

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 8/9 - Agosto/Settembre 2017

www.automobilismodepoca.it 

automobilismo D'EPOCA

★ **A112 ABARTH V SERIE VS MINI TURBO DE TOMASO**

QUANDO LA CITTÀ VA VELOCE

★ **JAGUAR XJR 4.0 SUPERCHARGED**

UNA E-TYPE VESTITA DA BERLINA A 15.000 EURO

★ **FORD CORTINA 1.3 DE LUXE/1.6 GT**

GIOVANI DENTRO

★ **IL RESTAURO DELLA 312B FORMULA 1**

DEDICATO A FERRARI (E FORGHIERI)

★ **ANTEGUERRA**

PIOMBINO-LIVORNO, LA RIEVOCAZIONE DEI PIONIERI

★ **EFFEFEE BERLINETTA**

GT COME UNA VOLTA

★ **SPORT E GARE**

★ **MONZA HISTORIC**

★ **LA LEGGENDA DI BASSANO**

★ **STELLA ALPINA**

★ **COPPA DEI TRE LAGHI**

★ **MANUALE D'USO: ALFA ROMEO 164**

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store

SAAB 99-900 **IL DECOLLO DEL TURBO**



p.i. 08/08/2017 ISSN 1723-4549



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA AGO/SET 2017

The Padua Auction
Importanti automobili da collezione

28 ottobre 2017
Padova, Auto e Moto d'Epoca

Bonhams è lieta di annunciare l'asta inaugurale che si terrà nell'ambito della fiera "Auto e Moto d'Epoca" a Padova.

La partecipazione alla vendita è limitata ad una selezione di 60 automobili esclusive.

1962 LANCIA FLAMINIA SPORT 3C

Carrozzeria Zagato
No. Telaio: 824.13-3388
No. Motore: 823.13511
€ 400,000 – 500,000

INFORMAZIONI

Italia
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/motorcars

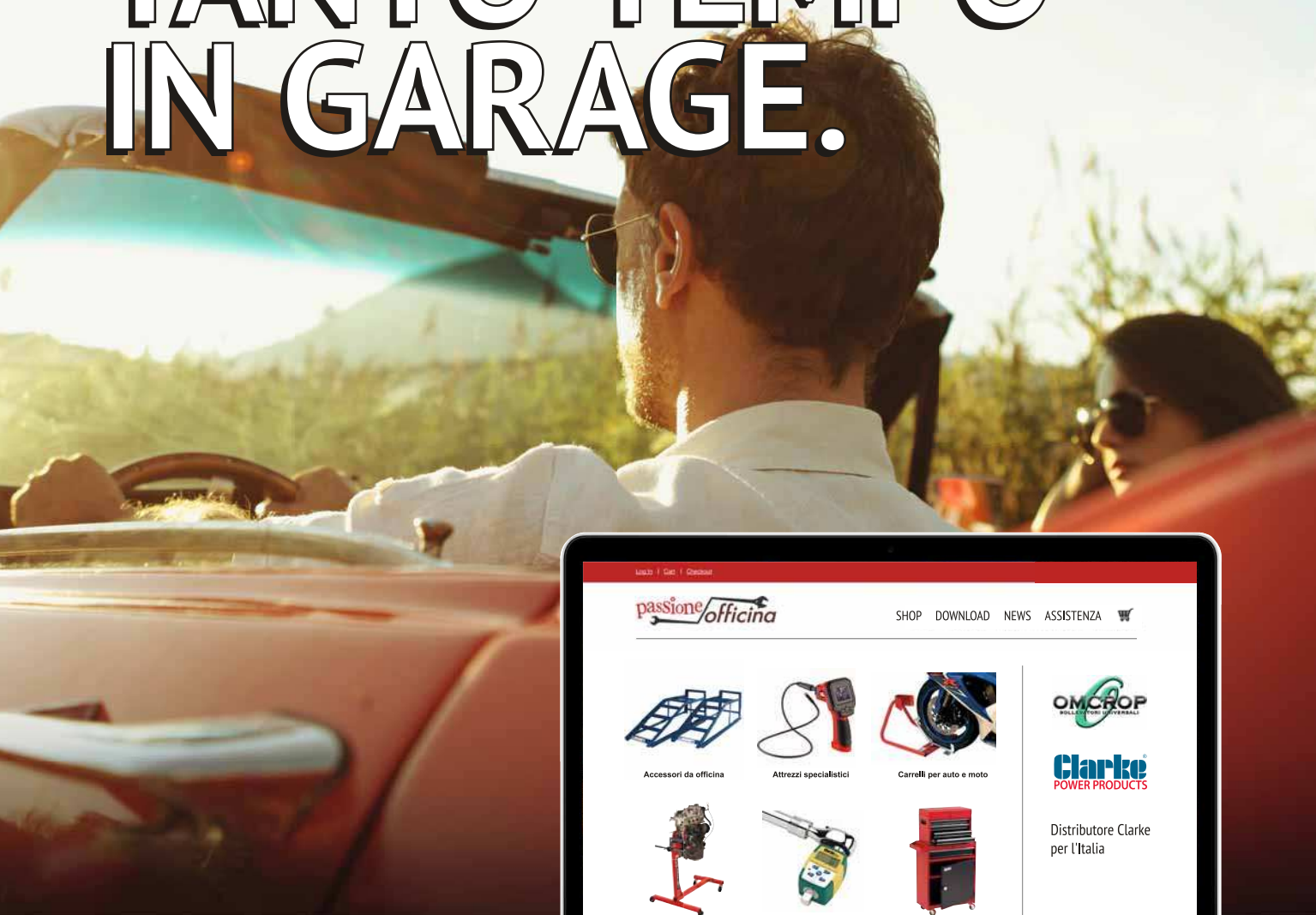
Ritorno al futuro?

Il tema efficienza energetica non ha molto a che fare con le auto storiche, però di recente abbiamo visto sfrecciare per le vie della città una BMW i3 che ci ha indotto a un ragionamento sul tema dell'evoluzione tecnica dell'automobile. Che è il seguente: le auto elettriche per definizione devono consumare poca energia. Per questo motivo, la suddetta BMW usa pneumatici molto stretti: misura 155/70. Il "155" di battistrada ormai non si vede più manco su una Panda. Non parliamo delle auto di categoria appena superiore. Per una nuova Giulia la misura più normale è 225/50. Che differenza rispetto ai 165 SR14 di primo equipaggiamento sull'Alfetta del 1972! Che, pure, aveva (ha) una tenuta di strada eccezionale. Merito delle sospensioni soprafine: ruote indipendenti con barre di torsione e barra antirollio davanti, ponte De Dion con parallelogramma di Watt dietro. Il massimo della tecnica allora disponibile, impensabile oggi che l'economia di scala la fa da padrone. Oggi c'è il trionfo del McPherson, efficace ed economico; poi, ci pensano l'elettronica e le "gommone" a garantire una tenuta di strada adeguata. Si ottiene lo stesso risultato per altre vie. E poi i pneumatici larghi soddisfano anche esigenze estetiche. Ma qui nasce la contraddizione: motori sempre più efficienti per consumare meno e spingere automobili che fanno attrito con resistenza al rotolamento sempre maggiore. Invece le auto elettriche, con quelle gomme, sembrano volare sull'asfalto. Chissà che, con la loro ricerca spasmodica dell'efficienza, non inducano le Case a tornare a progettare sospensioni sofisticate ed efficaci come sull'Alfetta del '72. Che bella vittoria sarebbe, per gli amanti della tecnica e della bella guida. E per la Storia dell'auto.

Buone vacanze a tutti!



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**

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
DANILO CASTELLARIN
MICHELE DI MAURO
VITTORIO FALZONI GALLERANI
FRANCO FIORUCCI
LUCA GASTALDI
UMBERTO LACCHETTI
STEFANO LAZZARI
DARIO MELLA
GIACOMO MONTANARI
EUGENIO MOSCA
RODOLFO SOLERA

Fotografie
MATTEO BOEM
SIMONA CAVALLARI
MICHELE DI MAURO
LUCA GASTALDI
HIRUNDO MOTORSPORT
THOMAS MACCABELLI
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 VIGANO

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

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

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento
Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004
n. 46) art. 1 comma 1, S/NAPer abbonamenti e
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 8/9 - Agosto/Settembre 2017



In copertina: berline con numerose peculiarità che le facevano preferire dagli appassionati della tecnica. Con il turbo le Saab 99 e 900 ebbero anche un periodo di notorietà presso il grande pubblico (foto Di Mauro)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LIBRI E VIDEO	6
FATTI&NOTIZIE	8
UN CAFFÈ CON... Scuderia Ambrosiana	14
PUNTA-TACCO Vita di Club	34
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	96
PUNTA-TACCO Classic Sport News	102
AGENDA D'EPOCA	126
CLASSIC TRADER Il mercato delle occasioni	139
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	149
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	150

ATTUALITÀ

EVENTI / MODENA MOTOR GALLERY "S" come Scaglietti	16
MUSEI / GALERIE PEUGEOT 10 anni di passione	20
EVENTI / MEETING DI GARLENDIA Piccolo grande club	24
EVENTI / PIOMBINO-LIVORNO Gli automobili della felicità	26

IN COPERTINA

SAAB 99 (1978)-900 16 GT CAT (1993) Il decollo del turbo	36
--	----

CONFRONTO

A112 ABARTH-MINI TURBO DE TOMASO Liscia o... gassata?	48
---	----

BELLISSIME DA CORSA

FORD CORTINA Giovane dentro	58
-----------------------------	----

GUIDA ALL'ACQUISTO

JAGUAR XJR 4.0 E-type dentro	70
------------------------------	----

TECNICA

EFFEFFE BERLINETTA Curve di passione	80
--------------------------------------	----

BELLISSIME DA CORSA

FERRARI 312 B Attrice protagonista	88
------------------------------------	----

SPORT

GARE / MONZA HISTORIC Il fuoco della passione	106
GARE / LA LEGGENDA DI BASSANO Too hot for Brits	112
GARE / STELLA ALPINA 70 anni in quota	116
GARE / COPPA DEI TRE LAGHI Festa di auto e pubblico	118
A TUTTA PISTA! I covi della passione	120
VIVERE CON LA STORICA Katastrofa!	124

MANUALE D'USO

ALFA ROMEO 164 La ricerca dell'innovazione	132
--	-----

48



70



106



88



► MORCHIA NEL CARBURATORE:

IL PROBLEMA POTREBBE ESSERE L'ADDITIVO

Buongiorno, possiedo una Citroën GSA del 1985 che mi sta dando problemi alla carburazione a causa della benzina. Nella vaschetta del carburatore trovo una patina attaccaticcia che si scioglie soltanto con acqua o alcool, che blocca anche la cerniera del galleggiante con inevitabile ingolfamento del motore. Cosa posso fare per risolvere il problema? Esistono degli altri additivi per sciogliere questa "melassa" malefica?

Claudio Ferradino - Lamezia Terme (CZ)

Caro Claudio, per essere sicuri di quale sia il problema bisognerebbe visionare il carburatore. Detto questo, se ben capiamo lei sta già usando un additivo per benzina. Proprio da quello potrebbero nascere i suoi problemi. Le consigliamo di svuotare l'intero impianto di alimentazione (dal serbatoio fino al motore) e poi fare uno o più lavaggi con benzina del distributore, senza inserire alcun additivo. Faccia il pieno e

poi faccia girare il motore. In questo modo dovrebbe risolvere il problema. Se poi ha timore per le sedi valvole, che si rovinino per l'uso di benzina senza piombo, faccia vedere la testa della sua auto a un'officina di rettifica per da conoscere lo stato delle sedi valvola.



► QUOTAZIONI MAGGIOLONE:

"VETRO PIATTO" IN CRESCITA

Buongiorno, ho visto che nelle vostre quotazioni i VW Maggiolini-Maggiolini recenti hanno più o meno sempre gli stessi valori, ma ultimamente le cose stanno cambiando, soprattutto in quello che chiamerei "fenomeno vetro piatto". Al magnifico raduno annuale di Staggia Senese tutti gli esperti erano concordi nel ritenere il "Maggiolone vetro piatto" (alias 1302) quantomeno di maggior interesse rispetto al "fratellone" 1303 con il parabrezza bombato, e non soltanto per la minor produzione (poco più di 1 anno) ma soprattutto per la linea retta che gli dà maggiore rilevanza storica. Parlando di Maggiolino tutti concordi poi nel sottolineare la maggior valutazione di quello prodotto in Germania, rispetto ai comuni "Mexico".

Adriano Zingarini, arrivata via e-mail

Caro Adriano, le quotazioni delle auto d'epoca negli ultimi anni hanno conosciuto una crescita esponenziale, rispetto alla quale è complicatissimo avere armi valide per poter dare quotazioni esatte. In questa situazione si innestano i casi di automobili che, vuoi per numeri di produzione, vuoi per l'importanza storica, vuoi soprattutto per la loro immagine presso gli appassionati, sono ancor più difficilmente incasellabili in valori di riferimento.

La VW Typ 1 (tanto per chiamarla con il suo nome che comprende tutte le innumerevoli versioni) è una di queste: prodotta in 25 milioni di esemplari, per molti è un mito non replicabile, per altri un'auto come tante. O la si ama o la si snobba. Cosa che rende ancor più difficile darne un valore attendibile in senso universale. Questo non per difendere i nostri listini quanto per ripetere una volta di più che essi rappresentano la nostra idea di valore di alcuni modelli, rispetto al quale ciascuno può confrontarsi facendo le sue valutazioni in base al proprio esemplare che può essere da restaurare o da concorso. Ergersi a riferimento credibile assoluto per le quotazioni, secondo noi, in questo momento è quasi impossibile.



| CONSULENZA LEGALE |

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



DA PROFESSIONISTA E DA PRIVATO: COSÌ CAMBIA LA GARANZIA SULL'AUTO ACQUISTATA

Informandomi per l'acquisto della mia prima auto d'epoca, ho riscontrato differenze notevoli da un venditore all'altro rispetto alla garanzia sull'acquisto del veicolo. Cosa dice la legge in proposito?

Ferdinando Maggi, Valenza (AL)



Caro Ferdinando, la legge distingue tra venditore professionista e privato. Nel primo caso, si applicherà il Codice del consumo (D.lgs. 6 settembre 2005 n. 206, artt. 128 e ss.) nel secondo il Codice civile ex-artt. 1490 e ss.

L'acquirente-consumatore di auto usata è tutelato per almeno un anno per eventuale difformità del bene rispetto al contratto di vendita e per quanto non dovesse risultare conforme, nella realtà, a ciò che è stato dichiarato nel contratto. La garanzia segue le stesse regole della garanzia legale (cioè quella di due anni sulle auto nuove) e soprattutto, nel nostro caso, i fattori relativi all'auto usata, per esempio false dichiarazioni sullo stato dell'auto rispetto a precedenti incidenti o chilometri percorsi, ecc... I danni che possono essere chiesti, dunque, riguardano i vizi di conformità, che dovranno essere eliminati. In caso di un'auto usata, non ancora "d'epoca", gli obblighi derivanti dalla garanzia sono di natura contrattuale e non seguono il veicolo, dunque se si acquista da un privato un veicolo ancora in garanzia non è detto che questa venga riconosciuta dal concessionario. Ciò può avvenire soltanto nel caso in cui la Casa madre abbia rilasciato al concessionario una garanzia convenzionale ulteriore, con esplicita dichiarazione che la garanzia si applica al veicolo.

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

Info e prenotazioni:

tel. 059.4924794

commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:

Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



Club ACI Storico
Il futuro dallo stile antico

Partner

BPER:
Banca

150

Da 150 anni.
Vicina.
Oltre le attese.



**MOTOR
VALLEY**



Circolo della Biella



Sponsor Tecnico

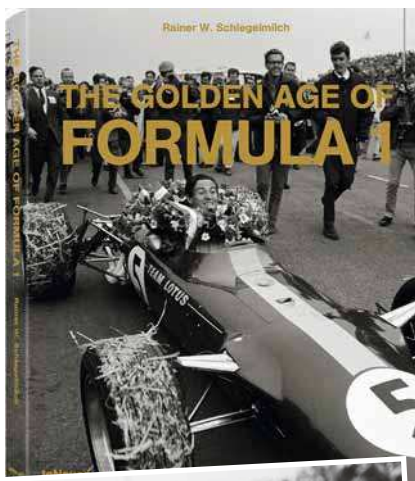


LIBRO DEL MESE

RITRATTO IN BIANCO/NERO DELL'ETÀ D'ORO DELLA F1

La Formula 1 da sempre è tra gli sport più spettacolari e coinvolgenti, terreno di caccia ideale per fotografi ansiosi di catturare con immagini uniche i momenti più salienti, emozionanti e anche curiosi del Circus. È esattamente quello che ha fatto Rainer W. Schlegelmilch, fotografo premiato pochi anni fa da Ecclestone con un pass vitalizio, che ha fatto lavorare magistralmente la sua fotocamera nel mondo irrequieto, fantastico e anche glamour della Formula 1. Dal suo ricchissimo archivio composto da oltre 400.000 fotografie ha selezionato le più belle immagini scattate nel corso degli anni '60 e le ha raccolte in questo bel libro: sono 161 foto che raccontano con tutta la forza comunicativa del bianco/nero (e la possibilità, che in quel tempo avevano i fotografi, di essere molto vicini all'azione e ai protagonisti) i momenti più significativi e insoliti in pista, ma anche e soprattutto dietro le quinte dei box, con i vari Jim Clark, Jack Brabham, Graham Hill, Jackie Stewart e colleghi ripresi nelle pose più inconsuete, curiose e inaspettate. Ed è proprio Jackie Stewart, nella bella prefazione, a riconoscere al fotografo il merito di aver ritratto nella forma più artistica "quegli anni meravigliosi, quelle macchine meravigliose, quelle persone meravigliose". Eccezionale il prezzo, data la qualità dell'opera.

Rainer W. Schlegelmilch
THE GOLDEN AGE OF FORMULA 1
Editore **teNeues**
Pagine 216
Euro 29,90



In senso orario dall'alto: Jack Brabham, Jackie Stewart cameraman e baciato dalla moglie, Giancarlo Baghetti con Phil Hill e Bob Anderson, ancora Stewart alle prese con lo champagne dopo un GP.



**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



LEGGENDA E PASSIONE

FERRARI

9 SETTEMBRE • MARANELLO, ITALIA



1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso
Carrozzeria Scaglietti; Telaio no. 5783
Certificati Ferrari Classiche

**NELL'INTERA STORIA DELLE ASTE DI AUTOMOBILI, LA PIÙ IMPORTANTE
VENDITA MAI DEDICATA AD UN SOLO MARCHIO**

ISCRIVETE OGGI STESSO LA VOSTRA FERRARI



RM AUCTIONS

Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.

► **"L'AUTO IN JEANS": I 50 ANNI DELLA CITROËN DYANE**



Cinquant'anni fa -nell'agosto del 1967- nasceva la Citroën Dyane. Era la risposta del Double Chevron alle richieste di una parte consistente della clientela che desiderava una versione più pratica e moderna della popolare e diffusissima 2CV, sul mercato dal lontano 1948. Ciò, ovviamente, senza rinunciare alle doti della 2CV in fatto di facilità di guida, affidabilità, praticità, economia d'esercizio. Il risultato fu un modello più veloce, comodo, spazioso, con una carrozzeria dalle linee tese (frutto della matita dello stilista Louis Bionier), che disponeva di un pratico portellone posteriore ma conservava l'ampia capote della 2CV, dotata di un sistema d'apertura semplificato, azionabile anche dall'interno della vettura. La Dyane offriva quattro posti su sedili confortevoli, tanto spazio per le gambe e una buona visibilità. Inoltre, la sua altezza da terra e le sospensioni morbide ne permettevano l'utilizzo anche su strade dissestate o addirittura laddove le strade non esistevano proprio.

Su asfalto, Dyane filava via liscia e sicura, grazie alla sofisticata sospensione interconnessa, morbida e precisa, che la faceva "coricare" in curva ma senza che staccasse mai le ruote da terra. L'aerodinamica piuttosto curata garantiva poi ottime medie anche in termini di velocità.

La meccanica, derivata da quella collaudatissima della 2CV, era straordinariamente solida, e non senza soluzioni tecnicamente avanzate: la trazione anteriore, il motore boxer bicilindrico di 425 cc raffreddato ad aria, l'accensione comandata direttamente dall'albero a camme, l'alimentazione tramite un carburatore che sfruttava la ventola di raffreddamento per aumentare il volume d'aria immesso nei cilindri. Come sulla 2CV, in caso d'emergenza era possibile avviare il motore con una manovella esterna, da inserire nell'apposito foro sulla mascherina anteriore.

Contrariamente alle aspettative, però, l'accoglienza in patria di questa Dyane (poi denominata Dyane4) fu piuttosto fredda. Secondo la stampa francese non offriva sufficienti motivi per giusti-

ficarne l'acquisto al posto della gloriosa 2CV, ormai diventata una sorta di "monumento nazionale" dell'automobile francese.

Fu la Filiale italiana della Citroën a trovare la soluzione al problema: dotare la Dyane di un motore più prestante, quello della berlina compatta Ami6. Si trattava sempre di un bicilindrico ma di 602 cc. La potenza (inizialmente 28 CV, poi 35 CV dal 1969) spingeva la vettura a sfiorare i 120 chilometri all'ora, che si raggiungevano in quarta marcia ben al di sotto del regime massimo di rotazione del motore. Presentata alla Stampa italiana nel 1967, la Dyane6, come fu poi denominata questa versione potenziata, conquistò immediatamente i giornalisti della Penisola che la valutarono "nervosa", "funzionale", "veloce" e ovviamente "affidabile e confortevole".

Il grande successo riscosso dalla Dyane nel nostro paese fu accompagnato anche da una efficace campagna pubblicitaria pensata dalla B-Communications, l'agenzia che seguiva l'immagine di Citroën in Italia, basata su uno slogan semplice e geniale: "Dyane: l'auto in jeans". Come i jeans, i popolari pantaloni da lavoro che, grazie alla moda casual che al tempo spopolava, andavano bene per lavorare in cantiere o per andare a cena con gli amici, così la Dyane si trovava a suo agio sia nel traffico delle città sia sulle strade di campagna.

Azzurro e beige furono i colori più popolari sul mercato italiano, ma buone richieste furono anche per le tinte Rouge Mandarin, Orange Teneré o Giallo Calabria. Ogni tinta, anche la più viva, rendeva questa "piccola" Citroën riconoscibile nel panorama delle squadrate vetturine degli Anni 70 e l'inconfondibile rumore del suo bicilindrico ne anticipava l'arrivo a centinaia di metri di distanza. La carriera della Dyane6 terminò nel 1983 con la vendita di un esemplare di colore beige con numero di telaio 83CB5394, proprio là dove era iniziata: in Italia. Complessivamente la Citroën Dyane fu prodotta in 1.443.583 esemplari, di cui 253.393 in versione furgonetta.

www.citroen.it

► A PESCARA RICORDANDO 90 ANNI DI GRANDI GARE

Si è svolta l'8 e 9 luglio l'edizione 2017 del Circuito di Pescara, manifestazione rievocativa che racconta e fa rivivere i momenti storici del tracciato abruzzese, che dal 1924 al 1961 fu teatro di sfide tra grandi campioni, vari tipi di gare fino allo zenith del Gran Premio iridato nel 1957. A organizzare l'evento è stato l'Old Motors Club d'Abruzzo. Tanti i momenti significativi previsti dal programma, compresi i saluti, seppure per interposta persona, di Sir Stirling Moss, vincitore nel '57 (*in bianco e nero*).

Numerose le vetture portate alla manifestazione, tutte categoria Sport costruite fino al 1961. Molte di loro sono arrivate dall'estero, tra cui un'Alfa Romeo RL arrivata dall'America (dopo 93 anni di assenza dall'Italia...) come quella con cui Enzo Ferrari vinse la prima Coppa Acerbo, disputata proprio qui, nel 1924.

La storia del circuito è stata al centro di una conferenza tenuta dal giornalista inglese Richard Williams, che oltre a portare i saluti di Stirling Moss ha parlato appunto delle gare vissute a Pescara, che lui ben conosce avendo dedicato un libro al Circuito abruzzese. I partecipanti e le loro auto hanno compiuto una sorta di sfilata nel territorio circostante, 130 chilometri spettacolari in cui non è mancata la componente agonistica, sia pure sotto forma di prova di regolarità e non di velocità. Infine, il momento clou della manifestazione: il circuito cittadino in notturna, con migliaia di persone assiepite ai lati della strada e, a fare da apripista, la Maserati 6CM con cui Gigi Villorelli trionfò a Pescara nel 1938.

Infine la premiazione per la prova di Regolarità, con il successo dell'abruzzese Mauro Giansante su Ermini 1100 Sport del 1946 con cui corse Tazio Nuvolari. Al secondo posto un altro pescarese, Sandro Brozzetti (assieme al Presidente dell'ACI Pescara Giampiero Sartorelli in veste di navigatore) alla guida della OM SS Mille Miglia del 1930, terzo Claudio Paradisi, su Austin Healey del 1954.

www.oldmotorsclubabruzzo.it



ASSOCIAZIONE MANTOVANA AUTO MOTO STORICHE
TAZIO NUVOLARI

23° Trofeo Marco Magelli

PREMIO "LA MANOVELLA D'ORO" 2015

Mantova
30 settembre
1 ottobre 2017

Con il patrocinio di

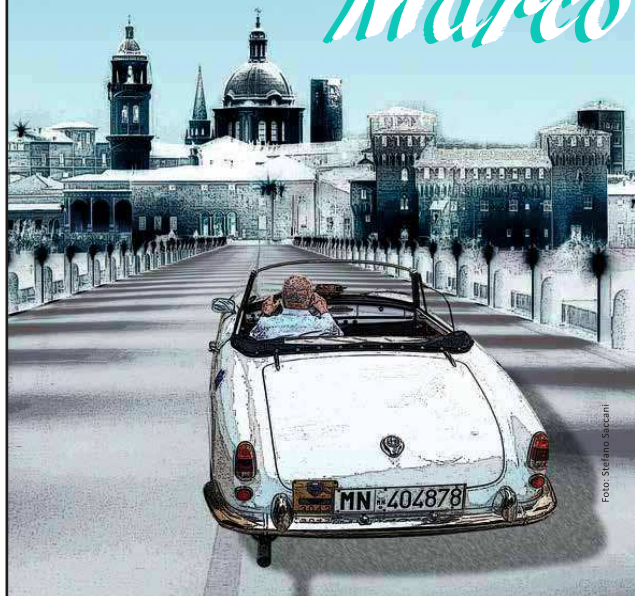


Foto Stefano Sircani

Sponsor



PER INFORMAZIONI

www.amams.org

infoamams@amams.org

tel. 0376 64 82 05

 TrofeoMarcoMagelli



► LA PIÙ BELLA È UNA LANCIA AL CASTELLO DEI RE D'OLANDA

Si è tenuto l'1-2 Luglio scorsi uno dei concorsi di eleganza più noti in Europa, il "Paleis Het Loo", nei Paesi Bassi. Il palazzo (foto grande) a cui il nome si riferisce è quello dei reali d'Olanda e l'evento è conosciuto soprattutto in nord Europa, ma richiama appassionati e concorrenti da tutto il continente ad Apeldoorn,

cittadina a un centinaio di km da Amsterdam. La prima cosa che si nota in questo Concorso è la differenza di atmosfera con quelli più conosciuti da noi. Qui tutti hanno l'aria di divertirsi e, benché spettatori e concorrenti mostrino un'indubbia competenza automobilistica, l'ambiente è molto rilassato, tra un banco per l'affumicatura del salmone e un VW Transporter specializzato in "bollicine" (foto piccola a sinistra).

Le auto partecipanti al Concorso erano allineate tutt'attorno al grande cortile centrale della residenza, divise per Classe: A- Carrozzerie speciali anteguerra; B- Carrozzerie speciali dopo guerra; C- Le regine della strada; D- 70 anni di Ferrari (tra cui spiccava una splendida Ferrari 166 Coupé Inter del 1949 Touring Superleggera); E- Le Giapponesi emergenti; F- Vetture Sport dei Gentlemen anni '60; G- Inglesi aperte; H- 90 anni Volvo e, infine, la classe "Special Guest" Carrozzeria Touring Superleggera.

Della giuria facevano parte, oltre a giornalisti e storici dell'automobile, anche designer di fama internazionale, fra i quali Ivo Groen, direttore del Design di DS-Citroën, e Harm Lagaij, già direttore del centro Design Porsche, ora in pensione. Giuria che ha trovato non poche difficoltà nel trovare una "Best of show", per l'elevato livello delle auto in gara. Dopo parecchie discussioni la rosa delle concorrenti era stata ristretta ad una splendida Ferrari 250 SWB del 1960 e la Lancia Astura II Serie del 1933 con speciale carrozzeria aerodinamica di Castagna (foto piccola a destra). La scelta alla fine è caduta su quest'ultima, anche grazie alla rarità e alla peculiarità e al periodo storico della vettura.

A una splendida Alfa Romeo 1900 Super Sprint II Serie del 1957 è andato invece il premio di classe per le numerose Touring Superleggera presenti.

(gba)

A.S.D. ASSOCIAZIONE
SPORT SHOW
www.sport-show.it

10^a MOSTRASCAMBIO
CITTA' DI TREVISO

14-15 OTTOBRE 2017

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

ORARIO PUBBLICO DALLE 09.00 ALLE 18.00
ZONA DOGANA - TREVISO
LO SPAZIO ESPOSITIVO VERRA' RISERVATO SOLO SU PRENOTAZIONE

**MOSTRA E VENDITA
DEL ROTTAME
AUTO E MOTO
DA RESTAURARE** **SABATO
14 OTTOBRE** **SPECIALE
RADUNI
MULTIMARCA
MOSTRE TEMATICHE** **DOMENICA
15 OTTOBRE**

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

**il primo, il vero e l'unico
prodotto originale**

**CICLO ANTICORROSIVO
PER LA BONIFICA
DI SERBATOI
ARRUGGINITI
E AMMALORATI**

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO
WWW.TANKERITE.COM

Visita il sito
"OLDTIMER-PHARMACY"
con oltre 100 prodotti a catalogo
per la manutenzione, cura e restauro

FRAMA
Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
Telefono e Fax +39 0437 941203
mail@tankerite.com



► CANDELO, IL RICETTO MEDIEVALE COME SFONDO SUGGESTIVO DI ELEGANZA

L'A.S.D. «Motori e Cultura Biellesi», con la collaborazione del club Auto Moto Storiche Alto Piemonte di Biella, ha organizzato domenica 9 luglio la prima edizione del «Concorso d'Eleganza al Ricetto di Candelo».

Un ristretto e selezionato numero di auto d'epoca, di costruzione compresa tra il 1926 e il 1973, ha sfilato tra le suggestive viuzze del Ricetto di Candelo, uno dei borghi medioevali più belli d'Italia (sotto, con un'Austin Healey). Le auto sono state valutate da una giuria composta da Aldo Brovarone, Ercole Spada, Paolo Martin, Piero Ottina e Giuliano Silli, autore di numerosi libri sul design nel mondo automobilistico. Le automobili erano divise in quattro categorie, composte da otto automobili ciascuna: «Cresce il Germe dell'Estetica» (1926-1949), vincitrice Lancia Astura del 1939 appartenuta a Galeazzo Ciano; «La Sportività Incontra l'Eleganza» (1952-1956), vincitrice Lancia Aurelia B20; «Stile e Classicità» (1956-1964), vincitrice Porsche 356 Speedster Carrera; «L'Affermazione del Design» (1966-1973), vincitrice Dino 246 Gts.

Il premio «Best of Show» è andato a una Jaguar E type 4.2 del 1966 (sopra). Momento di commozione alla consegna del «Premio Tom Tjaarda», il celeberrimo designer scomparso nel giugno scorso: il premio è stato assegnato a una Fiat 124 Spider ed è stato consegnato dalla moglie di Tjaarda.

Anche il pubblico è stato chiamato a partecipare, giudicando la migliore auto per la categoria «Rally», premio assegnato a una Lancia Stratos «Alitalia», ex-Munari, di proprietà di un noto collezionista della zona.

www.amsapiella.it



► FORD GALAXIE, LA MACCHINONA VINCENTE ALL'ASTA DI BONHAMS A GOODWOOD

In occasione di Goodwood Revival (8-10 settembre) si terrà la tradizionale asta organizzata da Bonhams. Il catalogo avrà ovviamente una gran parte di lotti ispirati alle corse britanniche e la punta di diamante sarà un'automobile che è rimasta nella storia per le... dimensioni: la Ford Galaxie 500.

A dispetto dell'imponenza, questa vetturona, guidata da Jack Sears (*in bianco e nero*), nel 1963 contribuì alla vittoria del pilota nel campionato inglese Turismo, dove la alternava alla Ford Cortina. La competitività le veniva soprattutto dalla potenza del V8 ma anche da un'accettabile e insospettabile maneggevolezza; il punto debole erano i freni, che andavano spesso in crisi a causa del peso. Comunque la Galaxie, oltre che sul mercato (rimase in produzione dal 1958 fino addirittura al 1983, in Brasile) si guadagnò un posto nella storia delle corse.

Un episodio dei più curiosi, che a settembre qualche appassionato si potrà portare a casa. A un prezzo che dovrebbe andare, stando alla stima di Bonhams, tra i 200.000 e i 250mila euro.

www.bonhams.com



SPEDIZIONI NAZIONALI e INTERNAZIONALI di AUTO, MOTO e RICAMBI

Spedizioni Bonomini
TERRA MARE AEREA FERROVIA

WWW.SPEDIZIONIBONOMINI.IT

info@spedizionibonomini.it - tel. 327 41 83 169

DAL 1997 NEL CAMPO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

via Naviglio Piccolo 7, 20060 Cassina de' Pecchi (MI)

SPEDIZIONE DI PROVA SCONTO 10% INDICANDO IL CODICE DEAST808



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

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





**► STORICHE A FIRENZE
"ALLA CORTE DEI MEDICI"**

Dal 30 giugno al 2 luglio si è svolta a Firenze la seconda edizione del concorso di eleganza "Alla corte dei Medici", organizzata nel capoluogo toscano dal Club Auto e Moto d'Epoca Toscano.

La manifestazione ha visto la partecipazione di vetture di grande rilievo e ha vissuto momenti significativi nelle location più rappresentative della città, da Palazzo Pitti a Ponte Vecchio, a Palazzo della Signoria. La premiazione è avvenuta la mattina di domenica 2 luglio nella Loggia dei Lanzi in piazza della Signoria (foto Roberto d'Angelo).

Il premio per la migliore auto è andato alla Ferrari 275 GTB del 1965 di Leonardo Freyrie, carrozzata da Scaglietti su disegno di Pininfarina. Il premio "Best of show" è stato assegnato a una Rolls Royce del 1934 di Jon Tiriack.

www.camet.it

**► CRUISIN' RODEO: 15.000 PERSONE
PER LE AUTO YANKEE A RADUNO**

L'Idroscalo di Milano, nel fine settimana dell'8-9 luglio, è stato il palcoscenico su cui si sono esibite le "yankee" partecipanti al "Cruisin' Rodeo", che ha l'ambizione di essere il più grande meeting in Italia di auto made in USA. Oltre 400 le auto partecipanti, comprese parecchie arrivate dall'estero: da Svizzera, Germania, Austria e Francia. Quanto agli ospiti e i visitatori si calcola che siano stati circa 15 mila.

Tra le tante vetture convenute, ci sono state delle vere e proprie "chicche", come la Kustom Car esposta dagli Special Guest (Knud e il figlio Dominik) direttamente da Vienna con un Top Chop Chevy del 1950. L'evento si è concluso con la premiazione, a cura della rivista specializzata Cruisin', tenendo conto della varietà del panorama delle auto partecipanti: da quelle degli Anni 30 fino ai giorni nostri. Tutti i primi classificati delle varie categorie saranno ammessi come ospiti alle semifinali della Nascar Whelen Euro Series in programma il 16 e 17 settembre prossimi all'autodromo di Franciacorta (BS).



► **RICORDO DI PAOLO STANZANI, L'INGEGNERE DI FERRUCCIO LAMBORGHINI**

Si è tenuto il 20 luglio scorso, nella sala Miura del Museo Ferruccio Lamborghini, l'incontro dedicato a uno dei più stretti collaboratori di Ferruccio: l'ing. Paolo Stanzani (Bologna, 20 luglio 1936 - 18 gennaio 2017). Considerato uno dei "padri nobili" della prima produzione Lamborghini, Paolo Stanzani ricoprì negli anni '60 un ruolo tecnico importante nella realizzazione di famosissimi modelli come la Miura, la Espada, l'Urraco e la Countach. Appena conseguita la laurea in Ingegneria, Stanzani entrò subito nel team della Lamborghini accanto a Ferruccio, fino ad assumere il ruolo di direttore generale e tecnico della fabbrica di automobili.



Protagonisti della serata Tonino Lamborghini, fondatore e presidente del Museo dedicato al padre Ferruccio, e Vittorio Falzoni Gallerani, autore del libro "Paolo Stanzani. Genio e Regolatezza". Moderatore dell'incontro, Daniele Boltin, direttore del blog Quartamarcia.

A partire da alcuni dei numerosi aneddoti raccolti nel suo libro, Vittorio Falzoni Gallerani e Tonino Lamborghini hanno raccontato a un pubblico di appassionati di auto, momenti speciali della carriera di Stanzani che si è intrecciata fortemente con le vicende professionali di Ferruccio Lamborghini. "Ricordando l'ing. Paolo Stanzani" è stato il primo di una serie di appuntamenti che si terranno nei prossimi mesi al Museo, per raccontare di fatti e personaggi che hanno reso il nome Lamborghini una vera e propria leggenda.

www.museolamborghini.com

► **MILANO AUTOCCLASSICA: CORSO DI REGOLARITÀ CON GARE IN PREMIO!**

Da venerdì 24 a domenica 26 Novembre si terrà, nei padiglioni della Fiera Rho-Pero, l'edizione 2017 di Milano Autoclassica, evento ormai consolidato nel panorama delle fiere di settore italiano. Quest'anno ci saremo anche noi di *Automobilismo d'epoca*, con un corso di Regolarità, in collaborazione con gli organizzatori del salone, diviso in due parti: una sezione riservata ai neofiti e una per chi già ha avuto esperienze di gara.

Ai debuttanti saranno forniti i rudimenti della specialità e i consigli per disputare la prima gara, e sarà tutta una lezione di teoria; ai "top" che hanno già avuto esperienze di gare, invece, saranno fornite le informazioni per migliorare e aspirare alle zone nobili della classifica, sfruttando la parte esterna del salone, dedicata a gare ed esibizioni, che rende unica Milano Autoclassica nel suo genere in Italia.

A fine corso sarà stilata una classifica per entrambe le "classi": i migliori si aggiudicheranno l'iscrizione a una gara 2018: rispettivamente una dei "Grandi eventi" italiani per i più esperti e una di campionato italiano per i "deb".

milanoautoclassica.com

MILANO
AUTOCCLASSICA
Salone dell'Auto Classica e Sportiva

automobilismo
D'EPOCA

CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
D'EPOCA

e
MOTO
CICLISMO
d'Epoca

SEMPRE PRESENTI

CON UN NOSTRO STAND

**DOVE POTRAI ABBONARTI
A PREZZI FIERA E TROVARE
TUTTI GLI ARRETRATI
DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA
E MOTOCICLISMO D'EPOCA**

Imola
Mostra Scambio **15 ➔ 17**
settembre

22 ➔ 24
settembre
Modena
Motor Gallery

Padova - Salone
Auto e Moto d'Epoca **26 ➔ 29**
ottobre

10 ➔ 12
novembre
Novegro (MI)
Mostra Scambio Novegro

Milano
Autoclassica **24 ➔ 26**
novembre



3D
EXHIBIT



UN CAFFÈ CON...

Di Giacomo Montanari

La Scuderia Ambrosiana

**La rubrica prevederebbe che a parlare sia una persona fisica e non un club
Il presidente del sodalizio milanese preferisce mantenere l'anonimato, suo e dei soci
Non condividiamo, ma rispettiamo questo desiderio espresso**



► Com'è nata la gloriosa scuderia milanese?

Fu fondata il primo lunedì di dicembre 1937, all'interno del ristorante Ilia, in via Lecco, a Milano, da tre personaggi mitici dell'automobilismo di quegli anni: Giovanni Lurani, detto Johnny, perché viveva tra l'Italia e l'Inghilterra, o "il Giovannino"; poi Franco Cortese e Luigi Villorosi. I fondatori volevano dare la possibilità ai giovani di gareggiare. La Scuderia organizza ancora la cena sociale nello stesso luogo e giorno in cui si riunirono i fondatori.

► I colori sociali a cosa sono ispirati?

I colori delle vetture erano il nero e l'azzurro, come la squadra di calcio Internazionale, che allora si chiamava Ambrosiana.

► Gli esordi nelle gare automobilistiche?

All'inizio i fondatori e i loro piloti correvano con le Maserati; tra le prime competizioni si ricordano la stagione invernale in Sud Africa, il Gran Premio di Tripoli e poi tutta la stagione in Italia ed Inghilterra.

► Quali successi ottenne?

Franco Cortese, con una Frazer Nash, vinse la classe alla Targa Florio nel 1951. Nella stessa gara la scuderia fu seconda nel 1937 e 1939, e terza nel 1938. Sempre negli anni '50, il socio Minetti su Lancia Aprilia vinse il GP di Biella. Le vittorie di classe dei nostri soci sono state numerosissime.

► E gli anni della F1?

La Scuderia Ambrosiana ha partecipato a

tre campionati del mondo di Formula 1, nel 1950 e 1951 con Maserati e nel 1954 con una Ferrari. In quegli anni avere una Ferrari era un grande risultato per una scuderia privata.

► Tra i tanti piloti che ne hanno fatto parte quali ricorda con più ammirazione?

A parte i fondatori, inizierei con i tre fratelli Leto di Priolo (Massimo, Carlo e Dore) che hanno vinto molto con le Fiat 8V, soprattutto nelle gare in salita. Altri corridori molto forti, che corsero anche in F1, erano David Murray, che poi fondò la Ecurie Ecosse, e l'inglese Reg Parnell.

► Oggi quali eventi organizzate?

Due gite annuali: una primaverile in memoria del socio Luigi Lazzaroni Andina (grande collezionista e appassionato di auto d'epoca) e un'altra tra settembre e ottobre. All'ultimo appuntamento, con mia immensa gioia, un buon numero dei partecipanti aveva meno di cinquant'anni e questo rappresenta per la Scuderia un importante segnale di coinvolgimento dei giovani.

► Altre iniziative in Italia?

Da undici anni organizziamo un raduno finalizzato ad ammirare il meraviglioso paesaggio dello Stelvio di notte. Questo evento si tiene nel mese di agosto e parte dall'Engadina per arrivare quasi a Merano e poi tornare indietro.

► Eventi all'estero ne organizzate?

L'anno scorso ci sono stati due team che hanno partecipato alla Pechino-Parigi mentre il prossimo altri soci della Scuderia parteciperanno ad un rally africano. Altre gare in cui abbiamo corso sono il Montecarlo Historique e il Neige&Glace in Francia.

► La gara che ricorda con più piacere?

La WinterRace 2016 è stata molto divertente, soprattutto per l'arrivo a Cortina totalmente "imbiancato". Un nostro socio, inoltre, ha vinto il premio eleganza con una Jaguar XK 120.

► Un sogno da realizzare come scuderia?

Un grande desiderio sarebbe quello di riuscire a radunare tutto il materiale storico della Scuderia per realizzare un libro o almeno un sito internet sulla nostra storia.

► Un personaggio memorabile?

Cica Lurani, figlia di Giovanni, il nostro ex-presidente: ha disputato molti rally come pilota e come navigatrice. È molto brava.

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

Seguire le proprie propensioni e attitudini. Il fascino delle auto storiche, in buona parte, è dato dalla loro umanità: chi le disegna esternava stile e sentimenti propri.

► Un augurio per i giovani lettori?

Spero che sempre più giovani si avvicinino a questa meravigliosa realtà, pensando solo a divertirsi al volante di queste opere d'arte. L'importante è... sentire le forme!



HUNGARORING CLASSIC

29 Sept. - 01 Oct. 2017



HUNGARORING

The classic F1 track will be the home of the 3 days of classic car racing festival. All classic dream cars in one place!



FREE WEEKEND ENTRY WITH ANY PRE-1978 CAR*!

*Pre-1978 cars must register on our club site!
Regular tickets available on our webpage.

HUNGARORINGCLASSIC.COM

EFG Private Banking

★
ZENITH
WATCHES



HUNGARIAN
TOURISM AGENCY


HUNGARORING

Moët Hennessy



"S" come Scaglietti

La rassegna ospiterà esemplari assicurati per un valore di 35 milioni di euro, tra cui una Ferrari 340 MM "vestita" dal carrozziere modenese

DI FIAMMETTA LA GUIDARA

La quinta edizione di Modena Motor Gallery aprirà i battenti nel weekend del 23 e 24 settembre a Modena Fiere e si prepara ad offrire un'esposizione di autentiche rarità. Gli organizzatori -capitanati da Mauro Battaglia- puntano a ribadire il forte legame con la città che ospita l'evento: Modena, infatti, si colloca in una terra ricca di passione per i motori, e fucina di meccanici, ingegneri, battilastra e carrozzai.

L'identità con il territorio continuerà a trasparire in ogni aspetto dell'esposizione e in particolare attraverso la presenza del Museo Ferrari di Maranello, del Museo Enzo Ferrari di Modena, oltre che delle collezio-



VILLORESI

In alto, la Ferrari 340 MM che sarà esposta a Modena insieme ad altre automobili carrozzate da Scaglietti. Qui sopra, Gigi Villoresi (al centro), che la guidò, in una foto di qualche anno fa insieme all'attuale proprietario.

ni private di Righini, Stanguellini e Panini. Per la sua quinta edizione Modena Motor Gallery sarà arricchita da show e mostre. Ecco le prime anticipazioni.

"Le Ferrari di Sergio Scaglietti, mastro carrozzaio"

Modena Motor Gallery esporrà le più belle ed esclusive Ferrari con carrozzeria di Scaglietti. L'attività di Sergio Scaglietti partì a Modena negli anni Venti, da lattoniere: riparava parafranghi di auto da corsa. In breve diventò imprenditore e proprietario di una sua carrozzeria, fino a trasformarsi nel designer di auto Ferrari e non solo. La mo-

stra di Motor Gallery è assicurata da Ciacio Broker per un valore di 35 milioni di euro e verrà realizzata grazie alla collaborazione del figlio di Scaglietti, Oscar, di diversi collezionisti e di Franco Bacchelli, uno dei più autorevoli carrozzai che ha lavorato con Sergio Scaglietti. Tra le auto presenti, una Ferrari 250 GTO, che avrà accanto il suo manichino verniciato in rosso.

Sarà presente anche la Ferrari 340 MM 1953, della quale sono stati prodotti soltanto due esemplari: quello esposto, con telaio #0294, è stato aggiudicato a 9 milioni di euro a una recente asta internazionale. Con il motore di 4,1 litri, è tra le Ferrari più potenti della sua epoca (oltre 300 Cv).

Il proprietario di questo gioiello è Roberto Crippa, imprenditore (ha restaurato il Grattacielo dei Mille a Piacenza) e appassionato di motori fin da giovanissimo: "Dopo le prime Vespa sono passato alle auto -spiega Crippa-. E, come in tutte le cose, quando c'è la passione ci si perfeziona e si punta a creare una collezione. Quando ho visto la Ferrari 340 MM a New York, nel 1998, mi sono detto che dovevo averla".

► **Cosa l'affascina di più di questa automobile?**

"Essere seduto nello stesso posto e tenere in mano lo stesso volante che hanno stretto Villoresi e Hawthorn. Avere il privilegio e l'immensa fortuna di possedere un pezzo di storia della Ferrari. Questa macchina partecipò alla Mille Miglia nel 1953 con Villoresi-Cassani e non si classificò a causa della rottura del differenziale ma nello stesso anno vinse l'International Trophy a Silverstone, guidata da Mike Hawthorn, che poi sarebbe diventato campione del mondo di F1 nel 1958. Poi -continua Crippa- fu venduta ad Hans Reusch, il noto pilota-scrittore, che si iscrisse al Trofeo Supercortemaggiore, ma in prossimità di Merano uscì di strada, uccidendo un poliziotto e ferendo diversi spettatori. Reusch riportò soltanto lievi ferite, ma la Ferrari era molto danneggiata. Rientrò a Maranello per essere restaurata di meccanica e Reusch vide, nel reparto carrozzeria, la 750 Monza che era appena stata finita da Scaglietti, allora chiese di avere le stesse forme per la sua 340 MM. Di queste auto cinque erano state fatte da Vignale e due da Touring, di cui la mia. Ma oggi è l'unica con la carrozzeria Scaglietti".

CON PININFARINA
Un'altra delle auto "vestite" da Scaglietti è la bellissima Dino, disegnata da Pininfarina. In questa immagine, una 246 GTS, anch'essa visibile a Modena Motor Gallery a Settembre.





SPAZIO ALLE DUE RUOTE

Modena Motor Gallery è anche motociclismo, con una mostra dedicata alle Lambretta e un'esposizione di moto inglesi. In particolare, la galleria principale di Fiera Modena ospiterà ben venti esemplari di Lambretta che hanno segnato settant'anni di storia, e che saranno riunite grazie all'impegno di diversi collezionisti.

Per la prima volta a Modena Motor Gallery sarà presente anche una mostra di moto inglesi, tra le quali spiccano una BSA Gold Star DBD 34 del 1957, una Triumph Bonneville del 1961, una Velocette Venom del 1960 (*in foto*), la Norton Commando Fastback 1971, la Ariel Square Four MKII del 1956, la Triton 650 del 1960 e la Triumph Speed Triple del 2003.



► Ha conosciuto i piloti che guidarono questa vettura?

“Sì, ho avuto la fortuna di conoscere sia Villoresi sia Cassani: il primo al Mugello, mentre ero ad una gara, e Cassani a Modena: aveva saputo che c'era la mia macchina e aveva chiesto di andare a vederla. Anche se fuori era cambiata, l'interno era identico e ricordo che quando si è seduto si è emozionato”.

► Quando l'ha acquistata?

“Nel 1999 a New York, da Dieter Holterbosch, l'ho restaurata e partecipo ad alcune competizioni: dal Monaco Historic Grand Prix al Goodwood Revival. Ho partecipato anche al Ferrari Challenge e ad alcune Mille Miglia”.

ERA UNA TOURING

Sopra, la Ferrari 340 MM in un'immagine d'epoca nel cortile di Scaglietti. L'esemplare nacque con la carrozzeria realizzata da Touring, poi fu ricarrozata in seguito a un incidente. Tra le tante auto esposte a Modena ci sarà anche una rassegna di monoposto, tra cui l'interessante BJC di F. Junior (sotto), a cui abbiamo dedicato un articolo su *Automobilismo d'epoca* di agosto 2016.

GLI APPUNTAMENTI DEL WEEK-END

Sabato 23 settembre alle 17.00 appuntamento in piazza Roma davanti all'Accademia Militare con decine di Ferrari che formeranno una grande lettera “S” a simboleggiare l'iniziale di Scaglietti. In collaborazione con il Ferrari Club Italia.

Domenica 24 settembre in fiera si terrà un appuntamento molto particolare: rottami di auto e moto prestigiose, scocche, telai, parti di automobili famose saranno battuti all'asta per dare loro la possibilità di rivivere. L'allestimento scenico sarà parte integrante dell'asta, e prenderà spunto dall'evento organizzato da Artcurial a Retromobile di Parigi due anni fa. All'asta anche un pezzo esclusivo: una dima di carrozzeria De Tomaso donata

dalla Collezione Umberto Panini, il cui ricavato sarà devoluto all'Unione Italiana Lotta Distrofia Muscolare (UILDM).

Il Circolo della Biella Autostoriche, nella ricorrenza del 30° anno di rifondazione, proporrà una selezione delle vetture più rappresentative della propria storia.

Agli artigiani sarà riservato come sempre uno spazio importante e saranno la “corona” di un intero padiglione dedicato ai commercianti di auto. Sarà possibile anche vedere dal vivo le performance degli artigiani: alcuni giovani mostreranno in diretta come si batte e si modella una lastra. All'esterno, i privati proporranno la vendita di auto e moto e un ampio spazio sarà riservato a ricambi e accessori.



ASI AUTO SHOW 2017



SICILIA

22-25 SETTEMBRE



info@asifed.it • www.asifed.it

CON IL
PATROCINIO DI



REGIONE SICILIA



Comune di CATANIA



Comune di MODICA



Comune di NOTO



Comune di SIRACUSA



Comune di TAORMINA



Arma dei Carabinieri





10 anni di passione

Dal 2007 Daniele Bellucci ha deciso di fare della sua collezione a San Gimignano una vera esposizione aperta al pubblico

DI AMEDEO GORI

Peugeot è un Marchio importante per la storia dell'automobile. In Francia è noto per i suoi prodotti di qualità, dall'eleganza misurata, per un pubblico conservatore e borghese. Si può dire che sia stato per la Francia quello che per l'Italia era Lancia.

In Italia ci sono più affezionati al marchio torinese che alla Peugeot; ma anche questi ultimi non mancano. Uno, in particolare, è Daniele Bellucci che, dopo aver raccolto oltre trenta auto del Leone rampante, ha de-



CABRIOLET

Sopra, una delle sale di cui si compone l'esposizione della Galleria Peugeot (qui a fianco l'insegna); protagoniste le cabriolet della serie "04": in primo piano la 504, più a sinistra una 404 e, in fondo, la piccola 104. A destra in alto, la 302 berlina del 1936.



LE AUTO ESPOSTE

Vetture fino al 1930

Peugeot Bébé (1916): la piccola 4 cilindri ideata da Ettore Bugatti *Peugeot 163 B:* la torpeda di medie dimensioni per la borghesia dell'epoca *Peugeot 172 Quadrillette (1924):* la cyclecar leggera e coi posti "décalé" *Peugeot 172 R (1927):* la due posti elegante con la fiancata caratterizzata dal "canniage".

Peugeot gamma 10

104 Ecò del (1983): una serie speciale in 1000 esemplari per il mercato italiano.

Peugeot gamma 20

202 berlina (1948): prima vettura a uscire dalle catene di montaggio dopo la guerra *202 Canadienne (1949):* consegnata con fiancate in legno o in lamiera a secondo della disponibilità dell'acciaio come materia prima *202 paquet de tabac (1949):* piccolo furgoncino, primo con freni idraulici *203 berlina (1955):* la piccola "oca di latta in salsa francese" *204 break:* l'elegante familiare disegnata in collaborazione con Pininfarina.

Peugeot gamma 30

301 D coupé e cabriolet (1934): due versioni dello stesso modello aperta o chiusa erano le regine dei concorsi di eleganza *302 berlina (1936):* l'influsso dell'aerodinamica e i fari dentro la calandra rendono queste vetture scattanti anche da ferme *304 S cabrio-*

let (1973): con 75 cavalli e un grande baule era l'ideale per i week-end negli anni '70.

Peugeot gamma 40

401 D coupé trasformabile (1934): una rarissima versione in fase di restauro *402 BL Eclipse (1938):* prototipo della *403 cabriolet (1957):* oggi in fase di restauro *404 coupé (1966):* elegante e raffinata 4 posti con motore a iniezione *404 cabriolet (1962):* con l'hard-top nero anche la cabriolet è adatta ai campi di sci.

Peugeot gamma 50

504 cabriolet (1973): la versione a iniezione fuoriserie di Pininfarina costava una volta e mezzo la corrispondente berlina *504 coupé (1978):* seconda serie con i fari rettangolari e i paraurti cromati *504 coupé V6 Ti (1980):* versione con iniezione elettronica, più potenza meno inquinamento.

Peugeot gamma 60

604 limousine Heuliez (1980): versione allungata, esemplare usato anche da Papa Giovanni Paolo II *604 Tour de France:* esemplare pre-serie allestito come ammiraglia per il Giro di Francia, oggi in restauro.

Non solo auto

Peugeot 415, la moto per il turismo negli anni '50; e poi oggettistica, ricambi, biciclette, automobili.

ciso di farne una collezione aperta al pubblico: a San Gimignano, in provincia di Siena, allungando così l'elenco dei motivi per una visita a questa località sulla via Francigena, nota in tutto il mondo per le sue torri. La collezione si chiama Galerie Peugeot ed è stata inaugurata il 5 ottobre 2007, col supporto di Peugeot Automobili Italia e del suo Club Storico. E con la presenza di Thierry Peugeot, all'epoca presidente dell'Aventure Peugeot: «C'è uno stretto legame -disse monsieur Peugeot al taglio del nastro- che unisce Italia e Francia. Un legame che da oltre 50 anni ci lega tra l'altro a Pininfarina. Non credo perciò sia una coincidenza che proprio l'Italia sia il primo paese al di fuori della Francia in cui si apre una Galerie Peugeot. Italiani e francesi sono accomunati dalla stessa passione



TAGLIO DEL NASTRO
Un'altra sala della Galleria, in primo piano la 306 Maxi campione d'Italia Rallye nel 2000. Sotto, Thierry Peugeot taglia il nastro il giorno dell'inaugurazione.

HA FONDATO ANCHE IL CLUB STORICO

Daniele Bellucci nasce a Firenze nel 1957. Laureato in Economia e Commercio all'Università di Siena, risiede a San Gimignano con la moglie e due figli da molti anni. Dopo esperienze in Università e presso note aziende di telecomunicazioni, per anni è stato titolare di un'agenzia di autonoleggio. Nel 1982 inizia a collezionare le prime Peugeot, fino ad arrivare a più di trenta auto, più moto, biciclette, documentazione e automobilia. Noto in tutta Europa tra gli appassionati di Peugeot d'epoca, nel 1999 è stato uno dei soci fondatori del Club Storico Peugeot Italia. Dal 2007 ha creato Galerie Peugeot a San Gimignano mentre dal 2013 ha iniziato a editare le famose guide all'acquisto delle Peugeot storiche (ne sono state pubblicate finora otto: 205; 204 coupé e cabriolet; 304 coupé e cabriolet; 504 coupé e cabriolet; 106; 406 coupé; sportive anteguerra; sportive 16 valvole).



per l'automobile e sanno bene che nella storia è nascosto il futuro. Un museo, la collezione, la Galerie rappresentano un monumento alla tradizione e alla storia. È il nostro patrimonio, che dobbiamo trasmettere alle future generazioni, e ci fa piacere vederlo diffondersi anche al di fuori della Francia. La Galerie ci indica la strada percorsa e la direzione da intraprendere. È la nostra via Francigena, che noi percorriamo tutti i giorni con entusiasmo».

In dieci anni molte sono state le evoluzioni, le difficoltà e i successi di questa iniziativa. Oggi è una meta per gli appassionati della storia dell'automobile; purtroppo la maggior parte dei visitatori sono stranieri: è il caso di rammentare anche a tutti gli appassionati italiani questa interessante possibilità.

COSA, COME, QUANDO

La Galerie Peugeot espone in permanenza oggetti che raccontano la storia di Peugeot; una storia che non è fatta soltanto di automobili (30 in totale quelle esposte) ma anche di biciclette, motociclette e oggetti di varia natura. La collezione è aperta tutti i giorni in estate e su appuntamento chiamando il 335-6567417 (oppure si può scrivere all'indirizzo e-mail bellucirent@gmail.com) per visite guidate, organizzazione eventi, presentazioni, matrimoni e feste private. Servizio con sala equipaggiata da 100 posti, possibilità catering. Galerie Peugeot; via per Fagnano; San Gimignano (SI); tel. 0577-942220.



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

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA



Piccolo grande club

**Sono oltre ventimila i soci del Fiat 500 Club Italia
In un migliaio si sono ritrovati in Liguria per il raduno del 60°**

TESTO E FOTO **DANILO CASTELLARIN**

E' stata un'invasione pacifica. Più di 1200 Fiat Nuova 500 sono confluite da ogni regione d'Italia e ben 17 paesi stranieri a Garlenda, vicino Savona, dove il 7, 8 e 9 luglio si è svolto il 34° Meeting del 500 Club Italia e l'inaugurazione del nuovo Museo Multimediale dedicato alla piccola Fiat che in luglio ha festeggiato i sessant'anni. Pochi giorni prima, alla Camera dei deputati era stato presentato il libro "Un mito italiano, la 500, fenomeno sociale e di costume" di Stefania Ponzone e Francesca Caneri. *"La festa organizzata dal Fiat 500 Club Italia è arrivata alla 34esima edizione eppure l'entusiasmo è quello della prima volta"*, ha sottolineato orgoglioso il presidente del sodalizio, Stelio Yannoulis.

Merito della dimensione amichevole, senza fronzoli, dei costi contenuti (20 euro), degli spunti offerti dall'incontro (convegni, approfondimenti tematici, tour in allegria, gadget e molto altro). Non sarà un caso che i soci di questo club abbiano raggiunto l'imponente cifra di 21mila adesioni nel mondo, cosa che ha portato il club a diventare una sorta di azienda, con undici dipendenti a tempo indeterminato. Per rispondere alle esigenze dei soci e organizzare più di 250 raduni l'anno (!); e poi gestire un museo ricco di autentiche rarità, curato dall'infaticabile passione di Ugo Elio Giacobbe e ancora diffondere la rivista bimestrale "4 Piccole ruote", che aggiorna sulle novità, promuove gli incontri, racconta le storie di vita vissuta in 500.



La più certificata

Ed è massiccio anche l'apporto dei giovani: al 34° Meeting di Garlenda, a differenza di quello che succede in quasi tutti i raduni per auto d'epoca, non c'erano soltanto capelli bianchi, anzi. Un terzo degli iscritti aveva meno di trent'anni; d'altra parte la Fiat 500 da anni è in pole position fra tutte le auto certificate dall'ASI



1000 SFACCETTATURE

In apertura, la cerimonia di benvenuto per i partecipanti al raduno, a cui non sono mancati i giovani (a fianco). Il mondo della 500 è fatto di tante sfaccettature quanti erano i presenti a Garlenda (in fondo). Qui sotto, a sinistra l'arco di partenza dei vari tour e, a destra, uno dei primissimi esemplari di Nuova 500 (1957) esposti nel museo in provincia di Savona.



con la Targa Oro, quasi 200 soltanto nel 2016, davanti a Porsche 911 e Alfa Spider. Fitto il programma del meeting: mercato ricambi, molto frequentato dalla delegazione del Lussemburgo che quest'anno era la nazione gemellata, un lungo giro turistico fino ad Alassio e al Belvedere del Santuario della Madonna della Guardia, l'escursione con trekking fino a Borgata

Castelli, un'interessante tavola rotonda, il Grand Tour al Passo del Ginestro e Valle Impero, un altro giro denominato "500 by night" per godere del fascino notturno della riviera ligure, a due passi dalla Costa Azzurra, il "Gran Galà", il talk show, stand gastronomici e danze con tanto di orchestra, il bagno di mezzanotte, l'expo, le sfilate e ancora mostre tematiche oltre a in-

tense testimonianze di persone con disabilità che hanno adattato i loro "cinquini" alle esigenze della paraplegia.

Da Cosenza è arrivata anche una Fiat 500 economica che fu usata anche da Juan Manuel Fangio, con tanto di foto e certificazione. Ogni tanto qualche carro attrezzi per caricare chi è rimasto a piedi. Succede anche con le Ferrari.

Perché noi no?

Garlenda, dove ha sede il "Fiat 500 Club Italia", è un paesino caratterizzato dal Castello della Meridiana, in origine una "Casa di Guardia". Garlenda è frequentata anche per un vasto campo di golf che attira appassionati britannici.

Il connubio non è raro: molti arrivano con le mazze da golf e tornano a Londra con una 500D. L'idea di fondare un club venne a Domenico Romano, dirigente bancario, che nel 1984, dopo aver partecipato a un raduno in Olanda, si domandò: *"Possibile che noi che l'abbiamo fatta non siamo capaci di fare altrettanto?"*.

La domanda divenne una promessa: il più grande club del mondo dedicato a un'automobile.





Eventi **Gli automobili della felicità**

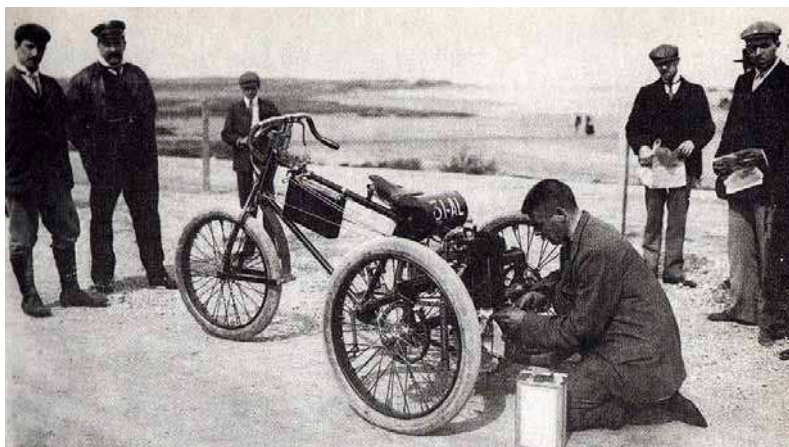
**QUANDO FU DISPUTATA NEL 1901 LA PRIMA GARA
TOSCANA, LE AUTO ERANO ANCORA... MASCHIE
OGGI SONO UN ELISIR DI FELICITÀ, COME CI HA
CONFESSATO UN PARTECIPANTE ALLA RIEVOCAZIONE**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

L'essenza del motorismo storico viaggia a trenta all'ora su ruote di legno. Ne sanno qualcosa i "soliti" inglesi che hanno fatto della loro Londra-Brighton un monumento nazionale (in movimento) riportando su strada centinaia di "ancetres" provenienti da tutto il mondo. Quella delle automobili centenarie è una realtà parallela, una dimensione dove il tempo e lo spazio rispondono ad altre leggi, del tutto relative. Andare da lì a là guidando un marchingegno concepito e costruito all'alba del Novecento sarà sempre un'avventura; un vero trionfo, poi, il raggiungimento della meta. Purtroppo è sempre più complicato mettere su strada vetture di questo tipo, il traffico odierno non dà scampo alle misere manciate di cavalli vapore che sbuffano affaticati in motori secolari. Eppure in Italia non mancano gli amanti del genere. Sono quelli che si sporcano le mani, che ricostruiscono pezzi, che si spezzano la schiena per far girare manovelle d'avviamento. E sono quelli che si divertono come bambini quando traballano sulle balestre tenendosi ben stretti al volante della loro "centenaria".

Gregoire

«Per me è la macchina della felicità -ci ha confidato Antonio Milanese di Cremona, che lo scorso anno si è fiondato in Svezia per recuperare una Gregoire 14/20 HP del 1908-. Semplicemente, quando ci salgo sopra rido. Mi diverto, perché è come un giocattolone. A volte la uso anche per andare a lavorare, visto che ho la fortuna di dover percorrere strade di campagna poco trafficate. Cercavo un oggetto particolare e quando un amico me l'ha segnalata non ci ho pensato due volte. Era in Svezia, sono andato su e in mezz'ora ho trovato l'accordo con l'anziano proprietario. Per me è stato amore a prima vista, lui era deciso a venderla proprio perché ormai era troppo vecchio per guidarla. Con lei aveva viaggiato in lungo e in largo, non solo in Europa. Apparteneva alla sua famiglia da tre generazioni, da quando il nonno l'aveva acquistata in Francia nel 1920. Dalle ricerche che ho fatto, grazie al supporto del Registro Gregoire francese, ho scoperto che questo modello dovrebbe essere stato costruito in cinque esemplari, due dei quali ancora in circolazione, e che le Gre-



AMARCORD
Tre immagini della prima e unica edizione della Piombino-Livorno disputata il 24 agosto del 1901: qui sopra, il concorrente francese Gaston Osmond alle prese con il suo triciclo De Dion; a sinistra, la partenza dal castello di Piombino; in basso, Ugobaldo Tonietti secondo classificato su Panhard Levassor 32HP.





PRONTI? VIA!

A fianco, Nino Delogu (presidente del Garage del Tempo) sulla Peugeot Tipo 69 del 1905; sotto, a sinistra Massimiliano Pignotti e Valentina Bagnoli su Darraq 8HP del 1904; a destra, Massimo Benedetti lubrifica le valvole della sua Buick D44 del 1916. In basso, una targa americana originale per carrozze senza cavalli ed Enrico Momo e Vanda Brunero su De Dion Bouton del 1913.



goire esistenti nel mondo sono soltanto cinquantaquattro; ventuno quelle funzionanti».

L'avventura di Milanesi con le auto storiche è iniziata con una Lancia Appia terza serie. «Ritrovai una vecchia fotografia di quando avevo appena un anno di età e mi avevano ritratto sul cofano della Lancia Appia di mio padre. Da qui, la voglia di trovare un oggetto che aveva fatto parte della mia vita e della mia famiglia. Poi sono andato sempre più indietro nel tempo, prima con una Lancia Ardena berlinetta passo corto e quindi con la Gregoire, un'auto che si può gestire nel garage di casa. La prossima? Una Lambda sport, ma per ora è solo un sogno...».

Telefonata dagli USA

Abbiamo incontrato Milanesi e la sua Gregoire alla fine di maggio, in occasione della settimana "Riunione di Automobili Centenari" (proprio così, al maschile, ndr) organizzata dal Garage del Tempo Costa degli Etruschi, sodalizio toscano (di Cecina, in provincia di Livorno) che dedica molta attenzione ai veicoli dei pionieri. Quest'ultima edizione è stata particolarmente significativa, perché ha voluto celebrare per la prima volta un evento... epocale per il motorismo toscano. Un bel giorno del 1912, infatti, una telefonata dagli Stati Uniti gettò scompiglio tra gli adepti del Garage del Tempo. Un giornalista d'Oltreoceano chiedeva notizie di

una corsa automobilistica disputata tra Grosseto e Livorno nel 1901. In quel di Cecina nessuno ne aveva mai sentito parlare,



ma bastò una ricerca alla biblioteca di Livorno per recuperare le cronache dell'epoca che riportavano i resoconti di un evento davvero eccezionale. Nino Delogu -attuale presidente del club- capì subito di avere a che fare con la prima corsa automobilistica disputata in Toscana: un bel primato da sfoggiare, ma soprattutto un nuovo patrimonio da salvaguardare e da tramandare.

La prima e unica edizione della Piombino-Livorno, datata 1901, doveva essere, in realtà, la Grosseto-Livorno; ma a causa delle abbondanti precipitazioni

VELOCITÀ

Sopra, Ferruccio Telò e Marco Costa felici a tutta velocità sulla Hupmobile Tipo 20 del 1909. Nel tondo, Antonio Milanesi al volante della rara vettura francese Gregoire 80/4 del 1908 (in basso) acquistata da una famiglia svedese che l'aveva conservata per tre generazioni.





ni che resero impraticabile la strada, all'ultimo momento il percorso venne modificato. L'evento motoristico, organizzato dal Comitato per le Feste Livornesi, prevedeva per sabato 24 agosto 1901 la gara di resistenza e, domenica 25, la sfilata da Antignano al Cisternone; il lunedì successivo, infine, una corsa di accelerazione e una prova di... dirigibilità. Venero istituite quattro categorie: la I per vetture oltre i 1.000 kg di peso, la II per quelle fino a 1.000 kg, la III per le vetturette fino a 450 kg e la IV per tricicli e motocicli.

Tra gli undici veicoli al via, si impose la FIAT 12 HP Corsa del conte Camillo della Gherardesca, ma a pilotarla fu il pilota ufficiale Felice Nazzaro, da poco assunto dalla Casa torinese. Al secondo posto la Panhard & Levassor 32 HP del Cavalier Ugobaldo Tonietti, al terzo il triciclo De Dion Bouton 6 HP di Gaston Osmond.

Benzina dal farmacista

Avrebbe partecipato anche l'equipaggio torinese formato da Roberto Biscaretti di Ruffia con il figlio Carlo (il primo, tra i fondatori della Fiat; il secondo, fondatore del Museo Nazionale dell'Automobile), ma un guasto tecnico alla loro Phenix 3,5 HP accusato durante il viaggio verso la Toscana li obbligò ad assistere come semplici spettatori. L'esperienza, però, fu di ispirazione a Carlo per pubblicare, anni dopo, un divertente racconto. Ecco, ad esempio, come il Biscaretti ricorda quel viaggio avventuroso: «Pieni i serbatoi, gonfie le gomme, a posto i pneumatici di scorta, a bordo il voluminoso pacco di pezzi di ri-

RUGGINOSA
Sopra, Luciano Caporali e Daniele Limpido sfrecciano sulla statale Aurelia a bordo della Itala 25/35 HP del 1908: vettura forse non del tutto originale ma molto affascinante per il suo stato d'uso rugginoso. Tutt'altro stile, invece, per la scintillante ed elegante Unic Tourer del 1909 di Mario Garbolino e Teresa Aragno (a destra).





cambio, senza cui era inutile mettersi in movimento. [...] Affannosa ricerca di benzina a Novi Ligure dove il farmacista piantava delle grane per cedere il prezioso liquido. [...] La salita della Ruta offre qualche difficoltà e qualche tratterello ce lo facciamo a piedi, lasciando che la macchina salga da sola come può. [...] Il motore ha la tosse, starnuta ripetutamente, si fa asmatico, poi mollemente si affloscia e cede ad un tratto, vinto dalla polmonite, tra le mie braccia».

450 Lire

E poi il dipinto di alcune scene livornesi: «Livorno era a rumore, e le buone macchine riempivano del loro brontolio le vecchie strade ed il buon pubblico non sapeva più a che santo votarsi, per poter vedere tutto e se possibile toccare, come San Tommaso, i mirabolanti meccanismi, capaci di così grandi cose». E ancora: «Il trionfo di Nazzaro fu pieno ed assoluto, e segnò la consacrazione delle qualità costruttive delle vetture prodotte dalla nuova marca torinese. Il nostro grande corridore iniziava così la sua carriera che doveva portarlo tanto in alto. Nazzaro, partito da Torino umile e povero, vi è rientrato la fronte cinta di alloro e ricco. Egli porta a casa la grande coppa di S.M. il Re e duecento lire, diconsi, duecento, di primo premio con in più un altro premio di L. 250 offerto dalla casa Michelin».

Il Garage del Tempo ha quindi riproposto quello stesso percorso. Cento chilometri scarsi che separa-

no Piombino e Livorno. Un viaggio per nulla scontato quando si è al volante di una "centenaria". Eppure, tutte le venti vetture che si sono ritrovate al Castello di Piombino per prendere la partenza della rievocazione sono riuscite a concludere la maratona, conquistando la Terrazza Mascagni di Livorno tra gli applausi del pubblico. È stata una giornata di festa per tutti, scandita dai quattro tempi degli antichi motori e da tappe turistico-culturali che rimarranno nella memoria: il Grand Hotel Palazzo di Livorno, piazza Bovio di Piombino, la sosta al borgo di San Guido, il panorama di Quercianella, il Castel Sonnino, l'escursione in battello sui Fossi Medicei.

PELLICCIA

Dalla Francia con passione: in barba al solleone, Jean-Alin Greze (sopra) non ha rinunciato all'abbigliamento d'epoca sulla Renault 3,5 HP (1900). A sinistra, la cronaca di Carlo Biscaretti di Ruffia del 1901. Sotto, parcheggio a spinta per la Ford T "doppio phaeton" (1909) di Pierino Vanni.





E IN FRANCIA SI SONO RITROVATI GLI APPASSIONATI DI AMILCAR

La splendida cittadina francese di Rochefort, antico porto di mare affacciato sulle rive dell'oceano Atlantico nella regione della Charente Maritime, ha ospitato, dal 15 al 18 giugno 2017, il 35° Criterium Internazionale Amilcar, l'annuale ritrovo riservato ai possessori delle vetturette di questa Casa e quest'anno organizzato in terra francese dal locale Amilcar Circle Club. Oltre 70 equipaggi provenienti da dieci nazioni differenti si sono dati appuntamento giovedì 15 presso la Corderie Royale di Rochefort, un antico arsenale marittimo realizzato nel 1666 e costituito da una serie di edifici oggi convertiti a museo ed albergo (sopra).

Tedeschi, inglesi, svizzeri, americani, belgi, olandesi, e naturalmente un buon numero di francesi, hanno reso omaggio a uno dei costruttori automobilistici più prolifici del primo Novecento, convergendo su Rochefort per far ammirare ai presenti alcuni dei modelli più rappresentativi realizzati dal marchio transalpino nell'arco della sua purtroppo brevissima storia, cominciata nel 1922 e conclusa già diciassette anni più tardi, con una breve parentesi italiana e lo stabilimento aperto a Milano, poi trasferito in Veneto e infine chiuso con l'avvento delle prime Fiat 509.

Tre giorni di raduno ed un totale di quasi 600 km percorsi tra le regioni della Charente Maritime, la Limousine e la Loira, attraverso infinite distese di vigneti coltivati a Cognac, castelli medievali, ponti sull'oceano, assaggi di prelibatezze locali e bellezze naturali da togliere il fiato, il tutto in un clima di assoluta cordialità, su strade prive di traffico e senza alcun assillo cronometrico. Naturalmente in questo genere di manifestazioni non esiste alcuna classifica né premiazione, ma soltanto la voglia di condividere la passione per il marchio e il piacere della guida. *(mglife studio)*



► SULLE STRADE DI TRE STATI CON LA PASSIONE PER L'ALFASUD

L'Alfasud Club Italia ha tenuto il suo primo raduno nazionale, accolto da un notevole successo. Più di 50 partecipanti hanno preso parte all'iniziativa portando le loro vetture -21 in tutto- sui tornanti e le salite delle strade tra Italia e Slovenia, quindi in Austria per concludere tornando ancora in Slovenia per concludere in Italia. Da sottolineare che il lotto di Alfasud non ha lamentato alcuna rottura, nemmeno una *defaillance*, per quanto minima...

Il percorso previsto ha portato la carovana di Alfasud da San Daniele del Friuli (UD) a Caporetto, poi sulle impervie strade delle Alpi fino a Bovec quindi il Preval Vršic (o Passo della Moistrocca 1.611 metri) dirigendosi poi verso Kranjska Gora. L'ingresso in Austria è avvenuto attraverso il Wurzenpass, quindi il Loibl Pass con ritorno in Slovenia. Il raduno si è concluso a Bled, con il pranzo e le premiazioni di rito.

www.alfasudclub.com



► VILLATA: MARCHE E MODELLI DIVERSI SULLE STRADE TRA LE RISAIE

Si è svolta il 9 luglio la 27esima edizione della manifestazione per veicoli storici che la Società Operaia di Mutuo Soccorso di Villata (VC) organizza nella cornice delle risaie e dei monumenti della pianura vercellese. Il raduno è stato caratterizzato da una qualificata presenza di modelli di varie marche, alcuni di notevole interesse. Tra queste Cadillac Eldorado, Fiat 1400, Fiat 1300 S Coupé Vignale, Lancia Ardea, Fiat 1300 Familiare e così via. Dopo essere state esposte per qualche ora nella piazza del paese, le auto sono partite per un itinerario nelle campagne vercellesi, con meta Borgovercelli per visitare la collezione di autocarri storici presso la sede della ditta Marazzato. La ditta ha messo a disposizione anche un pullman storico, che è partito da Villata ed ha accompagnato una parte degli equipaggi. Dopo il pranzo consumato a Villata, i radunisti sono tornati nella piazza centrale presso la sede della Società operaia organizzatrice dell'evento; lì il presidente del sodalizio Italo Tealdi ha distribuito premi a tutti i partecipanti e salutato con un arrivederci al prossimo anno. (Iacchetti)



► LE KARMANN GHIA TRA COSTA AZZURRA E CUNEESE

Si è svolto dal 22 al 25 giugno scorso a Mentone, in Costa Azzurra, il raduno internazionale delle Karmann Ghia, organizzato dai Club omonimi di Italia e Francia a cui erano presenti ben 36 equipaggi. Non moltissimi in assoluto ma un bel numero considerando la rarità del modello, che peraltro gode di notevole seguito tra gli appassionati e proprietari, che partecipano spesso e volentieri agli eventi organizzati dai loro sodalizi. Dopo la prima parte tra Mentone e Monaco, i radunisti si sono mossi in direzione della val Roja, puntando al Col di Tenda e Limone Piemonte.

Dalla località sciistica i partecipanti al meeting si sono poi diretti verso Entracque. Alla sera c'è stato un incontro particolare: quello con Christine e Patrick Sommer che con la loro Karmann Ghia hanno partecipato all'ultima Pechino-Parigi classificandosi primi di categoria e ottavi assoluti.

Il raduno si è concluso domenica 25 con esposizione delle auto nel centro di Limone per poi salire al Fort Central, contornati dai ciclisti in mountain bike che partecipavano alla gara della Via del Sale. Il prossimo appuntamento per le Karmann Ghia sarà in Sicilia, nel mese di settembre.

www.karmannghia.it



► LE FIAT RITMO ALLA CORTE DELLA FERRARI

Il 16 luglio si è svolto un riuscito raduno del Club dedicato alla Fiat Ritmo. Oltre che la passione per il modello Fiat a fare il successo del meeting è stata anche la location dell'iniziativa: Maranello, la culla della Ferrari. I partecipanti al raduno, con le loro sessanta Ritmo di versioni diverse, hanno visitato il Museo Ferrari, per poi effettuare il "pellegrinaggio" al vicino stabilimento del Cavallino Rampante. Tanti i modelli rappresentati, dalla berlina Ritmo 60 alla Cabrio Bertone e alle versioni sportive 105-125-130.

Chicca eccezionale e particolarmente in tema, è stata la presenza della Ritmo appartenuta a Enzo Ferrari. Al termine della giornata, i responsabili del sodalizio hanno annunciato che l'anno prossimo il raduno del Club si terrà a Torino, per festeggiare i 40 anni del modello.

www.fiatritmo.it

► AUTOGIROVAGANDO: TRA ROMAGNA E MARCHE SULLE TRACCE DELLA DIVINA COMMEDIA

L'edizione 2017 (la nona) di "Autogirovagando... nel passato" ha riservato ai partecipanti un programma di grande suggestione e bellezza. Come ormai consuetudine, l'appuntamento era per tutti a Cesenatico (FC), fissato per venerdì 9 giugno. Dopo la sistemazione alberghiera le vetture si sono dirette a Cesena per raggiungere l'Ippodromo del Savio, dove è avvenuto il pranzo e dove alle auto è stato concesso



di entrare sulla pista. Sabato mattina, la carovana si è diretta a Gradara (PU), dove i partecipanti hanno visitato la celebre Rocca teatro dello sfortunato amore di Paolo e Francesca raccontato da Dante nella Divina Commedia. Dopo uno spettacolo di falconeria, gli equipaggi hanno ripreso la via del ritorno per raggiungere Cesenatico e prepararsi alla sfilata di eleganza in notturna (in foto), nel corso della quale le vetture, in corteo, si sono recate in Piazzale Costa.

La manifestazione si è chiusa la domenica, dopo le premiazioni e i saluti di commiato con la promessa di rivedersi tutti all'edizione 2018!

RONDELLE

► **STORICHE PER LE MARCHE** - Dal 24 al 26 agosto si svolgerà il raduno "Sibillini e Dintorni" organizzato dalla Scuderia Marche-Club Veicoli Storici. La manifestazione, alla 10ª edizione, sarà intitolata "La Marca in ripresa", interpretando la determinazione e lo spirito delle popola-



zioni colpite dal sisma. Macerata sarà la sede logistica da dove si svilupperanno gli itinerari delle tre giornate e dove si svolgerà la serata con spettacolo benefico all'Arena Sferisterio dedicata a Elvis Presley, oltre alla consueta rievocazione del Circuito della Vittoria in centro storico. Al via equipaggi con vetture ante 1945 con nutrita rappresentanza di esemplari ultracentenari.

► **ALFA ROMEO GTV** - In zona Franciacorta-Lago d'Iseo sabato 9 settembre è in programma un raduno riservato alle Alfa Romeo GTV/Spider (progetto 916). L'iniziativa si svolgerà in giornata, con ritrovo a Rovato (BS) ed escursione nella regione con tappe a Monticelli Brusati e Sale Brusati, in entrambi i casi per visite ad aziende vinicole. L'arrivo dell'itinerario è previsto a Sale Marasino, sempre in provincia di Brescia. Per maggiori informazioni, consultare il gruppo Facebook *AlfaRomeo916*.

► **IN BIANCHINA DAI MALASPINA** - Fossdinovo (MS) è stata la meta del raduno organizzato domenica 7 maggio dal Bianchina Club. Motivo della scelta della location è stata la visita al castello Malaspina, il più grande e meglio conservato della Lunigiana. Le Bianchina, entrate nel borgo dalla porta duecentesca, si sono schierate nella piazzetta interna, esposte all'ammirazione dei numerosi turisti.

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



| IN COPERTINA | Saab 99 (1978) - 900 16 GT cat (1993)

Il decollo del turbo

**LA CASA AERONAUTICA USÒ
LA SOVRALIMENTAZIONE
PER AVERE FLUIDITÀ
DI MARCIA PIÙ CHE
PRESTAZIONI
ORIGINALI NELLA LINEA
COME NELLA MECCANICA,
ERANO SCELTE
DA CHI CERCAVA QUALITÀ
E DISTINZIONE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



DOCUMENTO D'IDENTITÀ

La targhetta identificativa della 99 Turbo, con la "O" stilizzata come la girante di una turbina, è diventata famosa nel tempo quasi più della macchina su cui era montata. A partire dalla fine degli anni '70 le versioni sovralimentate hanno contraddistinto tutti modelli Saab. La saga delle 99 e 900 "Classic" si è aperta con la prima 99 Turbo (a sinistra) e conclusa nel 1993 con la Turbo 16 GT (sotto).



In oltre un secolo di variegato e multiforme automobilismo commerciale, alcune Case produttrici si sono distinte per aver progettato e costruito vetture in maniera tutt'altro che "variegata e multiforme". Il caso più emblematico è quello di Porsche: una lunga e prospera carriera costruita attorno allo sviluppo di un solo prodotto, sempre più affinato e perfezionato, sia stilisticamente sia nei contenuti, al punto da condizionare pesantemente anche la genesi dei modelli poi lanciati su altri segmenti di mercato. In questo filone si colloca a pieno titolo Saab, che a partire dagli anni '40 ha portato avanti sempre lo stesso concetto di vettura, un'auto da famiglia solida e di ispirazione aeronautica, caratterizzata da una linea non convenzionale; una gamma fatta di un solo modello declinato in più versioni e sviluppato nel tempo: i modelli 92, 93, 95 e 96, con cui il marchio si afferma sulla scena internazionale, altro non sono che la stessa automobile costantemente rimodernata e adattata ai tempi, nell'arco di trent'anni.

Piccola rivoluzione

La prima grande novità per il marchio svedese arriva nel 1967 con la nuova 99: è ancora una berlina 3 volumi a 2 porte e 5 posti a trazione anteriore come i modelli che l'hanno preceduta e ai quali è ispirata, ma di fatto è un prodotto quasi del tutto riprogettato. Nella sua prima configurazione monta un motore 4 cilindri longitudinale da 1709 cc e 80 Cv di produzione Triumph. Inedita, per il marchio Saab, la versione 4 porte presentata nel 1971 assieme al nuovo propulsore da 1854 cc e 87 Cv, che affianca l'1.7, e a una nuova plancia.

L'anno seguente la 99 assume un'identità ancor più definita: in seguito alla fusione di Saab col colosso svedese dei mezzi pesanti Scania, che ne prende anche in carico la produzione, il motore inglese, non proprio un modello di affidabilità, viene rivisto profondamente. I risultati sono una maggiore potenza, 95 Cv, e una maggiore cilindrata, che gli appassionati Saab impareranno a conoscere bene: 1985 cc, valore che resterà invariato nella produzione della Casa svedese per quasi trent'anni. Seguono poi due nuove e originali carrozzerie: nel 1974 la combi-coupé a tre porte e nel 1976 la 5 porte, dalla linea più morbida e filante rispetto alla squadrata berlina 4 porte. Ma non è finita. Da sempre impegnati nella continua ricerca di potenza per essere competitivi nei rally, gli ingegneri Saab iniziano a lavorare su una 99 a doppio motore (esperimento già effettuato, senza seguito, sulle vecchie 96 a 2T), ma l'esperienza di Scania sui motori sovralimentati li porta a preferire il Turbo, che all'epoca rappresenta un'autentica primizia per il mercato automobilistico. Negli anni '70, infatti, soltanto BMW con la 2002 e Porsche con la 911 avevano ten-



VERNICE AERONAUTICA

In alto, nel riquadro, la prima Saab prodotta in serie, la 92 a 2T. Lo stile dell'abitacolo è chiaramente ispirato a quello delle cabine degli aerei, come la forma a goccia della carrozzeria si rifà agli studi aerodinamici dell'epoca.

Si dice che le prime fossero tutte verniciate di verde perché era la stessa (e unica) vernice che l'azienda all'epoca usava sui velivoli. Sulla più matura 99 Turbo si ritrovano gli stessi concetti di vettura due porte da famiglia, aggiornati a trent'anni dopo. Sopra, la singolare apertura del cofano, che prima trasla in avanti e poi si ribalta. Nei dettagli della pagina seguente, in senso orario, la "veneziana" in plastica che protegge dal sole i passeggeri posteriori, la presa d'aria alla base del parabrezza e i prospetti frontale e posteriore; tipicamente "nordici" i lava-tergi fari (una ricercatezza all'epoca) e i paraspruzzi, sia posteriori sia anteriori (visibili nella foto grande). Questa 99 monta anche il tetto apribile.







tato la strada della sovralimentazione per un'auto di serie; ne erano venuti fuori però due modelli di nicchia, tanto potenti quanto inaffidabili. Saab segue invece un approccio diverso, applicando al suo due litri di normale produzione un turbocompressore relativamente piccolo, che lavora con una pressione non elevata. Il risultato della messa a punto finale è una potenza di 145 Cv a 5000 giri e una coppia di 24 kgm a 3000 giri: valori elevati ma non estremi per una "due-mila", capaci di imprimere prestazioni brillanti mantenendo però regolarità di funzionamento e affidabilità consone a un'automobile di larga diffusione. Al punto che la 99 Turbo, nata come combi-coupé a tre porte, dal 1979 è offerta anche con le più tradizionali carrozzerie a due e quattro porte.

Allunga il passo

Il 1978 intanto è l'anno della presentazione della nuova Saab 900, una sorta di 99 allungata (50 mm in più d'interasse) e migliorata; inizialmente molto simile alla progenitrice, ne eredita buona parte della componentistica e degli arredi, inclusi i bellissimi sedili in velluto, il design della calandra (almeno sulle prime

"flat nose" col frontale verticale), il posizionamento della ruota di scorta di taglio a vista nel baule e la meccanica, inclusa la versione Turbo (coi suoi inconfondibili cerchi "Inca"), decretando di fatto la fine prematura del modello precedente, a cui resta il merito di aver aperto la strada alla sovralimentazione nella produzione di grande serie. Nonostante i tanti elementi comuni alla 99, la nuova 900 si impone da subito come un modello di segmento superiore; mentre la 99 continua a vivacchiare per una decina d'anni come variante economica soltanto aspirata (diventando poi Saab 90 e resistendo fino al 1987), la 900 si appropria del posto d'onore nei listini della Casa di Trollhättan, e la occupa con successo fino al 1993, anno in cui è sostituita dal nuovo modello sviluppato in collaborazione con General Motors, oggi identificata come "NG" (New Generation) per distinguerla dalla precedente, detta "Classic".

Una gamma a sé

Le due belle vetture di un appassionato "saabista" romano, Alessio Grillo, si collocano agli estremi della produzione delle 99/900, e forniscono quindi un otti-

VELOUR

Sopra, l'inconfondibile abitacolo della 99 Turbo. Il design minimale di sedili e pannelli ha uno stile tutto suo, piacevole e fuori dal tempo, tanto da sopravvivere anche nelle successive 900; belli soprattutto i sedili in velluto con poggiatesta integrato. La 99 monta le cinture di sicurezza sia anteriori sia posteriori, presenti di serie sulle Saab già dalla fine degli anni '50. Quelle anteriori in particolare (nel tondo) sono l'ennesimo dettaglio aeronautico, col sistema di chiusura senza fibbia; la cinghia è bloccata da una piccola leva a scatto, che poi si sblocca col classico pulsante rosso.



mo spunto per tracciare le linee evolutive delle Saab Turbo, sia per il valore storico che esse hanno avuto nella diffusione e nello sviluppo della tecnologia relativa alla sovralimentazione, sia per il contributo sostanziale versato all'identità di un marchio che negli anni '80 e '90 ha fatto dei modelli turbocompressi una vera e propria bandiera.

Al debutto la 900 eredita per intero la gamma motori due litri della 99, in versione monocarburatore da 100 cv, doppio carburatore da 108 Cv, iniezione meccanica da 118 Cv e Turbo con iniezione meccanica e turbocompressore da 145 Cv. La prima grossa novità tecnica arriva nel 1981, con l'introduzione del cambio a 5 marce, inizialmente disponibile soltanto a richiesta per le motorizzazioni più performanti, seguita nel 1982 dall'introduzione, sulle Turbo, della gestione elettronica della pressione di sovralimentazione per contrastare la tendenza al battito in testa del motore, che fino ad allora aveva frenato la corsa alle alte potenze. Grazie al nuovo sistema, denominato APC - Automatic Performance Control, che tramite un sensore sulla testa rileva la frequenza tipica del "battito" e regola di conseguenza la pressio-



ne del turbo, il rapporto di compressione geometrico passa da 7,2:1 a 8,5:1, portando con sé una consistente riduzione dei consumi (nell'ordine dell'8%) che rimangono alti in assoluto ma non ai livelli della vecchia 99 Turbo, con la quale spesso anche i 10 km/litro erano un miraggio, senza inficiare le prestazioni, visto che le 900 Turbo APC toccano comunque i 200 km/h.

Nel 1984 il motore turbo debutta in versione a 4 valvole per cilindro che, combinate a intercooler e APC, portano la potenza a ben 175 Cv a 5300 giri. La Saab 900 Turbo 16 stabilisce un nuovo riferimento per il comportamento stradale, unendo prestazioni da sportiva di alto livello a un'elasticità di marcia degna

MANOMETRO AGGIUNTO
La plancia della Turbo, in alto, è quella delle 99 di metà anni '70, ristilizzata. Caratteristiche le grosse manopole della climatizzazione e i grandi strumenti (sopra a sinistra). Il manometro del turbo a sinistra sulla plancia sembra un accessorio, ma era di serie così. Tutto, negli arredi, trasuda attenzione per l'ergonomia e la sicurezza.



di un motore con almeno due cilindri in più. Anche l'allestimento strizza sempre più l'occhio ai segmenti superiori, con pelle a profusione, sedili riscaldabili e climatizzatore. La nuova e più performante unità, estesa anche alle versioni 4 e 5 porte, sulla coupé genera la nuova versione "Aero", che affianca le normali 3 porte e che, grazie anche alle appendici aerodinamiche e ai cerchi specifici, supera i 210 km/h. Le Saab 900 Turbo a 8 valvole restano comunque a listino e, a partire dal 1986, adottano l'intercooler, passando da 145 a 155 Cv sempre a 5000 giri.

Bisogna arrivare al 1987, ben dieci anni dopo la presentazione, per il primo vero restyling della gamma 900, che a quanto pare invecchia piuttosto bene: nuovo frontale inclinato e più aerodinamico, nuovi paraurti e un'inedita e lussuosa versione Cabrio, derivata dalla berlina 2 porte ed equipaggiata col motore turbo 16 valvole e con una dotazione di serie di primo livello, pensata per l'incontentabile mercato americano. In Europa è proposta a una cifra spropositata, quasi il 50% in più della berlina corrispondente, solo in parte giustificata dalla smisurata capote a triplo strato ad azionamento elettrico con lunotto in vetro sbrinabile. La situazione migliora nel 1991 grazie all'adozione, anche sulla cabrio, della meno pretenziosa motorizzazione EP (Eco Power) che, grazie alla turbina più piccola (pressione a soli 0,45 bar) che non necessita di intercooler e APC, permette di sforbiciare pesantemente prezzo e consumi senza essere costretti a fare altrettanto con la dotazione di serie.

Rispetto alle versioni più prestanti, la EP punta sull'elasticità di marcia grazie alla riduzione del ritardo di risposta del turbo; abbinata a tutte le carrozzerie e ad un catalizzatore a 3 vie con sonda Lambda, è comunque in grado di spingere le solide cinque posti svedesi agli ormai abituali 200 km/h.

Dalla parte opposta della gamma Turbo, la perdita di potenza del motore 16 valvole, dovuta all'adozione della marmitta catalitica, è tamponata con un kit di potenziamento che alza ulteriormente l'asticella a ben 185 Cv; il kit è dedicato alle Aero Sport (tre por-

te e cabrio), ai trecento esemplari della serie speciale "Montecarlo", dal nome della sua sgargiante vernice giallo pastello, e alla serie speciale GT. Ma ormai il nuovo decennio è iniziato, e all'orizzonte c'è già la nuova 900 NG, che debutta ufficialmente nel 1993.



FINE SERIE

La 900 Turbo 16 GT è una delle ultime "Classic", una serie limitata "full optional", a eccezione del tetto apribile, onnipresente sulle 900 e invece qui non previsto. Rispetto alle altre Turbo APC con catalizzatore monta un motore, denominato B202R, con centralina specifica, pressione della valvola regolatrice della benzina tarata a 3,3 bar e valvola wastegate tarata a 0,85-0,90 bar. La potenza è di 185 Cv. Sempre particolare l'apertura del cofano motore (sopra).





TESSUTO ZEGNA
 Caratteristico della GT
 l'interno (sedili e pannelli)
 misto in pelle di bufalo
 e tessuto spigato di lana
 Zegna (sopra). Rispetto
 alla 99 il cruscotto, in alto,
 è ristolizzato. Restano
 però lo stile aeronautico e
 gli strumenti grandi, dove
 il manometro del turbo è
 finalmente integrato.
 Il volante "boomerang"
 è un ricercato accessorio
 dell'epoca.

Modello bandiera

La 99 prima, e la 900 poi, sono per molti le Saab per antonomasia: per i numeri di produzione, per la longevità e per l'identità che hanno saputo dare al marchio che, partendo da un progetto inglese, grazie ai continui affinamenti col tempo realizza una meccanica completamente "propria", dando un'importante e lungimirante contributo allo sviluppo della sovralimentazione, oggi diffusa a livelli inimmaginabili fino a pochi anni fa. E poi le 99/900 sono anche le ultime "vere" Saab, quelle dallo scarico gorgogliante, dalle lamiere spesse, dalle portiere che tagliano via i brancardi, dai cofani che si aprono a compasso e dai portelloni a "banana", prima che le economie di scala col gruppo GM e la successiva ingloriosa fine del marchio portassero via per sempre un pezzo di storia dell'automobilismo ancora oggi esotico e affascinante.

Sono vetture da comprare perché orgogliose rappresentanti di un mondo a sé, fatto di stile, filosofia e design sempre a metà tra la follia di un mezzo ae-

ronautico adattato alla strada e il freddo pragmatismo del design scandinavo. Talmente strane e fuori dagli schemi da risultare, come tutti i miti, qualcosa che si ama o si odia. Su di esse è stato detto di tutto: sono state definite snob e alternative, esclusive e famigliari, robuste e delicate, bellissime e bruttissime, ma certamente mai banali; affidabili e robuste nella meccanica, costruite con una qualità e un'attenzione all'ergonomia mai viste prima, sono degli autentici panzer alla voce carrozzeria, la cui solidità infonde un rassicurante e insuperato senso di protezione, anche a velocità molto sostenuta. La sicurezza è infatti da sempre un caposaldo della produzione automobilistica svedese, vessillo che per anni Saab ha portato con orgoglio assieme alla connazionale Volvo, con la quale ha condiviso l'uso delle cinture di sicurezza già nei primi anni '60 e i paraurti a deformazione variabile negli anni '70. Celebri e indimenticate peculiarità Saab restano il blocchetto dell'accensione alla base della leva del cambio, da cui per estrarre la chiave occorre innestare la retromarcia, evitando così di

FANATICO

Alessio Grillo, 39 anni, alla guida della 99 Turbo; dopo l'acquisto di una 9-3 Cabrio nel 2001, si appassiona alla storia del marchio e si iscrive al Saabway Club. Ai raduni impara ad apprezzare le 900 "Classic", finché un amico gli confida l'intenzione di vendere la sua 99 Turbo: un'occasione da non perdere, al punto da sacrificare la sua bella cabrio moderna. Poco dopo, sempre dallo stesso proprietario, acquista anche la 900 Turbo 16 GT.



dimenticare la vettura in folle e rendendo la vita più difficile ai ladri, o il freno a mano sulle ruote anteriori; piccole ma significative testimonianze di una scuola di progettazione libera da schemi e preconcetti.

Sviluppo costante

La 99 Turbo, in particolare, nasce in un momento in cui le auto sovralimentate sono osservate con molta curiosità ma sono anche molto poco diffuse. Saab batte una strada nuova, che privilegia fruibilità piuttosto che le prestazioni pure. Su strada infatti la 99 non sfodera il classico "calcio", al contrario ha una spinta fluida e progressiva; il turbo "attacca" dolcemente, come una mano invisibile che spinge la vettura in avanti, accompagnandola con vigore ma senza sussulti.

Se su strada è godibile, elastica e brillante, soprattutto tenendola un po' su di giri, la 900 è addirittura esuberante, soprattutto in questa versione da 185 Cv. I quindici anni di sviluppo che separano i due modelli si sentono tutti: la 900 è più lunga, ha carreggiate più

larghe, pneumatici di sezione più ampia e ribassata e soprattutto un turbo dagli effetti di ben altro spessore. Con la 900 le alte velocità si raggiungono in fretta e si riprendono in un lampo, con un passaggio da 80 a 120 all'ora degno di una sportiva di ben altra cubatura. Ad alta velocità la sagoma bizzarra della 900, col parabrezza verticale e la coda a scivolo, funziona meglio di quanto si aspetterebbe, generando poche turbolenze e quasi nessun fruscio. Con le gomme giuste poi si rivela eccezionalmente stabile sul dritto e neutra in curva, senza il sottosterzo che sarebbe lecito aspettarsi da una trazione anteriore così prestante. Con le dovute differenze tra le varie versioni, le Turbo fanno categoria a sé: mentre i modelli aspirati sono dei solidi e affidabili tuttofare, quelli sovralimentati sono degli autentici incrociatori da autostrada, stabili e velocissimi, solidi e facili da guidare grazie all'estrema sensazione di robustezza trasmessa sia dagli arredi sia da volante e comandi, ben posizionati e di chiarissima lettura, per merito di strumenti e pomelli quasi fuori misura. Omologate per cinque ma

DA RUOTA A... "RUOTINO"
La versatilità delle 99/900 segna un bel punto alla voce bagagliaio: ampio, ben accessibile e perfettamente piatto. Sulle 99 e sulle prime 900 la ruota di scorta è a vista, in verticale sul lato sinistro (sotto). Col tempo è sostituita dal "ruotino", tanto di moda negli anni '80 e '90, alloggiato in orizzontale sotto il pianale rivestito in moquette. Quest'ultima sulla 900 è estesa anche ai fianchetti (in basso).





comode per quattro, le Saab degli anni migliori sono ben accessibili grazie alle porte lunghe e al portellone chilometrico che cela un vano bagagli, completamente piatto, degno più di una station wagon che di una coupé; autentiche vetture “jolly” sfruttabili in base alle esigenze come coupé sportive, auto da famiglia, ammiraglie di lusso e, oggi, anche apprezzate “classiche”, le cui forme inconfondibili testimoniano la storia del marchio e la sua percepibile ispirazione aeronautica, sfoggiata sia nello studio aerodinamico esterno sia nell’ergonomia interna. La plancia raccoglie infatti tutto il necessario vicino alle mani del pilota, che riesce facilmente ad azionare interruttori e manopole senza togliere gli occhi dalla strada e senza staccarsi dalle sedute ad imbottitura ortopedica, coccolato e protetto da cinture di sicurezza con attacco aeronautico (sulla 99), pianale e anello parabrezza rinforzati, barre antintrusione laterali (tra le prime al mondo), filtro antipolline e antinquinamento (primo al mondo) e da tante altre piccole accortezze che, nel design come nella ricerca dei materiali migliori, rendono queste Saab le più amate di sempre e, ancora oggi, tra le vetture in assoluto più piacevoli da guidare e da guardare, grazie allo stile senza tempo, alla tecnologia ancora attuale e ai contenuti da vera auto di lusso.

Affidabili con riserva

Le Saab Turbo sono vetture piuttosto delicate ma che possono essere estremamente affidabili e macinare chilometraggi notevoli se mantenute con attenzione; belle classiche che ancora oggi se la cavano egregiamente nell’uso quotidiano, eccezion fatta per i consumi: si tratta di auto sempre piuttosto assetate, anche nelle versioni aspirate. Tra i fattori da tenere d’occhio, prima di acquistarne una, la ruggine, in genere preoccupante solo se la vettura è stata maltrattata o mal conservata, la manutenzione del-



la distribuzione, l’usura dei supporti delle sospensioni, l’efficienza dell’impianto di climatizzazione e del freno a mano, spesso causa di grane e di bocciature in sede di revisione. Anche le cremagliere dello sterzo possono essere oggetto di seccature quali irrigidimenti causati dall’invecchiamento o da prolungate esposizioni al freddo che seccano le guarnizioni del pignone. Attenzione alla manovrabilità del cambio, a causa della debolezza congenita dei cuscinetti e infine, ovviamente, al funzionamento della turbina (occhio alle fumate a freddo) e alla sua originalità nel caso la Garrett di serie sia stata sostituita. Pochi problemi invece all’interno, dove si segnalano soltanto l’usura precoce del pomello del cambio e la tendenza ad appiattirsi dei cuscini delle sedute anteriori. In caso di dubbi un supporto prezioso può essere fornito dai club di marca; in Italia vanno forte il Saab Club Italia (www.saabclub.it) e il Saabway Club (www.saabwayclub.it), di cui fanno parte gli esemplari di questo servizio.

ANCHE A 5 PORTE

In alto, una brochure della 900 I serie (1979): qui è presentata la cinque porte. Sopra, a confronto i frontali (inclinato e paraurti avvolgente per la 900), e le code (diversa fanaleria). Si noti, sulla 900, lo spoiler specifico delle GT, detto “coda di balena”. Nella pagina seguente, i vani motore a confronto. I 15 anni di aggiornamenti sono evidenti, ma sotto c’è sempre il vecchio e solido 1985 cc inclinato sul lato destro. In basso, uno spaccato della 900 Turbo I serie: non c’è spoiler anteriore, ci sono barre antintrusione alle porte e il terzo parafrangente davanti alle ruote posteriori.



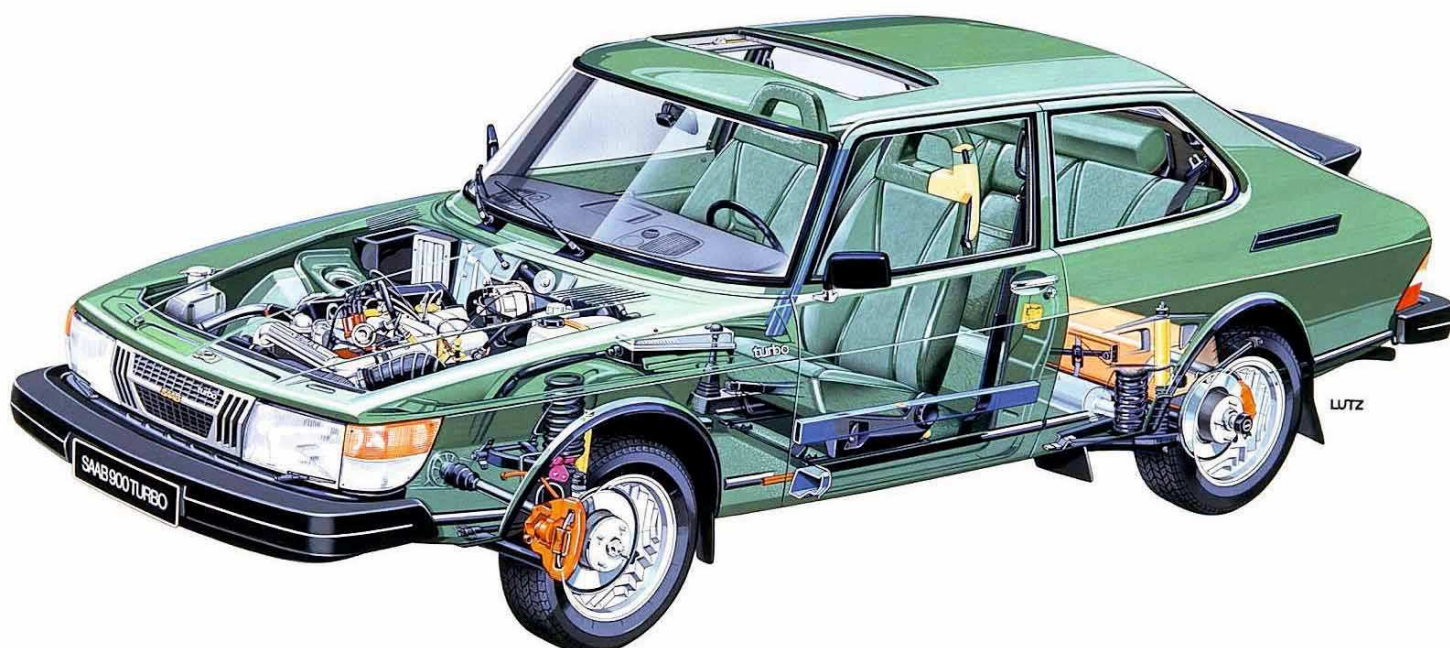
SCHEDA TECNICA

SAAB 99 TURBO COMBI COUPÉ (1978)

Motore Anteriore longitudinale, 4 tempi, 4 cilindri in linea raffreddato a liquido, alesaggio e corsa 90 x 78 mm, cilindrata 1.985 cc, distribuzione monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, rapporto di compressione 8,5:1, alimentazione a benzina doppio carburatore zenith stromberg, sovralimentazione con turbocompressore Garrett Potenza 145 Cv a 5.000 giri Coppia 23,8 kgm a 3.000 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a 4 marce + RM, pneumatici anteriori e posteriori 185/65 R15 **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi, 3 porte, 5 posti Sospensioni anteriori ruote indipendenti, trapezi oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori assale rigido, molle elicoidali, bielle longitudinali, barra stabilizzatrice Freni anteriori e posteriori a disco Capacità serbatoio benzina 68 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Interasse 2.520 Carreggiata ant/post 1.430/1.440 Lunghezza 4.690 Larghezza 1.700 Altezza 1.400 Capacità vano bagagli 493 / 1.338 dmc Peso in ordine di marcia 1.130 kg **Prestazioni** Velocità massima 200 km/h

SAAB 900 TURBO 16 GT CAT 3 PORTE AERO (1993)

Motore Anteriore longitudinale, 4 tempi, 4 cilindri in linea raffreddato a liquido, alesaggio e corsa 90 x 78 mm, cilindrata 1.985 cc, distribuzione monoalbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, rapporto di compressione 9,2:1, alimentazione a benzina con iniezione elettronica Bosch LH-jetronic, sovralimentazione con turbocompressore Garrett Potenza 185 Cv a 5.500 giri Coppia 27,3 kgm a 3.000 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a 5 marce + RM, pneumatici anteriori e posteriori 195/60 R15 **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi, 3 porte, 5 posti Sospensioni anteriori ruote indipendenti, trapezi oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori assale rigido, molle elicoidali, bielle longitudinali, barra stabilizzatrice Freni anteriori e posteriori a disco Capacità serbatoio benzina 68 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Interasse 2.520 Carreggiata ant/post 1.430/1.440 Lunghezza 4.690 Larghezza 1.700 Altezza 1.400 Capacità vano bagagli 493 / 1.338 dmc Peso in ordine di marcia 1.295 kg **Prestazioni** Velocità massima 210 km/h



Liscia o... gassata?

GRINTOSE MA ELEGANTI, INNOVATIVE E LONGEVE,

HANNO RIVOLUZIONATO IL LORO SETTORE

**ASPIRATA UNA, V SERIE DEL 1981, SOVRALIMENTATA L'ALTRA
(DEL 1984), ENTRAMBE MOLTO DIVERTENTI DA GUIDARE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



[illegible]

In apertura, le due sportive "tascabili" si rincorrono nel paesaggio urbano della Capitale, probabilmente l'ambiente a loro più congeniale. A sinistra, un depliant dell'Autobianchi relativo alla terza serie; sotto, quello della Mini Turbo per il mercato francese.

Place au sport!

FIGURE 1



Grazie ai buoni risultati ottenuti con le vetture prodotte su licenza BMC, a fine anni '60 in Innocenti si valuta l'idea di una vettura progettata e costruita in proprio, per giocare d'anticipo sul prevedibile calo di interesse verso l'ormai datata Mini, sulla breccia da quasi dieci anni. L'improvviso passaggio della Innocenti al gruppo British-Leyland costringe però a posticiparne lo sviluppo fino a quando Goeffry Robinson arriva a dirigere lo stabilimento di Lambrate e decide di riprendere la maquette appositamente realizzata mesi prima da Bertone.

Nel frattempo è arrivata una temibilissima rivale, l'Autobianchi A112, pensata proprio per contrastare il successo della Mini, e una controffensiva diventa necessaria.

Gandini

La nuova Mini italiana, vestita di un modernissimo abito confezionato nientemeno da Marcello Gandini, debutta al Salone di Torino del 1974, dopo un evento promozionale a Saint Vincent che ha avuto ampia risonanza. Elegante con la sua avveniristica linea a cuneo, razionale con il passo lungo e gli sbalzi minimi, luminosissima grazie alla finestratura estesa, pratica grazie al portellone posteriore, la Mini "quadrata", come viene soprannominata per distinguerla dalla cugina inglese "tonda", rispetto a quest'ultima è quasi identica, con motori da 998 cc per la "90" e 1275 cc per la "120"; ma la messa a punto è specifica per razionalizzarne le prestazioni e ridurre i consumi.

L'accoglienza per la nuova Mini è entusiastica, nonostante il prezzo in linea con la migliore concorrenza, Autobianchi A112 in primis; a frenare l'euforia ci pensano le grane finanziarie dell'azienda e le conseguenti agitazioni delle maestranze, che compromettono la delicata fase di lancio del nuovo modello.

Le cose migliorano solo con la gestione De Tomaso, subentrata dopo la parentesi Leyland, e gli obiettivi di vendita vengono finalmente raggiunti tra il 1977 ed il 1980, gettando le basi per una carriera che, attraverso varie serie, permetterà alla piccola Innocenti di sopravvivere fino al 1993.

De Tomaso

La nuova gestione De Tomaso - GEPI porta in dote alla Mini "quadrata" anche la prima versione sportiva, mossa dal 1275 cc della "120" abbinato a un'azzeccata caratterizzazione sportiva: paraurti integrati e abbinati a fascioni laterali e codolini a contrasto, fendinebbia, presa d'aria dinamica sul cofano motore, cerchi in lega, interni specifici, volante



CHIRURGIA PLASTICA

In questa pagina, i due "ponti di comando" delle sportivette milanesi. Su entrambe, le scame plance originarie sono state sostituite da mobiletti più moderni e massicci, con largo uso di plastica dura. Di stile più racing gli arredi della A112 (sopra), maggior eleganza invece sulla Innocenti (a lato), che ha materiali di qualità superiore. Su entrambe si nota l'altezza del corpo vettura (a destra) e la generosa finestratura; e abbonda la plastica, sotto forma di specchi, fascioni, codolini e paraurti, all'epoca una ricetta diffusa per rimodernare forme non più freschissime. La Mini però appare complessivamente più moderna, grazie alla fanaleria meglio integrata, alla linea a cuneo e all'accento di spoiler alla sommità del portellone posteriore.

sportivo e altri piccoli dettagli in tema. Sfruttando l'immagine sportiva del marchio, legata soprattutto alle imprese in pista delle "Pantera", la nuova versione è identificata come "De Tomaso", con tanto di logo con la "T" sui colori della bandiera argentina. Nel 1982, allo scadere del contratto di fornitura dei motori da parte di Leyland, Innocenti stringe un nuovo accordo con Daihatsu, che si impegna a fornire le sue insolite (per l'epoca) e leggerissime uni-





tà a tre cilindri, che valgono alle nuove utilitarie la denominazione di Innocenti Tre Cilindri (scompare il nome Mini), essendo tutte spinte dallo stesso 993 cc da 53 Cv, che nel 1983 arriva anche sotto al cofano della “De Tomaso”, però in versione sovralimentata (motore CB/DT con turbina Sanyo) forte di un incremento di ben 19 Cv: è la prima utilitaria italiana con il Turbo. Seguendo l'evoluzione di casa Daihatsu, dal 1985 la De Tomaso Turbo adotta il nuovo motore CB60, di potenza analoga ma con sovralimentazione “fatta in casa”.

Trofei

La Mini “Bertone”, nella versione aspirata e motorizzata Leyland, conosce anche un discreto successo nelle competizioni, sulla scorta di quanto già accaduto per le Mini inglesi. In particolare British Leyland organizza in Francia, nella seconda metà degli anni '70, un campionato monomarca in pista denominato Leyland Trophée, dedicato alle Mini 120 e De Tomaso, mentre in Italia le Mini Bertone da corsa sono poche, di privati che le allestiscono da soli; il campo è libero, quindi, per le A112 Abarth e il loro celeberrimo Trofeo. Una carriera sportiva, quella dell'Autobianchi, utile in patria per assestare un duro colpo alla supremazia della Mini nello strategico segmento delle piccole “premium”, destinate ai



TUTTO NERO

Il look dell'Autobianchi oggi sarebbe definito “total black”. I sedili anteriori sono abbastanza contenitivi, i posteriori abbattibili separatamente 50/50. Chiara e ben leggibile la strumentazione, con fondo scala a 180 km/h e zona rossa a 7000 giri.



giovani e al sempre più emancipato pubblico femminile, attento alla facilità di guida, all'eleganza delle finiture e alla versatilità di utilizzo. E se, alla voce versatilità, l'arma Autobianchi per battere la Mini "tonda" si chiama portellone, per affrontare la più pepata "Cooper" si scomoda addirittura Carlo Abarth, che aveva già realizzato un prototipo su base A112 pensato per le corse (testa radiale, 107 Cv e oltre 180 km/h) e che proprio in quel periodo sta cedendo l'azienda al gruppo Fiat, proprietario anche di Autobianchi.

Quinta

Presentata al Salone di Torino 1971, quando la Mini De Tomaso ancora non esiste neanche sulla carta, nonostante il prezzo tutt'altro che popolare la A112 "Abarth" incanta il pubblico grazie alla potenza di 58 Cv ottenuta con l'aumento di cilindrata da 903 a 982 cc, al carburatore doppio corpo e allo scarico modificato. E poi ancora impianto frenante migliorato con servofreno, allestimento esterno specifico, verniciatura bicolore, interni con strumentazione arricchita, sedili anatomici con poggiatesta integrato e volante sportivo con corona in pelle. Il tutto, come se non bastasse, condito pure da una consistente diminuzione dei consumi.

Prima di ben sette serie costruite per oltre 15 anni,



LUMINOSO

Ben più luminoso e meglio rifinito l'interno della Innocenti, con velluto e tappeti chiari che contrastano con l'amaranto della carrozzeria. Il divano posteriore si abbatte 60/40. La strumentazione qui comprende anche la pressione di olio e turbo.



la A112 “Abarth 58HP” è rinnovata al Salone di Ginevra del 1973, con la seconda serie dalla meccanica invariata ma dall'estetica rimodernata con nuovi particolari in plastica nera e nuovi sedili reclinabili con poggiatesta regolabili. A inizio 1975 arriva il terzo aggiornamento, distinguibile per il nuovo posteriore con fanalini ridisegnati, le griglie sui montanti posteriori maggiorate, il nuovo divano posteriore in grado di accogliere tre persone, ma soprattutto il motore da 1.049 cc e 70 Cv che prima affianca e poi sostituisce la precedente, e capace di spingere la piccola Autobianchi a ben 160 km/h.

La quarta serie debutta nel 1977, in un momento delicato dato dall'aumento consistente di modelli concorrenti; tra questi, spicca proprio la Mini De Tomaso, nella prima versione 1.3 aspirata. La nuova A112 “Abarth” adotta una scocca rinforzata, un nuovo frontale, nuovi gruppi ottici posteriori raccordati al porta targa, paracolpi laterali, una vistosa presa d'aria sul cofano motore e uno spoiler integrato nel paraurti: tutti elementi già visti sulla De Tomaso che, coi suoi 72 Cv, induce i vertici di Autobianchi a pensionare la versione “58HP”.

La quinta serie (quella nelle foto di queste pagine), presentata nel luglio 1979, punta invece sul comfort di guida: dotazione di serie arricchita, piccoli ritocchi all'estetica, accensione elettronica e, finalmente, un cambio a 5 marce.

Diverse ma simili

A112 e Mini “quadrata” rappresentano due esempi di vetture longeve che si sono date battaglia per di-



SCORPIONCINO

In alto, le due rivali si “scrutano” prima di partire per la prova su strada. Sopra, la presa d'aria sul cofano motore della A112 Abarth e la targhetta che, sempre sul cofano, ricorda sobriamente che la vettura ha i cromosomi dello Scorpione e specifica la potenza della versione, peraltro la sola rimasta dato che la 58HP è uscita di produzione con la terza serie.

versi anni, accomunate da un segmento di mercato in cui sono state pioniere del concetto sia di “piccola di lusso” sia di utilitaria sportiva. Vicine all'inizio per filosofia sportiva (entrambe “tutto avanti” con motori aspirati da circa 70 Cv), si allontanano con l'arrivo della Mini Turbo. Mentre l'Autobianchi prosegue imperterrita nel solco dei fatidici “70HP”, In-



nocenti stravolge le carte e punta sulla diminuzione di cilindri e cilindrata compensando con una piccola turbina che, nel momento di maggior attenzione verso i motori turbocompressi, è capace di spingere la sportivetta a percorrere lo 0-100 in dieci secondi circa.

Su strada, anche se dell'originale city-car inglese non è rimasto nulla, la De Tomaso restituisce immediatamente il kart-feeling delle vecchie Mini Cooper, con la classica posizione di guida a gambe piegate, la pedaliera disassata, il volante orizzontale. Il tre cilindri Turbo è più simile al precedente 1.3 aspirato di quanto ci si aspetterebbe: progressivo e sfruttabile, morbido e fluido per essere un 3 cilindri, aggiunge il fascino del manometro del turbo senza i fastidi del ritardo tipico dei motori sovralimentati, che qui è quasi assente. Come sulle vecchie Mini, l'assetto è molto reattivo per via del passo molto corto e delle sospensioni rigide, lo sterzo è diretto anche se in alcune occasioni tende a "saltellare" in curva; quello che la rende molto più sfruttabile della cugina "tonda" è la linea elegante a cuneo disegnata da Bertone, che le regala abitabilità e visibilità molto migliori, oltre alla comodità del portellone e del cambio a cinque marce, che sulla De Tomaso arriva proprio con la Turbo.

Simile alla De Tomaso per posizione di guida e reattività, e migliore per direzionalità e precisione di guida, la A112 70HP è vicina alla piccola milanese anche per potenza e comportamento stradale; entrambe se la cavano bene sul misto, un po' meno su gli allunghi, nonostante questa versione monti (fi-



blasone
Sopra, presa d'aria a pettine sul cofano motore anche per la Mini, anche se in questo caso si tratta di un semplice convogliatore, mentre sull'Autobianchi si innesta su una bombatura della lamiera. A sinistra, il marchio De Tomaso tiene testa allo Scorpione di Abarth in quanto a blasone, mentre la fascia posteriore che raccorda i fari (ricambio oggi introvabile) ricorda senza mezzi termini che sotto il cofano batte un cuore sovralimentato.



SCHEDA TECNICA AUTOBIANCHI A112 ABARTH V SERIE (1979)

Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, cilindrata 1049 cc, alimentazione a benzina, distribuzione aste e bilancieri con albero laterale, due valvole per cilindro, carburatore doppio corpo Weber 32 DMTR 38/250 Rapporto di compressione 10,4:1 Potenza 70 Cv a 6.200 giri Coppia 8,7 Kgm a 4.200 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti più RM, frizione monodisco a secco, pneumatici 135/70 SR13 **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi, tre porte, cinque posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo Mc Pherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a cremagliera Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Capacità serbatoio 30 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.040 Carreggiate ant/post 1.250/1.220 Lunghezza 3.230 Larghezza 1.480 Altezza 1.360 Peso in ordine di marcia 700 kg **Prestazioni** Velocità massima 160 km/h Accelerazione 0-100 km/h 10,8 secondi

nalmente) la 5a marcia, di cui si sentiva la mancanza sulle serie precedenti, che già a 90/100 km/h giravano a regime molto alto.

Piacevole da portare al limite, l'Autobianchi è progressiva e prevedibile; pronta ai bassi regimi, rapida, reattiva e ben assettata, dà il meglio di sé sul misto stretto e sui tornanti. Ma una volta riportata in garage, dopo una bella lucidata torna ad essere un'utilitaria valida ancora oggi, ottima per l'uso quotidiano e con quel tocco di eleganza che fa la differenza. Proprio come la Mini De Tomaso.

Collezione a tema

Quando Giuseppe Cannata, ortopedico romano, si reca in visita al paese natale di quella che diventerà sua moglie, scopre con sorpresa che in garage giace una vecchia A112 Abarth del 1981, prima auto che la signora non ha mai voluto portare a Roma, dove preferisce usare i mezzi pubblici; a recuperarla e portarla in città se ne occuperà con piacere Giuseppe, che grazie all'Autobianchi riscopre il piacere delle piccole sportive "youngtimer".

In uso quotidiano senza troppe attenzioni, l'auto fa il suo lavoro sui sampietrini capitolini fino al 2001 quando, con le campagne di incentivazione statale, è destinata alla rottamazione in permuta con un'auto nuova; la salvano in corner l'imminente dei benefici fiscali e l'incontro fortuito con un coinvolgente club di modello, che porta Giuseppe a cambiare idea e a far scattare in lui la voglia di rimet-



VORAGINE

Sopra, il vano motore dell'Autobianchi: in bella evidenza la "voragine" che aspira l'aria dalla presa sul cofano: non c'è il turbo della Mini ma il carburatore è ugualmente affamato... d'aria. Si noti la posizione asimmetrica del radiatore.



SCHEDA TECNICA INNOCENTI MINI TURBO DE TOMASO (1983)

Motore Anteriore trasversale, 3 cilindri in linea, cilindrata 993 cc, distribuzione monoalbero a camme in testa, due valvole per cilindro, carburatore singolo e turbocompressore IHI RHB5 Rapporto di compressione 9,1:1 Potenza 72 CV a 6.200 giri Coppia 10,6 kgm a 4.400 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti più RM, frizione monodisco a secco Pneumatici 165/65 R13 **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi, tre porte, cinque posti Sospensioni anteriori indipendenti tipo Mc Pherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici, posteriori indipendenti a bracci oscillanti, balestra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Capacità serbatoio 40 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.050 Carreggiate ant/post 1.250/1.280 Lunghezza 3.140 Larghezza 1.530 Altezza 1.340 Peso in ordine di marcia 670 kg **Prestazioni** Velocità massima 157 km/h Accelerazione 0-100 km/h 10,8 secondi

terla in ordine. Così egli stesso inizia a smontarla completamente e, nel 2003, ad avviarne il restauro. Nel mentre, per una serie di coincidenze familiari, si affiancano alla Abarth altre brillanti vetturette e, nel giro di qualche anno, quasi senza rendersene conto, il Cannata mette insieme una piccola collezione a tema, che annovera anche una Mini "tonda", una Citroen AX GTI e una Ritmo 105TC: macchine agili e svelte, con le quali Giuseppe recupera parte dell'agilità e delle prestazioni che tanto apprezzava da giovane motociclista, belle ma non perfette perché poi non vuole aver paura di usarle, ci spiega, come purtroppo accade con la Mini De Tomaso.

Scovata in buono stato e con pochissimi km su internet nel 2010, è una delle primissime Turbo, dette "Sanyo" e identificate dal plenum del turbo di forma tonda col logo De Tomaso e per il filtro dell'aria rettangolare. Ripristinata e certificata ASI nel 2015, la piccola Innocenti è usata assai di rado nel traffico romano, e sempre con estrema cautela, a causa della scarsità dei ricambi specifici, primo tra tutti la banda posteriore con la scritta turbo, veramente introvabile. Migliore invece la situazione per l'Autobianchi, che gode di un'ottima disponibilità di ricambi, facili da reperire sia su internet che ai mercatini, riprodotti o usati, dato che tra tutte le versioni il modello ha totalizzato ben 1.254.178 esemplari, e molti di questi sono diventati, purtroppo o per fortuna, preziosi "donatori".



DAIHATSU

Nel vano motore della Mini è impossibile non notare scritte e loghi Daihatsu qua e là. All'epoca non si riteneva necessario rimarcare motore e componentistica. Il polmone del turbo con il logo De Tomaso identifica l'esemplare come uno dei primi.

Ford **Giovane dentro**

**CON LA SECONDA SERIE, LA BERLINA INGLESE
ACCENTUA IL CARATTERE DI SPORTIVITÀ
CHE LE DERIVA DALLE VITTORIE IN GARA
E LA VERSIONE 1600 E STRIZZA L'OCCHIO
A CHI SALE LA SCALA SOCIALE NELL'INGHILTERRA
(E NELL'EUROPA) ANNI '60**

DI DARIO MELLA - FOTO MATTEO BOEM



II SERIE

In bianco, la Cortina 1600 GT quattro porte. In tinta *Purbeck Grey* la 1300 De Luxe due porte. A parte i fendinebbia aggiunti all'epoca, non ci sono differenze. L'elaborata decorazione del frontale fa riconoscere a colpo d'occhio la Cortina Mk II, dove il logo al centro è una "C" stilizzata su fondo rosso.



Nella prima metà degli anni Sessanta la Cortina, presentata nel 1962, è per la Ford inglese ciò che per la Fiat è la 1100: un'auto abbastanza popolare ma grande quanto basta a incontrare le esigenze di una famiglia della piccola borghesia.

Il vento soffia in poppa in quegli anni e molti decidono di cambiare l'auto, magari scegliendola un po' più grande di prima. Cosa fanno allora le Case? Rivedono i modelli in listino, come fa la Ford che, a quattro anni dal lancio, aggiorna la Cortina con l'obiettivo di attirare nuovi clienti. Meglio ancora se giovani, tanto che uno degli slogan è: "Cortina: the active car for the young at heart!" che può essere tradotto: "L'auto dinamica per chi è giovane dentro".

Basta "pinne"

Con la Cortina si va sul sicuro. La linea priva di eccessi o forzature piace perché ha quel tanto di caratterizzazione che basta. Lo spazio per ospitare una famiglia con relativi bagagli c'è, ma soprattutto è il rapporto qualità-prezzo, unito a una motorizzazione idonea a mettere d'accordo il peso della vettura con le tasse da pagare, il punto chiave di un successo concretizzatosi in più d'un milione di Cortina vendute fino al 1966. Di qui la decisione di proseguire, dando nuovi contenuti



a questo modello strategico per la Casa.

Del restyling è incaricato Roy Haynes, a quel tempo a capo del reparto stile della Ford americana. Il suo lavoro non è un semplice face-lifting, ma coinvolge tutta la vettura. Si inizia dal frontale dove è inserita una nuova calandra incorniciata da un profilo in acciaio inossidabile, nella quale vengono sistemati i fari con a lato i gruppi ottici secondari. Il paraurti è rialzato e al di sotto compaiono tre prese d'aria: l'effetto è un muso più affilato. In coda si elimina la "pinnatura", ormai fuori moda, e il suo posto è preso da un rialzo a spi-

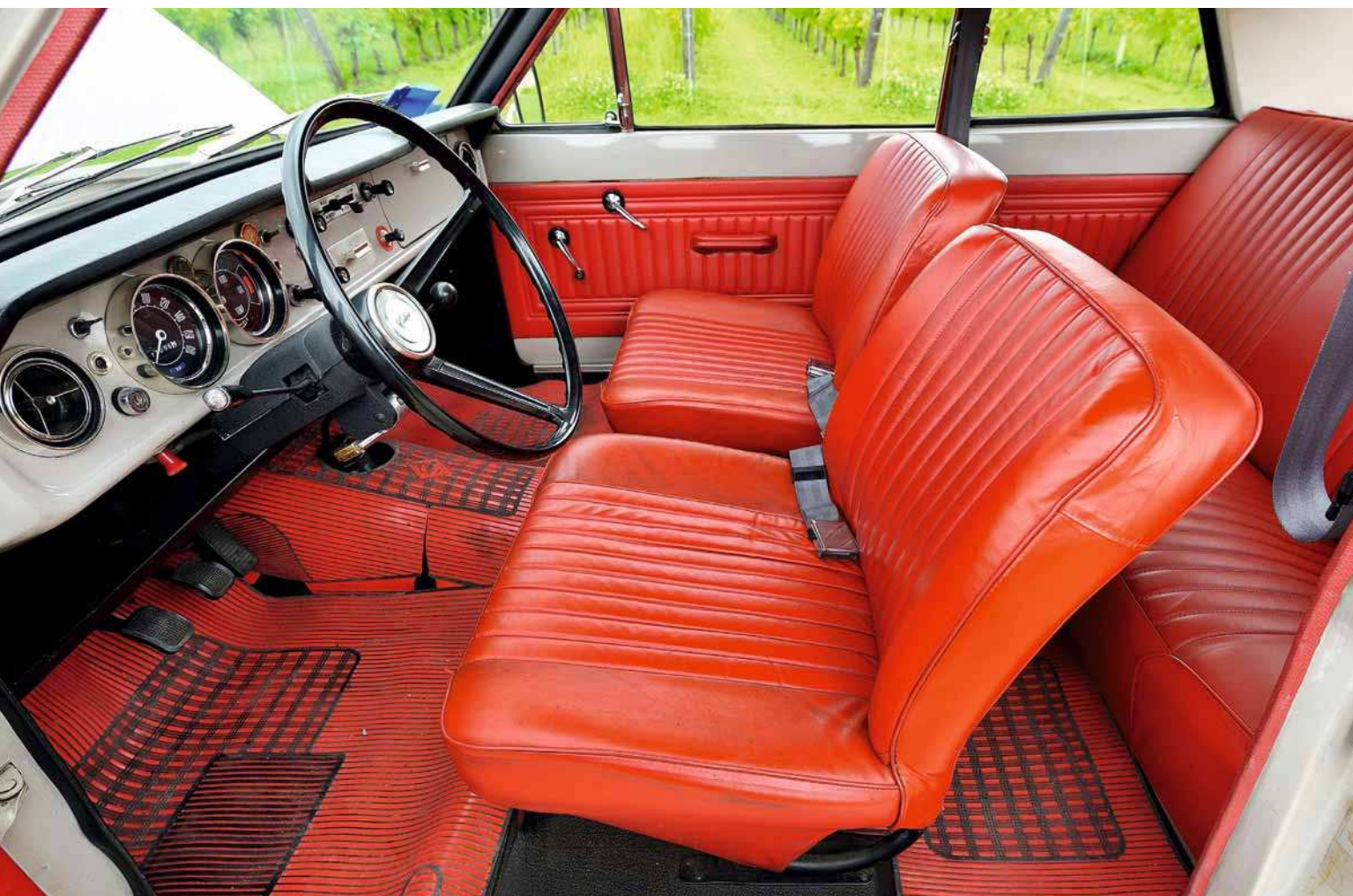
FILONE

La Cortina 1300 De Luxe e i suoi pannelli porta (qui sopra) in vinile, rifiniti in modo semplice ma gradevole. Il disegno lineare e pulito del profilo vettura è inserito nel filone formale all'epoca in voga nella Casa americana, da cui prenderà spunto in seguito la riuscita Escort.



AEROFLOW

Sotto, l'abitacolo della 1300 De Luxe: a lato della plancia si sono le bocchette orientabili che integrano il sistema di ventilazione detto Aeroflow, comandato dalle levette al centro (in alto a destra): nella stessa posizione si trovano anche i comandi dello starter, dei tergicristallo e del ventilatore. La strumentazione è composta di tachimetro e spie. Nelle altre foto piccole anche il dettaglio del centro volante con la scritta del modello e la leva del cambio lunga e inclinata.





golo raccordato alla fiancata. I gruppi ottici posteriori divengono rettangolari e hanno una forma incurvata che copia l'andamento dello specchio di coda. Il lavoro più pregnante, che dona carattere alla Cortina, si vede nel profilo rialzato sopra il parafango all'altezza del montante posteriore, un motivo che troverà larga applicazione negli anni Settanta e che rappresenta il vero rinnovamento formale di questa seconda serie detta Mk II.

Spariscono le nervature della fiancata, vengono eliminate le modanature lucide e, a spezzare la verticalità, resta solo la nervatura lungo la linea di cintura al di sotto delle maniglie delle porte. E c'è anche un'altro paio di importanti modifiche, meno visibili a colpo d'occhio ma sostanziali: i montanti centrali sono ora leggermente incurvati, così da ampliare lo spazio nell'abitacolo e donare nuova linfa al disegno, modificata sostenuta da un aumento delle carreggiate.

Più Cortina

Al debutto, nell'ottobre del 1966, questa seconda serie incontra un nuovo e convinto gradimento. Il rinnovamento è in linea con i contenuti che hanno decretato il successo della serie precedente e in più sono presenti nuovi spunti che la rendono moderna e attraente. Di qui lo slogan "la Cortina è ora più Cortina", un'af-



fermazione che non è una mera trovata pubblicitaria perché sottolinea l'evoluzione del modello volto a soddisfare un'utenza fattasi più esigente. Aumenta la cilindrata, che da 1197 passa a 1298 cc, ma già nell'anno seguente quest'unità motrice (tipo Kent) è evoluta in "crossflow": aspirazione e scarico sono ora da parti opposte rispetto alla testa. Nuove sono anche le camere di combustione (tipo B-I-P, acronimo per Bowl-In-Piston) ricavate nel cielo del pistone. Grazie a queste modifiche il motore è più potente e meno asseta-

SALTO DI QUALITÀ

Se tra 1300 De Luxe e 1600 GT (in alto) le differenze esterne sono minime, all'interno c'è un salto di qualità. Moquette al pavimento, console tra i sedili con orologio e ribaltina, qualificano la Cortina in buona posizione tra le concorrenti.



TANTI STRUMENTI

Alcuni dettagli tipici della GT: la strumentazione, con gruppo di quadranti centrale e contagiri, ben più ricca di quella della Cortina De Luxe; il volante sportivo e la leva del cambio più corta e verticale. L'esemplare fotografato manca del coperchio posacenere sulla plancia e delle coppe ruota, che sono del medesimo tipo della sorella minore.





to. Con ciò il 1200 della Mk I non va in pensione, ma è mantenuto per quei mercati dove il salto da 1,2 a 1,3 litri è fiscalmente penalizzante. I nuovi motori iniziano a essere montati già a fine estate, anche se la loro presentazione ufficiale avviene nel mese di ottobre '67. L'aumento di soli 101 cc potrebbe sembrare ininfluente, ma nella seconda metà degli anni '60 la cilindrata 1.3 segna in quasi tutta Europa il punto di ingresso nel settore delle berline medie.

Altro punto forte della Cortina è la possibilità di ordinarla con carrozzeria a quattro o due porte oppure familiare a cinque porte. Tre sono anche gli allestimenti: base, De Luxe e Super. La più lussuosa è la Super, non prevista per la cilindrata di 1300, che all'esterno si nota per le cornici dei finestrini cromate, per il profilo lucido lungo i passaruota e la parte inferiore della fiancata. A queste si aggiungono la convertibile e la cabriolet, prodotte dalla Crayford Engineering, un atelier inglese ubicato a Westerham che ne allestirà qualche centinaio con diverse motorizzazioni. All'interno lo stile della Cortina 1300 è conservativo: la plancia in lamiera verniciata ricoperta nella parte alta con del poliuretano morbido in funzione anti urto e anti riflesso non è al passo con i tempi. In compenso ci sono le bocchette di ventilazione a lato del-

la plancia, la disposizione razionale dei comandi secondari, le levette della climatizzazione al centro della plancia e il cruscotto basato su due elementi circolari, per quanto essenziale.

La selleria è invece ben rifinita e i pannelli porta sono decorati come si usa nelle berline del segmento; sulle porte ci sono ampie zone di lamiera verniciata, per il resto la finitura è in linea con le dirette concorrenti. Su strada si nota un certo miglioramento dovuto alle carreggiate allargate e alla nuova geometria delle sospensioni anteriori.

Più prestazioni

Un programma di ampio respiro come Ford Cortina non può però fermarsi alla 1300, anche perché della

RUOTA VERTICALE

Il capace baule è rivestito in modo semplice, lasciando a vista i passaruota e i fianchetti. La sistemazione verticale della ruota di scorta amplia l'altezza del volume di carico e rende più facile l'operazione di sostituzione di una ruota forata a baule pieno.





prima serie ha fatto parte la sportiva Cortina-Lotus, grande protagonista nelle corse. E infatti la 1300 è affiancata dalla 1500 e dalla 1500 GT, con 65 e 83 CV-SAE, ventinove più del 1300. La velocità massima passa dai 131 km/h della 1300 ai 150 della GT. Montano tutte un cambio a quattro velocità, ma è disponibile, a richiesta, un automatico a tre rapporti più convertitore di coppia, dotazione presto abbandonata per l'1.3. Se la 1500 è in sostanza una 1300 con più coppia motrice e spunto molto migliore, la GT ha invece un'indole sportiva. Ha un ottimo cambio, molto

ben sincronizzato e facilmente manovrabile. Su strada, nella guida veloce, emerge il comportamento sovrasterzante ma nel complesso la tenuta di strada è buona come del resto lo è la frenata, con spazi di arresto contenuti fatto salvo qualche bloccaggio delle ruote posteriori.

La sigla GT trova conferma nell'arredamento interno, con un cruscotto che ospita ben sei strumenti di forma circolare. È un'impostazione più da coupé che da berlina, sottolineata dal volante a calice a tre razze forate e da un arredo interno di livello superiore

DETTAGLI

Anche nella vista da dietro, targhette identificative a parte, le vetture sono molto simili. Nella pagina a fianco la 1300 De Luxe con, sul baule dal lato sinistro, la targhetta della concessionaria torinese che la vendette a suo tempo.

LE CONCORRENTI IN ITALIA DELLA CORTINA 1500 GT NELL'ESTATE 1967

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza Cv	Velocità (km/h)	Prezzo di listino in £
Ford Cortina 1500 GT 4p	4 in linea ant/post	1499	83,5	150	1.430.000
Alfa Romeo Giulia TI	4 in linea ant/post	1570	106	165	1.570.000
BMW 1600	4 in linea ant/post	1573	96	160	1.530.000
Fiat 125	4 in linea ant/post	1608	90 (DIN)	160	1.300.000
Lancia Fulvia GT	4 a V ant/ant	1216	80 (DIN)	152	1.425.000
Opel Rekord 1,5	4 in linea ant/post	1492	68	133	1.385.000
Peugeot 404 GT	4 in linea ant/post	1618	80	146	1.424.000
Renault 16 GL	4 in linea ant/ant	1470	62,6	145	1.298.000
Simca 1501 GLS	4 in linea ant/post	1475	81	146	1.398.000
Volkswagen 1600 TL	4 boxer post/post	1584	65	135	1.290.000



alla classe della vettura, come mostra il vano portaoggetti ricavato tra i sedili anteriori, la cui ribaltina imbottita funge da bracciolo; il suo prolungamento verso la parte dietro dell'abitacolo fa da sede al posacenere riservato ai passeggeri del divano posteriore. Per evitare di salire troppo di classe nel prezzo, invece, mancano, come nella 1300, le maniglie di appiglio al padiglione per i passeggeri, la tasca portacarte alle portiere, lo scatto antiabbagliante al retrovisore e la regolazione dello schienale, che prevede la sola possibilità di ribaltarlo, nella versione a due porte, per l'accessibilità ai posti dietro. Il rivestimento del bagagliaio è affidato a un semplice tappeto di gomma.

Malgrado ciò la Cortina GT, che di listino costa come le principali concorrenti, è vettura attraente e il rapporto qualità/prezzo è favorevole. La meccanica, piuttosto tradizionale ma semplice, robusta e facile da mantenere in efficienza, non pone problemi. Una nota di colore: la Cortina GT sarà prodotta dal reparto Veicoli Speciali Ford, in quantità limitatissima, anche in versione familiare detta GT Estate; non se ne conosce il numero di esemplari perché non fu mai registrato in Ford, ma fu antesignana delle odierne station wagon sportive.

Executive

Tutto bene quindi, ma... si può dare di più, soprattutto pensando alle rivali italiane, le cui vendite vanno assai bene e che si presentano con brillanti e ben rifinite berline di 1,6 litri dai motori più potenti. Al Salone di Parigi del 1967, però, il pubblico ammira la nuova Cortina 1600 E, modello che rac-



chiude l'evoluzione introdotta dalla seconda serie con l'intonazione sportiva della GT la quale, a sua volta, adotta ora il motore 1600 del tipo Crossflow comune alla "E".

Quale sia l'obiettivo dei vertici della filiale britannica della Casa americana è palese nella sigla, dove "E" sta per Executive. "Executive class" è un termine che nei jet di linea indica i posti dove siedono gli uomini d'affari. Se la Cortina 1300 è destinata alla famiglia media e la GT allo sportivo, la 1600 E è rivolta a quelle persone che fanno del dinamismo la loro bandiera e nell'automobile cercano un abitacolo comodo, ben allestito e accessorizzato e prestazioni brillanti. Il lavoro inizia dalle ruote, che abbandonano la decorazione affidata a un coprino in acciaio inox a favore di cerchi "Rostyle", con razze decorate in acciaio inossidabile su fondo nero opaco e contorno esterno nel medesimo materiale. Il loro disegno è elegante e sportivo nello stesso tempo e si sposa con le gomme più larghe e con l'assetto ribassato dovuto a parti in comune con la Cortina-Lotus. Si nota inoltre l'aggiunta (a richiesta) di rostri gommati ai paraurti e, dietro, compaiono due luci di retromarcia (sempre a richiesta) situate a la-

POCO ROLLIO

La 1600 GT in azione sul misto stretto. L'assetto più rigido rispetto alla 1300 De Luxe, limita il rollio del corpo vettura e rende più pronto l'inserimento in curva. In alto, la 1600 E. I fari supplementari, montati di serie, completano l'arredo del frontale e rendono facilmente distinguibile questa versione. La scritta Ford sul cofano ci dice che si tratta della II serie. È con questo allestimento che la Cortina Mk II raggiunge il vertice del gradimento.



to sotto il paraurti. Lungo la linea di cintura si vede una sottile filettatura e sul montante posteriore c'è un motivo decorativo. La calandra, che ospita due fari supplementari (soluzione questa riservata alla 1600 E), diviene di colore nero mentre un'altra differenza è costituita dallo specchio di lamiera verniciato in nero al posteriore nella zona dentro la quale è alloggiata la targa, fatte salve le 1600 E di pre-produzione dove questa zona era in tinta carrozzeria. L'interno ripete di base l'allestimento della GT, ma è più ricco e finalmente gli schienali dei sedili anteriori sono regolabili in inclinazione fino a essere completamente abbattibili. La plancia e i fianchetti delle porte sono rivestiti di legno, mentre selleria e pannelli porta restano in vinile. Sul mobiletto sopra il tunnel, davanti alla leva del cambio, è aggiunto un orologio.

La 1600 E è prevista soltanto a quattro porte: in Inghilterra un passeggero da Executive Class non deve chinarsi per accedere ai posti dietro. Solo nel 1969, e per i mercati esteri, sarà costruito un esiguo numero di Cortina 1600 E a due porte con centrale dello specchio di coda in tinta carrozzeria anziché nero. I cavalli in più e la maggiore coppia, rispetto



PROMESSE

Sopra, il barattolo con la vernice sintetica per piccoli ritocchi, presente in ogni Cortina. A lato, pubblicità dell'epoca: in quella sopra, le promesse di una moglie per avere la Cortina dal marito.



alla precedente 1.5 GT, rendono la 1600 E più brillante ed elastica, così che i consumi sono allineati e in qualche caso inferiori rispetto a quella che era la sorella minore. Le ruote più larghe e le sospensioni modificate migliorano le qualità stradali, rendendo il comportamento in curva più neutro.

Alla fine del '68 c'è un aggiornamento all'interno che riguarda vari dettagli: gli strumenti secondari, i comandi della climatizzazione, un volante meno sportivo. Al divano posteriore compare un bracciolo retrattile e la leva del freno a mano, prima sotto la plancia, è ora in mezzo ai sedili. Sul fianchetto che riveste l'interno del parafrangente anteriore compare una tasca portaoggetti ed è modificato il disegno del rivestimento della selleria, ora in vinile traforato. La sicurezza e il comfort fanno un passo avanti con l'adozione, a richiesta, del doppio circuito frenante e del servofreno a depressione, estesi anche al resto della gamma. Sul piano della meccanica c'è il montaggio di una nuova scatola cambio, più compatta e meno costosa da produrre. Alcune modifiche interne sono estese alla 1600 GT e alla Cortina-Lotus. All'esterno è aggiunta la scritta Ford sul bordo del cofano anteriore eliminando il logo della Casa dietro al passaruota anteriore, modifica che interessa tutta la gamma. L'allestimento Super è arricchito da alcuni profili cromati alla calandra.

Con questo restyling la Cortina 1600 E raggiunge il suo massimo: l'abitacolo non ha nulla da invidiare alle concorrenti, è ricco e rispecchia il concetto "Executive" che era l'obiettivo. Su strada le prestazioni sono ancora ben al di sotto delle varie Alfa Romeo Giulia Super, BMW 1600 ti e Fiat 125 Special, ma sufficienti a soddisfare la clientela alla quale è destinata. Sul mercato italiano la 1600 E non è prevista e nel listino non figura. C'è invece la 1600 GT che sostituisce la 1500 GT, una scelta dettata forse

dal pensiero che gli Italiani avrebbero privilegiato le maggiori prestazioni.

Lotus e non più Lotus

La Cortina-Lotus rimane, aggiornata alla carrozzeria Mk II, ma si chiama Cortina Twin-Cam, anche se il nome Lotus resiste nel comune sentire. Le prestazioni sono assai vivaci: 109 CV-DIN e 170 km/h, mentre l'accelerazione resta uguale per il maggior peso rispetto alla prima serie. Oltre alla banda laterale di colore verde, la "Twin Cam" si riconosce dalle ruote in acciaio stampato di diversa foggia e per la carrozzeria a due porte. A richiesta i concessionari applicano delle strisce decorative sulla parte inferiore della fiancata con la scritta Ford. All'interno sono eliminati i rivestimenti in legno, il volante della seconda serie della 1600 E è adottato nel 1970 e scompare la tasca laterale in basso davanti alla porta. L'assemblaggio della Cortina-Lotus Mk II dal marzo '67 non avviene più presso la factory di Colin Chapman ma a Dagenham, sulle linee comuni alle altre Cortina: la finitura in Lotus non era impeccabile, inoltre la Casa di F1 si è trasferita a Hethel. Su strada la Mk II è più docile rispetto alla Mk I, grazie all'esperienza maturata nelle corse, dove la Cortina Twin Cam ripete i successi ottenuti dalla Mk I.

La Ford Cortina Mk II sarà prodotta in oltre un milione di esemplari, in svariate versioni vendute in Europa, Stati Uniti, Canada, Australia, Sudafrica, Nuova Zelanda e America latina. E la saga continuerà con la Mk III, da ottobre 1970.

LOGO E CORNICI

Il confronto tra le due versioni mostra, portiere a parte, due uniche differenze: il logo GT applicato all'estremità posteriore nella 1600 e le cornici cromate dei finestrini, in tinta vettura nella versione 1300.

COLORI CARROZZERIA CORTINA 1500 GT ALLA PRESENTAZIONE

★Bianco ★Blu medio★Blu scuro★Celeste
★Grigio chiaro★Verde chiaro★Verde scuro



SCHEDA TECNICA

FORD CORTINA MK II 1300 (B-I-P)

Motore Ford, 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, monoblocco e testa in ghisa, albero motore su 5 supporti di banco Cilindrata (cc): 1298 Alesaggio e corsa (mm): 80,96 x 62,99 Rapporto di compressione: 9:1 Potenza 54 (58) Cv a 5000 giri Coppia 9,8 (9,9) kgm a 2500 giri Distribuzione: albero a camme nel basamento mosso da catena, aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione: un carburatore invertito Ford GPD (o Venturi Autolite), pompa benzina meccanica, filtro aria a secco Accensione: a bobina e spinterogeno Lubrificazione: forzata, filtro olio a cartuccia, capacità circuito litri 3,2 Raffreddamento: ad acqua a circolazione forzata, termostato, ventilatore sempre in presa, capacità circuito litri 6,2 Impianto elettrico: 12 V Dinamo: 22 A (dall'autunno 1969 alternatore) Batteria: 38 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco con molla a diaframma, comando idraulico Cambio: a 4 marce sincronizzate + RM (automatico Borg & Warner a 3 rapporti) Rapporti: I 3,543 - II 2,396 - III 1,412 - IV 1:1 - RM 3,963 (aut. I 2,39:1 - II 1,45:1 - III 1:1, RM 2,09) Rapporto finale 4,444 Cerchi in acciaio stampato, 4J x 13" (in opzione 4,5J x 13") Pneumatici: 5.20-13 tubeless a tele incrociate (in opzione radiali) **Corpo vettura** Tipo 3014E Telaio scocca portante in acciaio Carrozzeria berlina, tre volumi, 2 o 4 porte, 4 o 5 posti Sospensione ant: a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali coassiali con ammortizzatori idraulici, braccio trasversale inferiore Sospensione post: assale rigido con balestre semielittiche longitudinali, puntoni di reazione e spinta, ammortizzatori idraulici telescopici Freni: idraulici a disco ant, a tamburo post (dal '68 doppio circuito frenante e servofreno a depressione) Sterzo a circolazione di sfere Capacità serbatoio benzina 45 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.489 Carreggiata ant. 1.333 Carreggiata post. 1.295 Lunghezza 4.267 Larghezza 1.648 Altezza 1.389 Peso a vuoto 858 kg **Prestazioni** dichiarate Velocità massima 131 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h: 20"4

FORD CORTINA MK II 1600 E (GT)

Come Ford Cortina Mk II 1300 tranne:

Motore Cilindrata 1599 cc Alesaggio e corsa 80,97 x 77,62 mm Potenza 88 Cv 5400 (71 a 5000 giri) Coppia 13,3 kgm a 3600 giri (12,7 a 2500 giri) Alimentazione: carburatore invertito Weber 32 DFM a doppio corpo con apertura differenziata delle farfalle (carburatore Ford GPD) Lubrificazione: forzata, capacità circuito litri 3,5 Raffreddamento: ad acqua a circolazione forzata, ventilatore sempre in presa, capacità circuito litri 6,4 Impianto elettrico: 12 V Dinamo: Lucas C40L da 25A Batteria: 12 V - 57 Ah **Trasmissione** Rapporti al cambio: I 2,97 - II 2,01 - III 1,40 - IV 1:1 - RM 3,32 Rapporto finale: 3,90 (in opzione 4,125) Cerchi: in acciaio stampato Rostyle, 5,5J x 13" (5J x 13") Pneumatici 165-13" radiali tubeless **Corpo vettura** Tipo vettura 3036E Sospensione ant: barra antirollio, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto Sospensione post: ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto Capacità serbatoio benzina 45 litri **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 906 kg **Prestazioni** dichiarate Velocità massima 157 km/h Accelerazione 0-100 km/h: 12"9



DALLO STESSO LATO

Il motore della 1300 De Luxe del nostro servizio, nella foto sopra, è del primo tipo, quindi non ancora in versione Crossflow. Aspirazione e scarico, difatti, si trovano dalla medesima parte della testata. Il carburatore è FoMoCo (Ford Motor Company). Non manca lo spazio per la manutenzione ordinaria.

Jaguar E-Type dentro

**LA VERSIONE SOVRALIMENTATA, IN PARTICOLARE,
REPLICA LE PERCEZIONI SENSORIALI DELLA NOTA ANTENATA
GRANDE COMFORT E COSTI (DI ACQUISTO) ALLA PORTATA
DI TUTTI: DA 10MILA A 15MILA EURO PER ESEMPLARI "TOP"**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO THOMAS MACCABELLI

GATTONE

Spesso le berline Jaguar sono associate ai felini per l'incedere morbido e potente insieme: mai accostamento è stato più azzeccato come nel caso della XJR sovralimentata: bella e prestante.





Nel 1988 la Jaguar si rende conto che le ammiraglie sportive della concorrenza, come la BMW M5 o la Lancia Thema 8.32, vanno verso risultati commerciali impensabili solo pochi anni prima. Così al Salone di Birmingham presenta la sua interpretazione del tema: una versione della XJ40 da 3,6 litri, denominata XJR (come Racing) allestita dalla Jaguar Sport di Kidlington nell'Oxfordshire. È, questa, la branca specialistica creata dalla Casa in società con Tom Walkinshaw, artefice di tante vittorie Jaguar nell'Euroturismo e nel Gruppo C, per gestire l'attività agonistica; ed è proprio in questo suo impianto che la Casa decide di completare le XJ40 "alleggerite", provenienti da Browns Lane, trasformandole in XJR.

Macchina, nel complesso, niente male; ma non si può dire che il buco in questa ciambella riesca subito rotondo. Le ragioni sono soprattutto due. La caratterizzazione estetica non è in linea con la consueta eleganza Jaguar: troppe appendici aerodinamiche, compreso un avulso spoiler sul bagagliaio, sporcano la linea e fanno a pugni con le abbondanti cromature da berlina di lusso che circondano la finestratura; in più, i cerchi, per quanto prodotti dalla premiata ditta Speedline, sembrano presi dalle rimanenze di magazzino di qualche tuner tedesco, insieme con il volante: un arnese che solo per poco non rovina il magnifico abitacolo, impreziosito da pannelli porta in legno intarsiato presi dalla versione Daimler. Inoltre, con una "scena" simile, il cliente d'elezione si aspetta prestazioni che, in realtà, non ci sono. E qui siamo al secondo errore: per questa prima XJR si sceglie di mantenere la meccanica quasi immutata rispetto alla versione standard: una ritoccata all'assetto e niente più, nemmeno a carico del motore; non che la macchina sia lenta, tutt'altro, ma, per un giudizio corretto, occorre tenere presente le concorrenti e quindi, con diciotto quintali da portarsi a spasso, si fa presto a capire che 224 Cv sono pochi.

Quattro litri

Verso la fine del 1989, l'intera gamma superiore delle XJ40 riceve il nuovo motore 4.0 con cui la XJR compie un piccolo passo verso una maggiore competitività; grazie a qualche intervento a "casa Walkinshaw", esso arriva a 254 Cv, una trentina più di prima. Questa versione dura però poco poiché, già per il modello 1991, la Jaguar interviene cercando maggiore signorilità secondo la sua tradizione: sparisce così lo spoiler sul bagagliaio, i cerchi hanno un disegno meno improvvisato e le cornici dei cristalli laterali passano al nero opaco. Purtroppo, tutta questa nuova coerenza con la destinazione della macchina è in gran parte vanificata dall'adozione dei grossi fari rettangolari al posto dei doppi fari rotondi, ben più grintosi.

GAMMA COLORI

Nella moltitudine dei colori delle varie serie della Jaguar XJ, abbiamo estrapolato quelli ottenibili sulle XJR.

XJR motore aspirato (derivazione XJ40)

Solent Blue; Arctic Blue; Alpine Green; Tungsten Grey; Gunmetal Grey; Signal Red; Morocco Red; Regency Red; Charcoal

Interno quasi sempre in pelle color Magnolia con bordatura in colore vettura tranne che per la Tungsten Grey che ha la pelle in colore Daino; è disponibile anche il nero per tutti i colori di carrozzeria.

XJR Supercharged a sei cilindri (derivazione X300)

Glacier White (fino al 1996); Signal Red (dal 1997); Anthracite (fino al 1996); Kingfisher Blue; Roman Bronze; Flamenco Red; Morocco Red (1997); Cabernet (fino al 1996); Jade Green (1997); Sherwood Green; Silver Frost; Topaz; Steel; Turquoise (fino al 1996); Aquamarine (1997); Antigua Blue.

Gli interni in pelle possono essere ottenuti in color Pergamena; Nero carbone; Beige; Grigio scuro, Crema; Caffè.

Per queste prime due generazioni di XJR potevano essere richiesti gli interni in tessuto, negli stessi colori su esposti, ma non risulta che alcun esemplare abbia raggiunto il nostro mercato.

XJR Supercharged V8 (derivazione X308)

Seafront; Anthracite; British Racing Green; Sapphire Blue; Meteor Silver; Aquamarine (fino al 1999); Carnival Red (fino al 2000); Antigua Blue (fino al 2000). Dal 2000 si aggiungono Spindrift Whitw; Titan Grey; Topaz; Mistral; Westmister Blue; Alpine Green; Emerald Green; Platinum Grey; Pacific Blue.

Dal 2001 si aggiungono Roman Bronze e Onix White. Solo nel 2002 vi sono anche Quartz; Slate Grey; Aspen Green e Zircon.

Gli interni in pelle sono disponibili in Nero carbone; Grigio scuro; Beige e Avorio.



Questa XJR, forte dell'appartenere alla famiglia delle più belle berline di lusso del periodo (titolare, fra l'altro, di uno strepitoso successo di vendite), rimane pressoché inalterata per più di tre anni ricoprendo il suo ruolo senza infamia ma anche senza lode.

Brava Ford

Per vedere un prodotto all'altezza del ruolo occorre attendere il Salone di Parigi del 1994 dove si alzano i veli sulla nuova Jaguar XJ: la X300 (dal nome del progetto, il primo sviluppato dalla Jaguar sotto l'egida Ford); e, a questo punto, ci si consente una breve divagazione per descrivere la portata di questo cambio generazionale.

Occorre partire dal 1986, data del debutto della XJ40: una bellissima auto, ma che mostrava qualche concessione di troppo al mercato americano nella fanaleria molto estesa sia davanti sia dietro e nella falsa modernità degli indicatori digitali sulla plancia (abbandonati quasi subito); qualche brontolio tra i jaguaristi più affezionati, da sempre sensibilissimi allo stile, la nuova berlina l'aveva suscitato. Bene: con il debutto della X300, quegli stessi soggetti si sentono "tornati a casa", alla bellezza di quella XJ Serie III che non hanno dimenticato; anzi, secondo molti (fra i quali noi), l'ufficio design della Jaguar riesce addirittura a superarla in aggressività, grazia e personalità: doppi fari tondi per tutte, faretto posteriore triangolare secondo tradizione, una serie di rigonfiamenti sparsi qua e là quasi che la lamiera sia stata stirata come un telo a ricoprire l'esuberante meccanica sottostante; plancia analogica e piena di fascino "old England". Insomma: un capolavoro.

L'apoteosi

Così, la corrispondente versione "R" diventa l'apoteosi del marchio: da inseguitrice della concorrenza diventa inseguita, nonostante che, nel frattempo, la Mercedes-Benz, rivale temibilissima in qualsiasi nicchia di mercato, abbia presentato due indubbi protagonisti del segmento: la 500 E e la C36 AMG. Di fronte alla nuova XJR c'è poco da fare: il compressore volumetrico porta la nuova evoluzione AJ16 del sei cilindri in linea di 4 litri alla potenza di 321 Cv, rendendolo degno, addirittura, di equipaggiare l'Aston Martin DB7. Del tutto a suo agio su una GT di quel calibro, è ovvio che su una berlina faccia un figurone; e viene esaltato qualora sia accoppiato al cambio manuale Getrag a 5 rapporti, offerto in alternativa al più richiesto automatico Hydramatic General Motors a 4 marce.

Pochi propendono per questa scelta ed è un peccato poiché essa è del tutto priva di controindicazioni anche sul piano del confort dato che, con una coppia motrice di queste proporzioni (52,6 kgm a 3.050 gi-

ri), se si ha voglia di andare a spasso, le occasioni di cambiare marcia sono proprio poche; se invece, per puro caso, si fosse affiancati al semaforo da una delle suddette berline germaniche ci si potrebbe ritrovare, quasi senza volere, a dargli la polvere. È un'esperienza che abbiamo vissuto di persona e che, con la versione automatica, non si riesce a replicare.

Stile Jaguar

Le congratulazioni sono d'obbligo per Geoff Lawson, che ha disegnato la più bella Jaguar XJ di tutti i tempi, e per i manager Ford che capiscono subito lo spirito di questo Marchio leggendario e i desideri della sua clientela: circostanza mai scontata quando una Casa automobilistica ne acquista un'altra. Ogni particolare è impeccabile: dai magnifici cerchi da 17" in alluminio spazzolato, alla calandra a rete, alla forma del fascione anteriore di rara pulizia formale e con i fendinebbia integrati, fino al ridotto ma sapiente uso di particolari cromati. Nell'abitacolo, al consueto lusso della pelle stesa ovunque possibile, è accostato un esclusivo legno di acero scuro che differenzia le "R" dalle sorelle meno combattive, con uguale eleganza. In definitiva, un'auto strepitosa che sarebbe difficile migliorare e, infatti, ciò non accadrà: la versione successiva X308, del 1997, offre una serie di miglioramenti e peggioramenti che, ben che vada, pareggiano il conto. I miglioramenti hanno sede nel motore: il nuovo AJ-V8, sempre da 4 litri ma tutto in alluminio, si presenta allo stato dell'arte motoristica del periodo, sfoggiando la fasatura variabile degli alberi a camme e i condotti di immissione a lunghezza variabile; più leggero del precedente nonostante i due cilindri in più, mette a disposizione, nella versione sovralimentata per la XJR, 370 Cv con un'elasticità da riferimento. Per quanto si possa essere, come noi, ammiratori degli equilibratissimi sei cilindri in linea, non si può negare il passo avanti tecnologico, testimoniato anche dai minori consumi, di questa unità beneficiata anche dal cambio automatico a cinque rapporti e controllo elettronico di origine Mercedes-Benz, dotato pure di programmi confort e sport. Peggiorati, invece, il disegno di plancia e cerchi, che appaiono molto meno originali e "britannici" dei precedenti, e, in generale l'impossibilità di ordinare la propria XJR con il cambio manuale: scelta incomprensibile dal momento che la coppia motrice del motore diminuisce e questa trasmissione sarebbe stata ben in grado di gestirla facendo nel contempo felici i guidatori meno pigri e più appassionati. Chiudiamo qui la storia di questa magnifica e potentissima berlina, nonostante la sua carriera prosegua ancora con la X350, perché a quel punto siamo già nel 2003, e quindi al di fuori di qualsiasi concetto di storicità.





PERCHÉ COMPRARLA

Non è facile trovare tutte, ma proprio tutte, le prerogative di una GT su una berlina a quattro porte lunga cinque metri e per di più con un aspetto in grado di incantare gli astanti ancora dopo venti/trenta anni. Ci sembra una motivazione bastevole per valutarne l'acquisizione ma senz'altro possiamo affiancarle l'opportunità che

essa vi offre di viaggiare circondati da un'atmosfera seconda solo a quella di una Bentley, accompagnata da un confort paragonabile ma abbinato a doti di guida sconosciute alla più blasonata e meno veloce "rivale". E sarete anche meno sballottati nell'abitacolo grazie al posto di guida della vostra Jaguar, confezionato attorno al pilota e in grado così di minimizzare gli effetti della scivolosità della

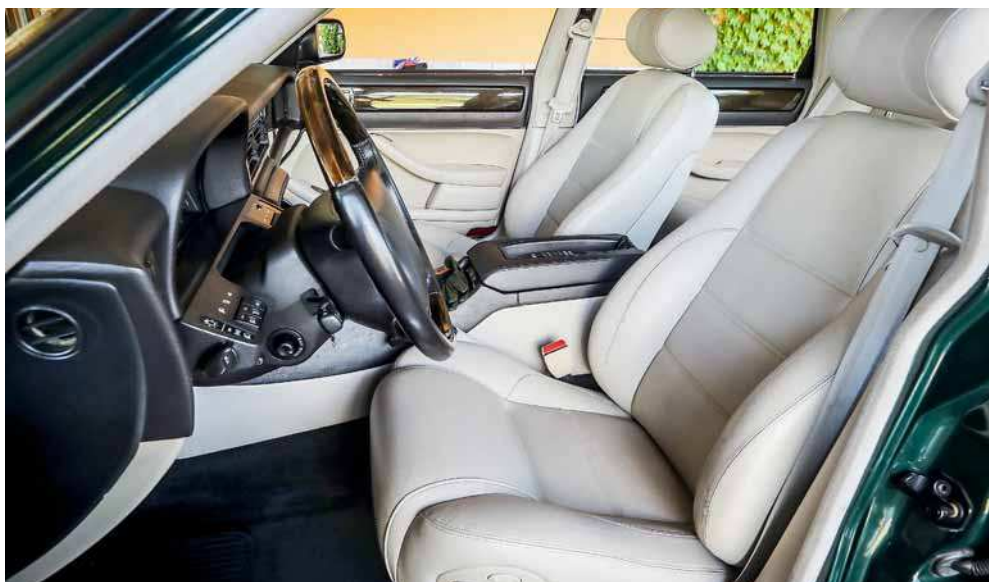


FULL OPTIONAL

L'abitacolo della Jaguar XJR è di livello quasi pari a quello di una Bentley. Questo esemplare è praticamente full-optional: volante con air-bag, strumentazione molto ricca, climatizzazione con numerose opzioni di funzionamento, telefono nel bracciolo anteriore. Il pannello porta, lussuosamente rifinito, ha il comando elettrico degli specchi retrovisori con tre memorie. Tutto l'abitacolo è rivestito in pelle di elevata qualità, e i sedili sono giustamente profilati. Quelli anteriori sono dotati di regolazione elettrica anche della zona lombare. L'esemplare delle foto ha il cambio automatico a quattro rapporti ed è stato costruito nel Novembre 1994: è uno dei primi 400 esemplari prodotti della serie X300.

PERCHÉ NON COMPRARLA

Le qualità della macchina sono tante, una di esse per paradosso ne limita l'uso negli eventi che una Jaguar merita perché la sua magnifica linea le impedisce di acquisire quell'aspetto d'altri tempi così necessario a un'auto d'epoca per essere considerata tale dal pubblico. Vi è poi la questione dei costi: quelli di riparazione non sono per niente in linea con le moderate cifre necessarie per l'acquisto della macchina. Ma sono anche i consumi ad essere preoccupanti: pur avendo iniezione elettronica, linea profilata, rapporti al ponte allungati, questi "felini" difficilmente percorrono più di sei chilometri con un litro.



pelle dei sedili sul vostro assetto al volante. L'affidabilità, per anni punto controverso di Jaguar, negli anni in cui nasce la XJR è quasi risolta, fin quasi ad avvicinarla alle concorrenti tedesche per poi parificarle con il passaggio a Ford, nel 1989. Oggi i prezzi sono quasi ai minimi, in quanto una leggera risalita delle quotazioni è già cominciata, e, a nostro parere, non rimarranno ancora a lungo a questi li-

velli. Si sa che il valore delle berline cresce meno di altri tipi di auto sul mercato collezionistico ma alcune eccezioni ci sono e, senza risultati clamorosi, crediamo che queste Jaguar saranno tra quelle. I Jaguar Club mondiali sono poi gran bei posti da frequentare e quindi nel tempo libero ci si può anche dilettere frequentando persone con la vostra stessa passione in scenari di solito molto suggestivi.

QUALE SCEGLIERE

Considerando che una XJ diventa R, nella sostanza, soltanto se sovralimentata, la scelta si riduce tra le due più recenti: la X300 e la X308; noi, e già lo abbiamo lasciato intuire, preferiamo la prima. Dei motivi abbiamo già accennato ma ci si consenta di ribadire che il ritrovarsi su un bel misto veloce con il cambio automatico può es-

sere soddisfacente, e certamente lo è, soltanto per chi non ha mai vissuto la stessa situazione con una XJR "manuale": con la terza innestata si gioca per chilometri con l'acceleratore godendo dell'elasticità del motore con il sorriso stampato sul volto.

Il sei in linea è un cantore intonato e in questo caso non gli mancano né le note basse né le alte e il miagolio modulato del compresso-



COSA GUARDARE E QUANTO PAGARLA

Avvicinandosi a una XJR per l'acquisto, ci si deve liberare da qualsiasi pregiudizio sull'affidabilità. A carico del sei cilindri AJ16 sembra ci possano essere soltanto occasionali problemi di accensione causati dalla "cottura" della bobina. Il V8 ha sofferto di iniziali problemi piuttosto seri: i cilindri cedevano prima del tempo, a causa dell'imperfetto accoppiamento delle canne in Nikasil con il monoblocco in alluminio; molti motori furono cambiati in garanzia con unità aggiornate; in ogni caso meglio verificare non vi siano fumosità anomale allo scarico.

Qualche problema si è avuto anche nel circuito di raffreddamento a causa di termostati bloccati o manicotti che si deteriorano piuttosto velocemente: da verificare quindi l'integrità della guarnizione della testa.

Il cambio automatico a quattro marce non è il più resistente del mondo, mentre sulla V8 è fornito da Mercedes Benz quindi la sua robustezza è a prova di bomba. Ogni 80-100.000 km sono da sostituire le boccole delle sospensioni: il momento si capisce da un'improvvisa e sconosciuta imprecisione al volante. Se il climatizzatore non funziona facilmente si tratta del compressore o del condensatore che hanno problemi; viceversa ci possono essere problemi anche con la pompa elettrica del riscaldamento: un'evenienza anch'essa piuttosto costosa. Il compressore volumetrico Eaton, infine, appare del tutto privo di criticità, così come non si conoscono, in vetture "italiane", problemi di corrosione. Per esemplari da concorso con manutenzione documentata si possono spendere 10.000 euro per una versione aspirata e 15.000 per una sovralimentata: fornice, secondo noi, destinata ad ampliarsi con il tempo.

re costituisce un sottofondo di grande suggestione. Come su una E-Type, però con un climatizzazione, spazio, finitura e confort assai superiore. Non ci viene in mente quale altra berlina possa offrire altrettante sensazioni.

La X308 si fa apprezzare per minori consumi ma prestazioni, a parità di cambio automatico, ancora superiori; un bilancio favorevo-

le ma non risolutivo come esperienza di guida che, in definitiva, è ciò che conta. La V8 sa essere sportiva, ma in modo diverso. Le prime due versioni aspirate sono interessanti perché offrono viaggi veloci e comodissimi, sono più economiche in tutto e sono anche di importanza storica non secondaria visto che è da loro che è iniziato il tutto.



L'IMPORTANZA DEI DETTAGLI

Nella vista laterale (in alto) si può apprezzare come la linea della berlina Jaguar sia nella sostanza rimasta la stessa fin dal 1968, anno di presentazione della prima serie. Gli affezionati del marchio faticavano a digerire variazioni importanti, e Ford fece bene a mantenere immutata la sostanza, lavorando soltanto sui dettagli. Come i fari tondi anteriori (sopra, a sinistra), reinterpretati peraltro sulla base della tradizione; o le maniglie porta integrate (al centro) e i bellissimi cerchi in lega leggera (a destra). Rispetto al precedente tentativo, su questa XJR sovralimentata sono state del tutto eliminate le cromature, preferendo dettagli verniciati o in nero opaco, più consoni all'immagine di una berlina sportiva.

COME PERSONALIZZARLA

Le "Supercharged" sono intoccabili. Sulle versioni con motore aspirato qualche intervento può essere benvenuto: sostituzione del volante e della vistosa pelle color Magnolia, se deteriorata, con una di un colore più raffinato, magari in gradazione con quello della carrozzeria: marrone su grigio canna di fucile; blu su azzurro; grigio medio su argento. Da rimuovere lo spoiler sul bagagliaio e da sostituire i cerchi ruota della prima versione con quelli delle più recenti senza però andare oltre i 17". Dato il prezzo di acquisto molto contenuto, si potrebbero sostituire i fari unici rettangolari con due coppie di farettoni tondi e la cornice dei vetri laterali cromata con quella nera.



APPUNTAMENTO AL CLUB

Il servizio fotografico è stato effettuato al Golf Club Castelconturbia di Agrate Conturbia (NO), di cui a sinistra vediamo il direttore Giovanni Malcotti, insieme al proprietario della Jaguar (a destra).



INTENZIONI BELLICOSE

Il vano motore della Jaguar XJR è ordinato, nonostante la mole dei sei cilindri e i tanti accessori. In bella vista (a sinistra), la scritta che non lascia dubbi sulla sovralimentazione e sulle intenzioni bellicose dissimulate sotto l'aspetto elegante della berlina. A destra, la bella cassetta degli attrezzi con una ricca dotazione, compresi i fusi, in bell'ordine. Nella pagina a fianco, la ottima capienza del bagagliaio è testimoniata dalla facilità con cui è ospitata la borsa da golf, accessorio originale Jaguar.



SCHEDA TECNICA

JAGUAR XJR 3.6 (AUT)

Motore Tipo AJ6 sei cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 91 mm Corsa 92 mm Cilindrata 3.590 cc Rapporto di compressione 9,6:1 Potenza 224 Cv a 5.000 giri Coppia 34 kgm a 4.000 giri Distribuzione a doppio albero a camme in testa comandati da catena, quattro valvole per cilindro Alimentazione ad iniezione elettronica Lucas Lubrificazione a carter umido Capacità carter olio 8 litri Raffreddamento ad acqua, capacità circuito 12,3 litri Impianto elettrico a 12 Volt Alternatore 80 A Batteria 75 Ah

Trasmissione Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio manuale a cinque (automatico a quattro) rapporti Rapporti del cambio I 3,753 (2,48) - II 2,056 (1,48) - III 1,39 (1) - IV (0,73) - V 0,76 - RM 3,463 (2,09) Rapporto al ponte 3,54 Pneumatici 225/55-16 Cerchi in lega leggera 8J x 16"

Corpo vettura Berlina a quattro porte a scocca portante con telaietti ausiliari anteriore e posteriore Sospensioni anteriori indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra antirullo Sospensioni posteriori indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Freni a disco sulle quattro ruote, doppio circuito, servofreno, ABS Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico Capacità serbatoio carburante 89 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.870 Carreggiata anteriore 1.500 Carreggiata posteriore 1.498 Lunghezza 4.988 Larghezza 1.798 Altezza 1.380 Peso a vuoto 1.770 kg **Prestazioni** Velocità massima 230 (223) km/h Consumo medio 14 (14,1) litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 8,3" (9,3) Accelerazione 0-1.000 m 28,9" (30,1) Ripresa 80-120 km/h in IV (kickdown) 14,6" (5,7)

JAGUAR XJR 4.0 (AUT)

Come Jaguar XJR 3.6 tranne:

Motore Corsa 102 mm Cilindrata 3.980 cc Rapporto di compressione 9,75:1 Potenza 254 Cv a 5.250 giri Coppia 40 kgm a 4.000 giri Capacità carter olio 8,5 litri **Trasmissione** Rapporti del cambio: I 3,55 - II 2,04 - V 0,755 - RM 3,55:1 Rapporto al ponte 3,58 **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 1.798 kg **Prestazioni** Velocità massima 241 (236) km/h Consumo medio 14,5 (15,1) litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 7,3" (8,1) Accelerazione 0-1.000 m 27,6" (28,7) Ripresa 80-120 km/h in V (kickdown) 12,6" (5)

JAGUAR XJR SUPERCHARGED (AUT)

Come Jaguar XJR 4.0 tranne:

Motore Tipo AJ16 Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 320 Cv a 5.000 giri Coppia 52,2 kgm a 3.050 giri Alimentazione iniezione elettronica integrata con l'accensione, compressore volumetrico Eaton M90, pressione di sovralimentazione 0,7 bar Alternatore 120 A **Trasmissione** Rapporto al ponte 3,27, differenziale autobloccante Pneumatici 255/45-17 Cerchi in lega 8J x 17" **Corpo vettura** Capacità serbatoio carburante 81 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 5.024 Larghezza 1.799 Altezza 1.303 Peso a vuoto 1.875 kg **Prestazioni** Velocità massima 250 (245,3) km/h autolimitata Consumo medio 15,2 (16) litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 6,1" (6,8) Accelerazione 0-1.000 m 25,6" (26,7) Ripresa 70-120 km/h in V (kickdown) 11,1" (5,8)

JAGUAR XJR V8

Come Jaguar XJR Supercharged automatica tranne:

Motore Tipo AJ26 Otto cilindri a V di 90° Alesaggio 86 mm Corsa 86 mm Cilindrata 3.996 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza 358 CV a 6.150 giri Coppia 51,5 kgm a 3.600 giri Due alberi a camme in testa per bancata Pressione di sovralimentazione 0,8 bar, due intercooler **Trasmissione** Cambio automatico ZF 5HP24 a cinque marce Rapporti del cambio: I 3,57 - II 2,20 - III 1,51 - V 0,80 Rapporto al ponte 3,06 Pneumatici 255/40-18 Cerchi in lega 8J x 18" **Dimensioni e peso** Peso a vuoto 1.780 kg **Prestazioni** (rilevate) Velocità massima 250,78 km/h (autolimitata) Consumo medio di carburante 14,6 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 5,5" Accelerazione 0-1.000 m 25" Ripresa 70-120 km/h kickdown 5"

LE GOBBE DI ZAGATO

La parte anteriore della Effeffe Berlinetta è caratterizzata dalla grossa presa d'aria. Nella linea ispirata alle GT italiane degli anni Sessanta, spiccano le gobbe sul tetto, tipiche della produzione Zagato. Abbiamo provato la vettura sull'autodromo Tazio Nuvolari di Cervesia (PV).



Effe Curve di passione

**SONO QUELLE DELLA CARROZZERIA DI QUESTA GT
ISPIRATA AGLI ANNI '60, ANCHE NELLA TECNICA
È NATA DALL'IDEA DI DUE FRATELLI CHE HANNO
MESSO INSIEME IL SAPERE DI VARI SPECIALISTI**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO HIRUNDO MOTORSPORT E MOSCA



Nell'ambiente delle auto d'epoca le repliche sono ormai una realtà consolidata, che si è guadagnata una buona fetta di mercato e, al di là di come la si possa pensare in proposito, non scandalizza quasi più nessuno. A patto, ovviamente, che siano dichiarate. E d'altronde, perché colpevolizzare un "povero" appassionato che pur non avendo il classico portafoglio a fisarmonica vuole togliersi la soddisfazione, o se preferite l'illusione, di possedere e guidare la gran turismo d'epoca dei sogni? O per lo meno la replica più o meno esatta di quella vettura. Comunque un'automobile esclusiva. Il tutto sborsando cifre in ogni caso importanti. Contento lui... Effe Berlinetta, invece, pur avendo le affascinanti sembianze di una GT anni '60 ed essendo costruita ai giorni nostri, è un'automobile "vera". E per questo assolutamente esclusiva. Già, perché questa Berlinetta è progettata e costruita da zero, interamente a mano, con la stessa metodologia e cura nei dettagli usata dai piccoli Costruttori di allora per le loro "fuoriserie". Vetture pressoché uniche, con differenze di dettaglio o di personalizzazione del cliente. Auto realizzate partendo dalla base di telai e meccanica già esistenti, su cui montare carrozzeria e interni preferiti, oppure sfruttando soltanto motore e cambio di un'altra Casa automobilistica: nel caso della Effe Berlinetta, dell'Alfa Romeo.

L'idea, un po' pazza quanto meravigliosa, di realizzare oggi una granturismo come si costruiva negli anni Sessanta, è venuta a Leonardo e Massimo Frigerio, fratelli appassio-



nati che per anni hanno gareggiato in tutta Europa su varie Alfa Romeo. Per correre si gestivano da soli e così hanno conosciuto molti specialisti di vari settori: meccanica, carrozzeria, parte elettrica, rivestimenti interni. Da qui l'idea di metterne insieme un gruppo selezionato per realizzare un progetto che valorizzasse l'inventiva e capacità che nel dopoguerra hanno reso famosi in tutto il mondo i piccoli costruttori italiani; e riprendesse queste abilità, nel solco della tradizione.

La tradizione

Parliamo di realtà scomparse da anni, come Moretti e Siata tanto per citarne due che hanno un bel seguito anche all'estero, che, pur realizzando piccole serie di vetture, seppero ritagliarsi un posto di prestigio grazie all'esclusività delle proprie vetture e, molto spesso, ai risultati nelle gare. Meccanici e preparatori, in alcuni casi trasformati in Costruttori, che nel secondo dopoguerra avevano ripreso l'attività spor-

tiva trasformando quello che restava delle vetture di prima della guerra per partecipare alle gare che si correvano ogni domenica su strada, da quelle locali alla Mille Miglia. Spesso queste vetture assolvevano al doppio compito di auto di tutti i giorni e da corsa, soltanto cambiando gli pneumatici (non sempre) e dipingendo il numero di gara su porte e cofani. Auto da cui sono nate fuoriserie oggi ricercatissime proprio per la loro esclusività, grazie ai carrozzieri che "cucivano" sul telaio un bell'abito o modificavano l'esistente ed ai sarti e sellai che rivestivano l'interno con stile ed eleganza. D'altronde il termine "fuoriserie" nacque nel 1964 in occasione de "La Premières Journées d'Elegance" a Losanna, dove in mancanza di novità da parte dell'industria automobilistica fu un gruppo di artigiani italiani a creare interesse presentando vetture uniche come forme esterne e interni su telai e meccanica derivata dalla produzione di serie.

COME 50 ANNI FA
L'interno mescola eleganza e sportività, come sulle GT di 50 anni fa: volante Nardi a tre razze, strumentazione Jaeger, interruttori sulla parte centrale della plancia. In basso, il cerchio a raggi con gallettone.





Villa d'Este

Dalle parole ai fatti. Dopo circa un anno e mezzo di gestazione, nel 2014, viene pronto il primo esemplare di vettura contraddistinta dal marchio Effeffe, i fratelli Frigerio scattano alcune fotografie e decidono di inviarle, più per scommessa che per convinzione, agli organizzatori del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Un po' a sorpresa la macchina è accettata ed esposta come concept car accanto a quelle ultra moderne di varie case automobilistiche, suscitando grande curiosità e raccogliendo ampi consensi. È la conferma che l'idea potrebbe diventare qualcosa in più che un semplice sogno: a quel punto parte un piano più articolato che nel giro di due anni porta a programmare una prima serie di vetture, la prima delle quali sarà consegnata a fine settembre 2017. Sono stati oltre due anni di intenso lavoro, da quando Carlo Sirtori, ingegnere esperto nel disegno tridimensionale e nelle verifiche strutturali, ha disegnato con l'ausilio del programma "Solid World" il primo

prototipo del telaio tubolare progettato per ospitare la meccanica Alfa Romeo. Dopo questo primo esemplare, servito anche per rilevare le quote e verificare l'effettivo ingombro delle singole parti in condizioni dinamiche, vi sono state altre dieci evoluzioni, anche a seguito di collaudi su strada, riguardanti sia modifiche volte a irrigidire la struttura del telaio sia ad ottimizzare la cinematica delle sospensioni, fino ad arrivare all'attuale versione che contempla pannelli in honeycomb di alluminio. Per le forme della carrozzeria non ci si è affidati al sistema CFD come si farebbe comunemente oggi, ma ad un mix di logica ed emozioni ispirato dalle granturismo medie dell'epoca, con linee armoniche e sbalzi contenuti. Mixando vari spunti, nell'arco di un anno è stato assemblato il primo telaio in tubi sul quale è stata modellata, a mano, la carrozzeria in alluminio. Anche questa poi modificata in varie fasi.

Anche per quanto riguarda le sospensioni c'è stata una continua evoluzione. Quelle anteriori, a ruote

JAEGER

In alto: la strumentazione circolare analogica Jaeger, con il contagiri in posizione centrale, è un must per le auto d'epoca sportive. In primo piano si notano anche le leve dei segnalatori di direzione tornite dal pieno di alluminio. Sopra: sedili anatomici, pannelli e tunnel centrali sono rivestiti di pregiata pelle, di solito usata nell'arredamento di interni ma con adeguate caratteristiche di resistenza.



indipendenti, hanno un'impronta più moderna, con uno schema a doppi triangoli sovrapposti, quello inferiore in fusione di derivazione GTAm mentre quello superiore ricostruito in tubolare di acciaio, con azionamento dell'ammortizzatore, regolabile, tramite puntone di reazione push-rod, e barra antirollio regolabile. Al posteriore, invece, è stato mantenuto il classico schema con ponte rigido, ma il fissaggio è stato ottimizzato con doppi puntoni longitudinali e barra a parallelogramma di Watt per limitare lo scuotimento laterale. L'assetto può vantare, oltre a una grande precisione grazie all'ancoraggio dei bracci tramite boccole rigide, un'ampia gamma di regolazioni. L'impianto frenante, con doppie pompe racing e ripartitore di frenata sui due assi, può contare su dischi auto ventilanti da 330 mm accoppiati a pinze a quattro pompanti.

Facetti

Al cuore non si comanda: data l'affezione di Leonardo e Vittorio Frigerio al marchio Alfa Romeo, a spingere la Effeffe Berlinetta non poteva che essere un motore del Biscione. Nello specifico, la scelta è caduta sull'ultima versione del bialbero 2.0 costruita a inizio anni Settanta. Anche questo con un tocco particolare, perché preparato da autentici specialisti come i fratelli Facetti, che hanno spremuto 187 Cv a 7.400 giri, valore interessante a fronte dei 790 kg di peso della vettura, anche perché ovviamente non c'è alcun tipo di controllo elettronico. Il cambio è il tipico 5 marce Alfa Romeo, mentre il differenziale è dotato di autobloccante meccanico.

Salotto sportivo

L'interno è classico e raffinato. Il colpo d'occhio è quello tipico delle GT anni '60: in primo piano spicca il volante Nardi, del diametro di 360 mm, con corona in mogano e le tre razze in alluminio. Tra le due superiori si gode della vista del contagiri Jaeger con



SCULTURA DI TUBI

Sopra: un tecnico sta ultimando il telaio, in tubi di piccolo diametro, che poi sarà appoggiato al telaio e sul quale sarà modellata la carrozzeria in alluminio. In alto: la fase di assemblaggio con l'applicazione delle pannellature interne. Qui a fianco, la saldatura del telaio tubolare.

fondo scala a 10.000 giri, un "must" nel mondo delle auto sportive d'epoca, così come il pomello della leva del cambio che riproduce quello delle GTA. A completare il posto guida sportivo, la pedaliera "racing" con ancoraggio sul pavimento e i sedili avvolgenti a guscio. La parte superiore della plancia è rivestita con cuoio opaco, per evitare fastidiosi riflessi nel parabrezza, mentre la parte centrale rimane in lamiera a vista, impreziosita dalla fila di interruttori cromati, dello stesso colore della carrozzeria. Per il rivestimento dei sedili, pannelli e tunnel centrale è stato scelto un particolare tipo di pelle di solito non usata in campo automobilistico, molto piacevole sia al tatto sia come profumazione e che, pur essendo resistente allo strappo, potrebbe risultare sensibile all'uso e quindi con il tempo acquisire quel piacevole effetto "vissuto". La moquette è in pura lana vergine. Naturalmente gli interni sono personalizzabili,



"PIÙ ABARTH E MASERATI CHE FERRARI"

Chiediamo ai fratelli Frigerio qualche indicazione sulla nascita della loro idea e la sua realizzazione.

► Cos'è Effe Berlinetta?

"Una Gran Turismo pensata e costruita oggi, con gli stilemi e la capacità lavorativa degli artigiani italiani degli anni Sessanta".

► Vi siete ispirati a qualcosa in particolare?

"Innanzitutto, non l'abbiamo progettata, l'abbiamo pensata e costruita. Tutta a mano! Partendo dal telaio, che abbiamo man mano evoluto fino alla versione attuale, la undici. Poi abbiamo costruito il telaio in tubi sul quale è stata modellata la carrozzeria in alluminio, battuta a mano, con le lastre saldate tra loro e verniciate. Come facevano gli artigiani negli anni Sessanta. Per le linee ci siamo ispirati alle granturismo medie di quell'epoca: più Abarth e Maserati che Ferrari, quindi con motori più piccoli, il passo corto e sbalzi contenuti. Allora le macchine avevano una forte personalità. Le curve sono paragonabili a quelle di una bella donna. Abbiamo cercato di riprendere la filosofia costruttiva di una macchina con la quale si poteva andare a cena la sera con la moglie e la mattina partire per correre la 1000 Miglia".

► Sotto la pelle c'è una meccanica Alfa Romeo, perché?

"Perché incarna la passione che io e mio fratello Vittorio abbiamo per questo marchio. Il motore due litri è un corsa lunga, che si può usare bene sia in strada sia in pista".

► Anche i rivestimenti interni esprimono un indubbio "Italian style"...

"Infatti ci siamo rivolti a mastri sellai che hanno ancora quella capacità manuale tipica degli artigiani del secolo scorso. Così come quella di scegliere il tipo di pelle, e di colori. In fin dei conti, cos'è l'italian style? Non è una legge o un canone, è uno stato di grazia che noi italiani abbiamo".

► A proposito di eleganza, siete stati invitati al Concorso di Villa d'Este, dove l'eleganza è al top, cosa ha significato per voi?

"È stata una grande soddisfazione, ma soprattutto il punto di partenza, perché abbiamo avuto la conferma che la nostra idea avrebbe potuto essere qualcosa di più concreto che una semplice scommessa. La Berlinetta è stata ritenuta una vera concept car, perché secondo la giuria una concept non doveva per forza essere una vettura moderna, ma avere gli stilemi che sarebbero andati di moda nel futuro prossimo. Quindi siamo partiti con lo sviluppo che ha portato alla versione definitiva e alla costruzione di una piccola serie".

► Quando saranno pronte le prime vetture?

"A fine settembre consegneremo la prima, di un bellissimo colore blu ripreso da una Ferrari 250 SWB da corsa. Poi seguiranno le altre, con una capacità produttiva di una vettura al mese, che il cliente può personalizzare non solo dal punto di vista estetico ma anche dinamico. Infatti il driver potrà cucirsi addosso la vettura in funzione della propria sensibilità di guida".

► A un costo di...?

"348.000 euro più le tasse. Certamente non è poco, ma se pensiamo che è costruita interamente a mano possiamo dire che vale i soldi che costa".

► Come mai la particolare livrea della vettura che abbiamo provato?

"La livrea è stata studiata in collaborazione con il team Rebellion Vaillant, perché abbiamo capito di avere la stessa passione per la meccanica di ottimo concetto. E così la Berlinetta ha aperto la parata dei piloti il venerdì della 24 Ore di Le Mans. Un'altra bella soddisfazione".

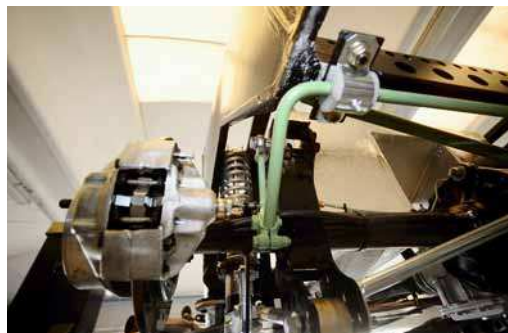
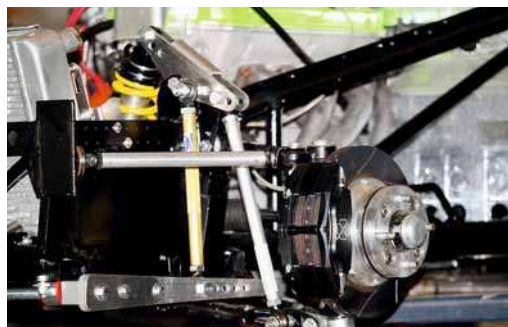


con ampia combinazione di colori e finiture, così come è previsto un apposito set di valigie.

Guida pura

Il risultato finale è affascinante. Sia fasciata nel suo elegante abito rosso, come l'avevamo vista la prima volta, sia ora in questa livrea "Rebellion" ben più grintosa. Come una bella donna, la Berlinetta sa portare con eleganza ogni abito. Ma dopo averla ammirata per bene, dentro e fuori, è il momento più atteso: dal primo incontro e poi in occasione di un paio di visite nella factory "Officine Fratelli Frigerio" di Verano Brianza (MB), dove Leonardo e Vittorio ci avevano mostrato le varie evoluzioni. Abbiamo la Berlinetta a disposizione per la prova su strada e in pista, al circuito Tazio Nuvolari di Cervese (PV). Mezzo giro di chiave e il bialbero Alfa Romeo diffonde le proprie note nell'abitacolo, decise ma non invadenti, che il pilota può ben apprezzare con lo scarico laterale a sinistra. Il quattro cilindri 2.0 "by Facetti" si fa subito apprezzare per la fluidità, ideale per la guida su strada, con una bella spinta ai bassi regimi e la brillantezza nell'allungo, soprattutto oltre quota 5.000 giri, che fa il suo dovere in pista, con il sound che diventa sempre più coinvolgente man mano che ci si sposta nelle zone alte del contagiri. Ben assecondato dal cambio, anch'esso Alfa Romeo, con la tipica escursione un po' lunga ma innesti precisi. Il pedale del freno ha una consistenza marmorea, tipica degli impianti racing, per una frenata decisa e ben modulabile grazie al feeling che trasmette al pilota. Così come lo sterzo. In ingresso di curva l'anteriore tende ad allargare leggermente la traiettoria, in parte per l'angolo di assetto non estremo, onde limitare le reazioni sulle sconnessioni stradali, e in parte per gli pneumatici a spalla alta e con tassellatura che accentua un certo movimento, mentre nella fase di percorrenza la traiettoria è mantenuta con pre-

cisione, anche nei transitori, grazie a un coricamento contenuto. Unico neo in questa fase, a voler essere pignoli, il poco spazio per appoggiare il piede sinistro, che richiede l'uso di scarpe da guida. In uscita di curva, in accelerazione con l'autobloccante che aiuta a scaricare a terra tutta la cavalleria contando su un'ottima trazione, il posteriore manifesta un leggero sovrasterzo, la tipica "spazzolatina" peraltro dolce e facilmente gestibile, che regala il noto piacere di guida delle auto d'epoca.



BATTILASTRA

Sopra e in alto: i fogli di alluminio sono modellati dal battilastro sul telaio in tubi, poi saldati e, dove serve, rivettati. In alto, a sinistra: la carrozzeria pronta per la verniciatura. A lato, le sospensioni: l'anteriore regolabile e con fissaggio tramite boccole rigide, ha il puntone di reazione che aziona il gruppo molla-ammortizzatore; il disco è ventilato e la pimba ha quattro pistoni, la barra antirullo inferiore è regolabile. Al centro e sotto il ponte rigido posteriore, con doppi puntoni longitudinali, varie posizioni di regolazione, e parallelogramma di Watt.



SCHEDA TECNICA

EFFEFE BERLINETTA

Motore Alfa Romeo, anteriore longitudinale Quattro cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione due carburatori doppio corpo Weber 45 DCOE Cilindrata 1.962 cc Alesaggio e corsa 84 x 88,5 mm Potenza max 187 Cv a 7.400 giri (preparazione Facetti) **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco, comando idraulico Cambio a 5 marce + RM Differenziale meccanico con autobloccante Cerchi a raggi da 6J x 15" Pneumatici Michelin 205/70-15 **Corpo vettura** Telaio tubolare in acciaio, con longheroni laterali a grossa sezione, ali longitudinali di controventatura, sottotelaio a sezione circolare e quadrata Carrozzeria berlinetta in alluminio battuta a mano su telaio tubolare di piccola sezione portante, 2 porte e 2 posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, parallelogramma articolato, puntone di reazione push-rod, gruppo molla e ammortizzatore inboard, barra antirollio regolabile Sospensioni posteriori ponte rigido, doppi puntoni longitudinali e barra antirollio, parallelogramma di Watt Freni a disco autoventilanti anteriori e posteriori da 330 mm, pinze a quattro pistoncini, doppie pompe freno con ripartitore di frenata **Peso** In ordine di marcia 790 kg **Prezzo** Euro 348.000 + Iva.

FRIGERIO

Sopra: a sinistra il quattro cilindri 2.0 Alfa Romeo preparato dai fratelli Facetti; a destra, l'uscita dello scarico laterale. Sotto, a sinistra i fratelli Leonardo, in primo piano, e Vittorio Frigerio intervistati da Simon Kidston al Concorso di Villa d'Este nel 2014.



| BELLISSIME DA CORSA | Ferrari 312 B

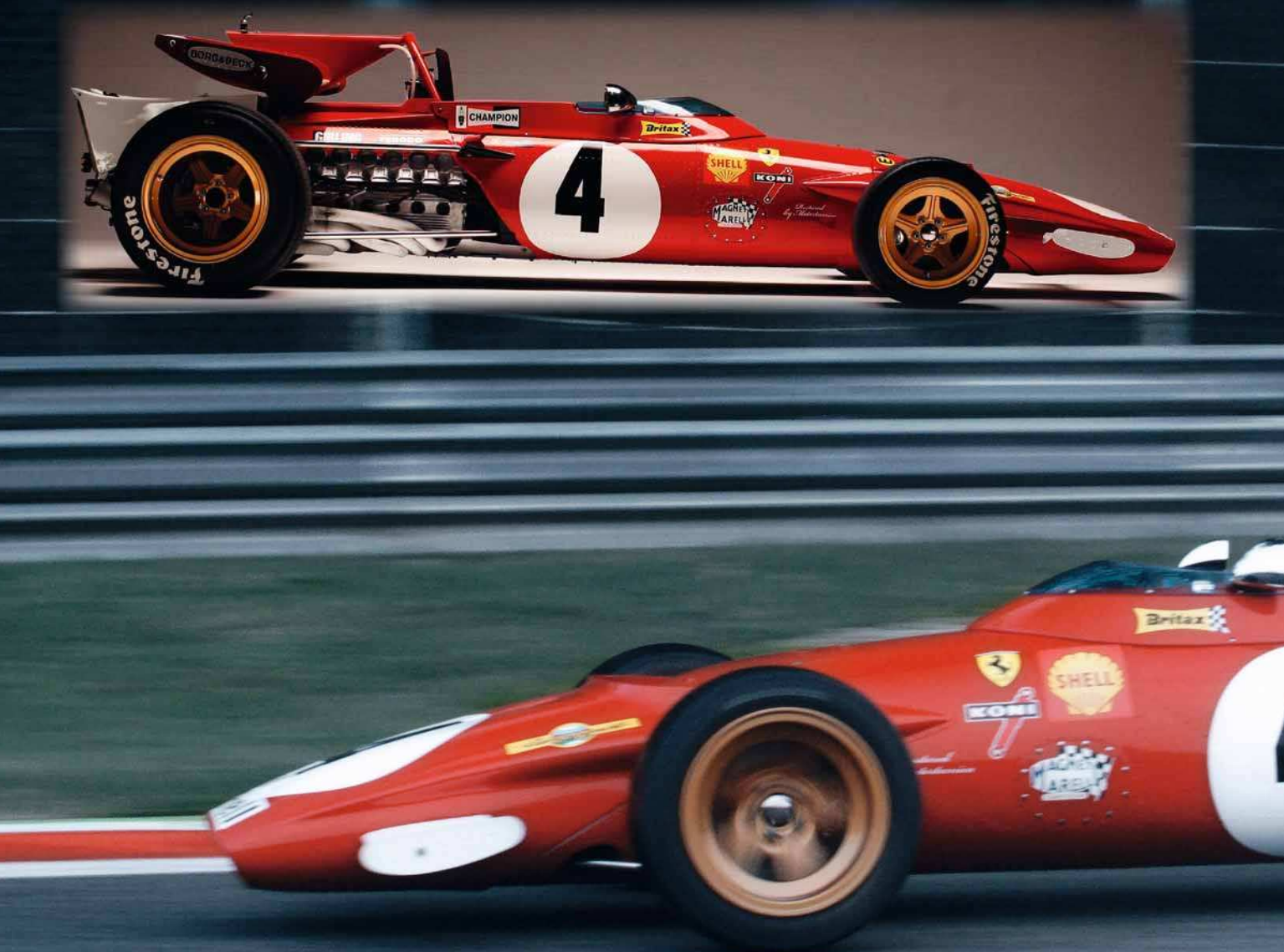
Ferrari **Attrice protagonista**

È LA MONOPOSTO CHE VINSE IL GRAN PREMIO D'ITALIA DEL 1970

LA STORIA DEL SUO RESTAURO, A CUI HA COLLABORATO MAURO FORGHIERI,

E DEL RITORNO IN PISTA, È DIVENTATA UN FILM DOCUMENTARIO

DI RODOLFO SOLERA - FOTO GHERARDO BENFENATI, MATTEO MALVINO E TARPINI SRL



La mattina di domenica 6 Settembre 1970 si respira un'aria molto particolare a Monza, sulla pista che sarà teatro di lì a poche ore del 41° GP d'Italia. Gli addetti ai lavori sono sotto shock per la morte di Jochen Rindt il giorno prima. Sotto accusa è la sicurezza, sia dei circuiti, sia delle macchine, costruite spesso con una ricerca spasmodica dell'alleggerimento. Ma il pubblico che arriva numerosissimo per assiepersi lungo il circuito è in fibrillazione, perché le Ferrari 312 B di Ickx (in pole position), Regazzoni e Giunti sono in prima, seconda e terza fila, reduci dalla doppietta di quindici giorni prima al GP d'Austria. Il lutto per la morte di Rindt e la tensione per la gara si fondono in una partecipazione emotiva senza uguali. Poco dopo le 15, allo schieramento di partenza, la commozione è generale: le auto sono portate fuori dai box fino alla griglia, tutte a motore spento, spinte dai meccanici con i piloti che camminano al loro fianco, in totale silenzio. Alle 15.30 ha inizio lo show. Al "via!", i primi sei piloti si danno subito battaglia. La pista di Monza è ancora senza chicane, velocissima e priva di curve secche. Il fenomeno delle scie è ben noto e i regolamenti ancora non proibiscono lo zig-zag sui rettilinei per interromperle. Lo spettacolo è incredibile, dopo l'abbandono di Ickx e Giunti l'unica Ferrari rimasta si alterna al comando con gli altri pretendenti, impossibile prevedere il vincitore finale. A una decina di giri dalla fine però Regazzoni riesce a farsi largo e pian piano guadagna i metri sufficienti per scrollarsi di dosso Stewart, facendo una continua e fantastica serpentina a 300 km/h, senza commettere un errore. Tra guardo, trionfo: Regazzoni è letteralmente sollevato

di peso dalla macchina e osannato dal pubblico che ha scavalcato le reti di recinzione. È la prima, clamorosa, invasione di pista dell'era moderna. Una festa totale, un entusiasmo incontenibile, una giornata perfetta per i tifosi, ad appena 24 ore dalla tragedia Rindt. Protagonista assoluta è la 312 B, la monoposto che ha segnato la rinascita del Cavallino e dà la stura a un decennio di trionfi.

Una nuova vita

Oggi quella stessa macchina, la 312 B n. 4, è qui sotto i nostri occhi, bellissima, piena di vita e perfetta in ogni particolare. Tanto da essere la prima attrice del film documentario dedicato alla sua rinascita, girato dal regista Andrea Marini e prodotto dalla Tarpini Production, che sarà proiettato nelle sale italiane dal 9 all'11 Ottobre prossimo. Il merito di questa nuova vita va ad un pugno di persone che hanno profuso ogni energia in un progetto di recupero rivelatosi fin dall'inizio entusiasmante ma anche molto impegnativo. L'avventura inizia un paio d'anni fa, quando la macchina è individuata in America. Paolo Barilla, vicepresidente dell'azienda di famiglia e con una lunga esperienza come pilota, tra cui una quindicina di gare in F1 con Minardi e una vittoria alla 24 Ore di Le Mans nel 1985, se ne assicura l'acqui-

EXCERUM QUIS
dignatetur sa sin rem
debis nos dolorem
dolectur as quatusa
picima sin porum ario

SETTEMBRE '70
La Ferrari 312 B numero 4 (di gara e di telaio) oggi, fotografata in studio e in azione a Monza. Dove il 6 Settembre 1970 vinse il GP d'Italia (sotto, Clay Regazzoni davanti al gruppo di monoposto).

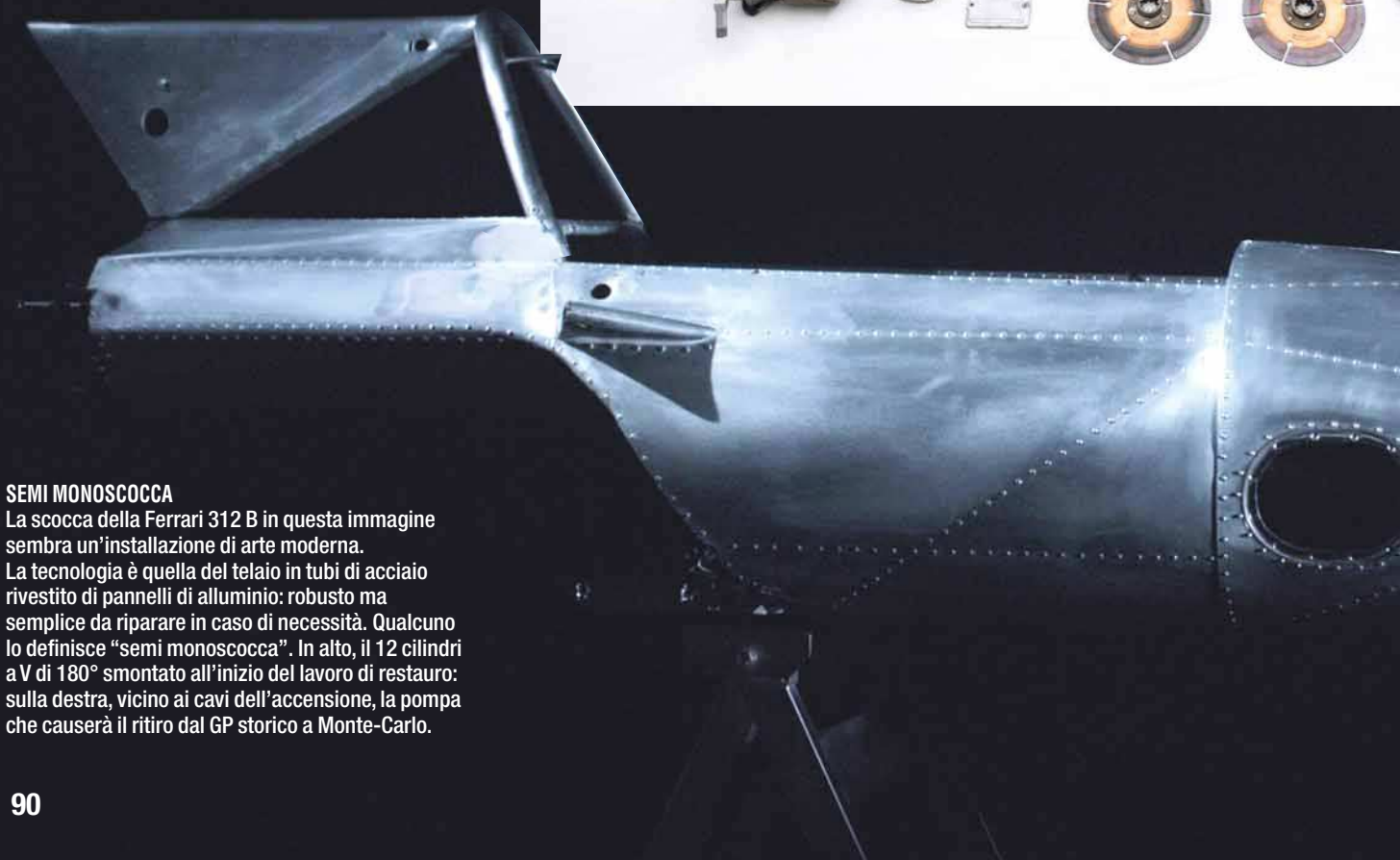
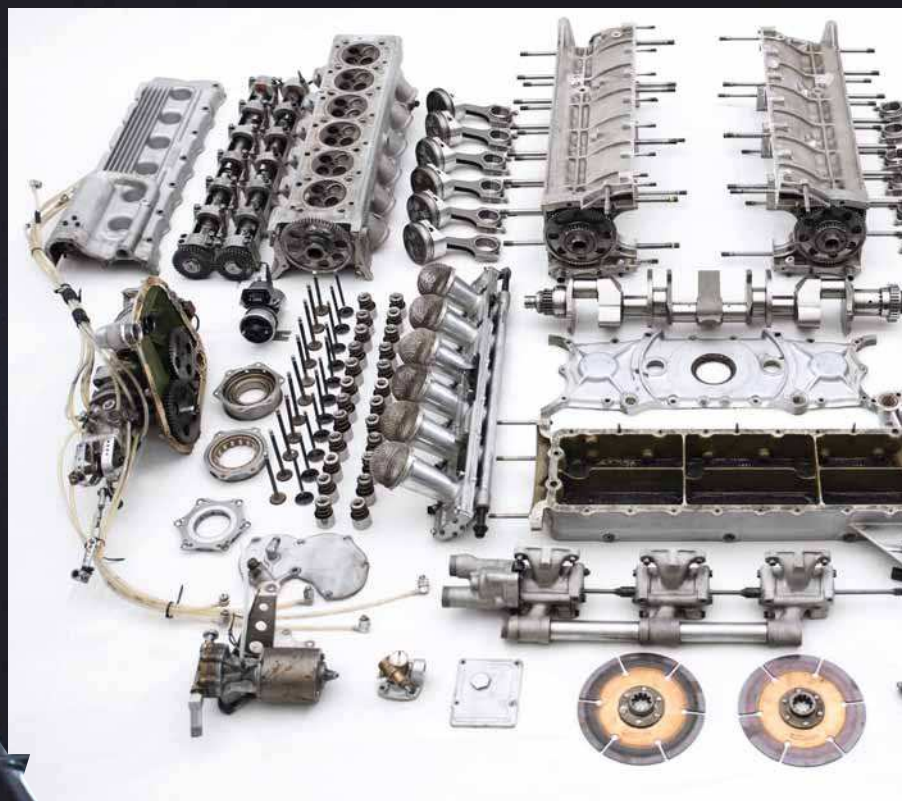


sto e la riporta in Italia con l'intenzione di farla girare di nuovo in pista, a Monza naturalmente e poi a Monte-Carlo. Anzi, proprio questo diventa subito l'obiettivo primario: disputare il Grand Prix Monaco Historique del 2016, far riecheggiare di nuovo tra le vie del Principato il suono meraviglioso del suo dodici cilindri piatto. La sfida è di notevole portata e per onorarla il pensiero corre subito all'ingegner Mauro Forghieri, il papà della 312 B, colui che l'ha progettata nel 1969 "ancora con tecnigrafo e matita", come ama ripetere. La proposta di collaborare alla rinascita della sua creatura seduce ovviamente Forghieri: lavorerà in coppia con Stefano Calzi, titolare della Motortecnica di Parma. I due si rimboccano le maniche e accolgono la Ferrari reduce dall'America con qualche apprensione. Le reali condizioni della macchina infatti sono una vera incognita. Si sa che è stata ceduta a fine stagione 1970 a Luigi Chinetti, il notissimo importatore Ferrari per gli Stati Uniti, e che poi ha subito ancora un paio di passaggi di mano. Pochissimo usata, ad un primo esame si presenta integra e originale, anche se "vecchia" e ossidata. Il telaio è il n. 4, dunque quello utilizzato da Regazzoni a Monza nel 1970. Addirittura nello smontaggio si scopre che dietro al lamierino del sedile c'è ancora la scritta a pennarello "Regazzoni". Di 312 B nel 1970 ne furono costruite quattro: una andò distrutta nel fuoco a Jarama, con Ickx alla guida. Un'altra risulta essere tuttora di proprietà di Bernie Ecclestone, la terza esistente si presume che sia di un collezionista svizzero, che però pare non avere l'intenzione né di re-

staurarla né di venderla. Secondo il progetto, quindi, la n.4 sarà l'unica 312 B al mondo in grado di scendere di nuovo in pista e girare come quando è nata.

12 cilindri preziosissimi

Il primo responso di Forghieri e Calzi è chiaro: la macchina è originale e completa, salvo alcuni particolari, ma va revisionata. Funziona, ma malissimo, a causa anche di una centralina elettronica moder-



SEMI MONOSCOCCA

La scocca della Ferrari 312 B in questa immagine sembra un'installazione di arte moderna. La tecnologia è quella del telaio in tubi di acciaio rivestito di pannelli di alluminio: robusto ma semplice da riparare in caso di necessità. Qualcuno lo definisce "semi monoscocca". In alto, il 12 cilindri a V di 180° smontato all'inizio del lavoro di restauro: sulla destra, vicino ai cavi dell'accensione, la pompa che causerà il ritiro dal GP storico a Monte-Carlo.

FORGHIERI: "IL SERBATOIO SOPRA IL MOTORE"

Mauro Forghieri (a destra nel tondo, a colloquio con Jacky Ickx, altro pilota della 312 B) è stato il responsabile del progetto 312 B, commissionatogli da Enzo Ferrari per cercare di "voltare pagina" rispetto agli insuccessi e delle stagioni '68-'69. Forghieri concepì una monoposto del tutto nuova, una rivoluzione rispetto al passato. Il progetto parte dall'ideazione di un motore inedito, 12

cilindri piatto (a V di 180°, non boxer come impropriamente verrà definito), capolavoro d'ingegneria ricco di soluzioni tecniche innovative e capace di prestazioni superiori alla concorrenza. Un motore tanto riuscito da essere usato, con evoluzioni continue, da fine 1969 fino al 1980; e vincente sia in Formula 1 sia nel Mondiale Sport.

► **Ingegnere Forghieri, come nacque l'idea del 12 cilindri piatto?**

Volevamo fare un nuovo 12 cilindri, come nella tradizione Ferrari, ma decidemmo di farlo piatto per abbassare il baricentro e anche per avere la possibilità di mettere il serbatoio della benzina sopra il motore: col progressivo consumo di benzina il baricentro non sarebbe cambiato.

► **È vero che nacque anche come motore aeronautico?**

Tramite il nostro importatore statunitense Chinetti ci contattò la società aeronautica Franklin per sapere se avevamo un motore per piccoli aerei, che costasse poco. Suggerii allora che avrebbero potuto installare due nostri motori 12 cilindri piatti all'interno delle ali, se lo spessore di queste fosse stato sufficiente, evitando quindi le gondole alari, aerodinamicamente penalizzanti. Accettarono e la cosa ci parve molto interessante, perché ci avrebbero fatto recuperare parte dei soldi che stavamo spendendo per il nuovo motore. Ma poi la Franklin fallì.

► **È stato il motore il segreto del successo della 312 B?**

Direi l'insieme del progetto: la macchina aveva un'ottima tenuta di strada, ma è vero, il motore era molto potente, e soprattutto aveva un'ottima coppia, molto importante perché è questa che ti permette di guidare nel miglio-

re dei modi. Lo facevamo girare a 12.500, ma era stato progettato per girare fino a 15.000. Dovevamo limitarci perché iniezione e accensione all'epoca non erano adatte a quei regimi. Era però molto robusto e avevamo comunque un bel vantaggio, perché la maggior parte dei motori dell'epoca non superava gli 11.000 giri. E poi era utilizzabile a partire dai 6.000: il 12 cilindri è più facile da mettere a punto e ha uno spazio di utilizzo maggiore. Potevamo anche usare rapporti più corti proprio perché giravamo più in alto.

► **Quanti motori sono stati prodotti?**

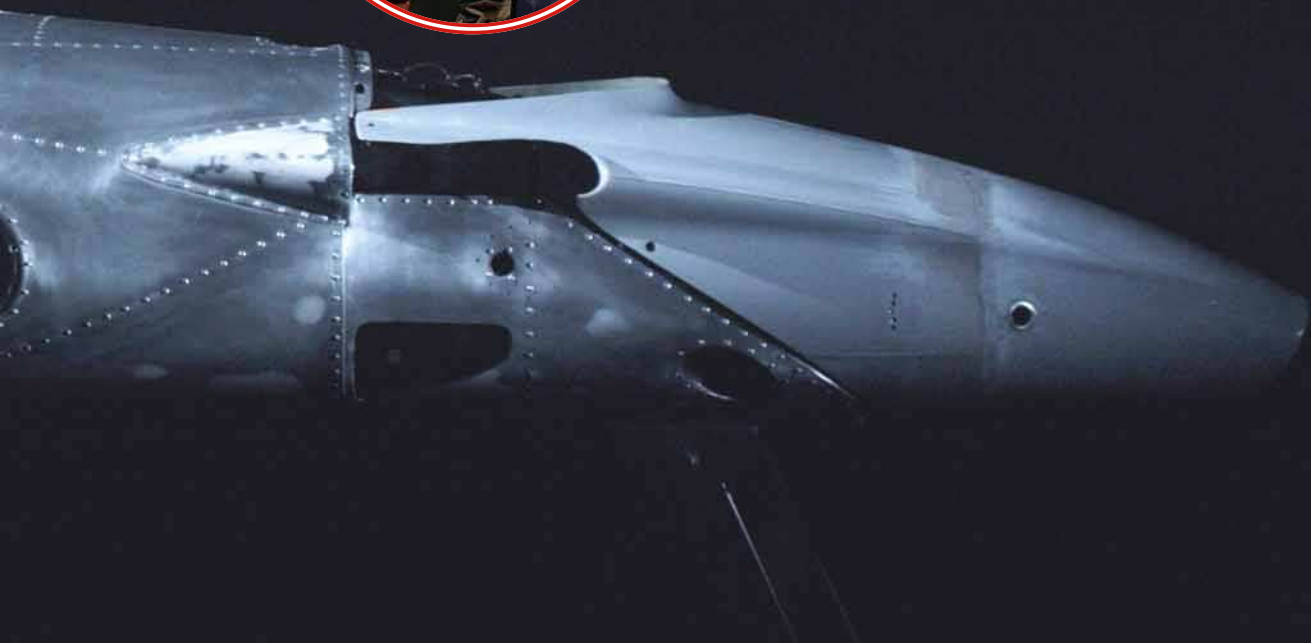
In tutto penso una quindicina, considerando anche quelli a corsa più corta e quelli adattati per le Sport.

► **Gli inglesi all'epoca avevano i telai monoscocca, Ferrari invece adottava un sistema misto tubi d'acciaio e pannelli d'alluminio. Perché?**

Era stata una scelta. Avevamo fatto delle monoscocche, ma avevamo dovuto preparare delle attrezzature adatte e soprattutto istruire i ragazzi alle metodologie aeronautiche. Ma ci eravamo resi conto che gli inglesi erano più abili. E poi avevamo sperimentato un fatto importante: se in un incidente la monoscocca subiva un danno, la riparazione era cosa seria. Dovevi schiodare la parte danneggiata, ripararla, rifare la chiodatura, controllare le dimensioni di occhielli e attacchi delle sospensioni. Col nostro sistema era tutto più semplice, potevamo fare le riparazioni anche nei box.

► **Ingegnere, le ha dato soddisfazione riportare in pista la sua creatura più bella?**

Moltissimo, mi sono divertito. E poi potevamo lavorare con tranquillità, con tutto il tempo a disposizione. Stefano (Calzi, n.d.r.) ha fatto un lavoro splendido, la macchina è più bella oggi di ieri.



| BELLISIME DA CORSA | Ferrari 312 B

na, del tutto inadatta. Presa la decisione, si dà il via ai lavori. Separata la meccanica dalla scocca, la 312B viene completamente smontata fin nei minimi dettagli. Si procede a questo punto per settori d'intervento. Il preziosissimo motore viene affidato a Gaetano Lioni, fondatore della Ellegi Motori dopo una lunga esperienza presso la Novamotor dei fratelli Pedrazzani: insieme al genero Davide Peracini lo smontano completamente e analizzano lo stato dei vari organi interni. Si verifica così che il motore è integro, non ha subito danni particolari ma si capisce subito che è stato revisionato e riassembleto in maniera non corretta. Si decide di intervenire in profondità, mantenendo monoblocco, teste, alberi a camme, ingranaggi della distribuzione, pompa olio, eccetera e rifacendo invece le parti soggette a usura, come pistoni, bielle, valvole, albero motore. Proprio l'albero motore ha creato qualche difficoltà aggiuntiva. È stato ricavato dal pieno, come in origine, secondo i disegni originali, ma è stato rifatto un paio di volte per adattarlo al monoblocco, rispettandone lo sviluppo originario. Soltanto questo particolare ha richiesto un anno di lavoro, da parte dello stesso fornitore di quarantasei anni prima. Riassembleto con grande cura, il motore è stato provato al banco: dopo aver trovato la giusta carburazione è andato subito molto bene. Secondo una prassi in uso all'epoca anche in Ferrari, è stato quindi smontato di nuovo per controllare che tutto fosse a posto e che le parti in movimento lavorassero a dovere. Rimontato e provato al banco, si è scoperto dal confronto con i diagrammi originali di Forghieri che il motore rifatto oggi ha un rendimento migliore di quello del 1970, probabilmente a causa del montaggio effettuato con maggiore precisione grazie al maggior tempo a disposizione e anche per merito dei materiali migliori ora utilizzabili.

Alluminio e magnesio

Smembrato il telaio in tutte le sue parti, l'esame della scocca offre un quadro decisamente positivo. È perfetta, la carrozzeria è decappata a pennello per non rovinare i rivetti. I pannelli di alluminio sono del tutto integri senza alcuna ammaccatura e con tutte le componenti intatte, come le piccole prese d'aria laterali e il serbatoio dell'olio. Solo un piccolo pannello anteriore viene rifatto perché presenta alcune abrasioni. La lucidatura dell'alluminio richiede una grandissima pazienza e un lavoro manuale certosino, per cancellare la tipica fiorettatura, residuo di una precedente e maldestra spazzolatura. Il musetto è riprodotto integralmente in due copie, mentre l'originale è ora gelosamente conservato nelle condizioni in cui è stato trovato, con il numero segnato e la vernice screpolata dal tempo. Con un approfondito esame metalloscopico si verifica l'integrità delle singo-



le componenti. Le cosiddette sicurezze, i puntoni e i bracci delle sospensioni e altri particolari, vengono ricostruite, così come fatto per gli elementi del motore, con il sistema del reverse engineering, o ingegneria inversa, che consente la perfetta riproduzione di ogni pezzo partendo dall'originale. Le maggiori preoccupazioni riguardano le componenti in magnesio, a causa della elevata deteriorabilità di quel materiale. Fortunatamente però molte di esse erano state verniciate in origine: questa misura preventiva, singolarmente saggia e previdente per l'epoca, ha assi-

RIPRODOTTO

In alto, la Ferrari 312 B durante le prove del GP di Monaco Historique, alla curva del Portier. Qui sopra, l'abitacolo: il tessuto di rivestimento è stato riprodotto da un pezzo di originale. Notare la cura nella lavorazione della leva del cambio.



“RIAVVIATE LE MACCHINE UTENSILI DELL'EPOCA”

Stefano Calzi (nella foto mentre installa il motore nel telaio) è il titolare della Motortecnica, officina di Parma specializzata nel restauro e nella preparazione di fuoristrada e vetture da competizione. Ha preso in carico la Ferrari 312 B appena arrivata dagli USA e l'ha portata, con la collaborazione dell'ingegner Forghieri e l'aiuto di fornitori esterni fra cui la Ellegi Motori, alla forma smagliante di oggi.

► **Come avete trovato la macchina quando è arrivata in officina?**
Conservata sì, ma un po' male. L'aspetto era vecchio, dimesso. Il motore girava molto male. In compenso, la monoposto era completa e originale, anche poco usata.

► **Come vi siete organizzati per la riproduzione delle parti da sostituire?**

Ci siamo avvalsi soprattutto dei vecchi fornitori Ferrari, come per

l'albero motore o per le coppie coniche, rifatte addirittura rimettendo in funzione le vecchie macchine industriali dell'epoca. Per rifare il radiatore dell'acqua abbiamo recuperato il vecchio fornitore inglese: l'ha rifatto in ottone, una vera opera d'arte, con la massa radiante identica all'originale, che poi era la stessa delle Bentley. Anche i serbatoi sono stati rifatti, gli originali in gomma con l'interno in spugna erano Pirelli marchiati 1970. Il tessuto del rivestimento del sedile, ignifugo, è stato clonato da un campione di quello vecchio, ne abbiamo ancora 50 metri, esattamente identico a com'era in origine.

► **Quali sono stati gli interventi più complessi?**

Il cambio è complicatissimo, fatto come il motore: si apre in due semi carter, per aprirlo e chiuderlo ci vuole un'intera giornata di lavoro. Non si possono quindi cambiare i rapporti in pista, al box. Si arriva sul posto con i cambi già montati con i vari rapporti, quindi servono tanti cambi quante sono le alternative di rapportatura necessarie.

► **Per l'accensione Dinoplex come vi siete comportati?**

Tramite l'ingegner Forghieri e un altro ingegnere della Marelli abbiamo rintracciato l'unica persona al mondo capace di aprire e chiudere le accensioni Dinoplex e farle funzionare. È un ex-dipendente Ferrari: si è attrezzato con uno speciale banco prova che tramite l'aria compressa riesce a simulare la pressione della camera di scoppio e quindi a tarare la giusta intensità della scintilla. Così sistemata, la Dinoplex funziona meglio di una centralina moderna.

► **Vi siete imbattuti in particolari curiosi o degni di nota?**

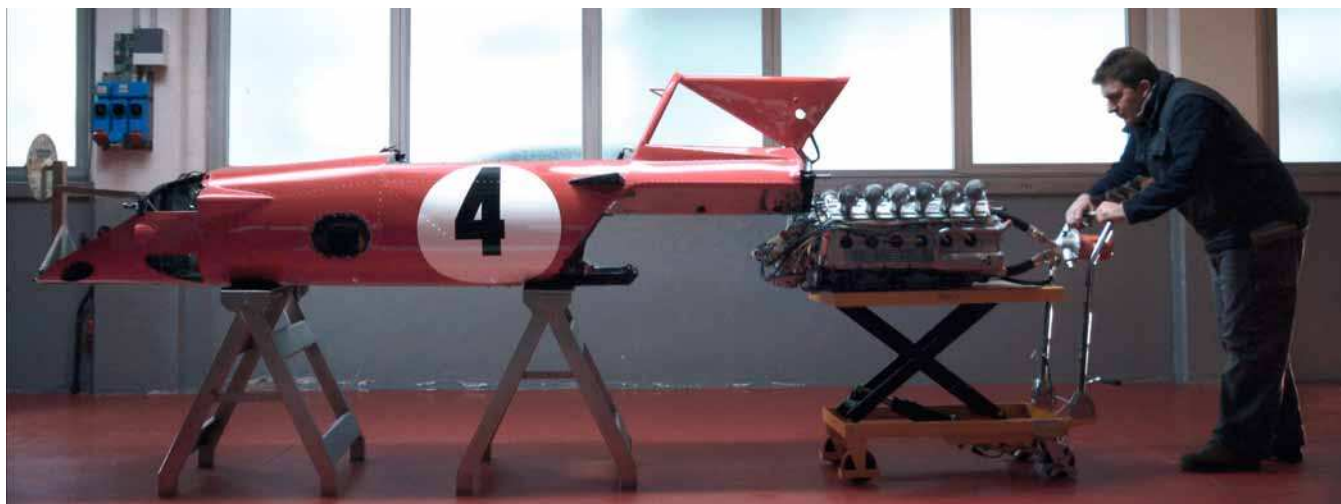
Tutta la macchina è stata progettata e costruita con grande accuratezza. Le fusioni hanno il marchio Ferrari e la data di produzione, l'abitacolo è bellissimo, il comando del cambio incanta tutti quelli che lo vedono. Ci sono mille particolari interessanti: perfino l'impianto di estinzione è avanzatissimo, è stato il primo a comando elettronico. Pensi che ci sono, nei diversi punti lungo l'impianto, delle piccole cariche esplosive, dei piccoli detonatori, che fanno partire l'impianto quando necessario.

► **Dopo tutto questo lavoro che raccomandazioni fa a Barilla quando si mette al volante della 312 B?**

Di guidare con prudenza. Il restauro ci è costato più di un anno di duro lavoro distribuito su più specialisti, ogni fornitore si è appassionato e si è fatto in quattro quando ha capito a quale progetto stava partecipando. È la più bella F1 del mondo ed è l'unica esistente in queste condizioni. È un po' un dispiacere ogni volta che l'usiamo, perché le gare sono sempre un rischio: in pista ci sono anche gli altri.

► **Lei l'ha mai guidata?**

No, mi è stato proposto di farlo ma ho preferito rinunciare. Mi sento un po' come il restauratore della Gioconda cui viene offerto di appendersela per un po' in casa. Il rischio è troppo elevato.

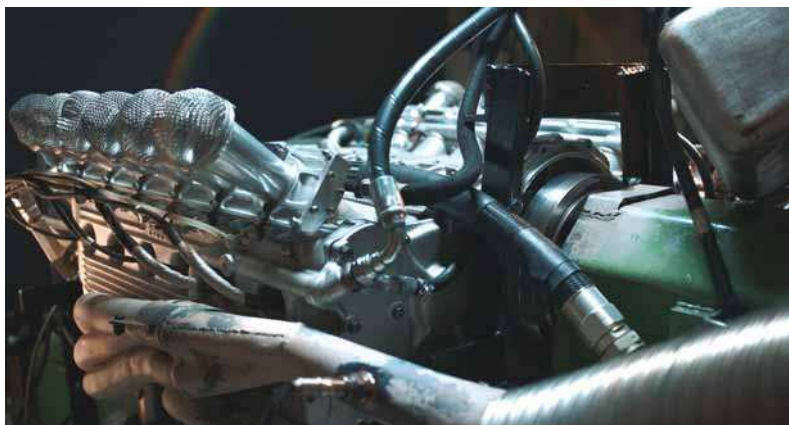


curato negli anni una notevole protezione dall'aria e quindi dalla corrosione. Quello che non è stato possibile recuperare è stato riprodotto utilizzando leghe d'alluminio. Come i cerchi ruota, rifatti ex-novo in tre treni completi con disegno e finitura identici all'originale. Tutte le viti invece sono ancora quelle di fabbrica, accuratamente pulite ma con i segni dell'uso e un po' rovinate. Altri particolari, come i tubi freno, già intrecciati, sono stati ricondizionati e conservati, previo "pressure test", così come le canalizzazioni della benzina in metallo, che evidenziano qualche lieve ammaccatura.

La pompa col vizio occulto

Così rimessa in perfetta efficienza e in forma smagliante, la 312 B passa per i collaudi in pista, prima a Franciacorta e poi a Monza. L'eccitazione è tanta, la curiosità pure. La macchina va molto bene, il motore suona armonioso seppure usato a regimi prudenziali, a 11.000/11.500 giri contro i 12.500 possibili e di fatto raggiunti al banco prova. È molto elastico pur avendo una potenza massima rilevata di 479 Cv, tanto da consentire partenze assolutamente tranquille, insospettabili in una F1. Tutto procede bene, ma emerge un problema che condiziona gli eventi. La pompa meccanica della benzina cede sotto sforzo. Quella elettrica, utilizzata soltanto per l'avviamento, non può venire in suo aiuto. Risultato, il motore ad un certo punto ammutolisce perché privo di alimentazione. Vengono fatte prove su prove e sostituite diverse pompe. Intanto il tempo passa e l'appuntamento di Monte-Carlo si avvicina. Quando finalmente si scopre la natura del problema non si è più in grado di intervenire: un giunto montato sull'albero a camme faceva girare la pompa fuori asse.

A Monaco la 312 B riesce a fare il primo turno di prove, ma deve rinunciare al secondo, svoltosi sotto la pioggia, a causa di un altro inaspettato problema: i commissari di gara rilevano che il roll-bar non rispetta le nuove misure regolamentari, pur essendo quello d'origine. Il lavoro febbrile al box consente di trovare una soluzione d'emergenza, in tempo per la gara del giorno dopo. Ma anche in gara la pompa si blocca e dopo due giri la 312 B ammutolisce lungo il circuito. Il pubblico però capisce e si produce in un calorosissimo applauso, il riconoscimento più sentito e meritato per la più bella macchina presente alla manifestazione e per il grande impegno profuso in un restauro fatto a regola d'arte. Oggi la pompa incriminata è stata sostituita con un esemplare più recente, soprattutto più sicuro ed efficace, con un giunto adeguato. È già stata collaudata con successo in diverse occasioni e dovrebbe dare la certezza di un perfetto funzionamento al prossimo magico appuntamento, il Grand Prix Historique 2018 sempre a



Monte-Carlo. Per l'occasione è già stato programmato il lavoro di revisione generale necessario perché la monoposto del Cavallino possa questa volta incantare il pubblico presente non più soltanto per pochi giri, ma per tutto il weekend.

Colonna sonora

La storia della rinascita della 312B telaio n. 4, come si diceva all'inizio, è narrata con grande suggestione in un film-documentario che miscela materiale di repertorio girato nel 1970, inedito e appassionante, con le riprese delle fasi principali del meticoloso restauro. Il grande lavoro e la passione necessari per la soluzione dei problemi, la rincorsa contro il tempo in vista dell'impegno al GP Historique Monaco e le prove in pista della macchina restaurata costituiscono la trama del film, intervallata dalle interviste ai protagonisti della F1 di quegli anni e di quelli immediatamente successivi: Jacky Ickx, Niki Lauda, Jackie Stewart, Gerard Berger, Damon Hill, i tecnici e i giornalisti, gli stessi Mauro Forghieri e Paolo Barilla e alcuni meccanici. Riprese mirabili rese ancora più suggestive dall'altissima definizione utilizzata e accompagnate da una colonna sonora in cui la musica del dodici cilindri ha naturalmente la prevalenza.

OTTONE

Nella foto grande, ancora la vettura durante le riprese a Monza. In alto, il motore durante le prove al banco; sopra, il radiatore di ottone riprodotto oggi e la sospensione anteriore con triangolo inferiore e bilanciere superiore. Sotto, la locandina del film che uscirà a Ottobre.





IL PRODUTTORE: "UNA TRAMA NATA IN OFFICINA"

Paolo Tarpini (nel tondo) è alla prima esperienza come produttore cinematografico, dopo aver fatto il conduttore e poi, per 15 anni, il regista e produttore di eventi. È stato coinvolto in un primo momento per documentare, a scopo privato, il restauro della 312B, in quel periodo all'inizio.

► Tarpini, come è cominciata questa avventura?

Quando siamo arrivati noi, la macchina era ancora integra, pronta per essere smontata. Eravamo attrezzati in maniera molto semplice, per piccole riprese. Quando però mi sono accorto che la storia che stavamo per vivere era unica e i personaggi che agivano erano molto interessanti, ho lanciato l'idea a Paolo Barilla di farne un film vero e proprio. Lui si è subito entusiasmato e ha accettato.

► Come è cambiato quindi il metodo di lavoro?

Abbiamo creato una nuova struttura dedicata alla produzione del film. Dopo alterne vicende abbiamo coinvolto come regista Andrea Marini, giovane e con poca esperienza ma con grande entusiasmo e disponibilità. Abbiamo anche deciso di non scrivere alcuna sceneggiatura, ma di seguire semplicemente gli eventi e vedere dove ci avrebbero portato.

► La trama cioè è nata spontaneamente?

In un certo senso sì, ne è nato un racconto verità, cucito con la forza emotiva delle immagini e del sonoro. Abbiamo lasciato che la storia nascesse da sola, è un film non scritto a tavolino ma generato dall'esperienza vissuta da un team di uomini animati dalla passione.

► È apprezzabile che nel film tra il materiale d'archivio vi siano solo pochi incidenti.

Sì, lo stretto necessario per ricordare quanto pericolosa fosse all'epoca la F1, e quindi quale fosse il coraggio necessario per pilotare in gara quelle macchine.

► È stata difficile la ricerca di materiale di repertorio?

Quello che in linguaggio tecnico si chiama footage è stato un lavoro gigantesco. Man mano che il lavoro procedeva nascevano le necessità narrative. Ma dovevamo fare i conti con due ordini di problemi: trovare i materiali e soprattutto capire chi ne aveva i diritti. Le riprese all'interno del reparto corse Ferrari, rarissime e preziosissime, sono state il giusto premio per un lavoro enorme.

► Quale è stata la più grossa difficoltà tecnica?

La riproduzione fedele del meraviglioso suono del 12 cilindri dal vivo. Il risultato alla fine è eccezionale, ma lo si può apprezzare appieno soltanto al cinema, con l'effetto surround. Così come l'altissima risoluzione delle immagini, perfettamente godibile sul grande schermo.



Per le riprese in soggettiva è stata montata una fotocamera nell'abitacolo.



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 #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen
ALFA 6	40	ago/set-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15
ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14/gen
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD SPRINT	109	lug-15

ALFASUD TI	75	mar-12
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

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 MKI	56	apr-10
SPRITE MKI	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	dic-03/gen
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago/set-09
PRIMULA	58	giu-10
STELLINA	67	mag-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10
Y10 MISSONI	97	mag-14
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 MKI	14	gen/feb-06
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06

BERTONE

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



MITO CONSERVATO

L'Alfa Romeo AlfaSud TI è un mito per gli appassionati del Biscione: sul fascicolo di Giugno 2017 abbiamo fotografato un esemplare di prima serie conservato.



PICCOLA AMMIRAGLIA
L'Autobianchi Y10 è stata una vettura avveniristica tra le utilitarie, sotto molti aspetti, primo fra tutti il design, ma anche nella tecnica e nel marketing che ne hanno fatto una "piccola ammiraglia". Con la "Turbo" abbiamo ripercorso la storia nel numero di Aprile 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 AEROSSEDAN (1947) 64 feb-11

CHEVRON

B42 - FERRARI F2 84 feb-13

CHRYSLER

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

CISITALIA

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

CITROËN

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

COBRA

289 82 nov-12

CONDOR

AGUZZOLI 27 mag-07

CONVAIR

GT 123 dic-16/gen

DAF

SILURO 73 dic-11/gen

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR 71 ott-11

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967) 61 ott-10
SP 250 C-SPEC 83 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 COUPÉ 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 (lo 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

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)	96	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 COUPÉ 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 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128 COUPÉ 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 COUPÉ	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

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

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	dic-15/gen*

FITTIPALDI

FDO1 E FDO4	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
JSLEO	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

BELLA E

AFFIDABILE

La Triumph TR6 ha tutto il sapore delle auto inglesi senza avere gravi difetti di affidabilità. Il suo 6 cilindri è una goduria e la macchina ha ancora quotazioni accettabili, come abbiamo verificato nella guida all'acquisto pubblicata nel fascicolo di Giugno 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
--------	----	--------

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



PRIME VITTORIE

Porsche ha rispolverato la sigla "718" per le attuali Boxster e Cayman a 4 cilindri. Pochi conoscono la storia di questo numero: su Automobilismo d'epoca di Maggio 2017 l'abbiamo raccontata. È una storia che riporta alle prime vittorie Porsche alla Targa Florio con i modelli GTR e WR-S del 1963-64.

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 COUPÉ	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 COUPÉ	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 COUPÉ 1972	22	nov-06
905	49	lug-09
COUPÉ	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 COUPÉ	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 REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14
1000	86	apr-13
1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	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
STANGUELLINI		
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 REPLICA	21	ott-06
ITALIA	41	ott-08
SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
TR2 FRANCONCHAMPS	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

► ALFA REVIVAL: A MISANO 28 ISCRITTI E GARA COMBATTUTISSIMA

Il Misano World Circuit ha ospitato, sabato 15 luglio, la quarta tappa dell'Alfa Revival Cup 2017; iscritte 28 Alfa Romeo costruite tra il 1947 e il 1981, partite 26 per la gara di un'ora. Vince Arnaldi (GTA Gr. 5), questa volta però con distacco molto inferiore al solito e dopo una gara combattutissima che vede alle sue spalle continui sorpassi tra Grohmann, Mazzuoli, Körber e Weinzierl. Santoro/Crescenti arrivano secondi, con la prima GTAM, in scia ad Arnaldi. Grohmann riesce a difendere il terzo posto finché, a un solo giro dalla fine, è costretto a fermarsi finendo quinto assoluto e terzo di classe. Salgono così a sorpresa sul terzo gradino del podio assoluto i siciliani Pantaleo-Serio; quarta la GTAM di Körber, 2° di classe.

Per il periodo "F" primo posto per Guerra-Mischis, protagonisti ancora una volta di numerosi sorpassi agli avversari di classi superiori; secondo il ventenne Fabian Körber che riesce a concludere con grande soddisfazione la sua prima gara a bordo della Giulia Ti Super e terza la pilotessa tedesca Evelin Ludwig.

Tra le GT Veloce 2000 Turismo di Serie, vince Bensi davanti a Mercatali e Gimignani. Lonardi-Cortellazzi, su Giulietta Spider Veloce, hanno la meglio sulla vettura gemella di Liberatore-Gerli in una lotta di retrovia per la classifica assoluta ma importante ai fini del campionato: i vincitori di classe a Misano sono infatti secondi con 53



punti, dietro a Guerra-Mischis (57) e davanti a Camilli (47) e Gimignani (46); quinto posto per Santoro-Crescenti (43).

Prossima gara il 2-3 settembre a Red Bull Ring.

www.alfarevivalcup.it



► ITALIANO AUTOSTORICHE: A MISANO VALORI RIPRISTINATI

A distanza di tre settimane dalla gara di Monza (25 giugno) dove una serie di colpi di scena avevano rimescolato le carte, a Misano il 15-16 luglio sono tornati sul primo gradino del podio Renzo e Raffaele Raimondi (1° Gruppo - Jaguar E), "Apache" Jr e Giuseppe Guttadauro (2° Gruppo - Porsche 911 3.0), Massimo e Marco Guerra (3° Gruppo - Porsche 935) ed Enrico e Cesare Rondinelli (4° Gruppo - BMW M3 E30). Nel 3° Raggruppamento i Guerra hanno dominato da bandiera a bandiera vincendo con 11" di vantaggio su Gulinelli/Ronconi (Porsche 930). Weekend da dimenticare per Mario Massaglia con la seconda 935 in pista, per una serie di problemi tecnici che lo hanno afflitto fin dalle prove libere. Come al solito il 2° Gruppo è stato il più combattuto dove la Porsche 911 3.0 della rientrante University Motors (Marazzi/Milani) fa segnare il miglior tempo in qualifica e dà battaglia in gara ai futuri vincitori. Tuttavia proprio all'ultima tornata perde la piazza d'onore a scapito di uno scatenato Denny Zardo subentrato a Giorgio Zorzi su un'altra Porsche 911 3.0 e autore anche del miglior crono in gara. Nuova vittoria dunque per il duo siciliano della Island Motorsport Guttadauro/Apache Jr. che si rilanciano in campionato al pari proprio di Zardo/Zorzi.

Senza storia né il 1° Gruppo né il 4°: in quest'ultimo, si è ribaltata la situazione rispetto alla gara precedente con la vittoria dei Rondinelli su BMW M3, mentre la Ford Sierra 4x4 di Giovannini si ritira già in qualifica per la rottura di un pistone. Prossimo appuntamento, il settimo 2017 con le Autostoriche, è fissato dopo il break estivo nel fine settimana del 9/10 settembre sul circuito di Vallelunga dove i partecipanti torneranno a sfidarsi, dopo cinque anni di interruzione, nella omonima 300 km endurance.

www.gruppoperonirace.it

► CESANA-SESTRIERE: ARALLA OUTSIDER CON IL FAVORE DEGLI ELEMENTI

La 36ª edizione della Cesana-Sestriere, cronoscalata dell'AC Torino valida per i campionati Europeo ed Italiano autostoriche, si è conclusa con il miglior tempo assoluto di Emanuele Aralla, che sulla monoposto di F3 Dallara F390 Alfa Romeo del 1990 (*in foto*) ha fermato il cronometro a 5'36"34. Per Aralla è stato il primo successo personale sul Colle del Sestriere. La pioggia caduta ad intermittenza proprio durante la gara ha mischiato le carte in tavola ed i "top driver" partiti nel finale hanno dovuto giocarsi il tutto per tutto nella scelta dei pneumatici. La maggior parte di loro ha puntato sulle coperture intermedie, ma gli ultimi a partire (quelli con le vetture più potenti, in lizza per i migliori tempi) avrebbero dovuto montare le "rain". Come lo specialista toscano Uberto Bonucci, più veloce alla Cesana-Sestriere nel 2007, 2011 e 2012,

che ha sfiorato il poker per una manciata di centesimi (5'36"75) perché la sua biposto sport Osella PA9/90 (1990) non è riuscita a scaricare tutta la potenza sull'asfalto bagnato dei 10,4 km



del percorso. Terzo miglior tempo (5'47"56) per Tiberio Nocentini su Chevron B19 Cosworth (1971). I tre piloti si sono imposti rispettivamente nel 5°, 4° e 1° Raggruppamento; il 2° e il 3° Raggruppamento sono stati appannaggio di Guido Vivalda (Porsche Carrera RS) e Mario Massaglia (Porsche 935 Turbo).

Percorso tecnico e veloce, insieme alla ottima zona paddock fanno di questa gara un evento a cui manca soltanto una maggiore attenzione alle esigenze del pubblico per essere quasi perfetta.

I VINCITORI DI CLASSE

1° Raggruppamento - Nocentini (Chevron C19 Cosworth) in 5'47"56

2° Raggruppamento - Vivalda (Porsche Carrera) in 6'16"52

3° Raggruppamento - Massaglia (Porsche 935 Turbo) in 6'15"84

4° Raggruppamento - Bonucci (Osella PA 9/90 BMW) in 5'36"75

5° Raggruppamento - E. Aralla (Dallara F390 Alfa Romeo) in 5'36"34



► TORNA LA LEGGENDA DELLA MILANO-SANREMO

A sette anni dall'ultima rievocazione, il 22-24 marzo 2018 farà ritorno la leggendaria Milano-Sanremo, la cui prima edizione si è svolta nel lontano 1906. A riportarla alla luce sarà un gruppo di appassionati milanesi che riporteranno in auge i gloriosi fasti del passato della gara di regolarità turistica, nata come opportunità per pochi facoltosi appassionati, desiderosi di cimentarsi in quella che allora poteva definirsi un'ardimentosa passeggiata verso il mare e i colori primaverili della riviera ligure. In seguito la Milano-Sanremo vide cimentarsi grandi campioni del volante e illustri personaggi del jet-set internazionale quali, ad esempio, il grande Achille Varzi o il Principe Adalberto di Savoia. La gara è stata anche la prima ad avere una "Coppa delle Dame" (una rarità a quell'epoca) nel 1929; l'Alfa Romeo detiene il record di vittorie grazie alle imbattibili 6C e alle splendide 8C. Previsti 560 km di percorso, a partire dall'Autodromo di Monza, con 60 prove cronometrate che, unitamente alla suggestiva partenza da piazza del Duomo a Milano e ai défilé nelle splendide cornici di Portofino e Sanremo, contribuiranno a rievocare il fascino mai sopito della Milano-Sanremo.

Saranno ammesse vetture costruite dal 1906 al 1973, con passaporto F.I.V.A, fiche F.I.A. Heritage, omologazione A.S.I., fiche A.C.I. Sport e appartenenti ad un registro di marca.

Per informazioni: race.office@milano-sanremo.it

► GP DI MONACO: BASTA F3 E F. JUNIOR, IN FAVORE DELLE F1

L'Automobil Club di Monaco ha definito tre novità regolamentari di una certa portata per il GP Historique 2018 in programma l'11-13 maggio prossimi. Ci sarà di nuovo la gara delle Anteguerra (*in foto*), che lo scorso anno erano state protagoniste soltanto di un'esibizione. La seconda decisione riguarda le Sport del primo dopoguerra, per le quali sarà in programma una gara riservata. L'ultima novità è dolorosa perché porterà all'abbandono della gara dedicata alle Formula junior e F3: una decisione presa dall'AC monégasco per potersi concentrare sulle F1 storiche, che raccolgono sempre più interesse. Una decisione che certo farà discutere. Comprendendo quelle Anteguerra, al GP 2018 saranno dunque presenti 180 auto da Gran Prix.

www.acm.mc



► PIÙ TURISMO CHE GARA AL TROFEO MAGELLI

L'Associazione Mantovana Auto e Moto storiche Tazio Nuvolari annuncia il XXIII "Trofeo Marco Magelli", che si svolgerà il prossimo 30 settembre - 1° ottobre. A calendario nazionale ASI, l'evento vanta il patrocinio della Provincia e del Comune di Mantova. Quest'anno la manifestazione avrà un'impronta più turistica, pur senza tralasciare l'aspetto sportivo.

L'evento è aperto a vetture con Omologazione ASI o Carta FIVA e di particolare interesse storico.

Partenza sabato pomeriggio dal centro storico di Mantova, dopo la visita per chi lo desidera alla collezione di veicoli e divise dei Vigili del Fuoco (*in foto*).

Cena in prestigiosa dimora storica e la domenica avrà seconda tappa con finale a sorpresa. Programma dettagliato a breve sul sito www.amams.org.

Per informazioni: telefono 0376-648205; e-mail infoamams@amams.org.

► GIANSAnte ACCElERA AL TROFEO SCARFIOTTI

La 22ª edizione del Trofeo Scarfiotti per auto d'epoca a calendario ASI si è disputato il 17 e 18 giugno lungo un percorso che ha collegato la costa adriatica maceratese a Sarnano nell'entroterra. La cittadina termale perla dei Monti Sibillini, è legata indissolubilmente alla figura di Lodovico Scarfiotti, che si allenava sulle strade montane che sono poi diventate il percorso della celebre cronoscalata tricolore ed europea.

La manifestazione di punta del club CAEM-Lodovico Scarfiotti ha previsto 55 prove a cronometro, per una classifica che ha visto prevalere l'abruzzese Mauro Giansante su Mini Cooper Expert del 1975 (*foto*) davanti al maceratese Andrea Carnevali su Fiat 127 del 1972 e Giampaolo Paciaroni su A112 del 1974. I suggestivi percorsi collinari della manifestazione hanno toccato Loreto, Recanati, Montefano, Montecassiano, Tolentino, Mogliano, Corridonia, Morrovalle, Porto Recanati e Potenza Picena con Villa Buonaccorsi.





Speciale Vacanze Ognissanti

Sulle Strade del Sole - Les Routes du Soleil

10 giorni in Tunisia con un servizio premium



25/10 al 04/11/17

Genova/Tunisi/Genova

Equipaggio di 2 persone + 1 automobile

Visite turistiche e archeologiche

2 notti a Djerba-Folklore-Serata berbera

Cabine DI prima classe in nave - Hotel 5*

Informazioni e iscrizioni

resa@jasminautoretro.fr - www.jasminautoretro.fr








► GOODWOOD

MOTORSPORT IS... FESTIVAL!

Troppo. Questo è l'unico aggettivo in positivo per descrivere il Festival of Speed di quest'anno. Troppo bello, troppe macchine e ovviamente troppo spettacolo. Qui in tre giorni non si celebra solo il mito della velocità fisica delle macchine, ma la velocità della passione.

Una passione condivisa da tutti: dal "padrone di casa" Earl of March, ai piloti, alle Case automobilistiche (tutte presenti con la propria divisione heritage), ai collezionisti, per finire alle oltre 150.000 persone del pubblico.

Non esiste niente di simile al mondo: altro che "Motorsport is dangerous", secondo la nota formuletta inglese. Il motorsport è qui al Festival, quindi o si va a viverlo o è umanamente molto difficile da raccontare senza rischiare di cadere nell'esagerato. Un giorno non basta, due sono giusti se siete ben allenati a camminare e affamati di auto.

Il Festival of Speed è un menu completo a partire dall'evento che l'ha reso famoso nel mondo: la "hillclimb" davanti a Goodwood House. A seguire moto, auto, Formula 1, camion il tutto condito con tutte le salse possibili. Per i palati più raffinati c'è anche il Concorso di Eleganza patrocinato da Cartier che quest'anno affiancava il mito della piccola Fiat 500 al mostro sacro Ferrari della 250 GTO.

Qui si celebrano il passato e il presente anche di chi ha fatto la storia dell'automobilismo sportivo. Un nome su tutti: Bernie Ecclestone. La scultura principale, simbolo titanico del Festival della Velocità, quest'anno era dedicata a lui, Bernard Charles Ecclestone, nato a Ipswich il 28 ottobre 1930, con cinque monoposto per altrettante ere di questo *highlander*: pilota e venditore di moto e auto tra il 1940 e il 1950, manager di piloti, proprietario di team con la Brabham nel 1971, impresario che dal 1970 ha gestito i diritti commerciali della Formula 1 e per finire leggenda, visto il concreto e innegabile impatto che ha dato al mondo del motorsport.

Da mito a mito, si è celebrata anche la Ferrari nel settantesimo compleanno del Cavallino. Settanta vetture del Cavallino Rampante hanno infatti estasiato gli spettatori presenti sfilando prima in parata sulla salita e sono poi state "parcheeggiate" sul green davanti a Goodwood House creando così una spettacolare scenografia rosso Maranello.

Ovviamente la parata è stata aperta dalla prima Ferrari costruita, la 125 S del 1947, e dalla recente LaFerrari Aperta; a seguire monoposto e numerose vetture Sport e Gran Turismo. Tanti i piloti presenti: Derek Bell, Jackie Stewart, Dario Franchitti, Marc Gené, Davide Rigon, Olivier Beretta e René Arnoux.

E poi 110 anni di Brooklands vi sembrano pochi da festeggiare, per il luogo dove forse è nato il motor sport (almeno quello britannico)? Il Festival ha celebrato al meglio questo importante circuito aperto nel 1907 con un'incredibile parata di auto da record: Blitzen Benz, Fiat S76 da 27 litri di cilindrata e ovviamente la Napier-Railton Special con cui John Cobb nel 1934 fece segnare il record di velocità a oltre 230 km/h di media. Continuando con le celebrazioni, la Classe 23 è stata una celebrazione della vita di John Surtees e ha incluso la sua MV Augusta 500 e la Ferrari 158 con cui vinse il Campionato del Mondo F1.

E c'era anche la storia recente: Nico Rosberg domenica è tornato al volante della Mercedes F1 e per la gioia di tutti i tifosi si è fermato a lungo a firmare autografi e scattare "selfie" con il pubblico. Insomma un evento imperdibile per ogni vero appassionato di automobilismo: non si può mancare almeno una volta ma programmate con largo anticipo la visita visto che a marzo c'è già il "sold out". See you there!

(m.p.)





Ospite d'onore del Festival: Bernie Ecclestone (in alto, firma autografi) a cui era dedicato il monumento centrale: la Connaught del Bernie pilota, la Lotus 72 del manager di piloti (Jochen Rindt, nello specifico), Ferrari e Mercedes del padrino della F1. In alto a destra, Lord March; qui sopra, ricordo di John Surtees con Jenson Button su Honda F1; a sinistra, Nico Rosberg e, qui a fianco, tris d'assi a 2 e 4 ruote: Sammy Miller, Jochen Mass e Troy Corser. Sotto, Gordon Murray sulla sua prima auto da corsa, ovviamente... costruita da sé.



Il fuoco della passione

C'ERANO LE PIÙ BELLE AUTO DA CORSA DEGLI ULTIMI 50 ANNI

RIVISSUTO IL MITICO CONFRONTO PORSCHE 917/FERRARI 512

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO HIRUNDO MOTORSPORT

Quanta storia, quante storie si sono intrecciate nel primo fine settimana di Luglio all'Autodromo Nazionale Monza: "Monza Historic" è una delle gare-evento nel calendario di Peter Auto, promoter francese che ha riempito il "buco" causato dall'assenza, dal calendario dell'autodromo brianzolo, della Coppa Intereuropa. Monza Historic ha visto protagoniste auto che hanno corso fra gli anni '50 e '80. Divise in categorie create dalla stessa organizzazione e che riscuotono da anni un ottimo successo di partecipanti. Come sempre, lo spettacolo è stato in pista, con rilievi cronometrici di tutto rispetto e piloti in alcuni casi di livello quasi professionistico, ma anche nel paddock, dov'era possibile avvicinare liberamente proprietari e piloti e osservare i meccanici al lavoro. Le sette categorie Peter Auto (Classic Endurance Racing 1 & 2, Heritage Touring Cup, Sixties' Endurance, Trofeo Nastro Rosso, Group C Racing e la novità Euro F2 Classic) e il FIA Lurani Trophy per F. Junior hanno regalato spettacolo e auto legati a grandi pagine di sport, anche dell'autodromo stesso: come le Porsche 917 e Ferrari 512, che si diedero battaglia nella 1000 Km di Monza del 1970, all'apice della "battaglia dei titani": quell'anno si schierarono alla partenza sette esemplari di 917 e cinque Ferrari 512!

Anche in questa occasione, il confronto Porsche-Ferrari è stato soltanto la punta dell'iceberg di un fine settimana che ha visto protagoniste anche F2, Gruppo C, Turismo, Gran Turismo, Sport e F.Junior degli anni ruggenti.



SFIDA FRA TITANI

La scenografica fiammata di una Porsche 935 K3 in rilascio alla staccata della Variante Ascari. Nelle foto piccole, Porsche 917 (sopra) e Ferrari 512 M hanno riproposto la sfida titanica dei primi anni 70. La Ferrari è quella della Escuderia Montjuich con cui gareggiarono nel 1971 Nino Vaccarella e José Juncadella.



Laffite

A MONZA CORREVA ANCHE "JACQUOT": IL PILOTA FRANCESE, VINCITORE DI 6 GP IN F1, ERA AL VOLANTE DI UNA LOLA T70

ANNI '60

In questa foto, una bella Shelby Cobra impegnata in Parabolica. La potente coupé americana gareggiava nella Sixtie's Endurance, la categoria di Peter Auto riservata alle più belle GT degli anni '60, protagoniste all'epoca di accesissime gare nel mondiale Marche.





CONTROSTERZI DI VALORE

A destra, in alto un bel controsterzo in velocità di una Porsche 356 SC; tra le sue avversarie, c'era una Ferrari 250 GTO: fa sensazione vedere correre oggi quest'auto che ha raggiunto quotazioni elevatissime. Tra le altre categorie di Peter Auto, il Classic Endurance Racing schiera le Sport Prototipo degli anni '70-'80: a Monza hanno fatto sensazione due belle Lancia Beta Montecarlo (terza dall'alto). C'era anche la nuova categoria riservata alle Gruppo C, tra cui la Mercedes C11 (a fianco) con cui gareggiò anche Michael Schumacher nel 1990.





TURISMO MITICO

Nel fine settimana di Monza Historic c'erano anche le mitiche Turismo dell'Europeo dei primi anni '70, quando le Case si sfidavano in pista ingaggiando anche gli assi della F1: le Ford Capri ed Escort (sopra) e le BMW (a destra, in alto) furono le grandi protagoniste di quelle gare seguitissime dal pubblico. Mitiche erano anche le gare delle Formula 2 anni '70 e '80, altra categoria qui

rappresentata e di cui la March 782-BMW (a destra al centro) era la punta di diamante. Non poteva mancare poi la F. Junior, con il "FIA Lurani", campionato europeo della categoria, che ha fatto tradizionale tappa in Brianza. Ancora una volta Pierre Tonetti (a lato) ha sbaragliato il campo sulla fida Brabham BT6 del 1963, numero 992. A destra, un volante con le indicazioni per rispettare i limiti di velocità ai box.



Bassano

Too hot for Brits

**PRIMA IL CALDO TORRIDO, POI TEMPORALI
CON GRANDINE: IL "TROFEO GIANNINO MARZOTTO"
SI CONFERMA TANTO BELLO QUANTO DURO
MA È PROPRIO PER QUESTO CHE HANNO PARTECIPATO
85 AUTO DA TUTTO IL MONDO**

DI RODOLFO SOLERA - FOTO ZANELLA/RALLYREPORT



COPPA D'ORO

L'equipaggio vincente
Andrea Giacoppo-Daniela
Tecioliu sulla Fiat 508
Spider Coppa d'Oro, nella
tipica ambientazione
dolomitica della Leggenda
di Bassano. Il primo giorno
di gara le temperature
erano vicine ai 40°.

Quanta passione, quanto spirito sportivo e quanto amore per la propria auto, sport o barchetta che sia, servono per poter affrontare una calura estiva come quella che ha accompagnato i primi due giorni della Leggenda di Bassano, poi la grandine improvvisa dopo il grande caldo e il giorno successivo la pioggia battente? Sicuramente una dose inusuale per le persone normali, ma abituale per i coraggiosi 85 equipaggi che hanno animato l'edizione di quest'anno, come sempre molto impegnativa e, per questo, tanto affascinante. Un percorso bellissimo, con qualche piacevole variante rispetto all'ultima edizione, con tratti guidati nei punti più suggestivi e qualche allungo nei trasferimenti. I 200 chilometri della prima tappa, sulla carta non troppo impegnativi, da Romano d'Ezzelino a Merano, sono stati in realtà quelli che hanno messo più a dura prova piloti, copiloti e macchine. La temperatura infatti ha raggiunto i 37°, già tantissimi in condizioni normali, figurarsi al volante di una barchetta anni '50 o, peggio ancora, di una sport degli anni '30. È bastato chiederlo ai coniugi Finburgh, che, abbandonata per una breve pausa la loro bellissima (e conservata), Jaguar C Type del 1953 lungo la strada alberata che costeggia i vigneti del lago di Caldaro, seminudi e con lo sguardo smarrito, vedendoci per tutta risposta mormorano: "Too hot for Brits". Troppo caldo per noi inglesi. Si riprenderanno, e a fine tappa ci arriveranno, anche se verso il fondo della classifica provvisoria, in una posizione che manterranno quasi inalterata fino a fine gara. C'è chi l'ha pagata ben più cara, come Peter Flood e Andrew Hall. Sulla salita dopo Nalles li troviamo mentre alzano bandiera bianca con la loro grossa Bentley Open Tourer completamente a secco d'acqua, dopo aver esaurito quella del circuito di raffreddamento e pure quella contenuta nelle due taniche di scorta che si erano caricati a bordo. Nelle intenzioni degli organizzatori la seconda tappa, da Merano a Cavalese, è la più impegnativa, oltre 300 chilometri con strade a volte difficili che diventano davvero molto faticose se affrontate con macchine dagli sterzi granitici, tenuta di strada approssimativa e freni non adeguati alle prestazioni possibili. Le sport più leggere ed evolute, come le Maserati A6 GCS, le Osca MT4, le Austin Healey 100 e le Porsche Speedster fanno divertire sul misto veloce e si trovano a loro agio anche nelle salite e nei tornanti, pur se l'impegno fisico richiesto agli equipaggi resta piuttosto elevato. Altro discorso invece per le anteguerra.

L'avventura di Venanzioro

Ne sa qualcosa Venanzioro Fonte, appassionatissimo collezionista italo-americano e fedele partecipante alla Leggenda di Bassano. La sua Alfa Romeo RL Targa Florio del 1924 è la macchina più antica del gruppo: ex-Giovanni Lurani, è stata appena ripristinata con grande cura da Bonfanti, mantenendo saggiamente quell'aspetto conservato che tanta parte ha nel fascino di un'automobile eccezionale come questa. Ma guidarla è un'impresa. Al via della gara da Cà Cornaro, a Romano d'Ezzelino, la partenza della RL è un evento epico, da non perdere e tutto da raccontare: dopo qualche incertezza all'avviamento, il motore scoppietta leggermente e d'improvviso si avvia col rumore del tuono, cupo e posente. Ingranata la prima agendo sulla leva del cambio con due mani e grande circospezione, l'auto si mette in moto con le gran-





CONSERVATA

Dopo una sosta fuori programma per il gran caldo, i coniugi Finburgh hanno ripreso la corsa con la loro Jaguar C Type del 1953 (a sinistra), un'auto molto bella perché originale e tutta conservata.



PERIZIA

A destra, gli spagnoli Fernandez/Andrade si godono la loro Maserati 300 S in una cornice ideale fatta di spazi aperti, cielo luminoso e strada libera. Sotto, la mastodontica Bentley 4,5 litri di Northam/Vallance in un passaggio da brivido: impressionante la perizia con cui alcuni piloti riescono a maneggiare automobili così grandi.



di ruote posteriori che perdono subito aderenza sulla ghiaia del viale. Il pilota sistemato nell'abitacolo angusto, a stretto contatto col suo copilota, si sistema gli occhiali e afferra il volante gigantesco: osservando la scena, si ha proprio la sensazione dell'inizio di un'avventura che richiede anche una buona dose di coraggio per essere vissuta.

A metà della seconda tappa, durante la sosta ristoro, chiediamo a Venanzio come stia andando: "Ieri sera, alla fine della prima tappa, ero un uomo completamente rotto -ci risponde-. Questa mattina, quando mi sono svegliato, sembrava che mi fosse caduto addosso un masso. In compenso ora ho capito come guidare la

RL. Ieri in curva cercavo di tenere la macchina in traiettoria agendo con una sterzata continua, a costo di uno sforzo estenuante. Oggi non ce la facevo, allora ho provato a dare singoli colpi di sterzo e di acceleratore: ho scoperto che così la macchina gira molto meglio e soprattutto con minore fatica".

Grandine

Sul passo del Pordoi un improvviso temporale, preannunciato da grossi nuvoloni neri, si scatena in una bella grandinata. Chi è già passato si salva, ma la maggior parte dei concorrenti se la prende tutta. Luigi Cippitelli e Pietro Troia, equipaggio dell'Esercito Ita-

NUBIFRAGIO

Ospite illustre e affabile, Miki Biason non si è risparmiato: eccolo (a fianco) alle prese col nubifragio, su Devin TR Monza. Sotto, l'agile Maserati A6 GCS di Rossetti/Kummer impegnata nello stesso passaggio della Bentley di pagina a fianco. In basso, l'Alfa Romeo RL Targa Florio di Venanzio Fonte, l'auto più antica in gara, alla partenza.



liano, cercano affannosamente di chiudere la capottina della loro bella Alfa Romeo 1750 GS Zagato, ci riusciranno ma come quasi tutti arriveranno a fine tappa bagnati fradici. Il resto della tappa prosegue su strade a volte molto difficili e strette, ma sempre in un ambiente spettacolare. A sera all'arrivo a Cavalese gli equipaggi sono tutti molto provati e le macchine iniziano ad evidenziare i segni della battaglia. Ma il mattino dopo si ricomincia, questa volta per tornare a Bassano dopo un'ultima galoppata di 150 chilometri. L'arrivo degli equipaggi in Piazza della Libertà è una grande festa: moltissimo pubblico, macchine "vissute" ma proprio per questo ancora più belle, piloti e copiloti entusiasti. Alla fine il primo premio va alla coppia Andrea Giacoppo e Daniela Tecioiu, i più abili col cronometro sulla loro agile e leggera 508 S Coppa d'Oro dopo un confronto diretto e continuo con i secondi classificati, Gino e Andrea Perbellini.

Tanti i premi distribuiti, ma in realtà hanno vinto tutti: i partecipanti che hanno potuto godersi i loro gioielli storici con una meravigliosa e impegnativa passeggiata di tre giorni in uno scenario unico al mondo, gli organizzatori che hanno dato un altro valido saggio della loro proverbiale abilità, il pubblico che sulle strade e nelle piazze ha visto sfilare alcune tra le più belle e ambite auto da collezione. E in fondo anche gli sponsor, che hanno dato il loro appoggio ad una delle manifestazioni italiane per auto storiche più apprezzate nel mondo.



Margherita

70 anni in quota



**PER L'ANNIVERSARIO SI È TORNATI AL PERCORSO "A MARGHERITA"
DELLA PRIMA EDIZIONE, CON BASE DI OGNI TAPPA A TRENTO
BEL PROLOGO SULLA TRENTO-BONDONE E VITTORIA A PASSANANTE**

DI FEDERICO LANFRANCHI - FOTO RENÉ

È merito della Scuderia Trentina Storica, in accoppiata col team Canossa Events, se la Stella Alpina rivive ancora oggi i fasti del passato; questa gara, infatti, dal 1947 e per i successivi nove anni è stata una fra le competizioni più affascinanti del panorama motoristico italiano, nata quasi per ripicca nei confronti della Mille Miglia, che ha sempre negato alla città di Trento il passaggio della carovana della Freccia Rossa. Al via della prima edizione c'era anche Piero Taruffi, che con la sua Lancia Aprilia e in coppia con la moglie arrivò per primo sotto la bandiera a scacchi. Sull'edizione numero 70, quella disputata dal 6 al 9 luglio, il sigil-

lo l'ha messo l'equipaggio Mario Passanante-Raffaella Alessandrini, su Fiat 508 C, che ha tolto lo scettro a Giordano Mozzi-Stefania Biacca, vincitore nel 2016 e secondo quest'anno su Triumph TR2; Giacoppo-Tecioiu (Lancia Fulvia coupé), equipaggio emergente nel panorama della Regolarità italiana, ha chiuso il podio. Anche noi di *Automobilismo d'Epoca* abbiamo partecipato alla gara, su una Porsche 356 del 1964 guidata dal top driver Alessandro Gamberini: abbiamo lottato fino all'ultima prova per il gradino più basso del podio, sfumato per una manciata di punti, che ci hanno relegato a un comunque onorevole quinto posto assoluto e primo di categoria.



PASSO DECISIVO

In apertura, i vincitori Passanante-Alessandrini su Fiat 508 C. In alto in questa pagina, a sinistra Mozzi-Biacca (Triumph TR 2), secondi al traguardo, e Giacoppo-Tecioiu, terzi. Nelle altre foto: qui sopra, la Porsche 356 (1964) di Alessandro Gamberini, "navigato" dal nostro inviato; a sinistra, la 356 di Scarioni-Pietropaolo vincitrici della classifica femminile e il Passo Coe, decisivo ai fini della classifica.

La Stella Alpina 2017, rifacendosi al tracciato originario del 1947, ha percorso le panoramiche strade del Trentino occidentale, orientale e meridionale, facendo rivivere agli equipaggi le emozioni del glorioso passato, riportando ogni giorno a Trento le auto in gara, secondo la modalità "a margherita" che decretò il successo delle prime edizioni.

I 700 km del percorso (95 prove) hanno avuto un succoso prologo sulla strada che da Trento porta a Bondone, cioè il percorso della mitica gara di velocità. La "Stella" è stata dura sia per gli equipaggi sia per le auto, messi in crisi da una temperatura rovente anche sui passi più alti d'Italia; i ritiri sono stati numerosi: citiamo quelli di Fontanella-Covelli (Ford B), mentre erano in lizza per la vittoria assoluta, e Bottini-Boscardin (Triumph TR3) competitive per la Coppa delle Dame, vinta poi dal duo Scarioni-Pietropaolo.

Il parterre di auto era di tutto rilievo, visto che il pubblico ha potuto ammirare da vicino pezzi del calibro di Alfa Romeo 1900 SSZ, svariate Porsche fra 356, 911 e 914, Lancia Aurelia e Ferrari di ogni epoca. Il ritrovo è stato giovedì 6 luglio presso le Cantine Ferrari, dove tutte le auto hanno sfilato davanti ai commissari e a qualche curioso per le verifiche di rito. Da Piazza Mostra di Trento il plotone di 55 auto (comprese però le tredici Ferrari del "tributo" al Cavallino, coetaneo della gara) è partito il giovedì sera alla volta di Bondone, ripercorrendo la strada di una delle gare in salita più famose e prestigiose d'Europa: è stato emozio-

nante vedere dove i piloti "staccano" prima dei tornanti e mettere le ruote sui tipici cordoli dipinti delle gare in salita. Il giorno dopo è stata la volta del Trentino occidentale, che ha accolto gli equipaggi attraverso la Val di Non, il Passo Palade, il Passo Mendola verso Madonna di Campiglio: 290 km che hanno mietuto i primi ritiri per noie meccaniche, soprattutto ai freni, messi a dura prova dai passi alpini e dalle 46 prove speciali.

Quella di sabato è stata la tappa più emozionante, sia per la lotta serrata in classifica, che ci ha visti oscillare fra il terzo e quarto posto, sia per le strade che ci han condotto nel cuore delle Dolomiti, passando da San Martino di Castrozza e dal Passo Rolle, fino alla Val Gardena e Bolzano. Il tempo di tornare a Trento per riposarsi dopo le fatiche quotidiane e poi ci si ritrova per la serata di gala nella suggestiva cornice del MUSE, il museo di scienze naturali progettato da Renzo Piano: un'esperienza unica che è stata apprezzata dai partecipanti alla 70ª Stella Alpina, in attesa di sfidarsi sui 60 km della tappa finale, la domenica. Teatro della sfida è stato il Passo Coe, dove la classifica si è decisa soltanto dopo le ultime 12 prove cronometrate.

Si conclude così un'edizione della Stella Alpina sui generis, durata ben quattro giorni e diversa dalle precedenti, poiché creata a immagine e somiglianza della prima edizione; gli organizzatori hanno però confermato che dall'anno prossimo si tornerà alla formula classica: tre giorni, da vivere in quota e senza il ritorno obbligato a Trento.



Festa di auto e pubblico

LA GARA CHE RIEVOCA LA VARESE-CAMPO DEI FIORI CONFERMA IL SUO GRANDE SUCCESSO (117 AUTO). MERITO DI ORGANIZZAZIONE, SPETTACOLO CITTADINO E PROVE INTORNO AI MERAVIGLIOSI LAGHI DELLA ZONA

DI GIUSEPPE MACCHI - FOTO AGENZIA BLITZ

Mosaico multicolore sulle Prealpi lombarde, a rinnovare l'amore per il motore in ogni sua forma. Varese e la sua provincia hanno una storia fatta di automobilismo, motociclismo, motonautica e aeronautica: tante anime, come quelle della "Coppa dei Tre Laghi e Varese-Campo dei Fiori": cronoscalata antica, rievocazione storica, sfida di regolarità, competizione con crono meccanici ed elettronici, cavalcata tra valli, dimore storiche, laghi e boschi del Varesotto.

Una manifestazione che, giunta alla 26ª edizione, sembra voler ricordare a tutti di avere una sorta di elisir di giovinezza, dall'alto dei suoi 117 equipaggi al via, numero straordinario al giorno d'oggi. La gara nacque di Velocità nel 1931 con il connubio dei RACI di Milano e Varese a gestire l'organizzazione. Sugli 11 km dalla "città giardino" fino alla sommità del Campo dei Fiori si consumarono fino al 1960 epiche battaglie tra piloti professionisti e Case ufficiali. A ritmi pacati e regolaristici, valorizzando le auto di alta caratura



storica, dal 1990 il Club Varese Auto Moto Storiche propone una cavalcata di 220 km e 65 prove a cronometro in uno scenario molto apprezzato, stavolta anche con due concorsi d'eleganza a Porto Ceresio e Via Sacco a Varese e tre "pit stop" di degustazione di squisitezze a Cadrezate, Porto Ceresio e Varese stessa. Alla riuscita dell'evento contribuisce non poco il coinvolgimento del pubblico cittadino, cercato ad arte con la "match race" del sabato sera nel pieno centro di Varese dove si è tenuta una lunga serie di sfide ad eliminazione: qui, con i cronometri elettronici ha prevalso Roberto Boracco (Porsche 911 Targa) davanti a Maurizio Causo (Lancia Fulvia Coupé) e Himara Bottini (Triumph TR3), mentre tra i crono manuali è stato Alberto Pirri (Lancia Fulvia Coupé) ad avere la meglio in finale su Enrico Bassani (Alfa Romeo Giulietta spider). Roberto Boracco, con la moglie Angela Bossi ha vinto anche la classifica assoluta della Coppa per strumenti elettronici, davanti ai genovesi Arturo Bottaro-Pietro Di Meo (Porsche 356 coupé del 1955) e Maurizio Magnoni-Marisa Vanoni (Triumph TR3 A del 1960). Tra gli strumenti meccanici hanno vinto i reatini Alberto Pirri-Analisa Ciatti; secondi Franco Vitella-Cristina Cassina (Austin Healey Frog Eye) e terzi Silvio e Giorgia Trombetta (Porsche 912). Quarti i carnaghesi Enrico ed Ilaria Bassani (Giulietta Spider '61)



STORICHE IN PIAZZA

In apertura, la Porsche 911 di Roberto Boracco, primo tra i cronometri elettronici. In questa pagina: in alto la Lancia Fulvia di Pirri, vincitore con i cronometri manuali; in mezzo, da sinistra: la Jaguar SS 100 e la MG Magna, due splendide anteguerra; il bel colpo d'occhio di Varese con tanto pubblico; una bella Austin Healey durante la "match race". Qui a lato, Bottini-Boscardin (a sinistra) vincitrici della classifica femminile.

autori di un gran finale; hanno preceduto Marcello e Vittorio Gobessi di Cantello su Fiat 124 Spider Abarth. Ai migliori equipaggi con crono manuali sono stati assegnati i premi d'onore del Trofeo Paglini Renault Store.

Nella classifica per Scuderie ha prevalso la Squadra Corse Vams (Boracco, Magnoni e Carusoli) davanti a quella Cmae di Milano (Leva, Giugni e Guffanti) e al club Orobico (Bossi, Guaita e Marchesi).

Tra le Anteguerra è risultato vincitore lo svizzero Simon Muller, con Denise Furrer, su Jaguar SS100 del 1938 davanti ad Aspesi-Ventimiglia (Lancia Augusta GS Ghia del 1935) e Jorg e Astrid Jos (MG Magna del 1936).

Infine, nella Coppa delle Dame hanno vinto Bottini-Boscardin (Triumph TR3) davanti a Giugni-Grammi (Porsche 356 A) e Daniela e Milena Guaita (Lancia Appia).

A TUTTA PISTA!



I covi della passione

**SONO IN TUTTE LE REGIONI, UN CENTINAIO CIRCA IN ITALIA: I CLUB DI SLOT HANNO A DISPOSIZIONE PISTE E SISTEMI DI CRONOMETRAGGIO AVANZATI
A QUANDO UNA FEDERAZIONE SPORTIVA?**

DI STEFANO LAZZARI - FOTO GIANLUCA BUCCI

Correvano l'anno 1966. Un giornalista di un noto mensile automobilistico ci raccontava di un nuovo modo di divertirsi. Era un gioco giovane, impazziva nei paesi anglosassoni ed era sbarcato in Italia, come tante altre mode, diventando un irrefrenabile fenomeno di costume: "Oggi è nato un nuovo hobby che dà l'illusione della velocità -scriveva in quell'estate, nel pieno del boom economico-, che permette a ciascuno di noi di provare l'emozione di un pilota da corsa senza rischi". Ricordiamoci che siamo in anni dove morire in pista era un'eventualità tutt'altro che rara.

L'autore scriveva ancora che l'hobby si chiamava slot car racing e che i guadagni ad esso legati erano "colossali", stupefatto di tanto interesse economico per un gioco con risultati probabilmente simili, se non superiori, a quelli che oggi producono i videogame e la simulazione.

Oggi non possiamo che constatare che il miracolo slot car, come quello economico, è stato un momento storico irripetibile, che si offriva ad una società in crescita, con grandi aspettative sul futuro e con un potere economico diffuso, capillare in tutte le classi, molto lontano da oggi. Quello che è invece ripetibile e perdurante nel tempo è lo sguardo di stupore che ancora oggi ha chi si avvicina per la prima volta a un'autopista elettrica, anche fra i cosiddetti "millennial" che delle slot sanno poco o nulla. Basta andare in uno Slot Club.

C'era un tempo...

Agli inizi erano vere e proprie sale gioco, come ne esiste oggi un ultimo esempio nella Grande Mela, il mitico Buzz-a-Rama al 69 di Church Avenue di Brooklyn, con grandiose piste in legno, colossali tavoli per correre, costruite su misura, dove passare una giornata con gli amici. Luoghi mitici di cui ci si ricorda ancora, favolosi come la grotta di Aladino. A Milano, si favoleggia dello "Slot car Center" nella centrale via Washington, chiuso ormai da una quarantina d'anni. I miti durano nel tempo. Come per ogni umana cosa, si alternano tempi buoni e cattivi e non si resta sulla cresta dell'onda per sempre, e così è anche per le slot car che, col mutare dei tempi, modificano le proprie strategie di sopravvivenza.

A fianco delle favolose sale gioco, nelle città come in provincia, ci sono sempre stati i club.

Oggi si chiamerebbero "community di pratica", aggregazioni spontanee attorno a un interesse, una passione. Per viverla serve un luogo. Ed è così che in scantinati, capannoni, ovunque ci fosse posto, costruendo versioni più piccole delle grandi piste in legno e poi unendo insieme più piste casalinghe in plastica (grande rivoluzione degli anni '70) nascono gli slot club, come oggi li conosciamo.

Pos	Nome	Lap	Tempo	Tempo totale	Tempo per giro	Tempo per giro medio	Tempo per giro minimo	Tempo per giro massimo	Tempo per giro medio	Tempo per giro minimo	Tempo per giro massimo
1	- Corsia 3	21	12.623	12.573	12.587	-0.358	(none)	(none)	(none)	(none)	(none)
2	- Corsia 2	22	13.468	13.371	13.567	-0.099	(none)	(none)	(none)	(none)	(none)
3	- Corsia 5	21	13.473	13.473	22.863	-9.520	(none)	(none)	(none)	(none)	(none)
4	- Corsia 4	11	24.624	17.272	25.845	-1.321	(none)	(none)	(none)	(none)	(none)
5	- Corsia 6						(none)	(none)	(none)	(none)	(none)
6	- Corsia 1						(none)	(none)	(none)	(none)	(none)



AGGREGAZIONE
In apertura, la pista Ningo a 6 corsie e 65 metri di sviluppo del club Brescia Corse Slot di Rezzato. Sopra, il sistema di cronometraggio: molti club ne possiedono di molto sofisticati. A sinistra, una delle piste di Carrera World a Norimberga, esempio di centro di aggregazione generato a partire dalla passione per lo slot car. Dove le "storiche" sono sempre molto gradite: sotto, il modellino di una Lotus 30, tentativo di Can-Am realizzato da Chapman nel 1964.



Cos'è uno slot club?

Lo slot club è un circuito in miniatura, in tutto e per tutto. Si respira lo stesso clima di competizione e di passione che si vive in un autodromo. Ma uno slot club è anche, e soprattutto, il luogo dello scambio delle conoscenze, della pratica di gioco e della preparazione del modello, vero spartiacque tra il rookie e il giocatore veterano. È lì, nella preparazione del modello, nell'intimità delle postazioni di lavoro che si celebra il mistero della slot perfetta, bilanciata, incollata alla pista, veloce e maneggevole. Probabilmente sta



qui il bello (ma anche il suo limite) del gioco, nella tecnica, nella ricerca, sempre perfezionabile e inseguita come un miraggio (o un incubo) da ogni "slotista".

Gli slot club sono oggi come ieri il fondamentale luogo della competizione. Ogni specialità del motor sport è rappresentata, dal chilometro lanciato all'endurance, dal drifting al rally, i club presentano un'ampia gamma di possibilità di gioco. Alcuni si specializzano, molti si concedono alternative diverse, dipende dal numero di piste presenti e dalle scelte dei giocatori-soci.

In Italia non c'è regione senza club. Piccoli e grandi, famosi e privati, storici o appena costituiti, sono molti più di quanti uno penserebbe, e di nuovi ne stanno sempre nascendo, a dispetto della crisi.

Due cose saltano all'occhio: la prima è che i club più importanti non sono nelle grandi città, bensì in provincia, nelle periferie; la seconda è una forte presenza nella Motor Valley. Sarà un caso?

Ogni club costituisce un caso a sé, la sua storia determina profondamente le caratteristiche della struttura, non ci sono due club uguali. La qualità in Italia è omogenea, ma alcuni organizzatori spiccano per dedizione e impegno. Basteranno questi sforzi per portare i club nel futuro digitale?

Opportunità e assenza

C'è un paradosso divertente attorno alla figura di Ludwig Zamenhof. Chi era? L'inventore dell'Esperanto, definito "l'uomo famoso più sconosciuto del mondo". Ecco, lo stesso paradosso può essere usato per descrivere la condizione degli slot club, dove la professionalità, passione e dedizione sono nascoste alla vista dei più. In un mondo dominato dalla comunicazione e dall'iperscelta è difficile stare avanti, e per chi abita in una nicchia come lo slot car, che da tempo ha lasciato gli scaffali del largo consumo e non ha presenza in TV, non c'è che da contare sulle proprie forze. Internet è un'opportunità, ma richiede un'ottima conoscenza del mezzo per ottenere dei risultati. Brilla per la sua assenza una federazione in grado di veicolare questo mondo all'attenzione di media e istituzioni; le potenzialità didattiche e formative non mancano.

C'è ancora molto da fare. Stando ai dati di Facebook sono quasi mezzo milione gli italiani che conoscono le slot car.

Per i club la sfida è aperta: per garantirsi il futuro e acquisire nuovi giocatori forse la strada è quella di... non essere più solo un club ma tornare a essere servizio, come alle origini quando lo slot car center era un luogo del divertimento pubblico e di cui è esempio e riferimento il Carrera World a Norimberga, un luogo moderno e accogliente, che affianca all'esperienza della pista elettrica lo shopping, la ristorazione e gli altri elementi per attirare i debuttanti, i giocatori "di ritorno" e le famiglie.



LA VALIGIA DELLO SLOTTER

In alto, un appassionato al lavoro sulla sua macchina: gli spazi dei club permettono di dedicarsi al modellismo con tutto lo spazio necessario. Al centro, i "box" di un club, con tutto il necessario per lavorare e le macchine a disposizione dei soci per gli allenamenti. Qui sopra, la valigia di uno "slotter": come una officina in scala ridotta.

L'AUTO DEL MESE

PORSCHE 911 "TRACK DAY" LECHNER RACING

Carrera è forse l'unico marchio nel mercato delle Slot Car ad avere tanto ascendente da sponsorizzare un team di auto vere. È il caso di questa Porsche 911 GT3 Cup del team austriaco Lechner Racing che sul circuito di Salzburgring propone track-day dove chiunque, con circa 300 euro, può provare con "GT3 Race-Taxi" l'adrenalina di tre giri del percorso seduto a fianco di un pilota professionista.

La livrea della Porsche GT3 Race-Taxi merita una menzione a parte, perché è stata disegnata dallo studio Berzerkdesign, che realizza le livree da competizione per la Mercedes AMG, ma anche per molti altri team: il loro sito (www.berzerkdesign.com) è abbastanza ricco di immagini per farsene una idea. Alla fine dei giri, oltre all'emozione, vi portate a casa anche il modello slot della stessa auto, in scala 1:32, che a breve sarà disponibile a catalogo della Carrera.



ALCUNI DEI PRINCIPALI CLUB ITALIANI

Gli slot club italiani sono oltre 100, e tra siti e pagine facebook c'è da perdersi. Un "censimento" ufficiale non c'è ma per avere uno sguardo complessivo, a questo indirizzo <http://tinyurl.com/y7co7oe7> trovate un indice generale dello stato dell'arte. Qui abbiamo realizzato una lista ragionata e sintetica, anche per ragioni di spazio. Va presa come un punto di partenza per orientarsi, non una lista di merito, e ci scusiamo sin da ora per chi non è presente.

Gentleman, start your engine!

Piemonte - Valle D'Aosta

► ASA (Aosta Slotters Association)

c/o Tetley's pub località Sarre (AO)
Tetley's Pub 0165/257743
www.aostaslot.it - aostaslot@tiscali.it
Pista Polistil 4 corsie

► ECA Club

via Susa 25 - Beinasco (TO)
Franco Uliana - Tel. 347-8520198
Pista Carrera 1/24 - 4 corsie 37 metri
www.ecacub.it

► Biella Slot Rally Club

Via Costa di Riva, 10 - Biella
Enrico De Marchi - Tel. 348-84706144
Piste varie rally
www.rallyslotbiella.it

Lombardia

► Nuvolari Slot Club

Via La Marmora, 7 - Villasanta (MB)
Davide Pallini - Tel. 338-3064234
www.nuvolarislotclub.com
Pista Polistil - 4 corsie 54 m
Pista Ningo 8 corsie
Pista in legno

► Brescia Corse Slot

Via Giovanni Prati 28
25086 Rezzato (BS)
Maurizio Rizzi - Tel. 335-5947028
Pista Ningo - 6 corsie 65 m
Pista Policar 1/24 - 4 corsie 26 m
Pista in legno - 4 corsie 46 m

Triveneto

► VRslot

Via Fenil Novo 9a San Martino Buon Albergo (VR)
Davide Gazza - Tel. 346 4930912
www.vrslot.it - gazdav@libero.it
Pista Carrera - 6 corsie 46 metri
Pista Ningo - 6 corsie 49 metri
3 piste da rally

► Rovigo Slot Club

Via Chiarugi, 76 - Rovigo
Tommaso - Tel. 392-7015244
Giorgio - Tel. 349-2584154
tommaso.melioli@libero.it
Pista Ningo - 6 corsie 65 metri
Pista in legno - 4 corsie 45 metri

Emilia Romagna

► Slot Up

Via Provinciale, 14/15 Loc. Roncole Verdi (PR)
paco@slotup.com
Pista Ningo - 8 corsie 65 m
Pista in legno - 8 corsie 60 m

► BB Slot Club

Via Zibordi, 4 - Reggio nell'Emilia
Emanuele Spotti - Tel. 347-2324832
bb.slot@icloud.com
Pista Carrera 6 corsie - sviluppo 46 mt
Pista Dragster 2 corsie - tratto cronometrato 12,78 m

Liguria

► Autosprint Slot Club Genova 1974

Via R. Ceccardi 4 - Genova (centro)

Pieraldo Giumelli - Tel. 393-8503110
p.giumelli@yahoo.it

Claudio Novelli - Tel. 340-7611999
ennecislot@yahoo.it
www.autosprintslotclubgenova.org
info@autosprintslotclubgenova.org
Pista Ningo - 6 corsie 60 m
Pista Legno - 4 corsie 50 m

► Savona SlotCars

Via Crispi 1 - Savona
Dino Marrone - Tel. 3474712660
marronedino@gmail.com
Pista in legno - 6 corsie 43 m

Toscana

► Slot Club Costa Etrusca

Via Dell'Industria 330 - Follonica (GR)
Enrico - Tel. 347-6339612

Pista Ningo 4 corsie

Pista Ningo rally

Pista SCX rally

Umbria

► GSP

Via Montello, 17 - Gubbio (PG)
Marco Scatena - Tel. 380-3245130
2 piste Ningo 8 corsie

Lazio

► Slot Club Acilia Roma

Via Giovanni Spano 57 - Ostia (RM)
Giuseppe Cutrupi - Tel. 333-6411740
www.slotclubacilia.it
Facebook - Slot Club Acilia Roma
2 Piste in legno - 6 corsie 50 m

Marche

► Ankon Slot Racing Club

Via Berti, 12 - Ancona
Pierpaolo Pieroni - Tel. 335-8212472
Pista Polistil - 6 corsie 41 m

Abruzzo/Molise

► Sulmona

V.le Metamorfosi, 25 - Sulmona (AQ)
Ricci Riccardo - Tel. 0864-32639
Pista in legno - 6 corsie

Campania

► PSR - Portici Slot Racing

c/o Modellismo Uliano
Via delle magnolie, 6 - Portici (NA)
Vittorio Uliano - Tel. 346-7462312
www.modellismouliano.com
Pista Ningo - 6 corsie 60 m (no ponte)

Sicilia

► Catania Slot

Via Della Regione 77, Viagrande (CT)
Tel. 338-9474555

felicemirone@gmail.com

Pista Ningo - 6 corsie

Pista Carrera - 6 corsie

► Slot Club G. Villeneuve

Via Stati Uniti 77 - Floridia (SR)
c/o Nonsolokart
Failla Giuseppe tel. 380 4735826 -
faillap@hotmail.it
Fontana Sebastiano tel. 334 8519698
fontanasebastiano@virgilio.it
Pista Ningo - 4 corsie 37 metri



Katastrofa!

Speravamo di essercene liberati, invece... Si mette ancora una volta in una situazione improbabile pensando di poter correre con la sua Fiat degli anni Venti. Poi fraintende i discorsi dei commissari ASI a cui non è avvezzo esponendosi al generale ludibrio



DI ROBERTO CORNO *

Mai mollare!

O, come si usa dire tra moderni e rampanti manager, “never give up!” che fa più “ganzo” come si dice in Toscana ma che non modifica la sostanza.

Ma ora, cari infedeli lettori facciamo un salto indietro e un po’ come quando, freschi di patente, vi sfuggiva il pedale della frizione su una ripida salita, fatemi raccontare le mie ultime tribolazioni. Come saprete sono iscritto da tempo immemore al VSCC, Vintage and Sports Car Club, club di auto anteguerra e soprattutto covo di appassionati vecchio stile; gente che passa il proprio tempo libero ricoperta di morchia a riparare motori e poi a gareggiare col coltello fra i denti. Logico che la frequentazione di siffatti manigoldi mi abbia fatto nascere un’impellente voglia di correre. Voglia che ho finora represso ma che ora DEVE essere soddisfatta!

Traviato ormai dagli amici inglesi, il mio obiettivo è la partecipazione ad almeno una gara in salita a stagione sul suolo inglese. Manifestazioni tipo Prescott Hillclimb: gara con 260 concorrenti e migliaia di spettatori giunti rigorosamente su strada a bordo di mezzi

anteguerra. Tanti partecipanti, tanta passione, pochi soldi di iscrizione, insomma in poche parole il massimo.

E così, con l’entusiasmo alle stelle, mi butto a capofitto tra i meandri delle leggi e leggine italiane per ottenere l’agognata licenza. Pur essendo appassionato di gare inglesi e determinato a dedicarmi ad esse devo ammettere che il dover competere in gare italiane non mi dispiace affatto. Tutto ciò, almeno, sulla carta...

Roll-bar

In realtà le difficoltà saltano fuori fin dalla prima telefonata all’Acì ed io che telefono con l’entusiasmo di un quattordicenne che guida il suo primo motorino trovo dall’altro capo del filo il corrispondente umano di un bradipo in fin di vita. E dire che dall’età che pare avere dalla voce (180 anni almeno) dovrebbe essere uno di quegli appassionati estremisti che considerano troppo moderne le auto del primo dopoguerra! Comunque pare che prendere la licenza nazionale per le gare in salita comporti solo un breve corso e alcuni pagamenti. Ben altro discorso è ottenere la fiche di omologazione per correre con la propria auto. Quando rivelo di voler correre con “Fifi”, la mia Fiat 501 S del 1922, cala il gelo. Ripresosi dal triplo infarto, il bradipo umanoide mi dice: in tutta Europa è vietato correre con auto così vecchie!

Gentilmente gli faccio notare che in UK nelle gare del VSCC corrono in pratica unicamente con suddette auto. Non ne veniamo a capo e a questo punto mi gioco la carta nostalgia e dico: altrimenti potrei correre con una Triumph TR3! Monto un roll-bar, metto le

***ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN’OSSESSIONE PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE DALLA “RUST” (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIATO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-CAR CLUB IN INGHILTERRA**



Nella pagina a fianco, la Triumph TR2 del nostro abbandonata in mezzo alla Toscana. Sopra e sotto, immagini che non vorremmo mai vedere. A fianco, la piazza di Volterra invasa dalle auto (dov'è quella di Corno?).



cinture e partendo da casa, su strada, vado a fare la gara! Come ai vecchi tempi: la domenica in gara e il lunedì in ufficio, tutto con la stessa auto!

Altro infarto multiplo seguito da stress quasi insostenibile dell'encefalo: è vietato girare su strada con il roll-bar! E, comunque, si rivolga alla FIVA per la fiche di omologazione.

Il Sommo Gran Lup. Mann. (cit.) Delegato FIVA, più difficile da contattare del Papa, più spocchioso di Trump e simpatico come un'ulcera duodenale prima mi dice che posso correre con "Fifi"... poi mi dice di no e per finire che con la TR non sa... e che modello sarebbe questa Tr?!? Comunque mi mandi due foto che poi le dico... A tutta prima penso a uno scherzo del malvagio capo redattore, poi mi vien voglia di imbottire la Tr3 di tritolo e lanciarmi contro le sedi di Aci e FIVA, naturalmente senza roll-bar... che se non l'auto diventa pericolosa!

Ucraina

Alla fine, essendo sì un ribaldo ma di animo buono e preso dai mille impegni della vita, opto per rimandare il tutto al prossimo anno e decido di dedicarmi ai più semplici "concorsi dinamici di eleganza". Ed è così che io ed il mio compare ci ritroviamo nel TR3 lanciati come V1 verso la Saline - Volterra. O meglio io a guidare come un missile e lui, avvolto nella giacca tipo salume, a ronfare beato. Ci beviamo senza intoppi i 400 km fino a Volterra, anche se a metà strada, durante una pausa all'Autogrill, siamo avvicinati da un camionista ucraino. È affascinato dalla Triumph e quando, a gesti e scrivendo col dito sul cofano, gli faccio capire che di velocità massima raggiunge i 200 km/h, l'energumeno, esaltato, enorme e ubriaco, mi stringe prima la mano e poi in un crescendo rossiniano mi abbraccia rischiando di stritolarmi! Come un mantra continua a ripetere "Katastrofa!" mentre incredulo riscrive col ditone 200 sul

cofano. Dieci minuti e almeno 300 "Katastrofa!" dopo, approfittiamo di un suo momento di distrazione e fuggiamo verso la Toscana! La formula collaudata del Concorso dinamico di eleganza è indovinata, poca burocrazia e tanto divertimento. La salita è stupenda e impegnativa, con un asfalto non proprio liscio e regolare. Il parco macchine bello, vario ed interessante (con alcuni pezzi veramente degni di nota: Alfa TT 33, Fiat X1/9 Prototipo, Lancia Fulvia Barchetta) anche se non ancora a livello di altre manifestazioni più blasonate. Cibo e location "da urlo". Volontari capaci ed entusiasti, concorrenti appassionati anche se ho notato la quasi totale assenza di stranieri.

Stiamo uniti

Tutto perfetto, quindi? No, naturalmente!

Come nel peggiore degli incubi mi ritrovo in un contesto altamente "politicizzato" dove, più che alla passione, si bada all'importanza e al blasone del concorrente o del commissario ASI di turno. L'apice è raggiunto quando, dopo il toccante ed emozionante discorso di un pilota veterano di tante salite (vere), viene il momento del "personaggione" Asi. Il pilota ribadisce l'importanza di tornare a una formula più semplice ed economica per riavvicinare gli appassionati alle corse.

(92 minuti di applausi!)

Poi viene il turno del "commissario" che, in politichese auto celebrativo, afferma che "non è importante lo sport (!)" e bla-bla-bla, "l'importante è associarsi per essere forti e uniti" (a far cosa, non si sa...)

Katastrofa!

La passione è forse morta? Per fortuna non ancora! Non disperate cari infedeli! Alla fine rimarranno solo i duri e puri!

(Continua)

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.



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



ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

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



FRANCESI

CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

Traction Avant Club - VR

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

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
Fax: 0382 - 58 34 14
www.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

Borghi Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51
Fax: 02 - 42 22 996
www.borghiautomobili.it - info@borghiautomobili.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 99 97 848
www.moss-italia.it - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

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

Engine&Audio Devices - LT

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

Felice Service - NA

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

F.lli Morolli - MI

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

Luzzago S.r.l. - BS

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

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

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

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

Route 63 - BI

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

Tecning - PD

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

PORSCHE

➤ 356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen 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 Cocchiaro - 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
Restauro 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 Maggolino 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
clfsparadi@libero.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

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

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
www.areagomme.com

Flli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

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

Autorettifiche Fumagalli - MI

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

Brandoli Egidio - MO

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

Carrozzeria Gran Torino - TO

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

Carrozzeria K2000 - BI

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

Casa del Freno - TN

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

Co.Me srl - MB

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

Cromatura Elia - LO

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

Cromatura Petranzan - PD

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

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 elettrici auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

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

Galvanica Cromatura - CR

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

Gambetti Mario - FE

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

Geri Casini - FI

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

Ivano Raniero - TO

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

La Cromatura Barcella - BG

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

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 0335 - 84 11 601
www.lanzonicarburatori.com
Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

Luigi Scarazzai - VR

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

Marietti Cars Garage - MI

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

Minilite Italia - BS

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

Modena Classic Works - RE

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

Nonsologas - PV

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

Officina F.lli Moriggi - MI

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

ORAM Sospensioni - MI / CO

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

Piacenza Gas-Auto - PC

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

Prina Ingranaggi - BI

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

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.librieriadelautomobile.it
Libri auto e moto, edizioni internazionali

R.S. Historics - MB

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

Turatello - PD

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

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

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

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699
giancarlocatarsi@live.it
Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.

Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85 43 652
Consulente Tecnico del Tribunale di Ferrara, iscritto all'Albo al n. 821 e Perito della CCIA di Ferrara iscritto al Ruolo al n. 123. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario. Anche intere collezioni.

Sergio Puttini

Telefono: 02 - 48 91 21 79
Cell: 360 - 22 44 94
Consulente Tecnico del Tribunale di Milano, iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCIA di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-0001382. Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti matricola n. 4756. Perito d'arte veicoli d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli d'epoca e amatoriali.



La ricerca dell'innovazione

Figlia di un progetto in sinergia tra due gruppi industriali, che produsse quattro modelli di berlina spaziosa, veloce e bella da guidare Enrico Fumia gli diede il tocco di "alfismo" finale che, insieme ai motori, ne decretò il successo

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI



Lo scorso 24 giugno il Museo dell'Alfa Romeo di Arese è stato teatro di un convegno che ha ricordato e festeggiato i trent'anni dall'uscita sul mercato della "164". Vettura al top della gamma Alfa, presentata al Salone di Francoforte nel settembre 1987, è stata prodotta in circa 270mila esemplari in dieci anni e ha dato un forte impulso al rilancio dell'immagine del Biscione. Un riuscito esempio di innovazione, non un semplice rinnovamento, come ha ben spiegato al convegno l'ingegner Enrico Fumia, progettista allora in forze alla Pininfarina, che l'ha disegnata: l'Alfa 164 non voleva essere un prodotto "politically correct", è stata piuttosto l'auto del cambiamento, la prima del nuovo corso, dopo l'ingresso di Fiat nella Casa del Biscione, e la prima Alfa Nord a trazione anteriore. Un cambiamento epocale che all'inizio lasciò

Sopra, la bella linea della 164, attuale ancora oggi. Nelle foto piccole, il raduno al Museo di Arese e le targhette del modello e di Pininfarina, per cui Fumia disegnò la vettura.

sconcertati gli appassionati del marchio, fedeli alla trazione posteriore. Ma le qualità della vettura e il design del tutto nuovo, con studiati richiami alla tradizione Alfa, hanno saputo conquistare il mercato.

Sinergia

Il progetto 164 nasce in Alfa Romeo ed è poi integrato nei piani di Fiat, che ha già una joint-venture con Saab per un pianale comune ai marchi svedese e torinesi onde realizzare economie di scala importanti: ne nascono i modelli Croma (prima Fiat alto di gamma a trazione anteriore), Lancia Thema e Saab 9000. L'Alfa Romeo 164,

ultima arrivata, condivide con le altre anche l'impostazione "tutto avanti", le sospensioni e il cambio.

La sinergia però pone rischi di cannibalizzazione: per evitarli, e per dare la giusta connotazione alle vetture, ci si affida nel caso della 164 a Pininfarina, e in particolare all'estro del designer Enrico Fumia, che ripropone sul nuovo modello alcuni segni caratteristici della tradizione Alfa, come i tre lobi che compongono la calandra e la linea incavata laterale. La 164 è una grande berlina a tre volumi con coda alta e ampia, linea a cuneo costruita attorno all'incavo che percorreva tutta la fiancata e si



AMMIRAGLIA
A sinistra, l'abitacolo della 164: il pregio principale è la grande abitabilità. Sotto, la plancia ergonomica e con design moderno, la strumentazione molto ricca, le tendine parasole sul lunotto posteriore, il bracciolo al divano posteriore e le regolazioni a comando elettrico del sedile di guida: la 164 era un'ammiraglia in tutto e per tutto.



univa ai gruppi ottici posteriori. La vettura è originale ancor oggi: davanti il cofano spiovente ingloba lo scudetto e lo mette in risalto; in coda la fanaleria si assottiglia dentro l'incavo laterale e i gruppi ottici sono uniti dal tratto catarifrangente, formando un'unica fascia. La linea è ottima anche sotto il profilo aerodinamico

(Cx 0,30), favorisce le prestazioni velocistiche e contiene i consumi. Gli interni hanno buone finiture, abitabilità notevole, accessibilità ottima. Insomma, è un'auto innovativa e di forte personalità.

Le perplessità degli alfisti per la trazione anteriore sono mitigate da una meccanica all'altezza della tradizione del marchio,

grazie al 2.0 Twin Spark a iniezione da 148 Cv, destinato a essere il motore più venduto, almeno in Italia. Il Twin Spark ha la testa riprogettata rispetto al classico bialbero, con le valvole a "V" con angolo più stretto, la doppia accensione (entrambe soluzioni presenti sulle GTA da corsa di vent'anni prima) e poi iniezione elettronica



RICCHEZZA DI DOTAZIONI

La strumentazione, in alto, comprende tachimetro, contagiri, indicatore livello benzina, termometro acqua, contachilometri totale e parziale, pressione olio, voltmetro e una ventina di spie; l'efficacia di quest'ultime si può provare premendo un pulsante di test che le fa accendere tutte insieme. Qui sopra, da sinistra: la pulsantiera sulla consolle per l'impianto di condizionamento; la plafoniera con le luci di cortesia e l'aletta parasole con specchio illuminato; il "passaggio sci" (optional), dietro il bracciolo, da cui si accede al bagagliaio; in dotazione c'è anche la custodia dove riporre gli sci.



ACCESSIBILE

Sopra, l'accesso all'abitacolo è facile. Nelle foto piccole: bagagliaio molto capiente, 504 decimetri cubi; la ruota di scorta è collocata sotto il piano di carico, con alcune cinghie di scorta che il proprietario tiene in macchina; la batteria occupa parecchio spazio a sinistra nel bagagliaio; la scatola fusibili si trova sotto il piantone di sterzo, sulla sinistra; il tappo della benzina; le ruote 185/70 VR14 di serie (a richiesta c'erano le 195/60 VR15 su cerchi 6 J in lega leggera. Sotto, la serratura del cofano bagagli celata sotto lo stemma dell'Alfa Romeo.

ca multipoint Bosch Motronic e variatore di fase.

Al momento del lancio sono disponibili per la 164 anche il 2.5 TD della VM e il 3.0 V6 "Busso", altro "mito" per gli appassionati, tutti con prestazioni ai vertici della categoria. Si aggiungeranno poi le versioni catalizzate e le sportive 2.0 turbo, 2.0 V6 turbo e 3.0 V6 24V.

Le prestazioni sono soddisfacenti, nonostante peso e dimensioni della vettura, già con il Twin Spark, inoltre l'ottima aerodinamica permette alla 164 di migliorare la velocità di punta anche rispetto alla 75 con analogo motore, tanto da diventare la berlina 2.0 aspirata otto valvole più veloce del mercato.

Infine, l'ultimo elemento necessario per fronteggiare la concorrenza, specie in questo segmento, è la qualità del prodot-



to: per vincere la diffidenza del mercato è importante garantirla fin dalla presentazione e l'amministratore delegato Vittorio Ghidella ne è così convinto da rimandare il lancio della 164 a settembre 1987 (era previsto a inizio anno) per intensificare le prove prima della delibera finale. Le auto di pre serie sono così mobilitate e sottoposte a collaudi snervanti, dal caldo del Sahara al freddo del Polo Nord, fino alle infinite distese del territorio Usa, ricco di differenti superfici.

Affidabile

Abbiamo provato l'Alfa 164 Twin Spark di Angelo Airolti, 69 anni, di Novara, unico proprietario, immatricolata nella primavera 1988, ha percorso 130mila km, buona parte dei quali nel viaggio casa-lavoro.

LIBRETTO DI MANUTENZIONE (STRAORDINARIA)

Ecco la lista degli interventi che Angelo Airolti ha effettuato, negli anni, e si è appuntato, con rispettivo chilometraggio. Si tratta sempre di manutenzione straordinaria (non tagliandi, quindi).

- Sostituzione serratura bloccasterzo a 17.660 km
- Sostituzione terminale marmitta a 26.700 km
- Sostituzione marmitta centrale a 51.821 km
- Sostituzione terminale marmitta a 61.148 km
- Due coppe ruota anteriori (perse) a 60.000 km
- Guasto alla centralina elettronica a 61.670 km (anno '93)
- Sostituzione frizione a 70.955 km
- Guasto al motorino alzacristallo elettrico a 89.500 km
- Riparazione cruscotto (spie guaste) a 96.360 km
- Due coppe ruota anteriori (perse) a 99.000 km
- Terminale marmitta a 102.945 km
- Registrazione comando del cambio a 105.000 km
- Sostituzione radiatore del riscaldamento a 111.393 km (anno '99)
- Terminale marmitta a 122.000 km
- Sostituzione delle calotte dei due spinterogeni, sostituzione di uno spinterogeno, tubo impianto raffreddamento, cuffia giunto, pompa benzina elettrica a 126.000 km (anno 2009).



PALESTRA DI STILE

A sinistra, la Proteo del 1991, prototipo funzionante che fu usato per lo stile della 164 ma non soltanto. Vi si riconoscono stili che saranno usati in seguito su numerosi modelli: Coupé e Spider, ES-30, perfino la Brera di circa quindici anni dopo, a testimonianza del fervore creativo che esisteva ancora in Alfa dopo il passaggio a Fiat.



DOPPIA ACCENSIONE

Il vano motore evidenzia una razionalità nella disposizione degli elementi che rende tutto a portata di mano per la manutenzione ordinaria. In alto, ben visibili gli iniettori, a sinistra e, a destra, in primo piano il filtro dell'aria. Qui sopra, a sinistra il serbatoio del servosterzo di serie; a destra, la cinghia dei servizi da ispezionare periodicamente per verificare la correttezza della tensione ed eventuali segni di usura. A lato uno dei due spinterogeni: il motore ha doppia accensione quindi due bobine (qui a fianco, una senza la protezione in gomma) due distributori di accensione e 8 candele.



Motore e vernice in tinta grigio metallizzata sono ancora originali. Airolodi ha riportato su un taccuino tutti gli interventi fatti in questi anni, che riportiamo in un riquadro a parte. Da quando è diventata "storica", la macchina non è più usata tutti i giorni perciò chilometraggio e manutenzione si sono ridotti parecchio. Comunque gli unici interventi di rilievo sono stati il rifacimento della frizione e alcuni guasti all'impianto elettrico (centralina, spinterogeno e spie interne). Per il resto i soliti terminali della marmitta a causa della condensa. Curiosa la sostituzione delle coppe ruote, perse per ben due volte: il proprietario ci dice che le mollette perdono efficacia nel tempo e così i copri cerchi rimangono per strada.



RAFFREDDAMENTO E LIQUIDI

In alto, il cofano motore aprendosi solleva anche lo scudetto Alfa Romeo e svela il radiatore dell'impianto di raffreddamento, sopra a sinistra nel dettaglio. Al centro, il livello del liquido di raffreddamento è ispezionabile dall'apposito vaso di espansione; dietro si vede il piccolo serbatoio del liquido freni e frizione. A destra, il dito indica l'apertura del serbatoio per il liquido lava parabrezza: anche in questo caso una spia segnala quando è il momento di rabboccare.

Comoda e veloce

Abbiamo chiesto ad Airolodi cosa apprezza di più della sua vettura. Ci ha risposto: le prestazioni ("velocità elevata"); la presenza del condizionatore d'aria "ai tempi una sciccheria"; le luci posteriori "molto originali". E ovviamente la comodità dei sedili e la cura degli interni. Nella 164 so-

no di serie: servosterzo, volante regolabile, sedile guida regolabile in altezza, appoggiatesta anteriori e posteriori, regolazione lombare sedili anteriori. Nella 164 di Airolti troviamo alcuni accessori a richiesta che impreziosiscono l'allestimento: aria condizionata, passaggio sci interno all'abitacolo con guaina portasci, regolazione elettrica dei sedili anteriori, specchietto destro regolabile elettricamente (oltre a quello sinistro, di serie), le tendine parasole. Fra gli accessori a richiesta non presenti su questa vettura ricordiamo: ABS, interno in pelle, tetto apribile,



OCCHIO ALL'OLIO

Sopra, a sinistra l'astina di controllo del livello olio motore, in posizione accessibile seppure molto vicino ai collettori di scarico. A destra, la coppa dell'olio è riprogettata rispetto al motore Twin Spark montato sull'Alfa 75. Sotto, anche nella vista di tre quarti posteriore la linea della 164 è molto piacevole e brillante: un progetto ben riuscito sotto tutti i punti di vista.



MC PHERSON

Nelle foto a lato, tre particolari della sospensione anteriore, tipo McPherson (a sinistra, il dettaglio della molla coassiale all'ammortizzatore, a sua volta fissato direttamente alla scocca nella parte superiore). Al centro e a destra, due viste del braccio inferiore e dell'ammortizzatore che completano lo schema.

IL COLLAUDATORE: "LA MIGLIORE ERA LA V6 ASPIRATA"

"È l'auto che ha risollevato il marchio Alfa Romeo -Mario Lodola, ex-collaudatore Alfa Romeo, sintetizza così la 164-. Per lavoro le guidai tutte, erano auto all'altezza del marchio" ha commentato. La sua preferita era la 2.0 V6 turbo, mentre la quattro cilindri, con motore sovralimentato derivato dalla Lancia Thema, "aveva problemi alle centraline, perché le montavano nella zona del parafrangente che era soggetta a vibrazioni". Ottimo il suo parere anche sulla 164 V6 3000 cc aspirata: "Meno nervosa della turbo, con erogazione della potenza più graduale"; mentre della Twin Spark ricorda che era: "affidabile, con freni e tenuta di strada eccellenti, ma le prestazioni erano un po' limitate dal peso". Cita infine la 4x4 3.0 24V: "Prestazioni eccezionali, ma consumo esagerato".

Anche per Lodola la ricerca della qualità è stata una delle chiavi del successo: "Merito di Ghidella, che ha saputo coinvolgere le maestranze per il raggiungimento di questo obiettivo ed ha preteso serietà nei controlli". Ricorda che alla fine del ciclo di prova le 164 erano smontate tutte, non tralasciando di verificare anche particolari apparentemente banali come la chiusura delle porte: "Da lì è venuta la qualità". Una qualità vera. Prendiamo ad esempio il comfort di marcia: non bastano sedili comodi ma "è importante che l'auto sia silenziosa e nella 164 avevamo studiato come togliere i vortici d'aria". E i difetti? "Qualche problema lo dava l'impianto elettrico, inoltre molti perdevano le coppe delle ruote in acciaio. Ai clienti che avevano quell'inconveniente rispondevo di fare attenzione a non urtare i marciapiedi".

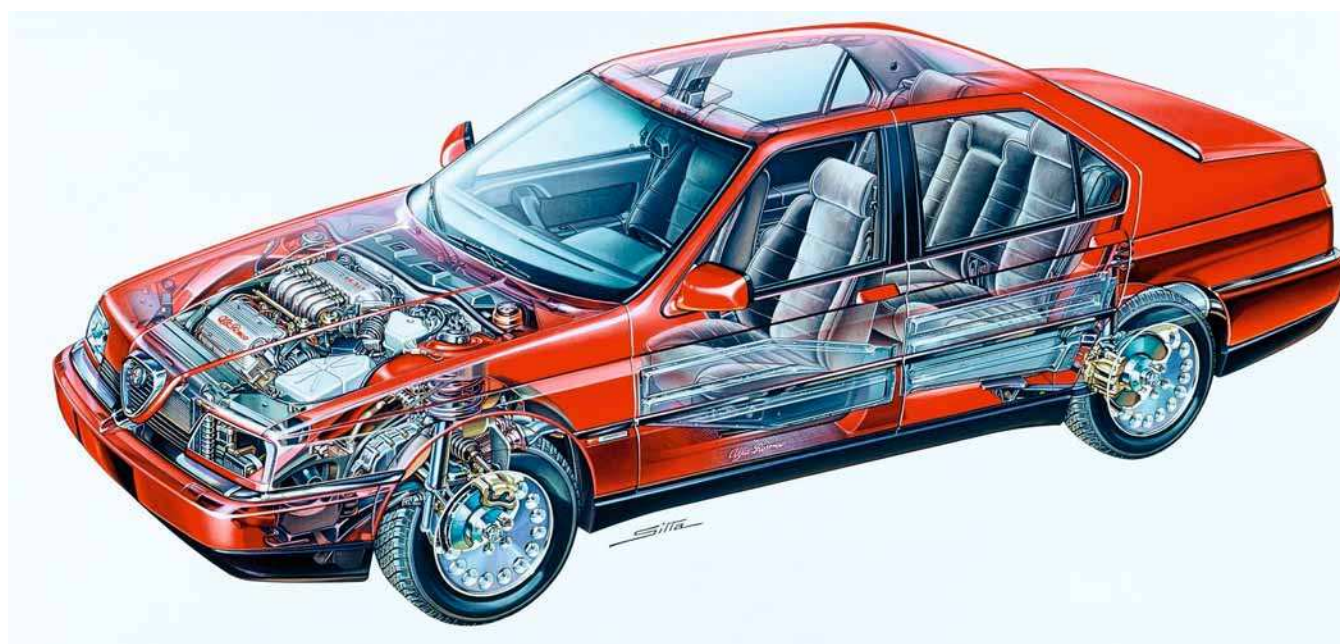
cerchi in lega con pneumatici maggiorati. Oggi l'Alfa Romeo 164 è una storica ultra-ventennale che, come tante altre, è penalizzata dal ritorno del bollo auto. I motori che l'equipaggiano sono di grossa cilindrata e capaci di esprimere una certa potenza che ora si tramuta in tassa.

È però una vettura che vale la pena conservare: anche se "macchiata" dalla presenza Fiat, è stata una pietra miliare della storia Alfa Romeo, grande successo di mercato e ultimo esempio, insieme alle "sorelle" Croma e Thema, di "ammiraglia" italiana.



BARRE ANTI INTRUSIONE

Sopra, il vano della ruota di scorta e, sullo sfondo, i bracci trasversali della sospensione posteriore, di cui a destra vediamo ammortizzatore e molla. Sotto, un trasparente della vettura che ne mostra la tecnica, tra cui la presenza di barre anti intrusione nelle porte. In basso, la linea del frontale risolta con la giusta importanza senza rinunciare alla brillantezza tipicamente Alfa Romeo. Oggi il valore di una 164 è intorno ai 6000 euro se in ottime condizioni (tranne la Q4 3.0 24V, che può arrivare a 15-18.000).



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO 164 2.0 i Twin Spark (CAT)

Motore anteriore trasversale; 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 88,50 mm, cilindrata 1962 cc, rapporto di compressione 10:1, potenza 145 (139) CV a 5800 giri, coppia 19 (18) kgm a 4000 giri Testa e monoblocco in lega leggera, albero motore su 5 supporti di banco Distribuzione a 2 alberi a camme in testa comandati da catena, valvole a V in testa, variatore di fase a controllo elettronico Alimentazione pompa carburante elettrica, iniezione elettronica multipoint Bosch Motronic ML 4.1, filtro aria a secco (catalizzatore a tre vie) Accensione elettronica con 2 distributori e 2 candele per cilindro Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah, alternatore 85 A Lubrificazione forzata Raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce sincronizzate + RM, comando a leva centrale, rapporti di trasmissione: I 3,750 - II 2,235 - III 1,518 - IV 1,132 - V 0,928 - RM 3,583 Rapporto al ponte: 3,421 (19/65) Pneumatici 185/70 VR 14 (a richiesta 195/60 VR15 su cerchi 6J in lega) **Corpo vettura** Berlina 3 volumi, 5 posti e 4 porte; scocca portante con telaio ausiliario anteriore Sospensioni a ruote indipendenti, bracci oscillanti triangolari, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; anteriori schema McPherson, posteriori puntoni di reazione Freni a disco, anteriori ventilati, doppio circuito, servofreno, regolatore di frenata al retrotreno; a richiesta ABS Capacità serbatoio carburante 70 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.660 Carreggiate ant/post 1.515/1.488 Lunghezza 4.555 Larghezza 1.760 Altezza 1.400 Peso in ordine di marcia 1200 kg **Prestazioni** Velocità massima 210 (207) km/h Accelerazione 0-100 km/h 9,2" (9,8")

Magazine

Internet

Tablet

Smartphone

MOTOCICLISMO

FUORI

> Moto
CiclismoGli speciali di
MOTOCICLISMO

ARMI E TIRO

TENNIS

Cyclist

RUNNERS

Men's Health

automobilismo
DEPOCA

Automobilismo

evo

Vela-MOTORE

BARCA
per tuttiDREAM
BOATS
ED
EDISPORT

**OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE**
WWW.EDISPORT.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.

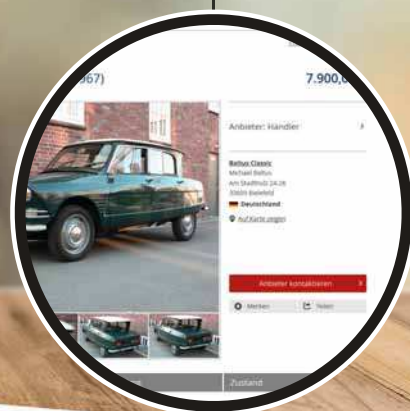
Digitate il link direttamente nel vostro browser del computer, tablet o smartphone.

3.

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



www.classic-trader.com/ad/1234



L'AUTO
DEL
MESE

La Daytona di Mario

Nel 1965, Mario Andretti ebbe un incontro che cambiò il corso della sua carriera di pilota: quello con il concessionario Ferrari del Connecticut, nonché ex-pilota del Cavallino, Luigi Chinetti. In quell'occasione gli fu proposto di correre per la scuderia North American Racing Team, meglio nota come N.A.R.T., di proprietà dello stesso Chinetti. La proposta prevedeva di disputare la 500 Km di Bridgehampton, una delle gare del campionato dello Sports Car Club of America, all'epoca il più importante per auto Sport negli Stati Uniti; Andretti avrebbe gareggiato con una 275 P con i colori della scuderia americana.

Anche se Mario era completamente nuovo a questo tipo di auto e di corse (fino ad allora aveva gareggiato per lo più sugli ovali, in asfalto e in terra), fece segnare un ottimo 6° tempo in prova e una serie di giri veloci in gara prima di essere costretto al ritiro da un problema al cambio. Quella prestazione segnò l'inizio di un lungo rapporto di amicizia con Chinetti, il quale anni dopo, nel 1971, per festeggiare la prima vittoria di Mario Andretti in Formula 1, ottenuta al Gran Premio del Sud Africa proprio con la Ferrari, regalò al pilota italo-americano la 365 GTB/4 "Daytona", numero di telaio 14.143, che oggi si trova in vendita su Classic Trader.

In una vecchia intervista rilasciata al magazine tedesco Auto Motor und Sport, Mario Andretti parlò della sua collezione di auto e in particolare di quella Daytona. Alla domanda se ci fosse stata nella sua collezione un'auto che preferiva su altre lui non ci pensò su troppo e rispose di getto: "La Daytona!". Disse che quell'auto era incredibile, e che l'averla venduta lo considerava uno dei più grandi errori di gioventù (volle cambiarla con una Ferrari Dino, attratto dalla posizione centrale del motore) e inoltre rischiò anche di divorziare con la moglie proprio a causa di quella macchina: anche lei era diventata una grande appassionata della "Daytona" e per molti giorni non poté accettare che il marito l'avesse venduta. Per quest'auto è dichiarata una percorrenza di poco superiore a 28.000 km.

Simbolo di stile e rinascita

La Ferrari 365 GTB4 "Daytona" del 1968 occupa un posto importante nella storia di Maranello per vari motivi. Dal punto di vista strettamente automobilistico, si trattò dell'ennesimo "miracolo" di Pininfarina, che riuscì a dare nuova linfa estetica a uno schema consolidato e ormai quasi superato anche in tema di GT stradali: il V12 anteriore di grossa cilindrata era da tempo sotto i colpi delle nuove arrivate: Lamborghini Miura, leggera, potentissima e con il mo-



tore posteriore trasversale, sotto una linea avveniristica di cui parlavano tutti i giornali; Porsche 911, piccola cilindrata e motore posteriore a sbalzo, alta qualità costruttiva. Ferrari aveva però dalla sua il rapporto con i carrozzieri e l'abilità straordinaria nel volgere le situazioni a proprio vantaggio. Nel caso specifico, la vittoria alla 24 Ore di Daytona del 1967 con l'arrivo in volata

che finì sulle prime pagine di tutto il mondo, e da soprannome della macchina divenne il nome con cui tutti gli appassionati la identificavano. Poi, Pininfarina fece un miracolo stilistico definendo nuovi canoni per quello schema meccanico ormai trito: frontale spiovente al posto della tradizionale calandra, fascione anteriore in plexiglass che "sbordava" sui parafranghi, linea ad arco discendente verso il posteriore e fiancate percorse da una scalfatura rettilinea che raccordava i passaruota dividendo la vettura in due gusci sovrapposti.

Ultimo, ma non ultimo, Enzo Ferrari "giocava" in quel periodo a una guerra diplomatica con Ford, che stava per acquisire il Cavallino; finché, con un colpo di scena che fu tale probabilmente soltanto per gli osservatori esterni, concluse un accordo con Fiat che portava quasi soltanto vantaggi a Maranello. E a quel punto il Drake superò di slancio anche la crisi finanziaria che lo stava attanagliando. E la "Daytona" rimase per sempre un simbolo non soltanto di stile dell'auto italiana, ma anche di rinascita per la Ferrari.



QUANTO VALE UNA "DAYTONA"

Volendo prendere le aste come riferimento per le quotazioni di un'automobile, la Ferrari "Daytona" nel 2016 ha superato il milione di euro: è accaduto all'asta di Bonhams a Scottsdale, con un esemplare del 1971. La crescita di valore della Daytona è stata un po' quella del mercato in generale: nel 2003 si poteva acquistare un buon esemplare con 170.000 euro; nel 2007 il valore medio era intorno di 200mila; altri quattro anni e si sfioravano i 300.000 euro, quotazione rimasta quasi stabile fino al 2015, quando c'è stata un'esplosione indotta dall'asta di RM Auctions ad Amelia Island, con l'esemplare in foto aggiudicato per ben 770.000 dollari (poco meno di 730.000 euro). Nel 2016 sono apparse in cataloghi d'asta 31 Ferrari Daytona, tra coupé e spider; di queste, 14 coupé sono state aggiudicate. Tolta la punta oltre il milione di cui abbiamo detto sopra, la quotazione media è stata tra i 600.000 e i 700mila euro.

Chi fosse interessato, trova l'annuncio di vendita della Ferrari Daytona ex-Mario Andretti a questo link: <https://www.classic-trader.com/ad/96870>

WWT srl 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

7
2010-2017

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO




Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1972)

Potenza: 132 CV - Km: 1000 - Prezzo: 33000 EUR
Venditore: Omniafund Srl (Braveragazze motors)
<https://www.classic-trader.com/ad/47239>


Alfa Romeo 2600 Sprint (1962)

Potenza: 145 CV - Km: 68000 - Prezzo: 75000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/58632>


Alfa Romeo 6C 2500 Gran Turismo (1950)

Potenza: 110 CV - Km: 16500 - Prezzo: 225000 EUR
Venditore: CarCollection Wittner
<https://www.classic-trader.com/ad/93479>


Alfa Romeo Alfasud Sprint (1978)

Potenza: 79 CV - Km: 142900 - Prezzo: 6000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/95638>


Alfa Romeo Giulia 1600 GTC (1965)

Potenza: 106 CV - Km: 56000 - Prezzo: 105000 EUR
Venditore: Vintage Cabrio Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/73131>


Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior (1967)

Potenza: 89 CV - Km: 90000 - Prezzo: n.p.
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/83636>


Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300 (1976)

Potenza: 89 CV - Km: 40000 - Prezzo: n.p.
Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere
<https://www.classic-trader.com/ad/87723>


Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale (1962)

Potenza: 100 CV - Km: 112000 - Prezzo: 160000 EUR
Venditore: Montini Automobili di Montini Maurizio - <https://www.classic-trader.com/ad/90162>


Alfa Romeo Junior Zagato GT 1300 (1971)

Potenza: 87 CV - Km: 70000 - Prezzo: 59500 EUR
Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/83769>


Alfa Romeo Spider 1300 Junior (1973)

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


Aston Martin DB 4 (1961)

Potenza: 241 CV - Km: 93940 - Prezzo: 449000 EUR
Venditore: CarCollection Wittner
<https://www.classic-trader.com/ad/78971>


Austin Mini Cooper 'S' 1275 (1966)

Potenza: 120 CV - Km: n.p. - Prezzo: 45000 EUR
Venditore: ELEVEN CARS
<https://www.classic-trader.com/ad/77612>


Austin-Healey 100/4M (BN2) (1955)

Potenza: 110 CV - Km: 28500 - Prezzo: 115000 EUR
Venditore: GT3 srl
<https://www.classic-trader.com/ad/87243>


Autobianchi Bianchina (1969)

Potenza: 18 CV - Km: 80000 - Prezzo: 4800 EUR
Venditore: Papa Automobili snc
<https://www.classic-trader.com/ad/59496>


Bentley S 1 Continental (1958)

Potenza: 180 CV - Km: 80000 - Prezzo: 49000 EUR
Venditore: GlobalAuto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/63693>



BMW 325i (1986)

Potenza: 170 CV - Km: 72500 - Prezzo: 30000 EUR
Venditore: Autovergiate F.li Rossi Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/96126>



BMW 520i (1982)

Potenza: 125 CV - Km: 115000 - Prezzo: 5450 EUR
Venditore: Low-Cars.net
<https://www.classic-trader.com/ad/88404>



BMW 635 CSI (1987)

Potenza: 211 CV - Km: 180000 - Prezzo: 16990 EUR
Venditore: Mos Motorsport MP
<https://www.classic-trader.com/ad/70113>



Buick 60 Century Cabriolet (1956)

Potenza: 240 CV - Km: 55000 - Prezzo: 66000 EUR
Venditore: Toy Store S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/97036>



Buick Wildcat Coupe (1967)

Potenza: 365 CV - Km: 175418 - Prezzo: 14000 EUR
Venditore: American Cars and Parts
<https://www.classic-trader.com/ad/69473>



Cadillac Coupe DeVille (1976)

Potenza: 192 CV - Km: 111000 - Prezzo: 25172 EUR
Venditore: Historic Motors AG
<https://www.classic-trader.com/ad/83780>



Chevrolet Bel Air Convertible (1957)

Potenza: 188 CV - Km: n.p. - Prezzo: 84000 EUR
Venditore: CarXpert
<https://www.classic-trader.com/ad/68860>



Chevrolet Corvette Sting Ray (1977)

Potenza: 190 CV - Km: 121600 - Prezzo: 25000 EUR
Venditore: JF AUTO
<https://www.classic-trader.com/ad/91624>



Chevrolet Corvette Sting Ray Cabriolet (1965)

Potenza: 426 CV - Km: 89590 - Prezzo: 99000 EUR
Venditore: AutoToyStore
<https://www.classic-trader.com/ad/39456>



Citroën DS Familiare (1968)

Potenza: 103 CV - Km: 126000 - Prezzo: 39000 EUR
Venditore: Philippe Losson
<https://www.classic-trader.com/ad/76563>



Dodge Custom (1948)

Potenza: 102 CV - Km: 1 - Prezzo: 24500 EUR
Venditore: CHROMES AUTOMOBILES
<https://www.classic-trader.com/ad/3701>



Ferrari 208 GTB Turbo (1983)

Potenza: 220 CV - Km: 40900 - Prezzo: 65000 EUR
Venditore: DG Classic Cars
<https://www.classic-trader.com/ad/93454>



Ferrari 308 GTBi (1983)

Potenza: 218 CV - Km: 35000 - Prezzo: 79950 EUR
Venditore: AutoToyStore
<https://www.classic-trader.com/ad/39438>



Ferrari 348 Spider (1993)

Potenza: 320 CV - Km: 84007 - Prezzo: 95000 EUR
Venditore: SARL INCARS
<https://www.classic-trader.com/ad/51349>



Ferrari 365 GTB/4 Daytona (1970)

Potenza: 352 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: Hödlmayr
<https://www.classic-trader.com/ad/49822>


Ferrari 512 TR (1991)

Potenza: 428 CV - Km: 26300 - Prezzo: n.p.
Venditore: Oldtimer Galerie Laufenburg
<https://www.classic-trader.com/ad/12834>


Ferrari Dino 246 GTS (1973)

Potenza: 195 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: Car Loft Fahrzeughandel GmbH
<https://www.classic-trader.com/ad/82571>


Ferrari F 355 GTS (1999)

Potenza: 381 CV - Km: 40000 - Prezzo: 115000 EUR
Venditore: RetroCars Consulting
<https://www.classic-trader.com/ad/63953>


Ferrari F 40 (1988)

Potenza: 479 CV - Km: 37000 - Prezzo: n.p.
Venditore: Jeremy Cottingham
<https://www.classic-trader.com/ad/92910>


FIAT 1100 E (1952)

Potenza: 36 CV - Km: 90000 - Prezzo: 12900 EUR
Venditore: Luzzago 1975 Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/96378>


FIAT 1100 (1946)

Potenza: 35 CV - Km: 49999 - Prezzo: 60000 EUR
Venditore: Passione Auto Teramo
<https://www.classic-trader.com/ad/96632>


FIAT 124 Speciale (1969)

Potenza: 88 CV - Km: 60000 - Prezzo: 6900 EUR
Venditore: Motor Badia Classic srls
<https://www.classic-trader.com/ad/74885>


FIAT 125 S / Speciale (1971)

Potenza: 103 CV - Km: 51000 - Prezzo: 8600 EUR
Venditore: CD International Cars
<https://www.classic-trader.com/ad/89301>


FIAT 1500 C (1966)

Potenza: 80 CV - Km: 8000 - Prezzo: 9900 EUR
Venditore: Franzoni Auto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/94540>


FIAT 500 C Furgonato (1954)

Potenza: 16 CV - Km: 12000 - Prezzo: 17000 EUR
Venditore: AUTOSTORICHE di Carlo Nicola Gritti Morlacchi - <https://www.classic-trader.com/ad/64477>


FIAT 500 L (1970)

Potenza: 18 CV - Km: 20000 - Prezzo: 7500 EUR
Venditore: Automobili Perrone srl
<https://www.classic-trader.com/ad/52189>


FIAT 600 D (1968)

Potenza: 25 CV - Km: 62500 - Prezzo: 5000 EUR
Venditore: AUTO CLASSICA SRLS
<https://www.classic-trader.com/ad/93561>


FIAT 600 D Multipla (1964)

Potenza: 29 CV - Km: 69000 - Prezzo: 26500 EUR
Venditore: BF Motors
<https://www.classic-trader.com/ad/83495>


FIAT Dino 2400 Spider (1970)

Potenza: 180 CV - Km: 2670 - Prezzo: n.p.
Venditore: RUOTE DA SOGNO S.R.L
<https://www.classic-trader.com/ad/90781>


Ford Mustang 289 (1967)

Potenza: 203 CV - Km: n.p. - Prezzo: 28900 EUR
Venditore: La Grange aux V8
<https://www.classic-trader.com/ad/90238>



Ford Mustang 390 (1967)

Potenza: 324 CV - Km: 100 - Prezzo: 39000 EUR
Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/96264>



ISO Rivolta 300 (1963)

Potenza: 300 CV - Km: 52000 - Prezzo: 144000 EUR
Venditore: CarCollection Wittner
<https://www.classic-trader.com/ad/39768>



Jaguar E-Type 4.2 (1965)

Potenza: 269 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: L'Atelier des Coteaux
<https://www.classic-trader.com/ad/84556>



Jaguar E-Type V12 (1972)

Potenza: 276 CV - Km: n.p. - Prezzo: 63500 EUR
Venditore: 3R GbR Automobile Klassiker
<https://www.classic-trader.com/ad/93703>



Jaguar XJS 4.0 (1993)

Potenza: 222 CV - Km: 114000 - Prezzo: 26500 EUR
Venditore: LEGEND CARS di Ferri Cataldi Marco
<https://www.classic-trader.com/ad/58590>



Jaguar XK 120 OTS (1952)

Potenza: 162 CV - Km: 75638 - Prezzo: 129000 EUR
Venditore: Top Car
<https://www.classic-trader.com/ad/97217>



Jaguar XK 120 SE FHC (1952)

Potenza: 182 CV - Km: n.p. - Prezzo: 138000 EUR
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/96461>



Jeep Wagoneer (1976)

Potenza: 170 CV - Km: 46000 - Prezzo: 22000 EUR
Venditore: Classic Car Invest
<https://www.classic-trader.com/ad/95939>



Jeep Wagoneer (1988)

Potenza: 172 CV - Km: 368804 - Prezzo: 14900 EUR
Venditore: US-Cars Import
<https://www.classic-trader.com/ad/86258>



Lancia Appia (1962)

Potenza: 48 CV - Km: 80000 - Prezzo: 11500 EUR
Venditore: AUTOMOTOTRADING
<https://www.classic-trader.com/ad/97201>



Lancia Beta Coupe 2000 (1981)

Potenza: 115 CV - Km: 79142 - Prezzo: 9000 EUR
Venditore: Imcar 2 S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/94711>



Lancia Delta HF Integrale Evoluzione I (1992)

Potenza: 205 CV - Km: 74000 - Prezzo: 70000 EUR
Venditore: TOMMYCAR
<https://www.classic-trader.com/ad/86308>



Lancia Flavia Convertibile 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 1.3 S (1972)

Potenza: 90 CV - Km: 13000 - Prezzo: n.p. EUR
Venditore: autocicognara
<https://www.classic-trader.com/ad/96200>



Lancia Fulvia Coupe Rallye HF (1969)

Potenza: 101 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: Garage Benzina
<https://www.classic-trader.com/ad/88563>


Lancia Fulvia Sport 1.6 (Zagato) (1972)

Potenza: 115 CV - Km: 37000 - Prezzo: 62000 EUR
Venditore: AUTOBASEPARMA S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/62840>


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 Felber (1975)

Potenza: 132 CV - Km: 41836 - Prezzo: n.p.
Venditore: Classic Trader Services
<https://www.classic-trader.com/ad/85302>


Maserati 3500 GT Touring (1959)

Potenza: 220 CV - Km: 1 - Prezzo: n.p.
Venditore: Cristiano Luzzago
<https://www.classic-trader.com/ad/11224>


Maserati 420 i (1987)

Potenza: 185 CV - Km: 35500 - Prezzo: 17900 EUR
Venditore: Automobili Moderne srl
<https://www.classic-trader.com/ad/83819>


Maserati Biturbo Spyder (1988)

Potenza: 192 CV - Km: 95000 - Prezzo: 22900 EUR
Venditore: Iron Motors Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/51374>


Mercedes-Benz 190 SL (1956)

Potenza: 105 CV - Km: 32392 - Prezzo: n.p.
Venditore: CASTING AUTOMOBILES CLASSIC
<https://www.classic-trader.com/ad/88788>


Mercedes-Benz 190 SL (1961)

Potenza: 105 CV - Km: 89207 - Prezzo: 134000 EUR
Venditore: Mechatronik Trade GmbH
<https://www.classic-trader.com/ad/49861>


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 SE (1965)

Potenza: 150 CV - Km: 168216 - Prezzo: 75000 EUR
Venditore: Mechatronik Trade GmbH
<https://www.classic-trader.com/ad/78216>


Mercedes-Benz 280 S (1977)

Potenza: 156 CV - Km: 151394 - Prezzo: 12500 EUR
Venditore: Königseder
<https://www.classic-trader.com/ad/88006>


Mercedes-Benz 300SL Gullwing (1955)

Potenza: 215 CV - Km: 16577 - Prezzo: n.p.
Venditore: William l'Anson Ltd
<https://www.classic-trader.com/ad/92794>


Mini Clubman 850 (1969)

Potenza: 34 CV - Km: 24600 - Prezzo: 15600 EUR
Venditore: CLASSIC CAR DESIGN
<https://www.classic-trader.com/ad/88576>


Peugeot 404 (1961)

Potenza: 65 CV - Km: 52000 - Prezzo: n.p.
Venditore: Car Loft Fahrzeughandel GmbH
<https://www.classic-trader.com/ad/23347>


Porsche 356 C 1600 SC (1963)

Potenza: 95 CV - Km: n.p. - Prezzo: 103356 EUR
Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl
<https://www.classic-trader.com/ad/80511>



Porsche 911 Carrera 3.2 (1987)

Potenza: 217 CV - Km: 210900 - Prezzo: 58000 EUR
Venditore: Classic Autostore
<https://www.classic-trader.com/ad/96423>



Porsche 911 Turbo 3.3 (1983)

Potenza: 300 CV - Km: n.p. - Prezzo: 125000 EUR
Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
<https://www.classic-trader.com/ad/96509>



Porsche 912 (1966)

Potenza: 90 CV - Km: 150000 - Prezzo: 20000 EUR
Venditore: Livio Olivetto, auto e moto d'epoca
<https://www.classic-trader.com/ad/93554>



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 Maxi Turbo Gruppo B (1984)

Potenza: 350 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/87460>



Riley Nine (1929)

Potenza: 55 CV - Km: n.p. - Prezzo: 49500 EUR
Venditore: 3R GbR Automobile Klassiker
<https://www.classic-trader.com/ad/94852>



Simca 1000 Coupe (1965)

Potenza: 40 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: AUTOSALONE CHIANUCCI ROSALDO
<https://www.classic-trader.com/ad/86729>



Singer 9 Le Mans (1935)

Potenza: 34 CV - Km: n.p. - Prezzo: n.p.
Venditore: Icon Car Brokers
<https://www.classic-trader.com/ad/93632>



Triumph Spitfire Mk IV (1971)

Potenza: 64 CV - Km: 7000 - Prezzo: 9500 EUR
Venditore: Cars vintage di Ferrari Massimiliano -
<https://www.classic-trader.com/ad/90333>



Triumph TR 4A IRS (1966)

Potenza: 104 CV - Km: 42000 - Prezzo: 27000 EUR
Venditore: Garage Weis-Schon Sàrl
<https://www.classic-trader.com/ad/68302>



Triumph TR 6 PI (1973)

Potenza: 150 CV - Km: 48900 - Prezzo: 27900 EUR
Venditore: Venosta Garage di Venosta Carlo Giovanni
<https://www.classic-trader.com/ad/91627>



Volkswagen Golf 1.1 (1981)

Potenza: 50 CV - Km: 109000 - Prezzo: 5900 EUR
Venditore: Garage Soderini srl
<https://www.classic-trader.com/ad/53278>



Volkswagen Karmann Ghia 1600 (1974)

Potenza: 47 CV - Km: 56326 - Prezzo: 15000 EUR
Venditore: Classicbid
<https://www.classic-trader.com/ad/93940>



Volkswagen Maggiolino Speedster (1970)

Potenza: 40 CV - Km: 1000 - Prezzo: 10000 EUR
Venditore: Autovigano di gavazzi maurizio
<https://www.classic-trader.com/ad/81810>



Volkswagen T2b Kleinbus (1973)

Potenza: 62 CV - Km: 77000 - Prezzo: 15900 EUR
Venditore: Société Sa de CV LHB-IMPORT
<https://www.classic-trader.com/ad/81049>

In applicazione della L. 23 dicembre 1996 n. 650 presentiamo il Bilancio di Edisport Editoriale S.r.l. - Comedi S.r.l. - Edisport Finanziaria S.r.l.

EDISPORT EDITORIALE - Stato patrimoniale		12/31/2016	12/31/2015	B) Costi della produzione		Totale costi per il personale		195.334	259.694	D) Debiti	
Attivo				6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		10) ammortamenti e svalutazioni				3) debiti verso soci per finanziamenti	
B) Immobilizzazioni				1.481.787 1.418.635		a), b), c) ammortamento delle immobilizzazioni materiali				esigibili entro l'esercizio successivo	
I - Immobilizzazioni immateriali				5.997.289 6.321.791		immateriale e materiali, altre svalutazioni delle immobilizzazioni		1.167	2.366	2.418.470 1.402.715	
1) costi di impianto e di ampliamento		3.279	3.279	638.720 800.897						2.418.470 1.402.715	
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno				8) per il personale		a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		1.167	1.167	7) debiti verso fornitori	
5) avviamento		135.346	31.963	a) salari e stipendi		b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		-	-	esigibili entro l'esercizio successivo	
7) altre		275.889	275.889	9) oneri sociali		d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		-	8.292	Totale debiti verso fornitori	
Totale immobilizzazioni immateriali		1.351.080	1.195.293	c) trattamento di fine rapporto		Totale ammortamenti e svalutazioni		1.167	10.658	21.931 86.058	
II - Immobilizzazioni materiali		1.765.594	1.506.424	Totale costi per il personale		14) oneri diversi di gestione		20.619	77.594	9) debiti verso imprese controllate	
2) impianti e macchinario		10.731	9.148	3.801.305 2.881.608		Totale costi della produzione		5.036.744	4.467.247	esigibili entro l'esercizio successivo	
3) attrezzature industriali e commerciali		2.835	2.835	14) oneri diversi di gestione		Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		64.217	71.281	1.378.044 1.425.289	
4) altri beni		28.010	27.196	12.155.554 12.017.002		C) Proventi e oneri finanziari				Totale debiti verso imprese controllate	
Totale immobilizzazioni materiali		41.576	39.179	(1.578.519) (477.660)		16) altri proventi finanziari				1.378.044 1.425.289	
III - Immobilizzazioni finanziarie				C) Proventi e oneri finanziari		16) altri proventi finanziari				12) debiti tributari	
1) partecipazioni in				16) altri proventi finanziari		d) proventi diversi dai precedenti				esigibili entro l'esercizio successivo	
a) imprese controllate		1.856.208	1.856.208	b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni		altri		13	8	Totale debiti tributari	
Totale partecipazioni		1.856.208	1.856.208	Totale altri proventi finanziari		Totale proventi diversi dai precedenti		13	8	13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	
Totale immobilizzazioni finanziarie		1.856.208	1.856.208	17) interessi e altri oneri finanziari		Totale altri proventi finanziari		13	8	esigibili entro l'esercizio successivo	
Totale immobilizzazioni (B)		3.663.378	3.401.811	altri		17) interessi e altri oneri finanziari				Totale debiti	
C) Attivo circolante				Totale interessi e altri oneri finanziari		altri		61.220	66.269	5.610.362 3.920.701	
I - Rimanenze				(15 + 16 - 17 + - 17-bis)		Totale proventi e oneri finanziari		61.220	66.269	E) Ratei e risconti	
4) prodotti finiti e merci		1.490.312	1.090.514	Risultato prima delle imposte (A - B + C - D)		(15 + 16 - 17 + - 17-bis)		(61.207)	(66.261)	Totale passivo	
Totale rimanenze		1.490.312	1.090.514	12.155.554 12.017.002		Risultato prima delle imposte (A - B + C - D)		3.010	5.020	11.739.167 10.662.477	
II - Crediti				20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate imposte correnti		Differenze tra valore e costi della produzione (A - B)		835	11.361	Conto economico	
1) verso clienti		3.662.428	3.383.562	21) Utile (perdita) dell'esercizio		21) Utile (perdita) dell'esercizio		835	11.361	12/31/2016 12/31/2015	
esigibili entro l'esercizio successivo		3.662.428	3.383.562	Rendiconto finanziario, metodo indiretto		Rendiconto finanziario, metodo indiretto				A) Valore della produzione	
2) verso imprese controllate				Rendiconto finanziario, metodo indiretto		Rendiconto finanziario, metodo indiretto				1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	
esigibili entro l'esercizio successivo		1.457.050	1.455.012	A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)				600.000 600.000	
Totale crediti verso imprese controllate		1.457.050	1.455.012	Utile (perdita) dell'esercizio		Utile (perdita) dell'esercizio		2.175	(6.341)	9) altri ricavi e proventi	
4) verso controllanti				Interessi passivi (attivi)		Interessi passivi (attivi)				altri	
esigibili entro l'esercizio successivo		1.520.903	1.568.142	1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione		1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione		2.175	(6.341)	Totale altri ricavi e proventi	
Totale crediti verso controllanti		1.520.903	1.568.142	Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		835	11.361	601.041 601.944	
5-bis) crediti tributari				Accantonamenti ai fondi		Accantonamenti ai fondi		61.207	66.261	B) Costi della produzione	
esigibili oltre l'esercizio successivo		92.071	91.788	Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto				37.390 78.588	
Totale crediti tributari		92.071	91.788	2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto		2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto				854 59.551	
5-ter) imposte anticipate		159.243	159.243	3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto		3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto				9) per il personale	
5-quater) verso altri				Flusso finanziario dell'attività operativa (A)		Flusso finanziario dell'attività operativa (A)				a) salari e stipendi	
esigibili entro l'esercizio successivo		389.625	300.655	Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)		Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)		64.217	71.281	506.670 470.748	
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.487	1.487	Disponibilità liquide a fine esercizio		Disponibilità liquide a fine esercizio				158.603 151.803	
Totale crediti verso altri		391.112	302.142	Depositi bancari e postali		Depositi bancari e postali				C) Trattamento di fine rapporto	
Totale crediti		7.282.807	6.959.889	Danaro e valori in cassa		Danaro e valori in cassa				esigibili entro l'esercizio successivo	
IV - Disponibilità liquide				Totale disponibilità liquide a fine esercizio		Totale disponibilità liquide a fine esercizio				41.820 39.336	
1) depositi bancari e postali		46.741	23.230	COMEDI - Stato patrimoniale		COMEDI - Stato patrimoniale				707.173 661.887	
3) danaro e valori in cassa		3.550	1.757	Attivo		Attivo				10) ammortamenti e svalutazioni	
Totale disponibilità liquide		50.291	24.987	B) Immobilizzazioni		B) Immobilizzazioni				a) ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	
Totale attivo circolante (C)		8.823.410	8.075.390	I - Immobilizzazioni immateriali		I - Immobilizzazioni immateriali				2) ammortamenti e svalutazioni	
D) Ratei e risconti		339.847	377.198	Totale immobilizzazioni (B)		Totale immobilizzazioni (B)				1.219 2.129	
Totale attivo		12.826.635	11.854.399	132.674 1.167		132.674 1.167				14) oneri diversi di gestione	
Passivo				C) Attivo circolante		C) Attivo circolante				Totale costi della produzione	
A) Patrimonio netto				II - Crediti		II - Crediti				764.938 805.028	
I - Capitale		2.100.000	2.100.000	esigibili entro l'esercizio successivo		esigibili entro l'esercizio successivo				Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	
IV - Riserva legale		116.309	116.309	Totale crediti		Totale crediti				(163.897) (203.084)	
VI - Altre riserve, distintamente indicate				IV - Disponibilità liquide		IV - Disponibilità liquide				C) Proventi e oneri finanziari	
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		600.000	600.000	Totale utile circolante (C)		Totale utile circolante (C)				15) proventi da partecipazioni	
Totale altre riserve		600.000	600.000	84.431 26.988		84.431 26.988				altri	
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo		(2.599.074)	(2.023.209)	Totale attivo circolante (C)		Totale attivo circolante (C)				1	
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		(1.638.576)	(575.865)	3.054.767 2.696.933		3.054.767 2.696.933				1	
Totale patrimonio netto		(1.421.341)	217.235	D) Ratei e risconti		D) Ratei e risconti				-	
B) Fondi per rischi e oneri				310 -		310 -				-	
4) altri		57.600	152.769	Totale attivo		Totale attivo				-	
Totale fondi per rischi ed oneri		57.600	152.769	3.187.751 2.698.100		3.187.751 2.698.100				-	
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		913.390	830.583	Passivo		Passivo				-	
D) Debiti				A) Patrimonio netto		A) Patrimonio netto				-	
3) debiti verso soci per finanziamenti				I - Capitale		I - Capitale				-	
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.029.564	-	500.000 500.000		500.000 500.000				-	
Totale debiti verso soci per finanziamenti		1.029.564	-	IV - Riserva legale		IV - Riserva legale				-	
4) debiti verso banche				(488.017) (481.676)		(488.017) (481.676)				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		179.871	440.718	2.175 (6.341)		2.175 (6.341)				-	
esigibili oltre l'esercizio successivo		409.645	1.074.245	Totale patrimonio netto		Totale patrimonio netto				-	
Totale debiti verso banche		589.516	1.514.963	43.490 41.315		43.490 41.315				-	
7) debiti verso fornitori				20.724 96.543		20.724 96.543				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		4.123.515	3.450.447	C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato				-	
Totale debiti verso fornitori		4.123.515	3.450.447	D) Debiti		D) Debiti				-	
11) debiti verso controllanti				esigibili entro l'esercizio successivo		esigibili entro l'esercizio successivo				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		54.575	6.537	esigibili oltre l'esercizio successivo		esigibili oltre l'esercizio successivo				-	
Totale debiti verso controllanti		54.575	6.537	Totale debiti		Totale debiti				-	
12) debiti tributari				3.123.399 2.547.008		3.123.399 2.547.008				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		2.852.104	1.910.631	E) Ratei e risconti		E) Ratei e risconti				-	
esigibili oltre l'esercizio successivo		414.389	-	138 13.234		138 13.234				-	
Totale debiti tributari		3.266.493	1.910.631	Totale passivo		Totale passivo				-	
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale				3.187.751 2.698.100		3.187.751 2.698.100				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		851.449	765.481	Conto economico		Conto economico				-	
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		851.449	765.481	A) Valore della produzione		A) Valore della produzione				-	
14) altri debiti				1) ricavi delle vendite e delle prestazioni		1) ricavi delle vendite e delle prestazioni				-	
esigibili entro l'esercizio successivo		3.115.277	2.728.953	5) altri ricavi e proventi		5) altri ricavi e proventi				-	
Totale altri debiti		3.115.277	2.728.953	altri		altri				-	
Totale debiti		13.030.389	10.377.012	Totale altri ricavi e proventi		Totale altri ricavi e proventi				-	
E) Ratei e risconti		246.597	276.800	Totale valore della produzione		Totale valore della produzione				-	
Totale passivo		12.826.635	11.854.399	5.100.961 4.538.528		5.100.961 4.538.528				-	
Conto economico				B) Costi della produzione		B) Costi della produzione				-	
Conto economico				7) per servizi		7) per servizi				-	
A) Valore della produzione				8) per godimento di beni di terzi		8) per godimento di beni di terzi				-	
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni		9.680.291	9.996.902	9) per il personale		9) per il personale				-	
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		399.797	312.307	a) salari e stipendi		a) salari e stipendi				-	
5) altri ricavi e proventi				b) oneri sociali		b) oneri sociali				-	
altri		496.947	1.230.133	c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale		c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale				-	
Totale altri ricavi e proventi		496.947	1.230.133	c) trattamento di fine rapporto		c) trattamento di fine rapporto				-	
Totale valore della produzione		10.577.035	11.539.342	d) trattamento di quiescenza e simili		d) trattamento di quiescenza e simili				-	
Conto economico				e) altri costi		e) altri costi				-	
Conto economico				4.818.919 4.086.719		4.818.919 4.086.719				-	
A) Valore della produzione				705 32.582		705 32.582				-	
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni				116.515 152.855		116.515 152.855				-	
5) altri ricavi e proventi				39.986 74.053		39.986 74.053				-	
altri				c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale		c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale				-	
Totale altri ricavi e proventi				38.833 32.786		38.833 32.786				-	
Totale debiti				- 24.219		- 24.219				-	
E) Ratei e risconti				1.854 -		1.854 -				-	
Totale passivo				36.979 8.567		36.979 8.567				-	
Conto economico				4.818.919 4.086.719		4.818.919 4.086.719				-	
Conto economico				705 32.582		705 32.582				-	
A) Valore della produzione				116.515 152.855		116.515 152.855				-	
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni				39.986 74.053		39.986 74.053				-	
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti				c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale		c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale				-	
5) altri ricavi e proventi				38.833 32.786		38.833 32.786				-	
altri				- 24.219		- 24.219				-	
Totale altri ricavi e proventi				1.854 -		1.854 -				-	
Totale valore della produzione				36.979 8.567		36.979 8.567				-	
Conto economico				4.818.919 4.086.719		4.818.919 4.086.719				-	
Conto economico				705 32.582		705 32.582				-	
A) Valore della produzione				116.515 152.855		116.515 152.855				-	
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni				39.986 74.053		39.986 74.053				-	
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti				c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale		c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale				-	
5) altri ricavi e proventi				38.833 32.786		38.833 32.786				-	
altri				- 24.219		- 24.219				-	
Totale altri ricavi e proventi				1.854 -		1.854 -				-	
Totale valore della produzione				36.979 8.567		36.979 8.567				-	
Conto economico				4.818.919 4.086.719		4.818.919 4.086.719				-	
Conto economico				705 32.582		705 32.582				-	
A) Valore della produzione				116.515 15							

| COMPRO | VENDO | CERCO |

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

2000 GTV-vettura perfetta, motore ottimo, 78.000 km originali, interni cuoio, grigio metallizzato, cerchi in lega-tel 348-8100164

Giulia Spider-rossa, targhe nere, perfette condizioni, italiana, motore da rodare, solo raduni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia 1.6-Biscione, pedaliera alta, prima vernice, km 30.000 da nuova, targhe originali, uniproprietario -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

2000 berlina-Blu Olanda, TexAlfa, vernice originale, targhe e documenti prima immatricolazione, gomme nuove, libro tagliandi e uso e manutenzione, doppie chiavi, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problemi della serie-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulietta Spider-1956, perfetta-tel 336-259241

AUTOBIANCHI

A112 Abarth-1982, nero, targhe originali, ASI, restaurata, gomme nuove, cerchi lega, fari profondità, autoradio, 7500 Euro trattabili-tel 348-4120565

BMW

850 i coupé-1991, cambio manuale,

140.000 km, perfetta, ASI, blu metallizzato, tetto apribile-tel 349-7308668

850 i coupé-1990, perfetta, blu brillante, pelle nera, automatica, documenti regolari, omologata ASI, visibile prov. Vicenza, 24.000 euro-tel 346-8486644 / gioielleriabalestra@hotmail.com

FERRARI

365 GT4 2+2-1973, 45.000 km originali, conservata ottima, bronzo chiaro pelle chiara, gomme nuove, 130.000 euro, visibile prov. Vicenza-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

FIAT

600-1956, vetri scorrevoli, restauro perfetto, da fare interni e impianto elettrico, carrozzeria e meccanica a nuovo, 11.000 euro, visibile a Vicenza-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

MASERATI

Ghibli 4700-1968, colore blu, interno chiaro, conservata, condizioni da concorso, bellissima e originale, certificata Maserati Classiche, 300.000 euro-tel 339-7676919 / filippo.montini@alice.it

SEAT

Cordoba GTI 16v-1998, colore nero, cerchi oro, assetto racing, altro standard, condizioni ottime-tel 333-8442510 / andybombarda@gmail.com

VOLKSWAGEN

Maggiolino-1968 gennaio, uniproprietario, originale ogni sua parte, percorsi 39.500 km in 50 anni, 25.000 euro-tel 349-8551992 / sinatravoce3@gmail.com

Polo 1.6 5p-1995, verde metallizzato, Km 75000 originali, uniproprietario, ASI targa oro, qualsiasi prova-tel 347-9674755

VENDO MOTO

MONTESA

Cota - 3481976, 1800 euro
tel 348-5705971

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

2.0 Spider Touring/2.0 Sprint-4 cerchi in ferro già verniciati comprensivi di mozzanti e post, 750 euro, più 3 coppe ruota cromate nuove mai montate 300 euro-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

per FIAT

124 Berlina -mod. 1971, vendo volante nuovo, 150 euro-tel 335-5329987 / nobilguido@gmail.com

500-126-carburatore Dellorto FRG 28, buonissime condizioni, trasformabile 30, 160 euro-tel 0524-572418 ore ufficio

126-1980, sportelli, paraurti, fanaleria, contakm, cerchi, volante, guarnizioni, vetri, cruscotto, tutto 400 euro-tel 0584-914459

Topolino C-testata motore in ottime condizioni, sanissima (come nuova)-tel 339-6994058 / giuseppe.salvian@gmail.com

per INNOCENTI

Mini-MK1, II, T, Cooper, 1965-73, sedili, pannelli, padiglione, fanalini, paraurti, crick, attrezzi scorta, catene neve e altro a Bologna-tel 333-6467893

per LANCIA

Aurelia B24 convertibile-Paraurti anteriore, ottimo, da cromare, 2500 euro, visibili

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

le in provincia di Vicenza-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

Astura-libretto uso e manutenzione marzo 1932-X, rarissimo, ottimo, 390 euro-tel 338-8676992 / calors@alice.it

Delta Integrale-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia coupé-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia coupé-seconda serie, 5 cerchi "14" originali, buonissime condizioni, 300 euro-tel 0524-572418 ore ufficio

per PORSCHE

911 2.2 S-1971-73, pistoni e cilindri Mahle nikasil, ottime condizioni-tel 333-8442510 / andybombarda@gmail.com

per VOLKSWAGEN

Maggiolino-1970, vendo 4 coppe coprimozzo nuove color argento 100 euro-tel 335-5329987 / nobilguido@gmail.com

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, Auto Italiana 1953-1969, Autosprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694

Fuoriserie-Serie 4 coppe copricerchio, ottone tornito, da cromare, invio foto a richiesta, 2000 euro la serie, prov. Vicenza-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

COMPRO 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 Politoys, 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

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

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



... 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




LE QUOTAZIONI

IL MERCATO DELLE CLASSICHE

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

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
ABARTH (Italia)						
MONOMILLE						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	**	+
695 F/SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	**	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	50.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	***	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	**	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	**	+
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	**	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	**	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	=
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+
1900 M AR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	**	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	**	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	**	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	60.000	***	**	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	49.000	***	**	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	**	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=
2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	*	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	=
2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	**	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	***	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	7.000	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	=
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***	**	+
1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	**	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1968/71	1290/88	15.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+
Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2593/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Duetto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	*	*	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	*	*	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	*	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	*	*	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	9.000	*	*	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	*	*	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	*	*	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
ALFAUD BERLINA						
Alfaud	1971/75	1186/63	5.000	**	*	=
Alfaud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfaud N / L / L5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfaud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfaud Super 1.2 / 1.3	1978/80	1186/68	2.500	*	*	=
Alfaud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	*	*	=
Alfaud ti 1.3	1979/80	1351/79	4.500	**	**	=
Alfaud ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=
Alfaud 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=
Alfaud 1.2 5m / 1.3 / 1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	*	*	=
Alfaud ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=
Alfaud ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=
Alfaud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	*	*	=
Alfaud 1.3 / 1.5 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	*	*	=
Alfaud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=
Alfaud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490/95	3.500	**	**	=
Alfaud 1.2 4p	1982/84	1186/63	2.000	*	*	=



LAST TOUCH

Cera liquida Superveloce
per una rifinitura Perfetta!



MA FRA
i cosmetici per la vostra auto

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 1rst	1982/84	1570 / 109	4.500	•	•	=
Alfetta 1.8 1rst	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	••	•	=
ASA (Italia)						
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	••	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB 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 SS f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 SS f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•••	••	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	•	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	•	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	•	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	•	=
Lagonda f.l. S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	•	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	•	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
AUDI (Germania)						
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 LS	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.200	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 GT 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	•	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
COUPÉ B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPÉ B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	•	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	•	=
CABRIOLET B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	•	•	=
100 C1 E DERIVATE						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	•	•	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	••	•	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	••	••	=
100 coupé S 112 Cv	1972/75	1871 / 112	1.500	••	••	=
100 C2 E DERIVATE						
200	1979/81	2144 / 170	1.500	•	•	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	•	•	=
100 C3 E DERIVATE						
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	•	•	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	•	•	=
200 2.2 quattro	1988/89	2226 / 200	1.500	•	•	=
200 2.2 quattro Avant	1988/89	2226 / 200	1.800	•	•	=
200 2.2 cat quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	•	•	=
200 2.2 cat quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	•	•	=
V8 3.6 quattro	1988/92	3562 / 250	2.000	•	•	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	•	•	=
QUATTRO E DERIVATE						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	•••	•••	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	•••	•••	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	•••	•••	+
quattro Sport	1984/86	2133 / 306	120.000	•••	•••	+
AUSTIN (Regno Unito)						
SEVEN / MINI E DERIVATE						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	4.500	••	••	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	4.000	••	••	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	•••	•••	+
Mini MkII Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	•••	•••	+
Seven / De Luxe Countryman	1960/62	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe Countrym.	1967/69	998 / 38	5.500	••	••	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	4.500	••	••	=
MAXI						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	2.000	•	•	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	2.200	•	•	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	2.200	•	•	=
1100 / 1300						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	•	•	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	•	•	=

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	••	•	=
1300 MkII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	•	•	=
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						
Sprite AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprite AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Sprite AN10 MKV	1969/71	1275 / 65	8.500	••	••	=
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	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TIi Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	••	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	••	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	••	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	•	•	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	•	•	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	•	•	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	••	••	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	••	••	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	•	•	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	••	•	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	••	•	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	••	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	•	••	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	=
2800	1969/75	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2985 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	••	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	••	•	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	••	•	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	••	•	=
3.0 CS	1971/75	2985 / 180	10.000	••	•	=
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	•••	••	=
3.0 CSL	1971/72	2985 / 180	100.000	•••	•••	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	•••	•••	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	•••	•••	=
SERIE 3 E21						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	••	••	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	••	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	••	+
SERIE 5 E12						
518	1973/76	1766 / 90	2.500	•	•	=
520	1972/76	1990 / 115	2.500	•	•	=
520i Bosch	1975/76	1990 / 125	3.000	•	•	=
520 M60	1976/81	1990 / 122	3.000	••	•	=
525	1973/76	2494 / 145	3.000	•	•	=
528	1973/76	2788 / 165	3.000	•	•	=
528i	1973/76	2788 / 177	3.500	•	•	=
M 535i	1980/81	3453 / 218	6.500	•••	••	=
SERIE 7 E23						
725i	1981/86	2494 / 171	2.500	•	•	=
728	1977/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
728i	1979/86	2788 / 184	3.000	•	•	=
730	1977/79	2985 / 184	3.000	•	•	=
732i	1979/86	3210 / 197	3.000	•	•	=
733i	1977/79	3205 / 197	3.500	•	•	=
735i	1979/86	3453 / 218	3.500	•	•	=
745i	1980/86	3210 / 252	4.500	••	••	=
SERIE 6 E24						
628 CSI	1979/87	2788 / 184	5.000	•	•	=
630 CS	1975/79	2986 / 185	5.000	•	•	=
633 CSI	1975/82	3210 / 200	5.000	•	•	=
635 CSI	1977/82	3453 / 218	7.000	••	••	=
635 CSI 3.4	1982/89	3430 / 218	7.500	••	••	=
M 635 CSI	1983/89	3453 / 286	10.000	•••	•••	=
SERIE 3 E30						
318is 2p	1989/92	1796 / 136	4.500	•	•	=
320i 2p	1982/85	1990 / 125	3.000	•	•	=
320is 2p / 4p	1988/90	1990 / 192	7.500	•••	••	=
323i 2p	1982/85	2316 / 150	5.000	•	•	=
M3	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv	1990/92	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
325ix / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	5.000	•	•	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•	•	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•	•	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•	•	=
SERIE 8 E31						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	•	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	•	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	•	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	•	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	•	•	=
850 CSI	1992/96	5576 / 375	9.000	•	•	=
M1 E26						
Z1	1978/81	3453 / 277	100.000	•	•	=
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	•	•	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•	•	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•	•	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•	•	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	•	•	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	•	•	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	•	•	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	•	•	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	•	•	=
2 CV Sahara	1958/66	2x425 / 24	12.000	•	•	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	•	•	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	•	•	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	•	•	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	•	•	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•	•	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•	•	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•	•	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•	•	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•	•	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•	•	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 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						
Valletunga	1964/67	1498 / 104	43.500	•	•	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	65.000	•	•	=
Deauville	1970/85	5763 / 300	19.000	•	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	24.000	•	•	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•	•	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•	•	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•	•	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•	•	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•	•	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•	•	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•	•	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•	•	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•	•	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•	•	=
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•	•	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•	•	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•	•	=
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•	•	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•	•	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•	•	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	750.000	•	•	=
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•	•	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•	•	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•	•	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•	•	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•	•	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•	•	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•	•	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•	•	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•	•	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•	•	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•	•	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•	•	=
365 GTC/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•	•	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	110.000	•	•	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•	•	=
400i	1982/86	4823 / 300	30.000	•	•	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•	•	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•	•	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•	•	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•	•	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•	•	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•	•	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•	•	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•	•	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•	•	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	•	•	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 240	36.000	•	•	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•	•	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	•	•	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•	•	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•	•	=
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	•	•	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	•	•	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	•	•	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	•	•	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	•	•	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	22.000	•	•	=
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	22.000	•	•	=
Mondial T	1988/94	3405 / 300	24.000	•	•	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•	•	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•	•	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
288 GTO	1984/86	2855 / 400	650.000	•	•	+
F40	1988/90	2936 / 478	450.000	•	•	+
F50	1996/98	4698 / 520	500.000	•	•	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	••	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400A 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	•	••	=
1900A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80	13.500	•	••	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479 / 14	8.500	••	•••	=
Nuova 500 normale	1958/60	479 / 14	7.000	••	•••	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479 / 14	7.500	••	•••	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499 / 21	7.500	••	•••	=
Nuova 500 D	1960/65	499 / 18	6.000	••	••	=
Nuova 500 F	1965/72	499 / 18	5.000	••	••	=
Nuova 500 L	1968/72	499 / 18	5.000	••	••	=
Nuova 500 R	1972/75	594 / 18	3.500	••	••	=
Nuova 500 giardiniera	1960/66	499 / 18	4.000	••	••	=
Nuova 500 Gamine Vignale	1967/69	599 / 18	6.000	••	•••	=
600 E DERIVATE						
600	1955/59	633 / 22	6.000	••	•••	=
600 25 Cv	1959/60	633 / 25	6.000	••	•••	=
600 D porte controvento	1960/65	767 / 29	3.500	••	••	=
600 D 2a serie	1965/70	767 / 29	3.000	••	••	=
600 Multipla	1956/60	767 / 22	12.000	••	•••	=
600 D Multipla	1960/67	767 / 29	10.000	••	•••	=
750 Granluce Viotti	1960/64	767 / 29	6.500	••	•••	=
850 E DERIVATE						
850	1964/68	843 / 34	2.000	•	•	=
850 Idroconvert	1968/72	843 / 34	2.400	••	•	=
850 Super	1964/68	843 / 37	2.600	•	•	=
850 Special	1968/72	843 / 47	2.800	•	•	=
850 coupé	1965/68	843 / 47	6.500	••	•••	=
850 Sport coupé 2a / 3a serie	1968/72	903 / 52	6.000	•	••	=
850 spider	1965/68	843 / 49	7.500	•	•••	=
850 spider CL	1965/68	843 / 49	7.000	•	••	=
850 Sport spider 2a serie	1968/72	903 / 52	7.000	•	••	=
Racer berlinaetta Bertone	1969/71	903 / 52	6.500	•	••	=
Racer convertibile Bertone	1969/71	903 / 52	7.000	•	••	=
Racer Team Bertone	1969/71	903 / 52	8.500	•	••	=
1100 E DERIVATE						
1100 / 103 A	1953/56	1089 / 37	8.500	•	•	=
1100 / 103 B	1953/56	1089 / 37	7.500	•	•	=
1100 / 103 familiare	1953/56	1089 / 37	7.500	•	•	=
1100 / 103 TV	1953/56	1089 / 44	8.500	••	••	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089 / 40	7.000	•	•	=
1100 / 103 familiare 2a serie	1956/57	1089 / 40	7.000	•	•	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089 / 44	8.000	••	••	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089 / 44	6.000	•	•	=
1100 / 103 familiare 3a serie	1957/62	1089 / 44	6.000	•	•	=
1100 / 103 TV 3a serie	1959/62	1089 / 52	7.000	••	••	=
1100 D	1962/66	1221 / 56	3.000	•	•	=
1100 D familiare	1962/66	1221 / 56	3.500	•	•	=
1100 R	1966/69	1089 / 49	2.500	•	•	=
1100 R familiare	1966/69	1089 / 49	3.000	•	•	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221 / 56	7.500	••	•••	=

| 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 cabriolet	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	1963/66	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	•••	••	=
RTMIO						
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	••	••	=
Mini Cooper 1300	1972/73	1275 / 71	9.000	•••	••	=
Mini 1000 t	1972/73	998 / 55	2.500	••	••	=
Mini 1000 / 1001 Export	1973/75	998 / 55	2.500	••	••	=
Mini Matic Export	1973/75	998 / 55	2.500	••	••	=
Mini Cooper 1300 Export	1973/75	1275 / 71	8.500	•••	••	=
MINI BERTONE E DERIVATE						
Mini 90 / N / L / SL	1974/82	998 / 49	1.000	•	•	=
Mini 120 / L / SL	1974/82	1275 / 65	1.300	••	•	=
Mini De Tomaso / Special	1976/82	1275 / 72	5.000	•••	••	=
Minitre / Tre Cilindri L / SL / SE	1982/86	993 / 52	1.000	•	•	=
Turbo De Tomaso	1982/88	993 / 72	5.000	••	••	=
ISO RIVOLTA (Italia)						
ISETTA						
Isetta 200	1953/56	198 / 8	10.000	••	••	=
Isetta 250	1953/56	236 / 10	8.500	••	••	=
GT COUPÉ						
GT 300	1962/65	5359 / 300	40.000	•••	•••	=
IR 340	1962/70	5359 / 340	50.000	•••	•••	=
GRIFO						
Grifo L 300	1965/71	5359 / 300	120.000	•••	•••	=
Grifo L 365	1965/71	5359 / 365	140.000	•••	•••	=
Grifo IR 8	1971/73	5762 / 350	150.000	•••	•••	=
Grifo 7 litri	1968/71	6998 / 435	200.000	•••	•••	=
Grifo 7.5 litri	1971/73	7443 / 440	250.000	•••	•••	=
A3 Stradale berlinaetta	1965/67	5359 / 405	280.000	•••	•••	=
FIDIA						
Fidia 300	1967/73	5359 / 300	24.000	•••	••	=
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	•••	••	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	•••	••	=
LELE						
Lele 300	1969/73	5359 / 300	30.000	•••	•••	+
Lele 350	1969/73	5359 / 350	34.000	•••	•••	+
Lele IR 6	1970/73	5762 / 360	36.000	•••	•••	+
Lele Sport	1971/73	5762 / 360	42.000	•••	•••	+
JAGUAR (Regno Unito)						
XX						
XX 120 FHC	1948/54	3442 / 160	80.000	•••	•••	+
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442 / 160	100.000	•••	•••	+
XX 120 SE FHC	1951/54	3442 / 180	85.000	•••	•••	+
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442 / 180	110.000	•••	•••	+
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442 / 210	100.000	•••	•••	+
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442 / 210	125.000	•••	•••	+
XX 140 FHC	1954/57	3442 / 190	65.000	•••	•••	=
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442 / 190	80.000	•••	•••	=
XX 140 SE FHC	1954/57	3442 / 210	70.000	•••	•••	=
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442 / 210	85.000	•••	•••	=
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442 / 190	65.000	•••	•••	=
XX 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	•••	•••	=
XX 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	•••	•••	=
XX 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	•••	•••	=
XX 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	•••	•••	=
XX 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	•••	•••	=
XX 150 3.8 S DHC / OTS	1959/60	3781 / 265	95.000	•••	•••	=
BMW BERLINE EXECUTIVE						
Mk2 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	•	•••	=
Mk1 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	•••	••	=
Mk1 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	•	••	=
Mk1 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	•••	••	=
Mk1 3.8	1959/67	3781 / 220	18.000	•••	••	=
S-Type 3.4	1963/68	3442 / 210	16.000	•••	••	=
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	•••	••	=

	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	••	••	=
MKVX	1959/61	3781 / 220	28.000	••	••	=
MKVX	1961/64	3781 / 220	20.000	••	••	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	•••	••	=

E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	•••	•••	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	•••	•••	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	•••	•••	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	•••	•••	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	•••	•••	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	•••	•••	=

XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	•••	••	=
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	5993 / 300	8.500	•••	••	=

LAMBORGHINI (Italia)

350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	•••	•••	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	•••	•••	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	•••	•••	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	•••	•••	+

MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	•••	•••	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	•••	•••	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	•••	•••	+

JSLEO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	•••	••	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	•••	••	+

JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	•••	••	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	•••	••	+

ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	•••	••	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	•••	••	+

URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	•	••	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	••	••	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	••	••	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	••	••	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	••	••	=

COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	•••	•••	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	•••	••	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	•••	••	=
Countach Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	•••	••	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	•••	••	=

LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	•••	••	=

LANCIA (Italia)

ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	•••	••	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	••	••	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	••	••	=

APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	•••	••	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	•••	••	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	•••	••	=

AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	••	••	=
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						
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	•••	•••	+

APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	••	•••	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	••	••	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	••	••	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	••	••	=
Appia GTE Zagato 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						
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						
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	1799 / 130	8.500	••	••	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	••	••	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	•••	••	=
Flavia convertibile / I.	1962/65	1799 / 88-102	24.000	••	••	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	••	••	+

FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	3.000	•	•	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 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	••	••	+
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	40.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	13.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	46.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	68.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	10.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	•••	••	+
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	12.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	45.000	•••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	38.000	•••	••	+
Fulvia Sport Z 1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298 / 90	30.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	38.000	••	••	+

BETA BERLINA E DERIVATE						
Beta 1600	1972/75	1582 / 100	2.000	•	•	=
Beta 1800 LX	1972/75	1756 / 110	2.300	•	••	=
Beta 1600 2a serie	1975/80	1585 / 100	1.800	•	•	=
Beta 2000 2a serie	1975/80	1985 / 119	1.800	•	•	=
Trevi VXL Volumes	1983/84	1985 / 135	3500	••	•	=

Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	13.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	46.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	68.000	•••	•••	+
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	10.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	•••	•••	+
Fulvia Sport / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	12.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	45.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	38.000	•••	•••	+
Fulvia Sport Z 1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298 / 90	30.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	39.000	••	••	+

| 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	**	*	=
4.16v	1992/93	1996 / 220	3.000	**	*	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	*	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	*	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	*	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	*	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	*	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	*	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	*	=
Quattroporte sei cilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	*	=
Quattroporte otto cilindri 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						
170V a/b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170D 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	*	*	=
180D / 180D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b/c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180D b/c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a/b/c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190D 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 Landaulette	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 / 140	9.000	*	**	=
250 CE	1969/72	2496 / 150	9.500	**	**	=
280 C	1972/76	2746 / 160	10.000	*	**	=
280 CE	1972/76	2746 / 185	11.000	**	**	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/80	1988 / 94	1.800	*	*	=
200 109 Cv	1979/85	1997 / 109	2.000	*	*	=
230 E	1979/85	2299 / 136	2.500	*	*	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2525 / 129	2.500	*	*	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525 / 140	2.800	*	*	=
280 E	1975/79	2746 / 177	3.500	**	*	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746 / 185	3.600	**	*	=
200 T	1976/80	1988 / 94	2.500	*	*	=
200 T 109 Cv	1979/86	1997 / 109	2.800	*	*	=
230 TE	1979/86	2299 / 136	3.200	*	*	=
280 TE	1976/79	2746 / 177	5.000	**	*	=
280 TE 185 Cv	1979/86	2746 / 185	5.000	**	*	=
240 TD	1976/86	2399 / 72	3.000	*	*	=
300 TD	1976/78	3005 / 80	3.500	*	*	=
230 C	1977/79	2299 / 109	3.500	*	*	=
230 CE	1979/84	2299 / 136	4.000	*	**	=
280 C	1977/80	2746 / 156	4.000	*	**	=
280 CE	1977/79	2746 / 177	5.000	**	**	=
280 CE 185 Cv	1979/84	2746 / 185	5.500	**	**	=
W 116 SERIE S						
280 S	1972/79	2746 / 160	3.000	*	*	=
280 SE / SEL	1972/79	2746 / 185	3.500	*	*	=
350 SE / SEL	1972/79	3499 / 200	4.500	*	*	=
450 SE / SEL	1972/79	4520 / 225	5.000	*	*	=
450 SEL 6.9	1975/79	6834 / 286	10.000	**	**	=
W 201 BERLINE						
190 / E	1982/86	1997 / 90-122	5.000	*	*	=
190 E 2.3 - 16	1984/88	2299 / 185	8.000	***	***	+
190 E 2.5 - 16	1988/91	2498 / 195	10.000	***	***	+
190 E 2.0 rst	1991/94	1997 / 122	2.800	*	*	=
190 E 2.5 - 16 rst	1991/94	2498 / 195	6.500	***	***	=
190 E 2.6 rst	1991/94	2599 / 166	3.800	**	*	=
W 124 BERLINE E DERIVATE						
200	1984/92	1997 / 109	1.000	*	*	=
200 E	1984/92	1997 / 122	1.000	*	*	=
200 E - 16	1991/92	1996 / 136	1.200	*	*	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599 / 170	1.500	*	*	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962 / 188	2.500	*	*	=
300 E - 24	1989/92	2962 / 231	3.000	**	*	=
500 E	1991/92	4973 / 326	10.000	***	***	+
200 T	1986/92	1997 / 109	2.000	*	*	=
200 TE	1989/92	1997 / 122	2.500	*	*	=
200 TE - 16	1991/92	1997 / 136	2.500	*	*	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962 / 188	3.000	*	*	=
300 TE - 24	1989/92	2962 / 231	3.500	*	*	=
200 CE	1990/92	1997 / 122	5.000	*	**	=
200 CE - 16	1991/92	1996 / 136	6.000	*	**	=
300 CE	1987/92	2962 / 188	6.500	**	**	=
300 CE - 24	1989/92	2962 / 231	6.500	**	**	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962 / 231	8.000	**	**	=
W 126 SERIE S						
280 S	1979/85	2746 / 156	2.500	*	*	=
280 SE / SEL	1979/85	2746 / 185	3.500	*	*	=
380 SE / SEL	1979/81	3818 / 218	4.500	*	*	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818 / 204	4.500	*	*	=

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	3639 / 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	3639 / 204	20.000	•	•••	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	••	••	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	••	•••	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	••	•••	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	••	•••	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	••	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	••	•	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	••	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	••	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	•	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 72	3.500	••	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 84	4.000	••	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 88	5.000	•	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•••	•••	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•••	•••	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•••	•••	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•••	•••	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•••	•••	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•••	•••	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	•••	•••	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•••	•••	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•••	•••	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•••	•••	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	••	•••	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	••	•••	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	••	••	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•••	••	=
MGC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	••	••	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	••	••	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	••	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	••	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	••	=
Midget MkIV	1974/79	1483 / 66	7.000	•	••	=
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	••	••	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	••	••	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	••	••	=
Plus 8	1977/92	3552 / 150	44.000	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	••	••	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	••	••	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	•••	•••	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	•••	•••	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	•••	•••	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	•••	•••	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	••	••	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	•••	•••	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	•••	•••	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
NSU (Germania)						
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	•	•	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	•	•	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	••	•	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	••	•	=
Prinz spider Wankel	1964/67	498 / 50	7.500	•••	••	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	996 / 43	2.500	•	•	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	••	•	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	••	••	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	•	•	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	•	•	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	•	•	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	•	•	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	•	•	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2x498 / 115	8.500	•••	••	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•••	••	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	••	•••	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•••	••	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•••	•	=
PEUGEOT (Francia)						
404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	••	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•••	••	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•••	••	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	••	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	••	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	••	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	••	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	•	••	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	••	••	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	•	••	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	••	••	=
205						
205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•••	••	=
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	150.000	•••	•••	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•••	•••	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	••	••	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			€
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	••	•••	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	••	••	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	••	•••	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	••	••	=
356 1.3 Speedster	1953/55	1290 / 55	95.000	••	•••	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	••	•••	=
356 A						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	••	•••	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	••	••	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	••	•••	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	••	•••	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	••	••	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	••	••	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	••	•••	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	••	•••	=
356 A Carrera / cabriolet	1956/57	1498 / 100	80.000	•••	•••	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	•••	•••	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	•••	•••	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•••	•••	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•••	•••	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•••	•••	=
356 B						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	••	•••	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	••	•••	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	••	•••	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	••	•••	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	••	•••	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	••	•••	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•••	•••	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•••	•••	=
356 C						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	••	•••	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	••	•••	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•••	•••	=
911 / 912 1A SERIE						
911 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	••	••	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	••	•••	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	25.000	••	••	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	70.000	••	••	=
911 T / Targa	1968/69	1991 / 110	44.000	••	••	=
911 L / Targa	1968/69	1991 / 130	48.000	••	••	=
911 R	1967/68	1991 / 210	260.000	•••	•••	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 125	63.000	••	•••	=
911 2.2 E / Targa	1969/72	2195 / 155	59.000	••	•••	=
911 2.2 S / Targa	1969/72	2195 / 180	80.000	••	•••	=
911 2.4 T / Targa	1972/74	2341 / 130	66.000	••	•••	=
911 2.4 E / Targa	1972/74	2341 / 165	61.000	••	•••	=
911 2.4 S / Targa	1972/74	2341 / 190	70.000	•••	•••	=
911 2.7 Carrera RS	1972/74	2687 / 210	260.000	•••	•••	=
911 2.7 Carrera RS Touring	1972/74	2687 / 210	260.000	•••	•••	=
911 2.7 Carrera RS Sport	1972/74	2687 / 210	290.000	•••	•••	=
911 2.8 Carrera RSR	1973/74	2808 / 300	300.000	•••	•••	=
911 2A SERIE						
911 2.7 / Targa	1974/76	2687 / 150	37.000	••	••	+
911 2.7 S / Targa	1974/76	2687 / 175	46.000	••	••	+
911 2.7 Carrera / Targa	1974/76	2687 / 120	55.000	•••	•••	=
911 2.7 165 Cv / Targa	1976/78	2687 / 165	44.000	••	••	=
911 3.0 Carrera / Targa	1976/78	2994 / 200	48.000	••	••	=
911 3.0 turbo	1975/78	2994 / 260	72.000	••	•••	=
911 SC / Targa	1978/80	2994 / 180	43.000	••	••	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2994 / 188	45.000	••	••	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2994 / 204	51.000	••	••	=
911 SC cabriolet	1983/84	2994 / 204	55.000	••	••	=
911 3.3 turbo / Targa	1978/89	3299 / 300	80.000	•••	•••	=
911 3.3 turbo cabriolet	1987/89	3299 / 300	85.000	•••	•••	=
911 3.2 Carrera / Targa	1984/89	3164 / 231	58.000	••	••	=
911 3.2 Carrera cabriolet	1984/89	3164 / 231	60.000	••	••	=
911 Speedster	1988/89	3164 / 231	88.000	••	•••	=
911 Speedster Turbo Look	1988/89	3164 / 231	89.000	••	•••	=
969	1986/88	2884 / 450	75.000	•••	•••	=
911 / 964						
911 Carrera 2 / Targa	1988/93	3600 / 250	30.000	••	••	+
= 911 Carrera 4 / Targa	1988/93	3600 / 250	31.000	••	••	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600 / 250	32.000	••	••	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600 / 250	33.000	••	••	=
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	•••	•••	=
911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	70.000	••	••	=

LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	*	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	6.000	**	*	=
944 S	1986/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	***	**	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	***	**	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	***	***	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	**	**	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	**	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	**	=
RENAULT (Francia)						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	**	*	=
Dauphine Gordini	1956/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	1289 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	*	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	**	**	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	**	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750 / -	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/92	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	5.000	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	4.500	***	*	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	*	*	=
3500 V8	1977/82	3532 / 146	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	1408 / 65	4.000	••	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	••	•	=
99 / 900						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	•	•	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	••	•	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	••	•	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	••	••	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	••	••	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	••	••	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	••	•	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	•••	••	=
STEYR-PÜCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	•	•	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	•	•	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	•	•	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	••	••	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	••	••	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	•	•	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	•	•	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Haflinger	1958/75	643 / 25	7.500	••	•	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499 / 84	10.000	••	••	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499 / 90	12.000	••	•	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	•	•	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	•	•	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	•	•	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	•	•	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	•	•	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	•	•	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	•	•	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	••	•••	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	••	•••	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	••	••	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	••	•••	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	••	•••	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	••	•••	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	••	•••	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	•	•	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	••	••	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	•	•	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	•	•	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	•	•	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	•	•	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	•	•	=
GT6 coupé 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 vetriini	1946/53	1131 / 25	20.500	•••	•••	+
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	18.500	•••	•••	+
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	•••	•••	+
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192 / 30	16.500	••	••	+
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	18.000	••	•••	+
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	10.000	••	••	+
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192 / 30	16.500	••	•••	+
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	13.500	••	••	+
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	13.500	••	••	+
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	14.000	••	••	+
Maggiolino 1300 cabriolet	1966/70	1285 / 40	12.500	••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	••	•••	+
Maggiolone 1302	1970/72	1285 / 34	9.000	••	••	+
Maggiolone 1302 cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.000	••	••	+
Maggiolone 1303	1972/73	1285 / 44	8.000	••	•	+
Maggiolone 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	••	•••	+
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	••	••	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	••	••	=
1200 coupé 2a serie	1956/69	1192 / 34	9.500	••	••	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	••	••	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	••	••	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	••	••	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	••	••	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	••	••	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	••	••	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	••	••	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	••	••	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	••	••	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	••	••	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	••	••	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	••	••	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	•	•	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	•	•	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	•	•	=
GOLF I						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	•••	••	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	•••	••	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	•••	••	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	•••	••	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	•••	••	=
SCIROCCO						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	••	••	=
VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	••	••	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	•••	••	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	••	••	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	••	••	=
VOLVO (Svezia)						
SERIE 100 / 200						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	•	•	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	•	•	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	•	•	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	•	•	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	•	•	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	••	•	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	••	••	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000	(00)	•	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	•	•	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	•	•	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.000	•	(00)	=
P 1800 ES	1969/73	1986 / 126	13.500	•	(00)	=
480 Turbo	1988/94	1721 / 122	3.500	•	•	=
WILLYS (USA)						
M 38	1950/68	2199 / 54	7.500	•••	•••	=
CJ-5	1955/79	4235 / 98	5.000	•	•	=
CJ-7	1976/79	4235 / 98	5.500	•	•	=
Cherokee	1974/84	4226 / 110	5.000	•	•	=
Cherokee 2.1L TD	1984/92	2068 / 80	2.500	•	•	=
Waagoner	1963/91	4226 / 110	5.000	•	•	=





Quella volta che... *Damon Hill*

Danilo Castellarin

Iride amaro

Buttato fuori dopo la vittoria nel Mondiale F.1 del 1996. Capità a Damon Hill che nel 1994 dopo la morte di Ayrton Senna a Imola era stato promosso sul campo prima guida della Williams. Ma né Frank Williams né Patrick Head credevano in lui. Nel 1993 si era ritrovato a fianco di Alain Prost, il mitico "Professore", quattro titoli mondiali. Poi era arrivato il magico Senna. La sua era una vita in ombra. Sembrava. Fino alla morte del brasiliano al Tamburello. Nelle due stagioni successive (1994 e 1995) vince poco. Schumacher è aggressivo e determinato, non gli risparmia colpi bassi. Ma all'inizio del 1996 il suo morale è alle stelle. Perché si è irrobustito fisicamente e psicologicamente, perché la Williams Renault FW18 è una delle auto più forti del lotto e anche perché la Ferrari, dove è approdato il tedesco, è ancora acerba. Insomma, Damon sente che può farcela. Parte in quarta. Vince a raffica i primi tre GP, Australia, Brasile e Argentina. Si ripete a San Marino, Canada e Francia. In agosto ha il titolo in pugno. Ma proprio alla vigilia di Hockenheim, la prestigiosa rivista britannica Autosport spara in copertina: "Hill fuori dalla Williams nel 1997". Una bomba: "Fu una batosta terribile perché ero al massimo della concentrazione e lessi sul giornale che nel 1997 il mio posto nel team sarebbe stato preso da Frentzen". Questo non gli impedisce di vincere in Germania, ripetersi in Giappone e portare a casa il titolo 1996. Con l'amaro in bocca. Oggi spiega: "In Formula 1 non esiste la fiducia continuativa, è un ambiente che ti mette alla prova in modo snervante,



esercitando su di te una pressione costante, insomma uno non può mai dire "Bene, sto vincendo per loro il titolo, quello che ho fatto merita rispetto". No, non è così. Basta poco per essere spazzati via, possono essere determinanti anche gli errori dell'anno precedente". Dopo lo scoop del giornale gli telefona Williams: "Mi disse che gli dispiaceva molto e che la scelta non era maturata in quella stagione, ma dopo un 1995 molto alterno. Ci restai malissimo perché non avrei mai immaginato che un pilota che sta per conquistare il campionato del mondo potesse essere cacciato. Vinsi comunque ma senza sorrisi".

PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO

== TRADIZIONE ITALIANA ==

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Official Sponsor della TUA PASSIONE



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

24 • 30 Settembre 2017

www.raidetna.it



f Follow us
[facebook.com/MAFRA.ITALY](https://www.facebook.com/MAFRA.ITALY)

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

WE LOVE VICTORY!

MAI UN SUV SI È SPINTO COSÌ LONTANO.



NUOVO SUV PEUGEOT 3008 AUTO DELL'ANNO 2017



PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,0 l/100 km; emissioni CO₂: 136 g/km.

NUOVO SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT