670>



Renault R 5 Alpine Turbo (1983)
 Potenza: 108 CV - Km: 133000 - Prezzo: 16500 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/90324>



Rolls-Royce Silver Cloud III (1964)
 Potenza: 220 CV - Km: 42000 - Prezzo: 56000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/46470>



Rover 3500 (1971)
 Potenza: 144 CV - Km: 110000 - Prezzo: 12000 EUR
 Venditore: Britishgarage srl
<https://www.classic-trader.com/ad/65794>



Rover Mini 1.3i (1997)
 Potenza: 63 CV - Km: 98600 - Prezzo: 12900 EUR
 Venditore: Iron Motors Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/94119>



Singer 9 Le Mans (1935)
 Potenza: 34 CV - Km: n.p. - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Icon Car Brokers
<https://www.classic-trader.com/ad/93632>



Triumph Spitfire 1500 (1979)
 Potenza: 72 CV - Km: 77000 - Prezzo: 12500 EUR
 Venditore: Passione Auto Teramo
<https://www.classic-trader.com/ad/88115>



Triumph TR 6 (1973)
 Potenza: 149 CV - Km: 1000 - Prezzo: 33000 EUR
 Venditore: Autovigano di Gavazzi Maurizio
<https://www.classic-trader.com/ad/82814>



Volvo P 144 (1974)
 Potenza: 82 CV - Km: 20000 - Prezzo: 10000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/34948>

Le occasioni dei lettori

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

Alfetta 2000-1984, Quadrifoglio Oro, prima vernice, km 23000 da nuova, ancora con gomme originali, unica ogni prova e verifica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia GT 1750-prima serie Blu Cosmo met., vera pelle, targhe e documenti originali, pochi km, solo box, introvabile, ASI-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia Spider-rossa, targhe nere, perfette condizioni, italiana, motore da rodare, solo raduni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Nuova Super 1.6-la più nuova al mondo, km 0, azzurro Le Mans, definita nei forum come pazzesca per il suo stato di uso-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

ALPINE-RENAULT

310 S 2700 -1978, colore rosso, molto bella, come nuova, originale, cerchi Gotti scomponibili, visibile a Pescara, 25.000 euro-tel 338-8889076

FIAT

595 replica Abarth-1969, esseesse, bianco, Solex 34 PBIC, assetto, sedile sportivo Conti, dischi, cerchi posteriori larghi, cruscotto Abarth, volante Abarth e altri pezzi dell'epoca, motore e meccanica 1200 km, euro 11.500-tel 320-1169319

LANCIA

2000 I.E.-1973, colore blu scuro, 10.000 km, euro 2.500-tel 338-9955283 / mcorradivt@gmail.com

Fulvia Sport Zagato 1,3-1976, Il serie, bianco, perfetta in ogni parte, pronta all'uso-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

Thema 2000 16V-1990, ottimo stato benzina/metano, volante e pomello cambio Momo, accessori di serie gommata e tagliandata-tel 327-9898337 / francescobaldin@alice.it

PORSCHE

911 2.7 S-1974, 175 CV, restauro pari al nuovo, sempre italiana, colore rosso 042, euro 52.911-tel 338-2634301 / supreme@rimini.com

VOLKSWAGEN

Polo 1.6 5p-1995, verde metallizzata, Km 75000 originali, uniproprietario, ASI targa oro, qualsiasi prova-tel 347-9674755

VENDO VARIE

per Abarth

595-695-carburatore Solex 34 PBIC revisionato, euro 900-tel 0524-572418 ore ufficio

595-carburatore Solex C28 IB da revisionare, euro 230-tel 0524-572418 ore ufficio

per ALFA ROMEO

Giulia-3 radiatori usati ottimo prezzo spedisco-tel 338-3391744

per CITROËN

2CV-prima serie 375-425 libretto uso e manutenzione riprodotto euro 20 compresa spedizione-tel 338-3391744

Traction Avant-manuale pezzi di ricambio riprodotto, euro 30 compresa spedizione-tel 338-3391744

per FIAT

500/126-carburatore Dellorto FRG28, buonissime condizioni, trasformabile 30, euro 160 -tel 0524-572418 ore ufficio
126-catalogo ricambi riprodotto euro 25 compresa spedizione-tel 338-3391744

per LANCIA

Fulvia Coupé-cinque cerchi per Il serie, originali, diametro 14", ottime condizioni, euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia Coupé-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

Delta Integrale-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

per TUTTE

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruoteclassiche 1987-2015, Quattroruote e TAM 1956-2015,

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com
e-mail: moto@oramospensioni.it
info@oramitalia.com

Auto Italiana 1953-1969, Autosprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694

COMPRO VARIE

VARIE

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo- tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

Automodelli -Anni 60-90 Politoyo, Corgi, Dinky, Mercury, Minichamps, BBR, kit, obsoleti, die-cast, cerco sempre intere collezioni, pagamento in contanti, massima riservatezza-02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

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 scorta tel 0376-819279

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

ROSSO CORSA

ITALIA

Specializzati Lancia Fulvia

RESTAURAZIONE

PREPARAZIONE

ACCESSORI GARA

RICAMBI

RACING

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

il primo, il vero e l'unico prodotto originale



CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

Facile utilizzo - risultato garantito

WWW.TANKERITE.COM



Visita il sito "OLDTIMER-PHARMACY" con oltre 100 prodotti a catalogo per la manutenzione, cura e restauro

@FRAMA

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
Telefono e Fax +39 0437 941203
mail@tankerite.com

- **Possiedi una moto o un'auto d'epoca?**
- **Vuoi scoprire tutto prima dell'acquisto?**
- **La tua collezione è incompleta?**

SCOPRI IL SERVIZIO **ARRETRATI** EDISPORT EDITORIALE



Abbiamo a tua disposizione un archivio con il più vasto panorama su prove, manutenzione tecnica, guide all'acquisto, modelli da competizione e profili sui personaggi che hanno fatto la storia della moto, dell'auto e dello sport.

- **COME?**
- **È FACILE!**
- **Consulta l'elenco**
- **"Prove & Rievocazioni"**
- **presente sulla rivista,**
- **compila e spedisce indicando**
- **tutti i dati, la pagina dedicata**
- **che trovi in fondo al**
- **fascicolo.**

Chiama o scrivi al nostro **Servizio cortesia:**



02.380.85.402



02.380.10.393



assistenza.clienti@edisport.it

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	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+	2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+	
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=	1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	***	**	+	DERIVATE GIULIA							
DERIVATE FIAT 500																					
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+	1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+	Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+	
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+	1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+	Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+	
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+	1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+	Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	**	+	
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+	1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	***	**	+	GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+	
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+	GIULIETTA E DERIVATE							Giulia GT	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+	
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+	Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=	Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=	
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+	Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=	1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+	
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	**	+	Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=	1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+	
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+	Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=	GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=	
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+	Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=	GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=	
DERIVATE FIAT 600																					
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+	Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=	GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=	
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+	Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+	GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=	
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+	2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+	
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+	Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+	Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=	
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=	
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+	1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+	Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	**	+	
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+	Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+	Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+	
DERIVATE FIAT 850																					
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+	Giulia Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+	Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=	
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/79	39.000	***	**	+	DUETTO E DERIVATE							
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	Duotto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=	
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+	1300 Spider	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+	1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=	
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce	1961/62	1290/79	48.000	***	**	+	1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=	
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+	1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=	
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+	Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+	1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=	
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+	Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+	1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=	
DERIVATE SIMCA																					
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=	Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	***	+	2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=	
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=	Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+	1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=	
AC (Regno Unito)																					
2-LITRE																					
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=	Giulia SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+	2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	**	**	=	
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=	Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+	Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	*	=	
ACE E DERIVATE																					
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=	2000 / 2600 E DERIVATE							Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=	2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=	Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	9.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=	
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=	2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	=	Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=	
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=	2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=	Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=	
COBRA E DERIVATE																					
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+	2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+	Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=	
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+	2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+	Spider 2.0 IE V serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=	
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+	2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+	ALFAUSO BERLINA							
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	**	=	GIULIA BERLINA E DERIVATE							Alfausod	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=	
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=	Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+	Alfausod ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=	
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	**	=	Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+	Alfausod N/L/1.5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=	
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	+	Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+	Alfausod ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=	
ALFA ROMEO (Italia)																					
1900 E DERIVATE																					
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+	Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	**	**	+	Alfausod Super 1.2/1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=	
							Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+	Alfausod Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	*	=	
							Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+	Alfausod ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=	
							Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+	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	*	*	=	
							Giulia 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 1.3	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 1.5m 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	***	***	+	Alfausod ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=	
							1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+	Alfausod ti 1.5 rst 3p	1981/82						

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 SE Li / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 SE Li Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	••	••	=
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 EL S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 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	•	•	=
COUPE B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPE 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	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2				

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						
Spritel AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Spritel AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Spritel AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Spritel AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Spritel AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Spritel AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	••	••	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	••	••	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	••	••	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	••	•	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	••	•	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	••	•	+
Bianchina 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 58 HP 3a serie	1975/77	982 / 58	7.500	•••	••	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	8.000	•••	••	=
A112 4a serie	1977/79	903 / 42	2.500	•	•	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049 / 70	5.000	•••	••	=
A112 5a serie	1979/82	903 / 42	3.000	•	•	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049 / 70	5.500	•••	••	=
A112 6a serie	1982/84	903 / 42	2.500	•	•	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049 / 70	6.500	•••	••	=
A112 Junior 7a serie	1984/86	903 / 40	2.000	•	•	=
A112 Abarth 7a serie	1984/85	1049 / 70	6.500	•••	••	=
Y10						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	•	•	=

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	••	••	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	••	••	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•••	•••	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1902 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TIi Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	••	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	••	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	••	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	•	•	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	•	•	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	•	•	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	••	•	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	•••	•••	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	•	•	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	••	•	=
2000 TIi / TIi Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	••	•	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	•	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	••	•	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	=
2800	1968/75	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2985 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	••	•	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	••	•	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	••		

	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	3576 / 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 GT/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 / 254	36.000	•••	••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	••	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	••	••	=
308 GTB / GTSi 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 4	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	13.500	•	••	

| 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	47.000	•	•	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	•	•	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	•	•	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	52.000	•	•	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	31.000	•	•	=
Sierra Cosworth RS	1988/91	1993 / 204	37.000	•	•	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	16.000	•	•	=
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	••	•••	+
XJC 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	•••	•••	+
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	•••	•••	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	•••	•••	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	••	••	=
XJ6 4.0	1990/96	3980 / 225	7.000	••	••	=
XJ12 6.0	1992/96	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]	✂	🏰	€
MUIRA						
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]	✂	🏰	€
COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	•••	•••	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	•••	••	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	•••	•••	=
Countach 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	1952/53	1991 / 90	18.000	••	••	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	••	••	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	••	••	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	•••	•••	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	•••	•••	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	•••	•••	+

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	•••	•••	+

APPIA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	••	••	=

FLAMINIA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	••	•••	=

FLAVIA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	••	•••	+

FULVIA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Fulvia	1963/64	1091 / 58	3.000	••	••	=
Fulvia 2C	1964/67	1299 / 71	3.300	••	••	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.600	••	••	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	4.200	••	••	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	3.000	••	••	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	15.000	•••	••	+

| 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	1969/76	2778 /				

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	1979/80	2746 / 156	6.000	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 172	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 184	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 188	5.000	•	•	=
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	998 / 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						
K 70	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	4			

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	1992/89	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 Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	***	***	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192 / 30	6.500	**	**	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	15.000	**	**	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	5.000	**	**	=
Maggiolino 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			

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"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	<input type="checkbox"/> 40 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.....



Non si accetta pagamento in contantesse

Importo Euro:

MODALITÀ DI PAGAMENTO ANTICIPATO (ricorda di inviarti il presente modulo compilato con la ricevuta del pagamento):

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.

bonifico bancario intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.: Banca Popolare di Milano Ag. 3 - IBAN IT 32 A 05584 01603 000000012380

carta di credito (compila i campi sottostanti)

Pagherò con carta di credito n°:

CV2

scadenza

data di nascita

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

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

COMEDI
Concessionaria di pubblicità

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

automobilismo
D'EPOCA è una pubblicazione

EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Direzione - Redazione - Amministrazione
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI) - Tel. 02.380.85.1 - Fax 02.380.10.393
Iscritta al R.O.C. n° 56401/23-06-2003 - Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo **ANES** ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIA DI SETTORE
Aderente a: Confindustria Cultura Italia



Quella volta che... *Eddie Irvine*

Danilo Castellarin

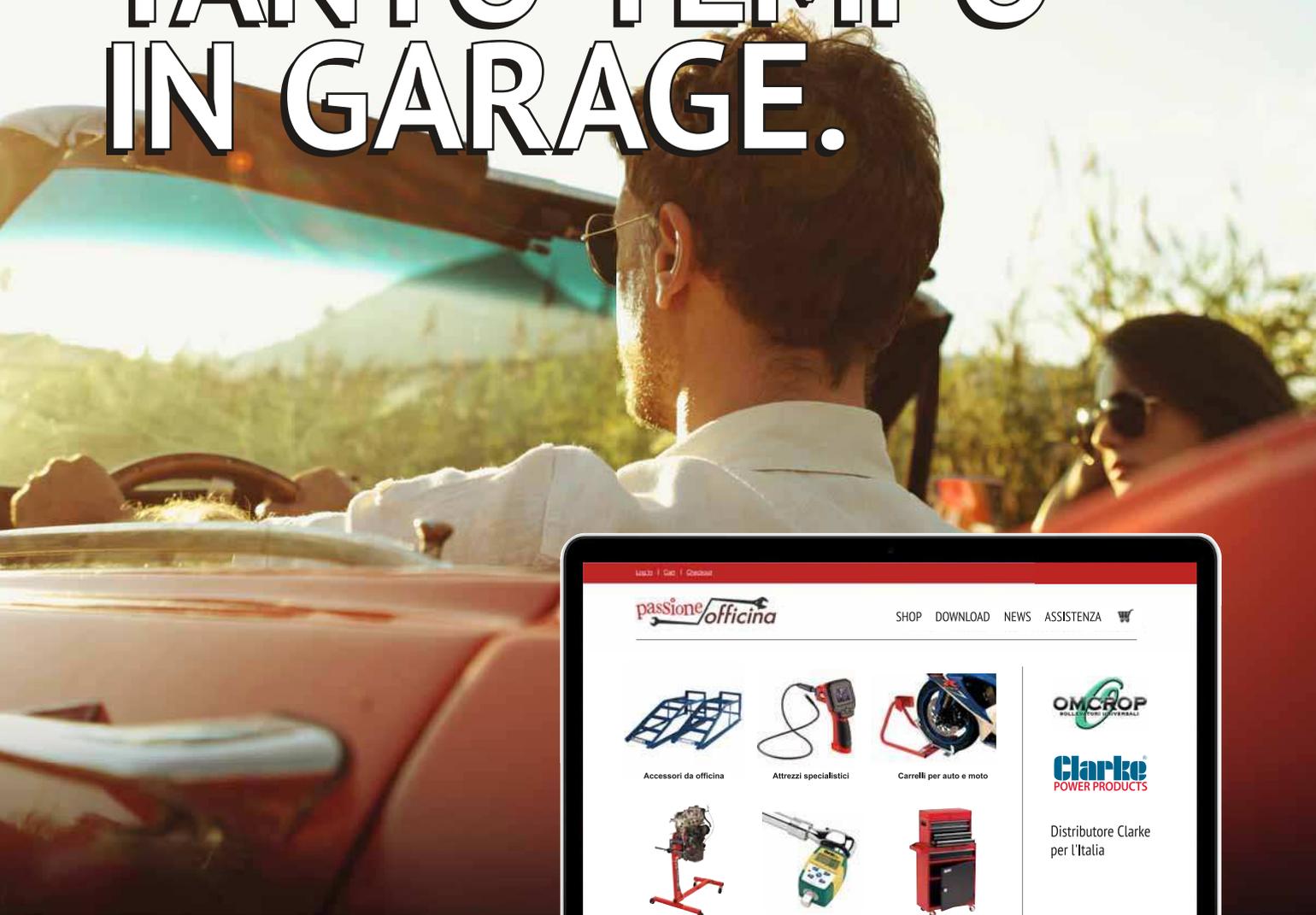
Il mondiale buttato

Metti una sera a cena con Eddie. Prati verdi d'Irlanda intorno, aria frescolina, vino che scende, ricordi che salgono. Non gli daresti mai 52 primavere perché la faccia e i modi sono da eterno ragazzo. Sarà per questo che le più belle ancora gli cadono addosso. Ci voleva quel sorriso ingenuo e ironico per reggere il caterpillar Schumacher, chiamato da Luca alla corte di Maranello, correva l'anno 1996. Era veloce Eddie, ma non ossessionato dalla vittoria. Al punto da non prendersela troppo quando nel 1999 gli soffiaronono non una corsa, ma il titolo di campione del mondo. Tutto succede a fine secolo scorso. Il 7 marzo 1999 vince a Melbourne e si ritrova a guidare la classifica iridata: «Un giornalista mi chiese se potevo vincere il titolo e io gli risposi "Soltanto se Schumacher si rompe una gamba", ma scherzavo naturalmente". Peccato che quattro mesi dopo quella battuta diventi profezia. A Silverstone, domenica 11 luglio 1999, si corre il Gran Premio di Gran Bretagna e la Ferrari ha già deciso di scaricare Irvine per far posto a Rubens Barrichello dal 2000. Non glielo dicono in faccia, come d'abitudine. Ma radio box lo informa. E lui comincia la corsa col piede giù, senza fare il maggiordomo quando negli specchi vede arrivare Schumi. Alla Stowe lo costringe a una staccata micidiale che fa cedere il bulloncino di spurgo dei freni e Schumi finisce dritto contro le barriere e si rompe una gamba, frattura doppia. Resterà fuori uso per tre mesi. Ma cala un silenzio plumbeo, da cortina di ferro.



Soltanto anni dopo verrà fuori che a causare il guaio erano stati i freni. Conseguenza: la Ferrari deve puntare tutto su Irvine per la corsa al titolo mondiale. A malincuore. Per l'irlandese è l'occasione della vita. Vince ancora in Austria e a Hockenheim, dove Mika Salo gli regala la terza vittoria. A Monza la Ferrari vuota il sacco e annuncia che Irvine verrà messo alla porta a fine anno per Barrichello. Una spinta motivazionale perfetta per caricare il tuo uomo in lizza per il titolo. In Malesia Eddie torna a vincere. Ma nella corsa decisiva, l'ultima, il Gran Premio del Giappone, primo è Hakkinen, secondo Schumi e terzo Irvine. Per diventare campione del mondo basterebbe che Schumi gli cedesse il secondo posto. Ipotesi negata. Film già visto. Campionato buttato. Mika Hakkinen, campione del mondo 1999 su McLaren, ringrazia.

ECCO PERCHÉ D'INVERNO PASSI TANTO TEMPO IN GARAGE.



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

Strada e Corsa



1965 LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT 2.8L 3C BY ZAGATO

Molto rara.

Una delle 150 costruite, carrozzeria in alluminio di Zagato.

Motore con 3 carburatori, solo cinque proprietari, documentazione completa con nomi, anche fatture originali.

Matching numbers, compreso il cambio.

Ampio restauro fatto recentemente.

Esterno grigio, interno in pelle nera.



1961 LANCIA FLAMINIA 2.5 CONVERTIBILE BY TOURING

Buone condizioni, gradevole combinazione di colori, piacevole versione convertibile.

Carrozzeria in alluminio Touring Superleggera.

Solo una delle 667 costruite.

Manutenzione accurata dimostrabile.

Documenti tedeschi, TÜV effettuato.

RESTAURO



Restauro al più alto livello e piccolo dettaglio, effettuato da uno specialista in automobili sportive italiane degli anni 50' e 60'.

Numerosi premi a tutti i concorsi internazionali, compresi Pebble Beach e Villa d'Este.

Più di dieci anni di esperienza professionale, con vittorie ogni anno.

Controllo personale di tutto il restauro, per portare l'auto a condizioni di concorso.

Pregasi contattare Lennart P. Schouwenburg allo 0031-6-15427145

Per informazioni contattare Lennart Schouwenburg a Strada e Corsa

Telefono 0031.23.5420009

office@stradaecorsa.com

WWW. STRADAE CORSA.COM