

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 10 - Ottobre 2017

www.automobilismodepoca.it 

# automobilismo D'EPOCA

★ **ALFA ROMEO RZ VS BMW Z1**

TRANSIZIONI DIVERSE

★ **VOLVO 780 COUPÉ**

AMMIRAGLIA FUORI DAGLI SCHEMI

★ **MINI COOPER GRX 195D**

QUELLA VOLTA CHE TIMO MAKINEN...

★ **50 ANNI DI ALFA ROMEO TIPO 33**

CORSE, VITTORIE E... "STRADALE"

★ **SILVERSTONE CLASSIC**

IN VIAGGIO CON PAPÀ

## SPORT

★ **GRAN PREMIO NUVOLARI**

★ **PASSIONE ALFA ROMEO A VALLELUNGA**

★ **GRAN PREMIO DI MODENA**

★ **INTERVISTA A PIERLUIGI MARTINI**

## TECNICA

★ **MANUALE D'USO FIAT 500 C TOPOLINO**

★ **LO SPECIALISTA F.LLI TESA CARBURATORI**

★ **RISPONDE IL TECNICO**

DISPONIBILE SU  


Disponibile su  




# UNA STORIA DUE DESTINI

## PEUGEOT 406 COUPÉ VS LANCIA K COUPÉ

p.i. 30/09/2017 ISSN 1723-4549  
7 0010  
9 771723454005  
AUTOMOBILISMO DEPOCA OTTOBRE 2017

# MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

24 - 25 - 26 Novembre 2017

Fiera Milano Rho



**IL MONDO DELL'AUTOMOBILE  
SI INCONTRA A MILANO AUTOCLASSICA:**  
UNA GRANDE ESPOSIZIONE  
DI AUTO DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE



**PASSIONE IN MOVIMENTO:**  
LA CLASSIC CIRCUIT ARENA

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



Salta la fila ► acquista il biglietto on-line:  [www.milanoautoclassica.com](http://www.milanoautoclassica.com)

# Un salutare momento di riflessione



Alla fine è venuto il momento della frenata. Ma non sembra essere l'esplosione di una bolla, piuttosto un momento di riflessione. Parliamo dei prezzi delle auto d'epoca, almeno a giudicare da quello che si vede alle principali fiere e nelle aste, oltre che sui vari siti di commercianti in Internet. In molte aste non c'è più il "sold out", il tutto esaurito, la vendita dell'intero catalogo. E le quotazioni di molte auto, per fortuna, si sono fermate. Le Alfa Romeo GTV 2000 non vanno oltre i 45-50.000 euro (tantissimo, ma si temeva salissero ancora) e anche se si trovano richieste vicino ai 30mila euro per GT junior apparentemente pari al nuovo, si sono fermate anche le auto meno nobili e meno storiche, le Golf GTI e le Porsche a motore anteriore. Questa tipologia di automobili, quelle "alla portata di molti" se non di tutti, e quelle di minore valore, sono quelle su cui va posta l'attenzione in questo momento, perché rappresentano l'unico modo per allargare la base del movimento e mantenere le fondamenta su cui si poggiano i valori stratosferici che abbiamo visto nelle aste e nei saloni a livello mondiale negli ultimi anni. Quelle dei record, delle Ferrari California da 20 milioni di euro come delle Porsche 911 2,4 S a 300mila euro. Per evitare che crollino queste, e che scoppi davvero la bolla, serve che le "piccole" mantengano il valore, lo accrescano anche, ma di poco per volta. Non si può pensare che anche per una Ritmo Abarth o una Uno Turbo, con tutto il rispetto, si possa arrivare a chiedere a ragion veduta 20mila euro. Quindi ben venga un appiattimento della curva di crescita dei valori medi, in attesa di vedere cosa accadrà nel 2018. Da questo punto di vista, una prima risposta ce la aspettiamo dagli ultimi due saloni dell'anno, Padova e Milano. In particolare dal primo che, per sua tradizione, si presta a essere usato come termometro del mercato.

# Strada e Corsa

IN VENDITA



## 1965 Alfa Romeo 1600 GTA

Uno dei primi esemplari costruiti, tutta originale compreso il suo motore doppia accensione.  
Una di sole 501 auto costruite. Documenti Europei. Pronta all'uso. Carrozzeria alleggerita in alluminio rivettato.  
Lista dei proprietari disponibile. Una rara opportunità per acquistare una vera Alfa Romeo GTA.

Pregasi contattare Lennart Schouwenburg al n. 0031-6-15427145

RESTAURO



Restauro al più alto livello e piccolo dettaglio, effettuato da uno specialista in automobili sportive italiane degli anni 50' e 60'.  
Numerosi premi a tutti i concorsi internazionali, compresi Pebble Beach e Villa d'Este.  
Più di dieci anni di esperienza professionale, con vittorie ogni anno.  
Controllo personale di tutto il restauro, per portare l'auto a condizioni di concorso.  
Pregasi contattare Lennart P. Schouwenburg allo 0031-6-15427145

Per informazioni contattare Lennart Schouwenburg a Strada e Corsa  
Telefono 0031.23.5420009  
office@stradaecorsa.com  
WWW. STRADAE CORSA.COM

**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  
 ATTILIO FACCONI  
 LUCA GASTALDI  
 UMBERTO LACCHETTI  
 DARIO MELLA  
 GIACOMO MONTANARI  
 EUGENIO MOSCA  
 RODOLFO SOLERA

**Fotografie**  
 SIMONA CAVALLARI  
 ERCOLE COLOMBO  
 DR PHOTO  
 MICHELE DI MAURO  
 ATTILIO FACCONI  
 LUCA GASTALDI  
 DAVIDE SAPORITI  
 ENRICO SCHIAVI  
 PHOTO COLLECTION ITALY

**Direttore di produzione**  
 PAOLO CIONTI

**Coordinamento tecnico**  
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

**Direttore dei sistemi informativi**  
 FRANCESCO FORTE

**Stampa:** Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

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

**Amministratore unico**  
 PIERO BACCHETTI

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

# Sommario

**IN QUESTO NUMERO - Anno 15 - Numero 10 - Ottobre 2017**



In copertina: due coupé di alto livello, Lancia k e Peugeot 406, con una storia di stile simile, marchi prestigiosi ma risultati commerciali diversissimi: entrambe nel 2017 hanno compiuto 20 anni. (foto Di Mauro)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LIBRI E VIDEO	6
UN CAFFÈ CON... Renato Pozzetto	8
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO Vita di Club	40
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	94
PUNTA-TACCO Classic Sport News	100
AGENDA D'EPOCA	122
RISPONDE IL TECNICO	136
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 / SILVERSTONE CLASSIC Fish and chips	22
ANNIVERSARI / ALFA ROMEO TIPO 33 50 anni e non sentirli	28
PIANETA GIAPPONE / TOKIO AUTOMOBIL COUNCIL L'Italia e il Sol Levante	36

## IN COPERTINA

LANCIA K COUPÉ / PEUGEOT 406 COUPÉ Taglio alla sabauda	42
--	----

## CONFRONTO

ALFA ROMEO RZ - BMW Z1 Sliding doors	52
--------------------------------------	----

## BELLISSIME IERI E OGGI

VOLVO 780 COUPÉ Getto del peso	66
PORSCHE 356 SPEEDSTER (1957)-1600 SC "GT" (1964) 356 di famiglia	74

## BELLISSIME DA CORSA

MINI COOPER GRX 1950 A bocca aperta	82
MINI E LE ALTRE / LA COLLEZIONE Zona industriale	90

## SPORT

GARE / GRAN PREMIO NUVOLARI Il settimo sigillo	102
SPORT / MONOPOSTO ALFA ROMEO Si torna a correre	108
GARE / GP DI MODENA Sulle strade di Enzo	114
INTERVISTA / PIERLUIGI MARTINI Martini racing	118

## MANUALE D'USO

FIAT 500 C "TOPOLINO" Divertimento in garage	132
--	-----

## LO SPECIALISTA DEL MESE

FRATELLI TESA CARBURATORI L'officina della memoria	134
--	-----

28



52



118



74

## ► HGT, LA FIAT BRAVO CON L'ANIMA DA GRAN TURISMO

Buonasera, mi chiamo Luigi e vivo a Torino. Volevo sapere se in futuro dedicherete un articolo alla Fiat Bravo HGT 155. Secondo me è stata un'auto poco capita in Italia, ma dalla meccanica "nobile". Vorrei sapere qualcosa in più su questa automobile.

Arrivata via e-mail



Purtroppo la Bravo HGT fu il frutto del caso: Fiat in quel momento aveva una bella macchina dalla carrozzeria a tre porte e un motore molto ben riuscito, il 2.0 a cinque cilindri, con distribuzione a 4 valvole per cilindro e 155 Cv, come indicato dalla sigla (dopo il restyling del 1998: in precedenza, dal momento della presentazione nel 1996, si chiamava soltanto HGT, con 147 Cv). Metterli insieme fu una cosa naturale, ma non frutto di una particolare strategia,

visto che il modello non fu seguito da una sua evoluzione; inoltre, nella gamma Bravo c'era già la 1.8 GT capace di soddisfare le velleità sportive del cliente, grazie alla notevole brillantezza del quattro cilindri 16 valvole da 130 Cv. Una vitalità, comunque, che speriamo di rivedere nel Gruppo in un futuro prossimo. Dal punto di vista del risultato, la HGT era senza dubbio una gran bella macchina: motore potente e pastoso, più simile nel funzionamento a un sei cilindri che ad un quattro, corpo vettura compatto, prestazioni naturalmente elevate; insomma, una vera gran turismo, che aveva due difetti principali: un allestimento interno con finiture "base" e una certa leggerezza del retrotreno, aggravata, rispetto alle altre versioni, dal peso del 5 cilindri. Ciò anche a causa dell'assetto non esageratamente sportivo.

A titolo di cronaca, ricordiamo che le Fiat Bravo/Brava vinsero il titolo di "Auto dell'anno" 1996. Per finire, le prestazioni dichiarate: velocità massima 210 km/h, 0-100 in 8,5 secondi e km da fermo in 29"5. Oggi un esemplare in ottime condizioni di questa vettura può valere intorno ai 4.000 euro. Al momento non abbiamo in programma un articolo su di essa ma... mai dire mai (molto dipende anche dal fatto di trovare un esemplare adeguato a essere fotografato).

# Libreria dell'Automobile

www.librieditellautomobile.it
www.giorgionadaeditore.it

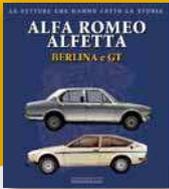
ISCRIVITI ALLA  
 NOSTRA MAILING LIST SU  
[www.librieditellautomobile.it](http://www.librieditellautomobile.it)

NOVITÀ



**FERRARI 70**  
Settanta Vetture  
che hanno fatto la storia

€ 40,00  
PAG: 288 - f.to cm 26x28,5  
FOTO: centinaia a col. e in b/n  
TESTO: Italiano



**ALFA ROMEO ALFETTA**  
Berlina e GT

€ 25,00  
PAG: 144 - f.to cm 24,3x27  
FOTO: 310 a col. e in b/n  
TESTO: Italiano



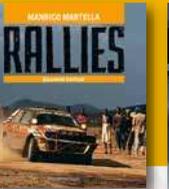
**MARIO ANDRETTI**  
Immagini di una vita  
A life in pictures

€ 40,00  
PAG: 192 - f.to cm 28x30  
FOTO: 191 a colori e in b/n  
TESTO: Italiano/Inglese



**CON LA MASERATI NEL CUORE**

€ 28,00  
PAG: 552 - f.to cm 14x22  
FOTO: a colori e in b/n  
TESTO: Italiano



**RALLIES**

€ 50,00  
PAG: 304 - f.to cm 28x30  
FOTO: centinaia a col e in b/n  
TESTO: Italiano/Inglese



**TOURING**  
Masterpieces of Style

€ 48,00  
PAG: 192 - f.to cm 24x27  
FOTO: centinaia a col e in b/n  
TESTO: Inglese



**MILLE MIGLIA PORTRAITS**

€ 60,00  
PAG: 320 - f.to cm 28x30  
FOTO: 401 a col. e in b/n  
TESTO: Italiano/Inglese

**VIENI A VISITARE IL NOSTRO nuovo punto vendita**  
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano  
Tel/Fax 02-76006624  
Lunedì 14:30-19:00  
Martedì-Sabato 10:00-12:30 | 14:30 - 19:00

**Ufficio di vendita per corrispondenza:**  
Tel 02 27301462-8 | Fax 02 27301454  
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)  
ordini@librieditellautomobile.it  
www.librieditellautomobile.it

viene a trovarci su



**CALENDARI 2018 Collectors' Editions**  
- Alfa Romeo Racing  
- F1 The Seventies  
- Design and Fashion

€ 38,00 cad.  
PAG: 14 - f.to cm 44x31  
FOTO: 12 spettacolari immagini

Calendari  
 in edizione limitata  
 in 50 copie a soggetto  
 numerati a mano

**MANIFESTAZIONI 2017**

26/29 OTTOBRE	PADOVA AUTO E MOTO D'EPOCA - PAD. 1
10/12 NOVEMBRE	NOVEGRO - MILANO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO PAD. A
24/26 NOVEMBRE	MILANO AUTOCLASSICA

VENDITA PER CORRISPONDENZA  
 MINIMO D'ORDINE € 20,00



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: Automobilmismo d'Epoca - Consulenza legale, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo [automobilismodepoca@edisport.it](mailto:automobilismodepoca@edisport.it) specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.

## ► **REVISIONE: VALE ANCHE PER LE AUTO D'EPOCA (CON PICCOLE DIFFERENZE SE ISCRITTE A UN REGISTRO)**

*Dottor Montanari, avrà sicuramente saputo della tragedia accaduta a Milano, dove un'auto d'epoca ha perso una ruota, con il suo mozzo. La ruota ha colpito un motociclista che è morto. In attesa di sapere a cosa porteranno le indagini in proposito, sui giornali si è letto che la macchina aveva appena fatto la revisione. Le domando: le auto d'epoca devono fare la revisione come le altre auto? Ogni quanto tempo? Come si può coniugare l'esigenza di sicurezza della circolazione con il diritto di usare un'automobile anche molto vecchia (tipo anteguerra)? Quali sono le sanzioni per chi circola senza revisione?*  
Paolo Macchi - Vidigulfo (PV)

Gentile signor Macchi, la revisione delle automobili d'epoca consiste in un controllo di carattere tecnico finalizzato a verificare i requisiti di idoneità alla circolazione. Tali requisiti devono essere integri e conservati nel tempo, così come accertati in sede di omologazione, ovvero all'inizio della vita del veicolo. In difetto di idoneità, il veicolo potrebbe non garantire gli stessi standard di sicurezza stradale, per le persone a bordo e per gli altri.

Le predette autovetture devono essere sottoposte a revisione periodica ogni due anni e possono essere considerate "veicoli di interesse storico e collezionistico" solo se iscritte in uno dei registri di cui all'art. 60 del codice della strada (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI).

Occorre ora evidenziare che:

1- le auto costruite prima del 1 gennaio 1960 ed iscritte ad un registro storico devono effettuare la revisione presso la sede provinciale della motorizzazione civile mentre quelle non iscritte ad alcun registro la possono realizzare in centri privati auto-

rizzati o nella sede provinciale della motorizzazione civile; 2- tutti i veicoli costruiti dopo il 1 gennaio 1960 possono svolgere la revisione sia presso i centri privati autorizzati sia nella sede provinciale della motorizzazione civile.

Inoltre, è opportuno ricordare che secondo l'art. 80 del codice della strada la sanzione prevista per chi circola senza la revisione in regola è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 a euro 674, che può raddoppiare se la revisione non è stata effettuata per più di una volta.

L'articolo in questione prevede che l'organo accertatore annoti sul documento di circolazione che il veicolo venga sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. A questo punto è consentita la circolazione del veicolo unicamente per recarsi ad effettuare la revisione.

Infine, "... al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.941 a euro 7.767..."



**[www.edisport.it](http://www.edisport.it)**

La tua passione,  
ogni mese è in edicola,  
tutti i giorni è sul web



**LIBRO DEL MESE**

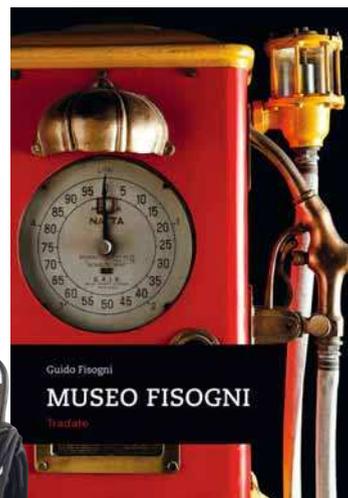
## LA MOBILITÀ E I SUOI CARBURANTI: LE POMPE DEL MUSEO FISOGNI RACCONTANO UNA GRANDE STORIA INDUSTRIALE

Il Museo Fisogni, fondato nel 1966 da Guido Fisogni, è la più grande collezione al mondo sulle stazioni di servizio, pompe in primis ma anche pubblicità, targhe, compressori, oliatori, grafiche pubblicitarie, gadget, giochi e progetti: in tutto oltre 5.000 pezzi che rappresentano l'evoluzione del settore dal 1892 al 1990. La collezione è la più completa al mondo, tanto che nel 2001 è stata insignita del Guinness World Record. Alcuni pezzi sono stati protagonisti di produzioni cinematografiche, televisive e pubblicitarie e l'importanza della collezione è tale che il Museo Fisogni è parte del network "Triennale di Milano - Triennale Design Museum".

Più che una collezione è un percorso nella storia dei carburanti e dell'industria automobilistica che sono stati al servizio della mobilità: era inevitabile dunque che tale percorso diventasse racconto, in questo bel libro di oltre 200 pagine che copre quasi un secolo dal 1892 al 1990, da quando la benzina si comprava in farmacia e il gasolio si chiamava "nafta", fino alla benzina "verde".

È lo stesso Guido Fisogni, proprietario e fondatore (nel 1966) del museo, nonché editore del libro, a fare da Virgilio al lettore nella storia di questa eccezionale raccolta. Il libro si può acquistare nelle principali librerie, oltre che presso il Museo Fisogni (che si trova a Tradate, Varese), oppure sul sito: [www.museo-fisogni.org/negozio/libri/libro-museo-fisogni](http://www.museo-fisogni.org/negozio/libri/libro-museo-fisogni).

**Guido Fisogni**  
**MUSEO FISOGNI - TRADATE**  
220 pagine, 210 foto colori - Formato 21x30 cm,  
**euro 20,00**



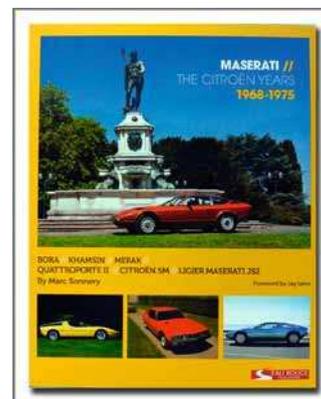
Guido Fisogni, fondatore e curatore del museo omonimo.

### ► LA MASERATI E LE MASERATI NELL'ERA CITROËN

La tormentata storia della Maserati è passata anche attraverso la proprietà Citroën, cui la famiglia Orsi cedette la gloriosa Casa modenese nel 1968. Il primo frutto fu la Citroën SM, motorizzata da un 6 cilindri progettato a Modena dall'ing. Alfieri. Le vicende che seguirono furono però molto sofferte, né poterono risolverle più di tanto modelli riusciti come la Khamsin, la Bora o la Merak: la crisi petrolifera del '73 e le difficoltà finanziarie del partner francese scrissero anzitempo la parola fine su un matrimonio vissuto con difficoltà fin dall'i-

nizio. Marc Sonnerly ne descrive la storia in un bel libro, molto completo e arricchito da interviste degne di nota, come quelle all'indimenticato Paul Frère e ad Adolfo Orsi Junior, il nipote di Adolfo Orsi, proprietario dell'azienda dal 1937, quando la rilevò dai fratelli Maserati. Il testo è in inglese.

**Marc Sonnerly**  
**MASERATI 1968-1975**  
**THE CITROËN YEARS**  
Eau Rouge Publishing - Pagine 510  
**Euro 139,00**



**GILENA** INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

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

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



► **NELLE SABBIE DEL SAHARA:  
DIARIO DELLA PRIMA "CROCIERA" CITROËN**

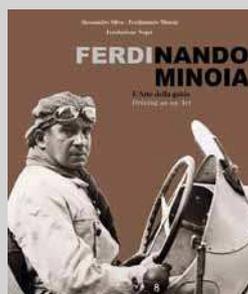
Tra le cose in cui André Citroën fu maestro, e precursore, certo una è la comunicazione. Negli anni Venti del secolo scorso le grandi esplorazioni erano un argomento che faceva molta presa sul pubblico. E l'automobile, che aveva avuto uno sviluppo impetuoso nel decennio precedente, era il mezzo che più faceva sognare; ma anche il più utile, in molti casi. Come per unire i possedimenti francesi in Africa: serviva superare l'ostacolo Sahara. Troppo costosa e complicata una ferrovia; troppo lenti i cammelli. Citroën pensò a delle "specie di rotaie mobili" da montare su autoveicoli, per viaggiare sulla sabbia. Così inventò il veicolo per la "Crociera delle Sabbie" (1922-23), primo di tre viaggi (seguirono la Crociera Nera 1924-25 e la Crociera Gialla 1931-32) che poi usò abilmente per fini pubblicitari. Dello stesso André Citroën è l'interessante prefazione del libro pubblicato da Mare Verticale, piccola casa editrice ormai nota per il catalogo di titoli mai tradotti finora in italiano, soprattutto nella collana "Uomini e storia". È un documento straordinario: il diario di viaggio completo della "Croisiere des sables", in pieno Sahara. Un viaggio nell'ignoto e, per il lettore di oggi, un'immersione in un viaggio fantastico, degno di un romanzo di Salgari, e in un'epoca sensazionale. Meglio di un film.



G.-M. Haardt / L. Audouin-Dubreuil  
**IL RAID CITROËN  
LA PRIMA TRAVERSATA DEL SAHARA**  
Edizioni Mare Verticale - Pagg. 288  
**Euro 20,00**

► **MINOIA, IL SIGNORE DELLA GUIDA VELOCE**

Ferdinando Minoia è stato il primo vincitore della Mille Miglia, nel 1927, ma anche uno dei più grandi piloti dell'epoca. Fu però presto dimenticato e ora il nipote omonimo Ferdinando Minoia vuole farne rivivere il ricordo attraverso la sua storia. Con l'aiuto di Alessandro Silva ricostruisce così le gesta e i risultati sportivi di un nonno famoso per la grande perizia di guida, documentando il tutto con tabelle ricche di dati e immagini fotografiche molto interessanti. Si capisce così perché il pilota Minoia era considerato omologo dell'uomo Minoia, misurato, signorile e mai sopra le righe. La sua guida era una sorta di rappresentazione artistica. L'orecchio dello spettatore coglieva la dolce limpidezza dei cambi di marcia, privi di quell'aspro rumor d'ingragnaggi che spesso l'irruenza della guida e la meccanica dell'epoca non potevano evitare. L'occhio invece coglieva allora come oggi quello stile di guida così pulito, preciso, elegante anche nel pieno dell'azione agonistica, tanto più notevole pensando alle difficili condizioni delle strade.



Disponibile da Libreria dell'automobile, Corso Venezia 45, Milano e online: [www.libreriadellautomobile.it](http://www.libreriadellautomobile.it).

Alessandro Silva  
**Ferdinando Minoia  
FERDINANDO MINOIA -  
L'ARTE DELLA GUIDA**  
Fondazione Negri - Pagine 272  
**Euro 68,00**

► **I MIEI TRIDENTI PREFERITI**

E poi un giorno scopri che nel cuore di Gippo Salvetti albergano anche le Maserati, oltre alle Alfa Romeo. In effetti noi lo sapevamo già, così come sappiamo (e molti sanno) che egli è abile nella scrittura quanto nell'arte oratoria. Tutto questo, unito al suo amore per il raccontare, rende i suoi libri una piacevole compagnia per l'appassionato di automobili. Nello specifico, "tridente ottovu" rende chiaro fin dal titolo di cosa si parla: cioè delle automobili modenesi a otto cilindri, delle gran turismo che fanno del basso profilo una ragion d'essere, in confronto alle rivali di sempre, le Ferrari. Una sfida "stracittadina" nella quale il creatore dell'Alfa Blue Team, che della sostanza contrapposta all'apparenza fa la sua cifra di vita, non poteva che prediligere le Maserati, "perdenti" per certi versi rispetto alle Ferrari, eppure tanto più raffinate, più eleganti, più tecnicamente avanzate delle rivali, specie negli anni '50-'60. Così, si è preso la briga (il divertimento?) di raccontarne un po', le sue preferite, quelle possedute, attraverso la lente della sua esperienza diretta con esse: Quattroporte, Mexico, Ghibli, Indy, Bora, Khamsin, Kyalami, Royale.



Sempre con quella leggerezza tipica di chi non ha bisogno di ripassare la storia per raccontarla.  
(f.p.)

Gippo Salvetti  
**TRIDENTE OTTOVU**  
Fucina Editore - 142 pagg  
**40,00 euro**

► **IL FUNZIONALISMO ESTROSO DI FRANCO SCAGLIONE**

Franco Scaglione è stato uno dei più brillanti designer italiani dell'auto, estroso e non sempre compreso, autore di capolavori assoluti e capace di intuizioni geniali che hanno segnato l'evoluzione dello stile. Massimo Grandi, architetto, designer e già autore di diversi libri in campo automobilistico, ne traccia un profilo professionale piuttosto interessante: la sua attenzione infatti si concentra sugli stili che di volta in volta hanno caratterizzato il lavoro di Scaglione, tracciandone la continuità in un'ottica temporale che consente di apprezzarne lo sviluppo, senza dimenticare le rapide evoluzioni della tecnologia e delle conoscenze aerodinamiche succedutesi nella seconda metà del Novecento. Per illustrare i singoli modelli di auto e soprattutto i particolari progettuali che li contraddistinguono, si fa ricorso a disegni dello stesso Grandi, che aiutano a comprendere come le forme nate dalla matita di Scaglione riescano a fondere idee geniali e controcorrente con spunti attinti dalle migliori realizzazioni contemporanee: significativi per esempio il caso dell'Alfa Romeo 33 Stradale che riprende alcuni evidenti suggerimenti dalle cugine da corsa 33 Periscopio e 33 Daytona nonché dalla Dino 206 SP, oppure quello della meno nota Maserati Birdcage T 64, che si ispira per la coda alla Lotus 19 ma che regala alla Ferrari 250 GT Breadvan di Giotto Bizzarrini l'impostazione stilistica del frontale.

Massimo Grandi

IL PARADIGMA Scaglione



Massimo Grandi  
**IL PARADIGMA SCAGLIONE**  
Edizioni Asi Service - Pagine 152  
**Euro 25,00**



## Renato Pozzetto

**Il popolare cabarettista-attore ha una grande passione per le automobili e i motori in genere, che ha espresso soprattutto in ambito sportivo, con partecipazioni a numerose gare**

Negli anni '80 e '90 Renato Pozzetto era una presenza quasi fissa nel mondo delle gare. L'attore, che con Cochi Ponzoni è rimasto nella storia del cabaret e della TV italiani con indimenticabili canzoni surreali come "La vita l'è bela", e poi da solo in numerosi film, è un grande appassionato di motori: "Non saprei dire esattamente perché -racconta Pozzetto-. Credo sia una cosa innata".

L'abbiamo incontrato sul Lago Maggiore, a Laveno, la sua seconda patria dove ha acquistato una cascina con vista sul lago, che ha trasformato in albergo e ristorante: "Molti credono che io sia nato da queste parti, in realtà sono di Milano, ma sono stato un figlio della guerra. Eravamo sfollati a Gemonio, io i miei ge-

nitori e i miei tre fratelli; alla fine è diventata casa mia, dopo la guerra tornavamo sempre. Vicino a dove stavamo c'era la ditta Carnevali, che produceva mulinelli e il proprietario aveva una Porsche. Quando lo vedevo partire gli correvo dietro. Forse da lì è nato tutto, perché poi ricordo che iniziai a riconoscere i rumori delle auto e dopo un po' dal rumore distinguevo tutti i veicoli di Gemonio".

► **Pozzetto è socio onorario del Club Italia e ha partecipato a moltissime gare: si ricorda quante?**

"Il numero esatto no, ma certo tante. Ho fatto parecchie Mille Miglia, tre volte la Parigi-Dakar, gare di motonautica".

► **Con le auto storiche soltanto Mille Miglia?**

"No, anche Targa Florio, Coppa d'Oro delle Dolomiti, Giro di Sicilia, Passione Engadina: mi invitano spesso e vado sempre a tutte con piacere".

► **Chi ha partecipato alla Dakar ci dice sempre che l'Africa gli è rimasta dentro. Ha fatto lo stesso effetto anche a lei?**

"Quando corri alla Parigi-Dakar non vedi l'Africa. La gara è troppo tirata per fermarsi a pensare, almeno era così ai tempi in cui la feci io. Le piste su cui correavamo erano quasi deserte".

► **Ha ricordi più belli o brutti della gara?**

"Positivi, senza dubbio. Anche perché su tre che ne abbiamo fatte, in due siamo arrivati al traguardo e una volta anche in ottima posizione. Io ero in equipaggio con Giacomo Vismara, sul



camion di assistenza della Cagiva. Nel 1986 invece ci ritirammo per la rottura del radiatore. Fu l'edizione peggiore, con la morte di Thierry Sabine e di Giampaolo Marinoni, che era pilota del team Cagiva”.

► **Cosa ricorda di quei momenti? Ebbe paura?**  
*“Non direi -ricorda Pozzetto-. Rimanemmo due giorni fermi nel deserto, ma eravamo su una pista grande, e ci avevano visti. Dovemmo soltanto aspettare che ci venissero a prendere”.*

► **La sua passione per i motori è a tutto tondo, non soltanto automobili?**  
*“In effetti mi piacciono in tutte le forme. Quando facevo la Dakar mi dicevano che ero matto, ma io ho fatto anche la Venezia-Montecarlo di off-shore, con Renato Della Valle, e l'abbiamo anche vinta. Credo che il record sia rimasto imbattuto, 139 km/h di media se ben ricordo. Molto più pericoloso della Dakar!”.*

► **Veniamo alle auto d'epoca, oggi arriverà un**

**gruppo di Bentley anni '30 a fare tappa nel suo ristorante: che rapporto ha con le veterane?**

*“Normale, nel senso che per me sono automobili come tutte le altre, non c'è differenza, mi piacciono tutte. Oggi qui arriveranno queste Bentley che sono auto meravigliose, è la prima volta che ospitiamo un evento. Sono curioso”.*

► **Quindi non ha un'auto preferita?**

*“Direi di no, mi piacciono tutte. E anche le moto. Alla Mille Miglia ho avuto la fortuna di salire su auto molto prestigiose, Ferrari, Porsche e non solo. Ogni volta è una grande emozione”.*

► **Però non ha una collezione sua?**

*“No, preferisco non impegnarmi in tal senso, anche perché oggi ci sono quotazioni impossibili. A suo tempo ebbi anche la possibilità, c'era un tizio inglese, un commerciante di nome John Both, che entrava in Italia passando dal Sempione e si fermava sempre qui in zona. Allora le auto d'epoca costavano molto meno, ma se non si fa l'investimento al momento giusto è meglio non inseguire la moda perché il rischio è elevato”.*

► **Un giovane appassionato di motori com'era lei può permettersi un'auto storica?**

*“Penso di sì. Certo, se non ha disponibilità economiche dalla famiglia, dovrà accontentarsi di auto modeste o relativamente recenti. Ma l'importante è cominciare e, soprattutto, divertirsi!”.*

Quindi... la vita l'è bela, basta avere l'umbrella... e un'auto d'epoca.



#### BLOWER VISSUTA

In apertura, Renato Pozzetto con le Bentley (e una Bugatti) anteguerra impegnate in un giro in Italia e, nei tondi, durante l'intervista e con il cuoco del ristorante. Sotto, la sfilata di auto: dodici in tutto, comprese due Morgan. Tra le Bentley degna di nota una “Blower” vissuta (in alto) di cui qui sopra vediamo la ricchissima strumentazione (quasi come un aereo) e, al centro, l'altrettanto ricca e scenografica dotazione di attrezzi nella porta del passeggero.





**► PREMIATA A PEBBLE BEACH L'ISOTTA FRASCHINI MONTEROSA DELLA COLLEZIONE LOPRESTO**

Casa automobilistica milanese dal passato illustre, l'Isotta Fraschini è stata protagonista al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, che ogni anno rende omaggio a una marca del passato; quest'anno si è celebrata proprio la Casa milanese, rimasta nella storia per aver realizzato, negli anni '20 del secolo scorso, le più lussuose automobili del mondo. Corrado Lopresto è tornato in California con tre dei suoi "esemplari unici": una passione, la sua, che gli ha permesso di riunire la prima Isotta Fraschini costruita, un esemplare del 1901, e i due prototipi ancora esistenti dell'ultimo modello progettato dalla Casa e mai messo in produzione, la 8C "Monterosa".

Proprio uno di questi ultimi è stato premiato con il secondo posto nella sua categoria, la classe O-4 per le Gran Turismo del dopoguerra. Si tratta di un'elegante Cabriolet carrozzata da Boneschi nel 1948; insieme all'altro prototipo, una Coupé della Touring del 1947, sono ciò che resta del progetto fallito di riportare in auge il marchio dopo la guerra. L'Isotta Fraschini aveva interrotto la produzione automobilistica all'inizio degli anni '30, ma al termine del conflitto si decise di tentare il rilancio dell'azienda. Fu progettata quindi una vettura fortemente innovativa, con motore posteriore e altre soluzioni tecniche d'avanguardia. In un paio d'anni furono completati cinque o sei prototipi, ma la produzione non fu mai avviata.

Le uniche due sopravvissute fino ad oggi sono state acquistate da Corrado Lopresto insieme all'archivio storico della Casa con i disegni tecnici di tutti i modelli costruiti, e sono state restaurate a regola d'arte per tornare all'aspetto che avevano in origine e riapparire dopo settant'anni di oblio. *(foto Remi Dargegen)*



**► PRESENTATO "RUOTE NELLA STORIA", CALENDARIO DI RADUNI ORGANIZZATI DA ACI STORICO**

Tutela culturale, promozione turistica e coesione territoriale sono i valori fondanti di "Ruote nella Storia", il programma di appuntamenti, raduni ed incontri per gli appassionati di automobilismo d'epoca che ACI lancia lungo tutto lo Stivale, con il supporto degli Automobile Club territoriali. L'iniziativa nasce dalla sinergia di ACI Storico, il club degli appassionati di auto d'epoca all'interno del più ampio sodalizio di automobilisti italiani, con l'associazione "I Borghi più Belli d'Italia", nata nel 2001 per valorizzare e

promuovere il grande patrimonio di storia, arte e cultura dei piccoli centri italiani d'eccellenza.

"Ruote nella Storia" offre ai cultori e ai possessori di auto storiche nuove occasioni di incontro e di divertimento, propo-

nendo giornate alla scoperta di affascinanti borghi italiani a bordo di vetture di oltre trent'anni di età. Sono stati fissati i primi tre appuntamenti per il 2017: l'1 ottobre a Sperlonga (Latina), il 15 ottobre a Locorotondo (Bari) e il 5 novembre a Borghetto sul Mincio (Verona). Ogni giornata prevede un fitto programma di eventi con raduno dei partecipanti, verifiche tecniche, visita guidata a un'eccellenza turistica del territorio, pranzo conviviale insieme a Giancarlo Minardi - ambasciatore di ACI Storico - e poi il clou atteso dagli appassionati delle corse: la sfida di regolarità con il cronometro e i pressostati, a partecipazione facoltativa. [www.clubacistorico.it](http://www.clubacistorico.it)

**RUOTE NELLA STORIA**  
Le auto d'epoca muovono il turismo



# MILANO AUTOCLASSICA

## ► A MILANO AUTOCLASSICA VIENI AL NOSTRO CORSO DI REGOLARITÀ E VINCI L'ISCRIZIONE A UNA GARA!

Alla prossima edizione di Milano Autoclassica, che si terrà nella tradizionale sede di Rho di Fiera Milano nel fine settimana 24-26 novembre prossimo, sarà organizzato un corso di Regolarità in collaborazione con la nostra rivista. Il Corso sarà tenuto da esperti del settore, con teoria e pratica, contando sull'area dinamica esterna della rassegna dove saranno organizzate delle vere prove cronometrate. Il corso sarà diviso in due giornate, una dedicata a chi ha nessuna o pochissima esperienza della specialità, l'altra per coloro i quali hanno già una buona esperienza di gare ma desiderano migliorare la propria tecnica per ambire alla qualifica di "top driver" nelle gare più importanti.

Per i migliori ci sarà la possibilità di partecipare gratuitamente a una gara per mettere in pratica quanto imparato: in palio infatti l'iscrizione a due gare di Regolarità italiane, una per ciascuna giornata.

Il corso sarà a numero chiuso, ancora da definire ma probabilmente intorno ai 20 equipaggi per ciascun giorno. Regolamento definitivo e modulo di iscrizione saranno a breve disponibili sul sito [www.automobilismodepoca.it](http://www.automobilismodepoca.it), sulla pagina Facebook di Automobilismo d'Epoca e sul numero di Novembre della rivista.

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



# AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO

REPLICHE PER  
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI  
PRONTI A MAGAZZINO

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



## AUCTION Classic cars & motorcycles

SATURDAY | OCTOBER 14<sup>TH</sup> 2017 | 1:30PM  
OLDTIMER GALERIE TOFFEN



**1971** Fiat Dino 2400 Spider  
restored some years ago, very good



**2003** BMW Z8 Roadster  
one owner, 55'000 km, very good

## DAILY VIEWING

October 7<sup>th</sup> to 14<sup>th</sup> 2017  
always from 10:00am

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



**1959** Ford Skyliner Retractable  
restored some years ago, very good



**1963** Moto Guzzi 125 Stornello Sp.  
completely restored, very good



**1994** Ferrari 512 TR  
two owners, 42'000 km, very good



**1973** Citroën DS 23 i.e. Pallas  
restored some years ago, very good



**1987** Alpina B7 Turbo Coupé/1  
320 hp, catalyst, only 20 cars built



**1958** Fiat 1200 TV Transformabile  
restored some years ago, very good

**OLDTIMER GALERIE TOFFEN**  
THE SWISS AUCTIONEERS

**OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH**

Gürbestrasse 1 Phone +41-(0)31-8196161

CH-3125 Toffen info@oldtimergalerie.ch

[www.TheSwissAuctioneers.swiss](http://www.TheSwissAuctioneers.swiss)

► **PIRELLI RIPRODUCE IL PNEUMATICO CINTURATO PER LA FLAMINIA**

Sessant'anni fa, Lancia presentò la Flaminia: una vettura sportiva con il nome di un'antica strada romana. La Flaminia si inseriva nel solco delle grandi e brillanti vetture Lancia da turismo ed era l'erede della leggendaria Aurelia. Al momento del debutto, la Flaminia era equipaggiata con pneumatici Pirelli Cinturato 175 R400, adottati per l'intera gamma del modello, compresa la Supersport Zagato, ed erano montati anche su altre sportive italiane di alto livello, come Alfa Romeo 2600 SZ e Ferrari 250 GT.

Oggi, dopo oltre mezzo secolo, Pirelli ha deciso di rimettere in produzione queste gomme che allora erano di primo equipaggiamento, perciò tornerà a essere venduto il Cinturato CA67 nella misura 175 R400 89H: disegno del battistrada uguale (al pari delle sensazioni di guida), ma tecnologia attuale. Questa misura si affianca quindi alla 165 già presente nella gamma Pirelli Collezione dedicata alle auto d'epoca.

I tecnici Pirelli hanno passato molte ore in archivio per trovare il materiale d'epoca adatto a riprodurre le caratteristiche del pneumatico che ebbero tanto successo accoppiate alla vettura e poi, grazie alla collaborazione del Registro Lancia Flaminia, hanno potuto provare a lungo il nuovo abbinamento alla pista di collaudo della Casa a Vizzola Ticino, vicino alla Malpensa (VA).

[www.pirelli.com/collezione](http://www.pirelli.com/collezione)



A.S.D. ASSOCIAZIONE  
**SPORT SHOW**  
[www.sport-show.it](http://www.sport-show.it)



**10** **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](mailto:mostrascambio.tv@gmail.com)

► **ARTISTI IN RICORDO DI NUVOLARI: TORNA LA RASSEGNA A CASTEL D'ARIO**

La Casa Museo Sartori di Castel d'Ario (MN) ha presentato la rassegna "Artisti per NUVOLARI", giunta nel 2017 alla quinta edizione.

La mostra, nata da un'idea e progetto di Adalberto Sartori, ha raccolto anche quest'anno un'interessante serie di opere pittoriche e scultoree realizzate da qualificati maestri, provenienti da tutto il territorio nazionale.

Le opere esposte sono 53, tra dipinti e sculture, e fissano i momenti indelebili dell'impareggiabile epopea del pilota mantovano.

Il catalogo ufficiale della mostra, di 144 pagine, è curato da Arianna Sartori con l'intervento di Maria Gabriella Savoia ed è arricchito da un testo storico di Attilio Facconi.

La mostra, inaugurata il 10 settembre sarà aperta fino al 15 ottobre con i seguenti orari: il sabato dalle 15.30 alle 19; la domenica 10.30 - 12.30 e 15.30 - 19; ingresso gratuito.

Per informazioni: telefono 0376-324260.





**► CINQUE KG DI SICUREZZA: COMPIE 30 ANNI IL PRIMO AIR-BAG PER IL PASSEGGERO**

Dopo la presentazione del primo air-bag per il guidatore su veicoli prodotti in serie, nel 1981 (ma il brevetto risale a dieci anni prima), Mercedes-Benz nel 1987, dunque trent'anni fa, presenta anche il primo cuscino salvavita per il passeggero. Accade per la precisione in settembre, e l'importante dotazione è dedicata subito alla Classe S, la berlina più prestigiosa della gamma tedesca, per poi arrivare subito dopo sulla W 124, cioè l'antesignana della Classe E odierna.

Il concetto su cui si basa l'air-bag per il passeggero è identico a quello del guidatore: una centralina rileva una forte decelerazione e la presenza o meno del passeggero sul sedile; in caso di incidente, se il sedile è occupato la centralina elettronica dà il comando di accensione a una pastiglia di combustibile che crea istantaneamente il gas necessario a gonfiare il cuscino salvavita. L'impianto, che pesa 5 kg, è tutto compreso all'interno del cassetto porta guanti di fronte al passeggero; rispetto all'air-bag guidatore, sono due kg in più, dovuti in buona parte alla dimensione del cuscino, che è grande quasi il triplo rispetto al "fratello" che gli sta accanto: 170 litri contro 60. Questo perché deve coprire metà della plancia, mentre l'altro soltanto il volante. A questa dotazione faranno seguito l'air-bag laterale (1995), quello per finestrino (1998), quelli per torace superiore (2001) e ginocchia (2009), poi ancora torace-bacino, cintura e poggiatesta del 2013.

[www.mercedes-benz.it](http://www.mercedes-benz.it)

**associazione "AMICI di MOTOCICLISMO"**

**CONVOCAZIONE ASSEMBLEA STRAORDINARIA**

Il Consiglio Direttivo comunica ai sigg.ri soci dell'associazione "AMICI di MOTOCICLISMO" che il giorno venerdì 20 ottobre 2017, alle ore 18.30 in prima convocazione presso lo studio Croci in Varese via Isonzo n. 31 e occorrendo in seconda convocazione il giorno sabato 21 ottobre 2017 alle ore 10.30 presso Edisport Editoriale S.r.l. in Pero, via Don Luigi Sturzo n.7 è convocata l'assemblea straordinaria dell'associazione per deliberare sul seguente ordine del giorno:  
- scioglimento e messa in liquidazione dell'associazione con nomina di uno o più liquidatori e determinazione, ai sensi dell'art. 13 dello statuto, della devoluzione dell'eventuale patrimonio residuo.

Si ricorda che sono ammessi a partecipare all'assemblea e ad esercitare il diritto di voto gli associati in regola con il pagamento della quota associativa annuale, ai sensi dell'art. 5 dello statuto.

**SPEDIZIONI NAZIONALI e INTERNAZIONALI di AUTO, MOTO e RICAMBI**



[WWW.SPEDIZIONIBONOMINI.IT](http://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 DEAS1810**

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**

Padova - Salone  
Auto e Moto d'Epoca

**26** ➔ **29**  
ottobre

**10** ➔ **12**  
novembre

Novegro (MI)  
Mostra Scambio Novegro

Milano  
Autoclassica

**24** ➔ **26**  
novembre



EDISPORT



► IN 5000 A RADUNO ALLA FESTA DELLE MORGAN

Un raduno per famiglie, pieno di attrazioni e di passione per le auto inglesi costruite a mano. *Run For The Hills* ha richiamato oltre mille vetture nei dintorni di Malvern, sede della Morgan Motor Company che ha festeggiato con i suoi fan una storia lunga oltre 100 anni: era il 1909 quando H.F.S. Morgan costruì il suo primo triciclo a motore, e da allora la Casa è sempre rimasta in mano alla stessa famiglia.

Basterebbe questo per motivare il successo di queste sportive inglesi che mantengono oggi l'immagine di sessant'anni fa. Successo di nicchia, s'intende, ma la Morgan ha saputo anche restare al passo con i tempi e la sua limitata produzione è forse la meno artigianale tra i tanti costruttori artigianali inglesi. Le Morgan sono auto piccole e veloci, ma sono anche affidabili e si possono usare senza patemi di affidabilità. Anche questo è un motivo per cui c'è tanta affezione verso il marchio da parte dei suoi appassionati.

Appassionati che si sono ritrovati in 5000, lo scorso fine settimana, alla prima edizione di *Run For The Hills*, con oltre 1000 vetture che sono tornate in visita a Malvern, sede della casa, al seguito del Morgan Sports Club. L'evento è stato organizzato per stare vicino alla casa di Pickersleigh Road dove viveva il fondatore, e con l'intento che fosse una festa per le famiglie, non soltanto per

i proprietari delle vetture. Quindi visita alla fabbrica, giri in mongolfiera, giri di pista in circuito, esibizioni acrobatiche di motocross e aeronautiche, simulatori di guida e perfino trattamenti di bellezza. Insomma, un raduno in grande stile, come in Italia non se ne vedono.

E poi naturalmente c'erano le automobili, oltre alle Morgan degli "entusiasti", anche quelle di produzione esposte dai rivenditori della Casa e la famosa "TOK258" che vinse la sua classe a Le Mans nel 1962. E poi non potevano mancare le "3-wheeler", oltre cinquanta vecchie (per la maggior parte) e nuove, compresa la EV3 elettrica.

Morgan nel 2016 ha costruito circa 750 automobili, il 70% delle quali è stato esportato in 32 paesi attraverso sessanta concessionari ufficiali.

[morgan-motor.co.uk](http://morgan-motor.co.uk)



► CENTO ANNI DI OM: PRESENTATO A BRESCIA IL LIBRO "MINOIA, L'ARTE DELLA GUIDA"

Nella stupenda cornice di Palazzo Callas a Sirmione (BS), l'Associazione Italiana Storia dell'Automobile ha organizzato l'estate scorsa una interessante conferenza dal titolo: "100 anni di Officine Meccaniche a Brescia".

Al tavolo dei relatori è intervenuto Alessandro Silva, che ha ripercorso con puntualità le vicende storiche dell'industria OM; Fabrizio Rossi, ricercatore e storico dell'auto, nonché neo Presidente del Registro Storico europeo della OM ([www.omregister.com](http://www.omregister.com)), ha fatto il punto sulle vetture della casa bresciana attualmente censite.

Nel corso della conferenza, Lorenzo Boscaredelli, Presidente dell'Aisa, ha presentato il libro "Minoia, l'arte della guida".

Un interessante volume monografico (272 pagine, ed. Fondazione Negri) ricco di fotografie e documenti dedicati al pilota, che vinse la prima Mille Miglia nel 1927 su una vettura OM 665 Sport. Ferdinando Minoia, nipote del pilota e coautore con Silva, ha impreziosito l'incontro con curiosità legate al ricordo del nonno pilota. (a.f.)



**FLOW KRAFT ITALY**  
SVERNICIATURA AD ACQUA  
AD ALTISSIMA PRESSIONE



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

Via Alba Cortemilia 104

Loc. Ricca di Diano d'Alba (CN)

Tel. 345 0816520 - 349 5623737



**AUTO**<sup>MOTO</sup>  
**D'EPOCA**

**FIERA DI PADOVA**

LA  
PASSIONE  
**SENZA  
TEMPO**

**PADOVA  
FIERE**

Powered by:  
**geo** SPA

**INTERMEETING**  
IDEAS THAT MOVE PASSION

ANTEPRIMA

26-27-28-29  
**OTTOBRE**  
**2017**

**PADOVA**



**AUTO E MOTO D'EPOCA  
L'EVENTO**



UNA FIERA  
SEMPRE  
PIÙ GRANDE.  
**DA 34 ANNI.**

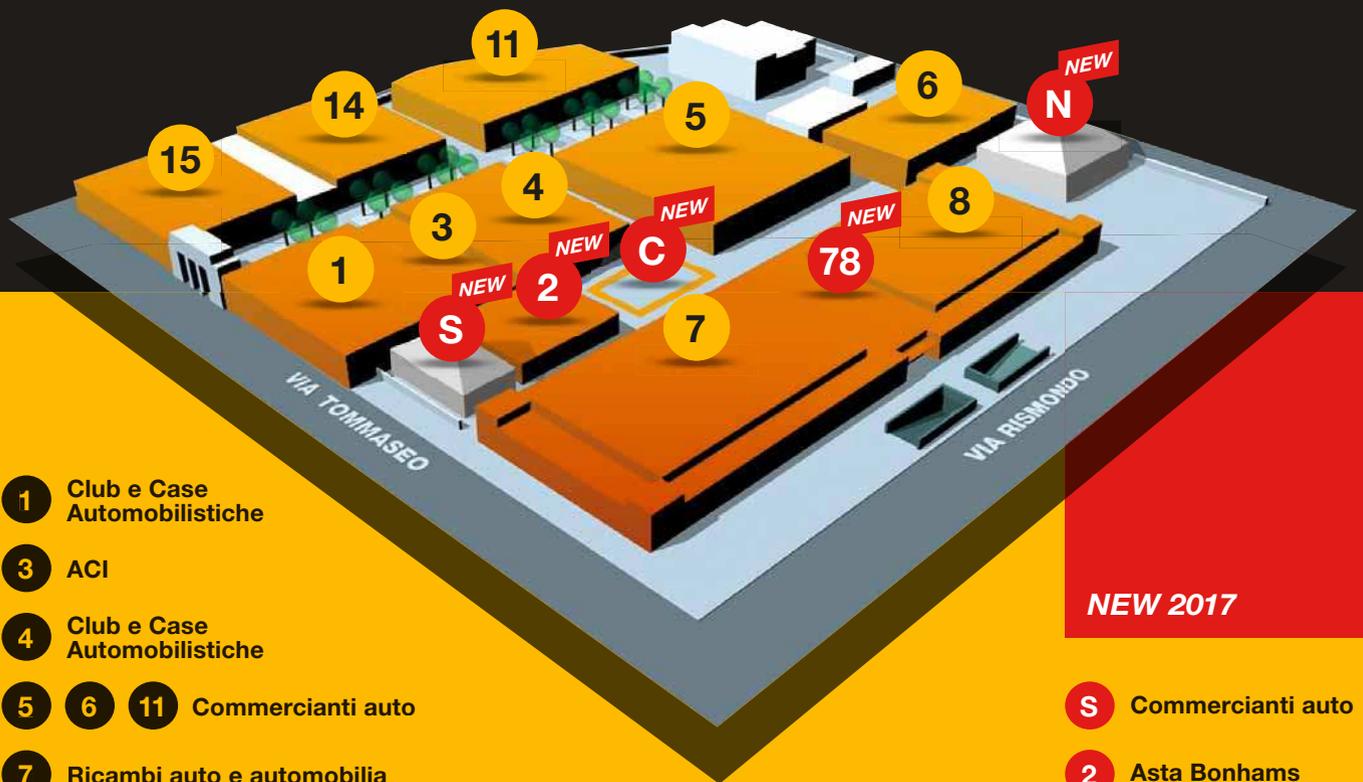
Dopo il successo del 2016 con oltre 130mila visitatori tra i padiglioni e gli eventi esterni, Padova 2017 si presenta ancora più grande.



Ad Auto e Moto d'Epoca crescono le auto in vendita e **cresce il prestigio internazionale** con l'asta della casa Bonhams che sceglie Auto e Moto d'Epoca per celebrare il suo ritorno in Italia dopo quasi 40 anni. Grande novità della 34° edizione è il Salone Off: piazze e strade della città vengono dedicati ai contenuti del Salone valorizzando, sull'esempio delle grandi

fiere europee, il richiamo turistico dell'auto e la tradizione dei grandi marchi che si rinnova ad ogni nuovo modello. **14 brand internazionali hanno già confermato la loro partecipazione**, con stand che presentano il meglio della loro storia e il filo rosso che ne trasferisce il valore ai modelli del presente. Gli spazi della fiera di Padova, intanto, si aggiornano per accogliere nuovi

contenuti e nuove aree espositive. **Tra le novità del 2017** inaugura, nella galleria 78, il nuovo settore Automotive, ovvero, il paradiso del appassionato, tutto quanto può essere prodotto per la propria auto dalle migliori aziende del settore: dai trailer personalizzati a tutto quanto può necessitare per il restauro, la manutenzione e la cura della propria auto.



- 1 Club e Case Automobilistiche
- 3 ACI
- 4 Club e Case Automobilistiche
- 5 6 11 Commercianti auto
- 7 Ricambi auto e automobilia
- 8 Ricambi auto e moto, moto d'epoca Automobilia e modellismo
- 14 Commercianti auto
- 15 Club e Case Automobilistiche

### NEW 2017

- S Commercianti auto
- 2 Asta Bonhams
- C Classic Square commercianti auto
- N Privati con auto in vendita
- 78 Galleria Automotive



IL MERCATO PIÙ GRANDE  
IN EUROPA

L'APPUNTAMENTO  
PIÙ IMPORTANTE  
PER TROVARE  
**L'AUTO  
CLASSICA  
DEI PROPRI  
SOGNI.**



LE PIÙ BELLE,  
LE PIÙ RARE  
E LE PIÙ AMATE



PIÙ DI  
**5000**  
• AUTO IN VENDITA •

5mila auto classiche in vendita, i migliori commercianti da tutta Europa, una possibilità di scelta unica che solo una grande fiera può offrire. Padova è l'appuntamento ideale per trovare l'auto dei propri sogni e in assoluto il **più grande mercato dell'auto classica sul continente europeo**. Nei padiglioni e nei nuovi spazi espositivi dedicati ai commercianti si può ammirare l'intero spettro dei modelli e delle epoche: dalle auto più rare a quelle più popolari e amate all'insegna di una qualità riconosciuta a livello mondiale e della convenienza. L'auto d'epoca è una passione e, a Padova, si può trovare quella giusta per ognuno.



UN'ASTA  
ESCLUSIVA  
DI LIVELLO  
**MONDIALE.**



Torna in Italia dopo quasi quarant'anni l'asta Bonhams. Con sedi in tutto il mondo, 60 dipartimenti specializzati e oltre 400 aste all'anno, **la casa inglese si pone ai vertici nel settore** e sceglie il Salone di Padova per presentare Sabato 28 ottobre, nel Padiglione 2, **60 auto tra le più rare e ricercate** sul mercato come, annunciate in anteprima, le Lancia Flaminia Zagato e Touring Convertibile.

**PEZZI DI RICAMBIO  
E AUTOMOBILIA**

# IL PIÙ GRANDE MERCATO EUROPEO DEL **SETTORE RICAMBI E AUTOMOBILIA.**

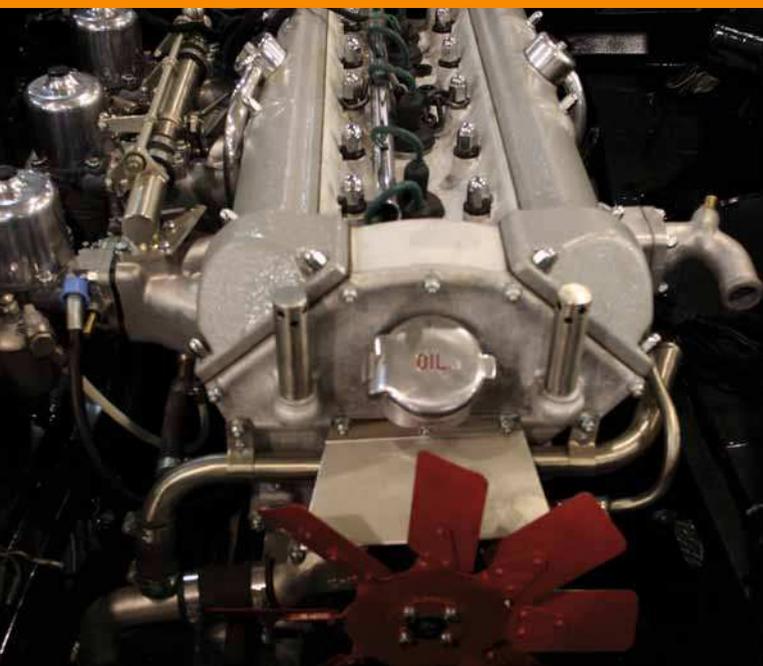
Vecchie targhe, libretti del secolo scorso, cruscotti, contachilometri, spinterogeni, bulloni, cerchi, insegne: sono un'infinità gli oggetti da scoprire ed acquistare in questo spazio. E per chi non possiede un'auto d'epoca da restaurare o mantenere su strada, gli **oltre 600 ricambisti** presenti al Salone di Padova sono comunque uno spettacolo da non perdere. Un mercato colorato dove tutti possono trovare qualcosa di speciale da acquistare.



**TUTTO QUELLO  
CHE STAI CERCANDO  
PER LA TUA AUTO.**



**AUTOMOTIVE**



## IL NUOVO SETTORE **AUTOMOTIVE.**

Un caleidoscopio di **prodotti personalizzati** per la propria auto: marmitte, frizioni da gara, tecniche di rettifica del motore, **cuscinetti**, **parabole dei fari rettificati**, prodotti per il rimessaggio e tant'altro.

# IL PASSATO È ADESSO: 14 GRANDI BRAND TRA TRADIZIONE E FUTURO.

Padova è la fiera che sa mostrare il passaggio ai modelli di ultimissima generazione delle tradizioni e dei valori fondamentali che animano ogni singola Casa. Anche quest'anno i più importanti Marchi internazionali si ritrovano, perciò, ad Auto e Moto d'Epoca per mostrare la loro visione del futuro e la grande storia che li ha accompagnati a concepir-la. Tra gli stand in mostra i modelli più belli di tutti i tempi a fianco delle ultime avanguardie di **Audi**, **Citroën**, **Maserati**, **Mercedes**, **Jaguar**, **Pagani**, **Peugeot**, **Porsche**, **Tesla** e **Volvo** e di FCA - con **Fiat**, **Alfa Romeo**, **Lancia** e **Abarth**.





# Fish&chips

**Fine settimana con figliolo al seguito. Gare, Brooklands e Londra per vedere l'effetto che fa. Straordinario per il padre, ma buono anche per il piccolo. L'importante è fare qualche pausa gustosa...**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI



## VOLARE BASSI

Assetto rasoterra per la Caterham Seven 160S (a sinistra), un'auto moderna che riprende il progetto Lotus degli anni Cinquanta: è stata lei ad assecondare la nostra spedizione Oltremantica, tra lo spettacolo di Silverstone Classic (qui sopra) e il Brooklands Museum.

**A** quanto pare le nuove generazioni sembrerebbero scarsamente interessate al mondo del motorismo storico. Quanti padri collezionisti si disperano perché i figlioli non vedono l'ora di svuotare i garage dalle vecchie auto, intascare il gruzzoletto e dedicarsi ad altre passioni. I motivi di queste scelte possono essere molteplici -e non si può certo sindacare sulle personali inclinazioni- ma a volte viene da chiedersi se questa mancanza di interesse possa dipendere dal fatto che quegli stessi padri non usino le giuste "armi di seduzione" per coinvolgere gli eredi (soprattutto quelli più piccoli, ancora plasmabili e sen-

sibili... all'imprinting) nel magico mondo dei Cavalli Vapore. Ci vorrebbero esperienze d'effetto, coinvolgenti, avventurose... Da padre ho voluto provarci in prima persona e non ho faticato a trovare l'occasione perfetta per mettere in pratica l'esperimento utilizzando la mia piccola, imberbe cavia di dieci anni. Complici le vacanze estive ho potuto mettere a punto un bel "weekendone" a tutto motore, puntando subito il mirino Oltremantica. Ebbene sì, che piaccia o no, l'Inghilterra è il paradiso del motorismo storico. Non è questione di esterofilia, forse di gusti e attitudini, ma senza dubbio, quando si parla di eventi, alla corte di sua maestà ci san-

no proprio fare. A cominciare dalle manifestazioni ospitate nei tanti circuiti sparsi nel "country side" inglese. Su tutte spicca la stratosferica Silverstone Classic, meta scelta dal sottoscritto per la prova del nove sulla mia piccola cavia umana.

In effetti volevo andare sul sicuro, perché Silverstone Classic è un'orgia di motori nella quale è difficile rimanere indifferenti e distaccati. Anche perché ce n'è davvero per tutti i gusti, nonostante sia un evento votato principalmente al mo-



**NON SOLO AUTO**  
Il Brooklands Museum è un'oasi di storia e tradizioni. Il più vecchio circuito automobilistico del mondo ospita oggi un museo con più ambienti: le vecchie officine con le collezioni di auto, moto e biciclette; l'hangar del London Bus Museum (qui sotto, gli inconfondibili autobus a due piani) e le aree esterne dove sono sistemati alcuni aerei, tra i quali il mitico Concorde.



torsport (sempre d'epoca, of course). Ma al di là dei contenuti prettamente motoristici, Silverstone Classic offre attrazioni per tutti in piena atmosfera British: musica live, luna park, stand gastronomici... Anche per questo motivo ogni anno attira un numero di visitatori da capogiro, roba che in Italia iniziamo a sognarcela anche negli stadi del calcio.

Qui si viaggia nell'orbita dei centomila (forse in cifre fa più effetto: 100.000) e sono davvero tanti. Qualche lettore vorrà giustamente ricordare il Goodwood Revival, un evento altrettanto grandioso, anche più di Silverstone Classic, ma forse un tantino più snob e sofisticato; e anche troppo "integralista" per il battesimo della ruggine.

Magari ci andremo il prossimo anno, se l'erede vorrà ancora seguirmi...



**VINTAGE DI MASSA**  
Silverstone Classic richiama ogni anno 100.000 spettatori, che sono anche tra i protagonisti della kermesse grazie ai tanti raduni di club che portano sui "green" dell'autodromo una varietà notevole di modelli, di tutte le epoche (a lato). In basso, l'ingresso del circuito e le speciali navette che portano il pubblico da una parte all'altra della pista per accedere alle tribune e alle aree espositive.



## In viaggio con papà

Giacomo, mio figlio, compirà dieci anni a fine novembre. Solo di recente ha iniziato a dimostrare un minimo di interesse per le quattro ruote -lui che per indole è uno sportivo infaticabile- e per questo mi sembrava il momento giusto per fargli vivere i motori attraverso un'esperienza di sicuro impatto. Non senza qualche extra di carattere culturale e turistico. Il tour è presto architettato: volo low-cost con destinazione Londra, pernottato nel camping del circuito, una giornata piena in autodromo, secondo giorno con visita al Brooklands Museum e poi in spiaggia a Brighton, terza tappa (d'obbligo) a Londra e quindi ritorno a casa. Il tutto senza mamma e senza sorella minore al seguito: un'offerta irrinunciabile. Ah, dimenticavo la ciliegina sulla torta: in un viaggio così "British" poteva mancare il contatto con un'auto-

mobile in stile? Ovviamente no, ed eccoci a bordo di un'entusiasmante Caterham Seven per scorrazzare felici sotto la regal pioggia, perché anche il meteo ha fatto la sua parte per non smentire il più comune dei luoghi comuni.

## Auto-giocattolo

Messa presto da parte la prevedibile eccitazione del volo, la carta Caterham è stata senz'altro vincente per conquistare definitivamente la fiducia del mio piccolo compagno di viaggio, per il quale le auto (complici i videogiochi) sono sinonimo prima di tutto di rumore e sgommate. E una Caterham è ben capace dell'uno e delle altre; in più è come un giocattolo, così piccola, spartana, maneggevole. Un'ondata di sensazioni nuove per l'aspirante appassionato, che si è ritrovato in una dimensione mai esplorata prima: dal

riporre il contenuto delle nostre valigie direttamente nel minuscolo vano bagagli (perché il trolley non ci entrava), al salire a bordo scavalcando semplicemente la carrozzeria; dal viaggiare ad altezza ruota camion, all'aver l'orecchio appoggiato al terminale di scarico laterale. Poi osservare la strada dal minuscolo parabrezza, sentire la pioggia e il vento che mettono a dura prova l'esile capote; o ancora, approfittare di qualche ora di sole per scoprire l'abitacolo e assaporare la frizzante aria della Manica. Per la verità, l'inizio del tour non è stato dei più promettenti. Il freddo e la pioggia di una giornata autunnale più che estiva (Silverstone Classic si è svolto nell'ultimo fine settimana di luglio) hanno in parte rovinato la nostra permanenza al camping. Diciamo pure che una tendina sahariana e due sacchi a pelo di velina non hanno retto l'infausto



#### START YOUR (MANY) ENGINES

Una ventina di gare tra il sabato e la domenica con più di mille vetture impegnate in pista (sopra, la “griglia” delle Turismo e sotto, a sinistra, quella delle F1)... Numeri da record per un evento durante il quale è possibile vedere sull’asfalto automobili da corsa di tutte le epoche. Tra le tematiche più interessanti sviluppate da Silverstone Classic 2017, i 40 anni della Williams F1 (sotto, al centro, la monoposto vincitrice del mondiale 1992 con Nigel Mansell) e i 25 anni della Jaguar XJ220, celebrati con una impressionante reunion di quaranta esemplari (sotto, a destra) dei circa 200 costruiti.



clima inglese: dopo una notte praticamente all’addiaccio pensavo di essermi giocato la credibilità del figlio, che invece -per fortuna- l’ha presa nel verso giusto. Forse perché non eravamo i soli su quel tappeto di erba e fango, anzi. Al nostro arrivo erano già piazzate centinaia di tende affiancate a veicoli di ogni genere: auto storiche (la maggior parte), supercar, minibus, fuoristrada.

#### Dentro lo spettacolo

Con un efficientissimo servizio di navette (effettuato con enormi rimorchi trai-

nati da trattori) era possibile raggiungere il circuito in qualsiasi momento. La sveglia all’alba ci ha permesso di apprezzare le prime messe in moto all’interno dei box. Da lì in poi è stato un continuo crescendo di attività in tutti gli angoli dell’autodromo, comodamente raggiungibili a bordo dei tradizionali autobus storici a due piani che scorrazzavano senza sosta sulle strade di collegamento. La maggior parte dell’area interna al tracciato era occupata dagli oltre cento club di marca e modello che hanno organizzato i propri raduni dando la possibilità ai soci di poter ac-

cedere a bordo della loro auto storica. Altrettanto ricca la zona del mercato con i soliti espositori di ricambi, modellismo e automobilia. Il pubblico poteva accedere senza limitazioni su qualsiasi tribuna e in tutti i box, potendo stare in contatto diretto con le vetture e gli “addetti ai lavori”, sentendosi davvero parte dello spettacolo. Non siamo stati fermi un minuto. Ah sì, ogni tanto seduti sugli spalti per vedere le auto girare in pista.

Quali auto? Tutte quelle che vi vengono in mente: dalle anteguerra alle Formula 1 anni Ottanta; dalle piccole Formu-

la Junior alle sofisticate Gruppo C; dalle rassicuranti berline Turismo alle rabbiose Sport Prototipo. Impossibile annoiarsi, neanche per i più famelici bambini. Alla fine della giornata, purtroppo, la pioggia e il freddo ci hanno nuovamente colto di sorpresa. Non ci meritavamo un'altra notte in bianco, e così abbiamo raccolto il nostro misero equipaggiamento da giovani marmotte per avvicinarci a Brooklands e andare alla ricerca di una sistemazione più confortevole.

### All'ombra del Concorde

Brooklands è il tempio del motorismo sportivo britannico. È il primo circuito chiuso costruito al mondo: un ovale alle-



**AUTO-CAMPING**  
Che soddisfazione entrare a Silverstone con auto e meteo so *British!* La Caterham impone una certa dimestichezza con gli spazi ridotti, sia nell'abitacolo, sia nel vano bagagli... Sotto, il nostro accampamento: essenziale.

stito nel 1907 per iniziativa del proprietario terriero Hugh Locke King e quindi usato da auto, moto e aerei. Qui, tra gli altri, venne anche sviluppato il supersonico Concorde. Del tracciato originale sono rimaste l'iconica curva sopraelevata e la Test Hill concepita nel 1909 per le prove di accelerazione e frenata; e sono arrivati fino a oggi tutti gli edifici e le officine che oggi ospitano collezioni di auto, moto e bici in esposizione.

La struttura più affascinante è senza dubbio la Barnes Wallis Stratosphere Chamber, una enorme sala prove costruita nel 1947 per testare aerei e navi simulando le condizioni atmosferiche peggiori. Inoltre, quello che un tempo era un hangar aeronautico è stato convertito nel London Bus Museum, la più vasta collezione privata (curata dal London Bus Preservation Trust) di autobus londinesi, con esemplari che vanno dalla fine del 1800 (trainati da cavalli) agli anni '70 del secolo scorso.



Con Brooklands abbiamo completato la full immersion nei motori sotto le insegne dell'Union Jack, per dare spazio ad un rapido quanto doveroso tour di Londra, tra Big Ben, Buckingham Palace, Piccadilly Circus e Westminster... Km e km a piedi, ma vuoi mettere la soddisfazione di tornare a scuola e dire alla maestra di inglese di aver lanciato i sassi nel Tamigi? Siamo accampati sulle poltrone dell'aero-

porto di Stansted. L'imbarco è alle 5.30 del mattino e non era il caso di sprecare un'altra notte in hotel, vero? Nel dormiveglia azzardo, non senza timore, la domanda da un milione di sterline: *"Allora, Giacomo, cosa ti è piaciuto di più del viaggio?"*. Uno sguardo languido, un attimo di indecisione, e poi... *"Il fish and chips sulla spiaggia di Brighton!"*. Perfetto, missione compiuta.



# 50 anni e non sentirli

**Una storia fatta di vittorie, l'ultima delle quali, 40 anni fa, portò l'ultimo iride al Biscione  
Una stirpe vincente che ha creato anche l'auto tra le più belle della storia, la "Stradale"**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO CAMPI E ARCHIVIO MUSEO ALFA ROMEO

**I**l 31 agosto 1967, in occasione del Festival dell'Autodromo che precede di una settimana il GP d'Italia di F1 a Monza, Alfa Romeo presenta la "33 Stradale", nuova GT su base della Sport Prototipo "Tipo 33" che ha vinto, pochi mesi prima, alla gara del debutto. Il motore V8 di 2 litri, stesso schema e cilindrata dell'auto da corsa, più ancora del nome della vettura sancisce il legame stretto tra l'auto da corsa e quella da strada. Ma in questo caso, a far sognare gli appassionati è anche il vestito, firmato da un vero artista quale è Franco Scaglione. Un abbinamento, tra tecnica, estetica e competizioni, che fa correre la fantasia e renderà immortale quest'automobile, al di là del tempo e delle sue vicende commerciali. Secondo alcuni, la "33 Stradale" è l'auto più bella della storia.

## Le origini

È il 1964 quando alla Progettazione Alfa Romeo guidata da Orazio Satta Puliga nasce l'idea di una Sport prototipo. Il progetto è affidato a Giuseppe Busso, ma quando il motore è pronto per girare al banco il progetto è ceduto da Giuseppe Luraghi, presidente Alfa Romeo, all'Autodelta guidata da Carlo Chiti. A quel punto siamo a inizio 1966 e a Balocco, sulla pista di prova della Casa, sta già girando con Consalvo Sanesi alla guida una vettura, motorizzata però con il 4 cilindri 1.6 della TZ.

## Idea Stradale

La Tipo 33 viene pronta a inizio 1967: ha un telaio di derivazione aeronautica e un motore V8 di due litri da ben 270 Cv. Le premesse sono ottime, e saranno conferma-

te al debutto nella gara in salita di Fléron, in Belgio, vinta dalla 33 guidata da Teodoro Zeccoli. Al momento sembra un fuoco di paglia, perché per ritrovare una 33 competitiva per la vittoria bisogna aspettare quasi un anno. Ma l'attesa è ben ripagata, perché a Daytona 1968, in versione chiusa, le 33 dominano la classe (primi due posti), ripetendosi poi a Le Mans (intero podio). In totale quell'anno arriveranno quindici vittorie assolute e sei di categoria, con cui l'Alfa Romeo diventerà campione del mondo Sport Prototipi nella classe 2000. Nel frattempo, nasce l'idea di una versione stradale della Tipo 33. Si pensa di realizzare una piccola serie di 50 esemplari da omologare per la circolazione stradale, ma la produzione si fermerà a 18, a marzo 1969; la vettura si presenta bellis-



#### LA PIÙ BELLA

In un concorso di eleganza disputato al Goodwood Revival del 2011, la 33 Stradale fu eletta "Auto più bella del mondo". Di certo la sua linea fa sensazione ancora oggi e continua a essere attuale dopo mezzo secolo.

sima, grazie alla carrozzeria disegnata da Franco Scaglione e realizzata da Marazzi. E siccome l'appetito vien mangiando, in Alfa Romeo a quel punto sono già avanti con lo sviluppo del V8 portato a tre litri, per competere nella classe superiore della categoria Sport. Il motore da 400 Cv della 33/3 sarà montato su un telaio scatolato in Avional. Il debutto alla 12 Ore di Sebring non è fortunato, ma nel 1970 arrivano le vittorie a Zeltweg e Pergusa.

Non bastano due successi a soddisfare una Casa come l'Alfa Romeo, che per il 1971 sviluppa in profondità la 33/3, sia nel motore sia nel telaio: i risultati arrivano, con grandi vittorie assolute a Brands Hatch, alla Targa Florio e a Watkins Glen, più numerosi podi in quasi tutte le altre gare del mondiale.

#### Campione del mondo

Il lavoro in Autodelta non si ferma mai: già si pensa al Telaio Tubolare per la nuova versione della 33, che avrà anche un motore a 12 cilindri contrapposti da 470 Cv, per puntare alla classifica assoluta nel mondiale Marche il cui regolamento ha fissato in 3 litri la cilindrata massima. La 33 TT12 debutta nel 1973 a Spa-Francorchamps, con scarsa fortuna perché Stommelen-de Adamich sono vittima di un incidente. La prima vittoria arriva alla 1000 Km di Monza 1974 (Merzario-Andretti) dove l'Alfa Romeo monopolizza il podio. È il preludio a un 1975 trionfale, nel quale l'Alfa Romeo conquisterà il titolo iridato vincendo 7 delle 8 gare in calendario.

Nel 1976 cambiano i regolamenti, in modo cervellotico: nasce il Gruppo 5 (Silhouet-

te) le cui auto sono le favorite per la classifica assoluta, mentre le Sport (Gruppo 6) sono relegate al ruolo di comprimarie. Ma il lavoro in Alfa Romeo non si ferma e lo sviluppo di nuovi concetti tecnici porta a tornare al telaio scatolato, realizzato secondo le ultime tecnologie. Debutta così la 33 SC12, il cui motore tre litri supera ormai abbondantemente i 500 Cv. La nuova auto disputa tre gare di prova nel 1976, e l'anno dopo suona una sinfonia senza rivali: 8 vittorie in 8 gare e secondo titolo iridato. Nel frattempo, al 12 cilindri milanese è aggiunto anche un turbo, per provare la tecnologia che si è affacciata nei GP di F1. Termina così una carriera lunga dieci anni, di un progetto di grande successo e che ha portato all'Alfa Romeo tanto lustro e l'auto "più bella del mondo".



#### INIZIO 1966

Sopra a sinistra, Consalvo Sanesi al volante del prototipo della Tipo 33, con Giuseppe Busso autore del primo progetto e, sullo sfondo, Carlo Chiti che osserva. Sono i primi giorni del 1966, siamo a Balocco: il progetto 105.33 è appena stato ceduto da Luraghi all'Autodelta capitanata da Chiti. L'ingegnere pistoiese è fondatore e anima del reparto corse Alfa Romeo.

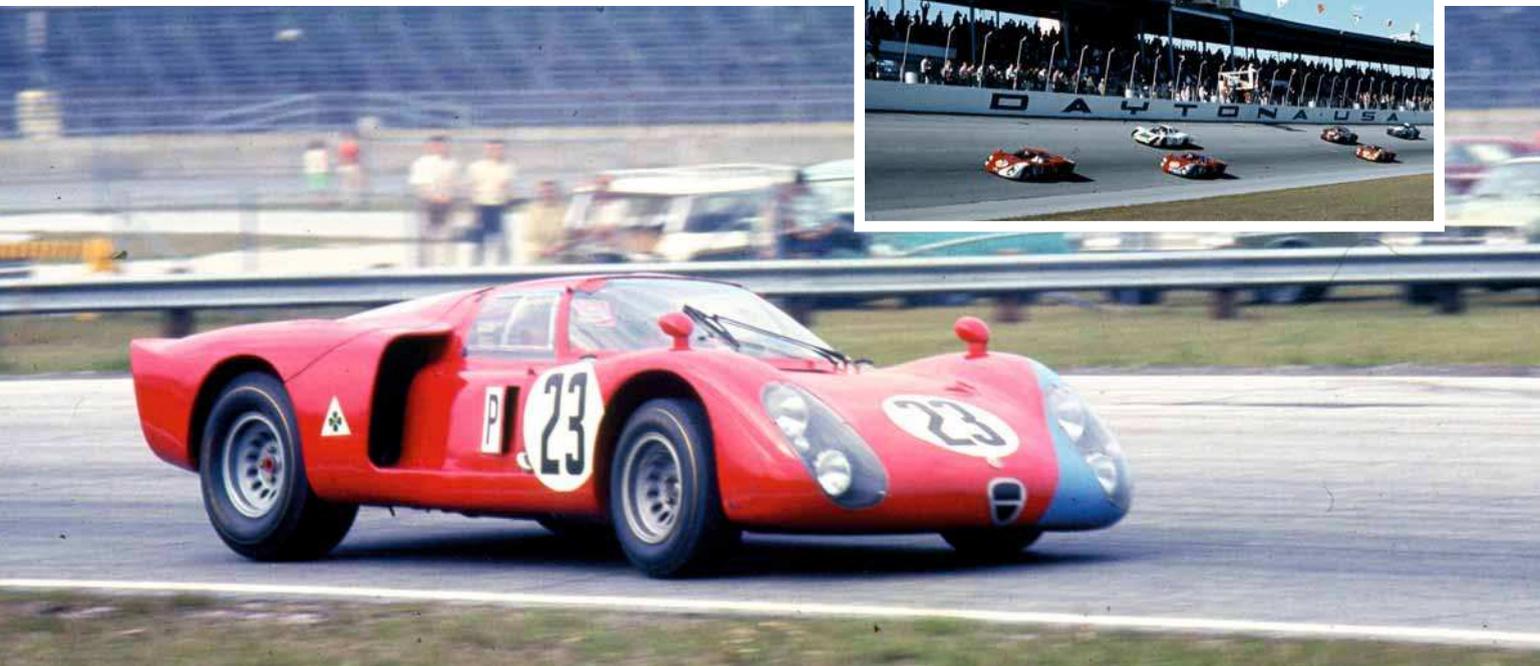
#### FLERÒN

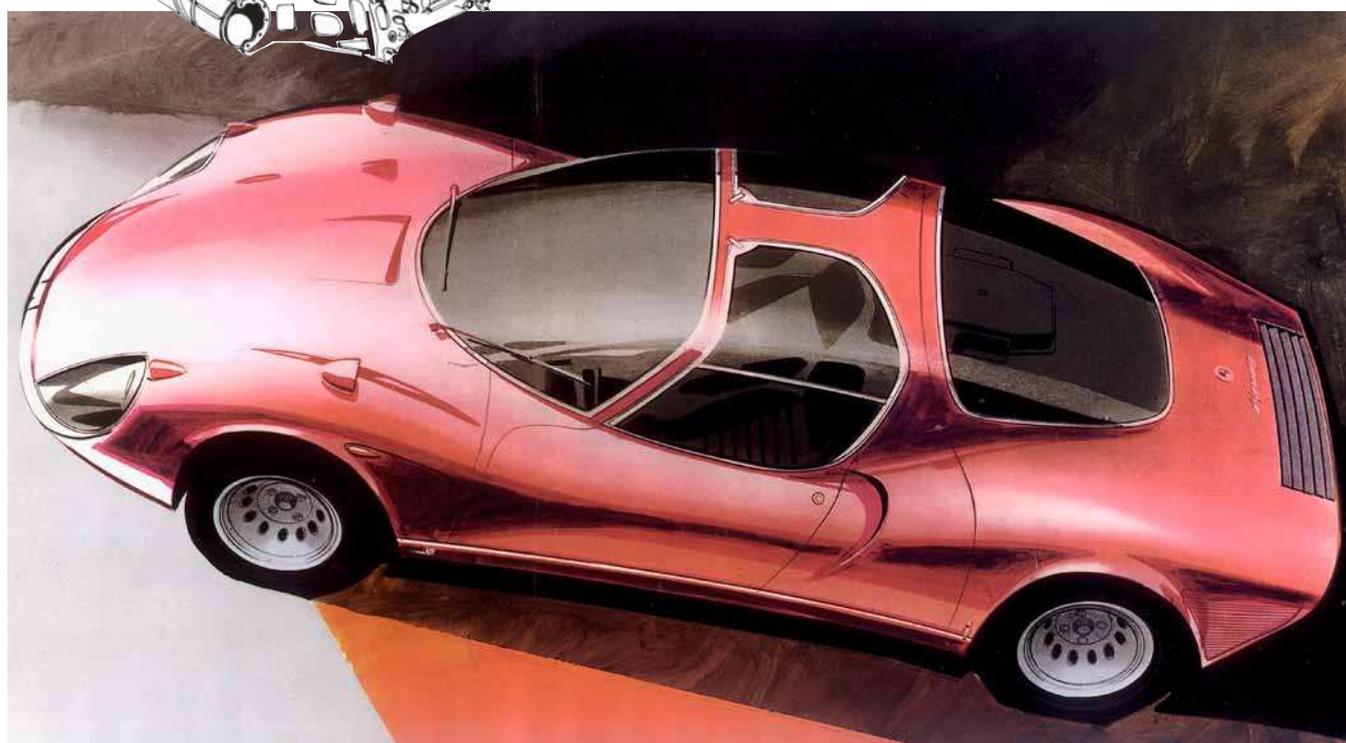
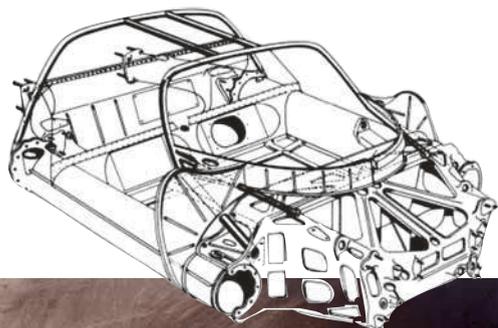
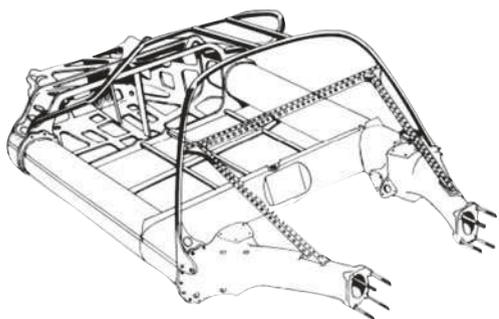
Teodoro Zeccoli e la 33 vincono al debutto a Fleròn (a sinistra). La vettura è definita "periscopica" per via della presa d'aria superiore. Alla base del progetto 33 c'è un telaio avveniristico, costituito da tre grossi tubi in lega di alluminio (in alto a destra), a formare una sorta di "H" asimmetrica. I serbatoi sono in gomma, alloggiati all'interno del telaio, per un peso totale di soli 55 kg.



#### PARATA

Al primo anno intero di gare, il 1968, la 33 è subito vincente: la versione con carrozzeria chiusa e coda lunga (sotto) prende il nome di "Daytona" dopo la grande vittoria di classe nella maratona della Florida (a fianco, l'arrivo in parata).





#### AERODINAMICA

Sulla base della Tipo 33/2 da fine 1967 a inizio 1969 si allestiscono 18 esemplari di "33 Stradale": carrozzata da Scaglione sulla base di telaio e motore dell'auto da corsa. L'aerodinamica è studiata in numerose sessioni di prova a Balocco (in alto a destra). Le modifiche principali rispetto alla 33 da corsa consistono nel leggero allungamento del telaio (in alto a sinistra) e nel depotenziamento del V8, che scende a 230 Cv per una velocità di 260 km/h. Presentata a Monza il 31 agosto 1967, la vettura costa l'astronomica cifra di 9.750.000 lire. Il tempo di consegna è un mese. Oltre al prezzo d'acquisto, il successo della vettura sarà frenato da due problemi essenzialmente: la difficoltà della rete vendita nel gestire un'auto del genere e quella di Scaglione nel seguire il lavoro della carrozzeria Marazzi, altrettanto impreparata come manodopera.

#### STRADALE... DA CORSA

Poteva un'Alfa Romeo da strada derivata da una da corsa non correre a sua volta? Ecco la 33 Stradale impegnata nella Bologna-Raticosa del 23 Giugno 1968, con il pilota ufficiale Autodelta Spartaco Dini alla guida.





### TRE LITRI

Teodoro Zeccoli siede con il presidente dell'Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi, nella 33-3 dopo la presentazione della vettura a Balocco a fine 1969 (a sinistra). Oltre al motore con cilindrata portata a tre litri, la grossa novità risiede nell'abbandono del telaio tubolare in favore di uno scatolato in Avional (lega di alluminio e rame diffusa all'epoca nell'aeronautica).

### A RIMORCHIO

Già nel 1970 comincia lo studio di una nuova generazione di Tipo 33, di nuovo con telaio di tipo tubolare in acciaio ma di concezione differente rispetto al precedente, fin dall'inizio disegnata per montare motori a 8 e a 12 cilindri. Il debutto è previsto alle prove della Targa Florio del 1971: nella foto sotto si vede la 33 rimorchiata da una Giulia Familiare in partenza verso la Sicilia. L'annata è deludente, ma nel '72 arriveranno la vittoria a Monza e altri buoni piazzamenti. La potenza del V8 3 litri è ora intorno ai 440 Cv.



### IN FORMULA 1

Con il motore V8 della 33, nel 1970 l'Alfa Romeo fa un breve ritorno in F1 prima di quello definitivo di metà decennio. Il motore è montato sulla gialla McLaren M7A di Andrea de Adamich (a sinistra): 11 GP senza risultati degni di nota, come pure accadrà nel 1971 (8 GP sulla March 711 sempre del pilota milanese).



### 12 CILINDRI

Nel 1973 debutta la 33 TT 12, che vincerà la prima gara del 1974, la 1000 Km di Monza. Il 12 cilindri contrapposti fin da subito supera in potenza il V8 (470 Cv), poi nel 1975 raggiungerà i 500 Cv, per una velocità massima di 330 km/h. Inconfondibile la sagoma della vettura (a fianco), che ha un'efficiente aerodinamica e una sponsorizzazione inconfondibile, per un connubio tutto milanese. La vettura è molto competitiva, e il titolo iridato arriva nel 1975 con la vittoria alla 1000 Km di Zeltweg (sopra, la squadra al completo). La gestione in pista delle auto è affidata al Willi Kauhsen Racing Team. Tra i piloti, i principali artefici della vittoria sono Arturo Merzario, Jacques Laffite (sulla macchina a destra nella foto in alto), Henri Pescarolo e Derek Bell (a sinistra).

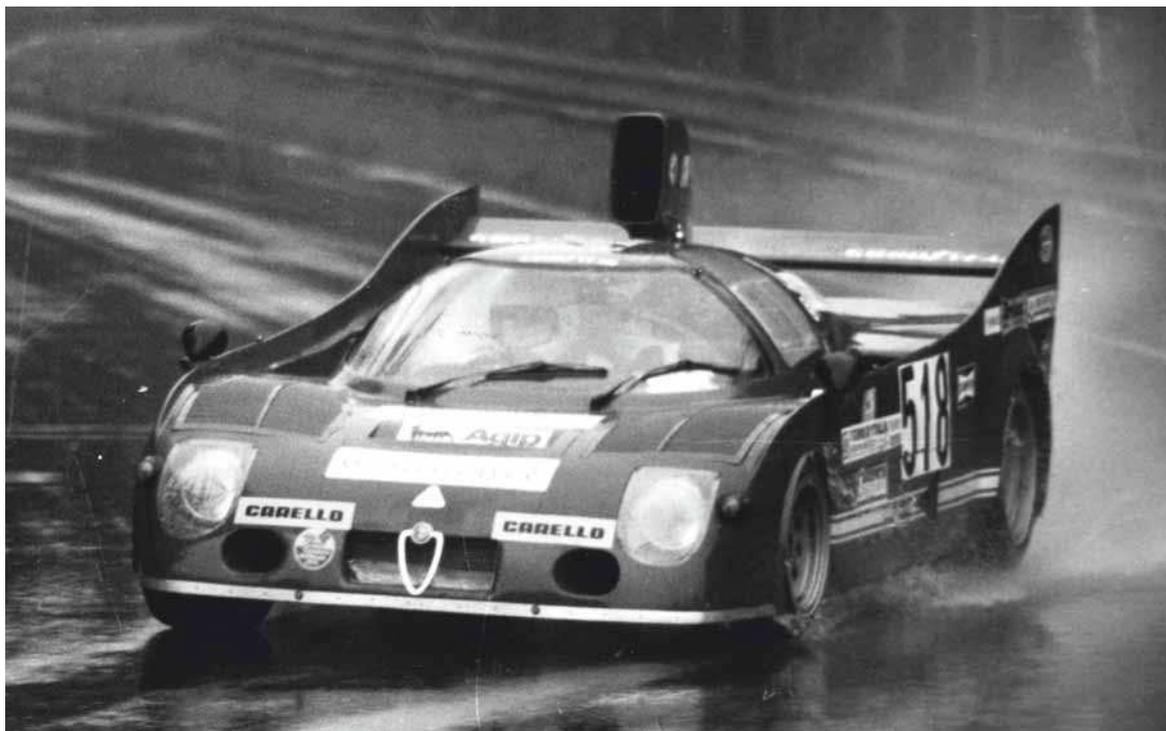


### GIRO D'ITALIA

Un episodio curioso, spesso dimenticato: l'Alfa Romeo partecipa con una "33" al Giro d'Italia 1975.

Il Giro automobilistico è una maratona che alterna trasferimenti e prove speciali in salita, come nei rally, a prove in circuito.

L'Autodelta contatta Jean-Claude Andruet, che ha vinto nel 1974, e gli allestisce un'auto con monoscocca di alluminio, motore V8 e carrozzeria chiusa che richiama quella della TT 12 (a destra). Ma il tempo è tiranno, lo sviluppo frettoloso e i risultati non sono quelli sperati.





**BRABHAM**  
Nel 1975 a Balocco è presentato l'accordo per la fornitura di motori alla Brabham a partire dall'anno seguente (a sinistra). Il 12 cilindri della 33 otterrà con il team inglese due vittorie tra il 1976 e il 1978. Nel '79 sarà sostituito dal nuovo 12 cilindri a V di 60°.





**RETROSPETTIVA**  
Fino a fine ottobre il Museo Alfa Romeo di Arese propone una retrospettiva sul tema della Tipo 33 e le sue derivate, dalla Stradale ai vari prototipi di design fino alle F1 Brabham-Alfa. Un interessante e suggestivo percorso tematico nella storia del Biscione e di alcune delle sue più belle auto da competizione.



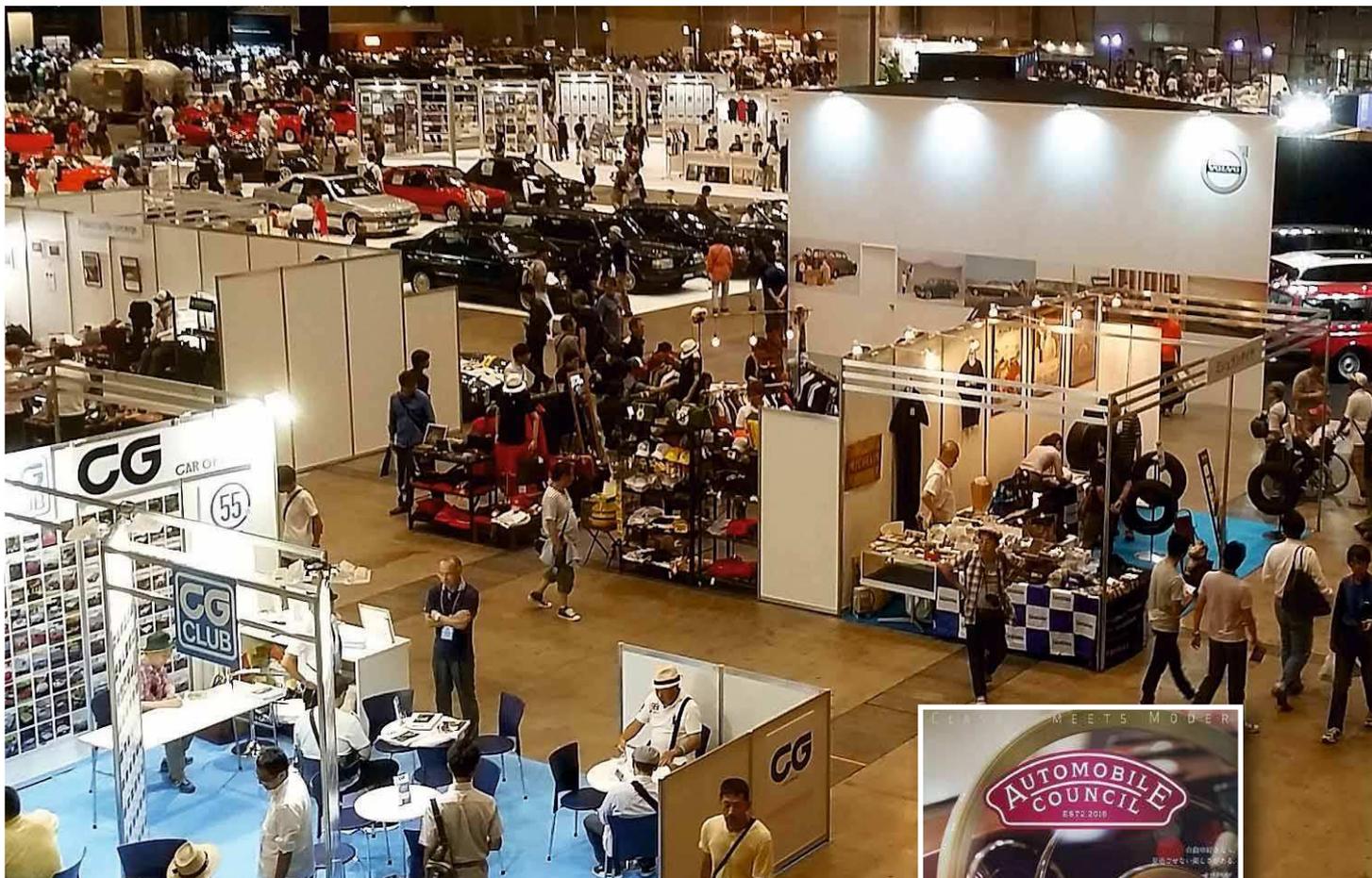
**BASE DI STILE**

La Tipo 33 Stradale ispirò i principali designer italiani dell'epoca: Bertone, Pininfarina e Giugiaro. Il primo realizzò la Carabo del 1968 (in alto), firmata da Marcello Gandini con gli inconfondibili stilemi "della casa": stile pulito e sofisticato fatto di linee rette a formare quasi un cuneo. Pininfarina si cimenta con due prototipi, tra cui la 33 Coupé Speciale del 1969 (in giallo), il cui design riprende quello della Ferrari 250 P5 presentata l'anno prima. Con l'aerodinamica sofisticata, poteva essere la prima di una piccola serie, ma poi non se ne fece nulla. Riconoscibile è anche lo stile di Giugiaro nella Iguana firmata Italdesign, dalle forme morbide e con una vernice con lamine di metallo che richiamano le squame di un rettile; l'abitacolo è ispirato all'aeronautica, con intelaiatura in acciaio.

**ARRIVA IL TURBO**

Pur in un campionato, il mondiale Marche, che nel 1977 è ormai svuotato di contenuti sportivi, fa impressione ricordare il dominio della Alfa Romeo con la 33 SC 12, che vince tutte le 8 gare in programma (a lato). A oggi è l'ultimo titolo iridato conquistato dalla Casa del Biscione. All'ultima gara di quell'anno, approfittando della vittoria già in tasca, Carlo Chiti fa debuttare la versione sovralimentata della SC 12 (sotto), annunciata un anno prima. Il boxer 12 cilindri, con cilindrata diminuita a 2140 cc (come da regolamento, i motori sovralimentati hanno un coefficiente di riduzione di 1,4) raggiunge i 640 Cv, tanto da rendere sottodimensionati telaio e freni. Inoltre il grosso ritardo di risposta del turbo rende poco guidabile la vettura che, nonostante a Balocco superi i 350 km/h, all'ultima gara a Salisburgo guidata da Merzario arriva seconda dietro la SC12 aspirata di Vittorio Brambilla.





# L'Italia e il Sol Levante

**Un salone agostano a Tokio, nel quale non mancavano auto d'epoca, molte delle quali italiane o disegnate da nostri carrozzieri**

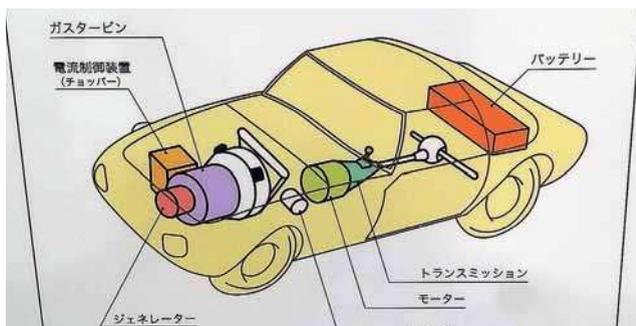
DI FABRIZIO TAIANA

Quest'anno... vacanze in Giappone e come sempre noi appassionati di auto storiche cerchiamo un'occasione per inserire tra visite a monumenti e città anche qualcosa relativo alla nostra passione. A fine luglio ricevo una chiamata dall'organizzatore di Automotoretrò di Torino il quale mi dice di aver sponsorizzato una manifestazione che si tiene a Tokyo il 4-5-6 agosto. Date perfette, non si può rinunciare a una visita ed ecco ora condividere con i lettori immagini e vetture da noi sconosciute o quasi. Alla seconda edizione di "Automobile Council" sono esposte le blasonate europee come Ferrari, Maserati,

Lamborghini, Mercedes-Benz, Porsche, Alfa Romeo, ma ci sono anche Fiat 128 Rally, Alfa Romeo GT, Lancia Fulvia Coupé e via discorrendo. Tutte auto importate da poco in Giappone, di provenienza europea, con guida a sinistra (in Giappone la guida è a destra, come in GB). I prezzi, nonostante il trasporto dall'altra parte del mondo, non sono molto diversi dai nostri. Per capire il mercato giapponese dell'auto d'epoca bisogna conoscere alcuni fatti importanti. Come tutti, anche i giapponesi amano le loro auto perché ricordano di averle guardate per strada o guidate, ma la loro disponibilità è molto limitata. Fin dagli albori della motorizzazio-

ne, in Giappone per ottenere una targa per l'automobile si doveva dimostrare di avere un garage in uno spazio privato fuori dalle sedi stradali. In considerazione del grande affollamento di persone (Tokyo ha 35 milioni di abitanti) i prezzi degli immobili sono elevati, gli appartamenti sono piccoli e quindi lo spazio "spreco" per parcheggiare l'auto ha un grosso valore. Di conseguenza negli anni, quando si sostituiva la vettura, la vecchia era quasi sempre rottamata non potendo disporre normalmente di uno spazio dove conservarla. Malgrado ciò, ad Automobile Council le giapponesi erano ben presenti con il supporto delle rispettive Case.





**TOYOTA E L'IBRIDO**  
Lo stand della Toyota raccontava la storia delle vetture ibride con un prototipo di GT ibrida del 1977 (in alto e, al centro, il suo schema: motore anteriore e batterie posteriori). C'era anche la prima Prius ibrida (a sinistra, sotto), vettura che in Italia praticamente non abbiamo visto poiché il boom delle vendite è iniziato con la seconda serie.

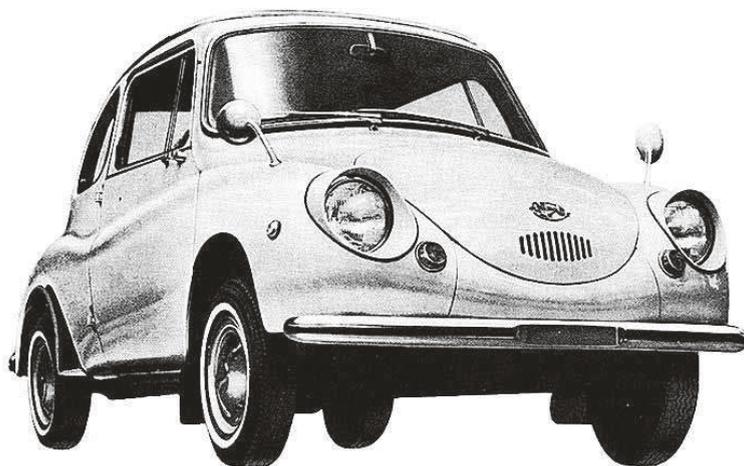


**MAZDA E IL WANKEL**

L'esperienza mondiale sui motori Wankel va riconosciuta alla Mazda, che negli anni ha sempre fatto evolvere questa tecnologia. A Tokio era esposto il prototipo della Cosmo, un magnifico esemplare di colore grigio scuro metallizzato che proponeva, per la prima volta, sul montante il logo Wankel.

**MINI- SUBARU**

Tra gli altri marchi giapponesi era presente anche Subaru con la piccola 360 degli anni '60 (a lato). Alla manifestazione però era esposta una vettura unica presso lo stand della japancar.jp: il prototipo costruito da Ercole Spada per la Touring. Una chicca per intenditori!





**LA STORIA NISSAN**

Grande successo presso il pubblico per le due vetture che all'epoca furono carrozzate in Italia: la Prince (marchio assorbito da Nissan) Skyline, disegnata da Michelotti per Allemano (sopra a sinistra), e la Fairlady. La Skyline era una 1.8 a 4 cilindri da 90 Cv, prodotta in soli sessanta esemplari tra il 1961 e il 1963. Molto interessante anche la Nissan Silvia (sopra a destra), 1.6 da 90 Cv e 165 km/h. Anche questa vettura fu disegnata in Italia e costruita in non molti esemplari. Tra le auto in vendita in questo salone c'era una Fairlady Spider del 1964, equivalente della Fiat 124 spider. L'esemplare esposto (a fianco), perfettamente restaurato, era in vendita all'equivalente di 32.000 euro.



**TANTO LATTE**

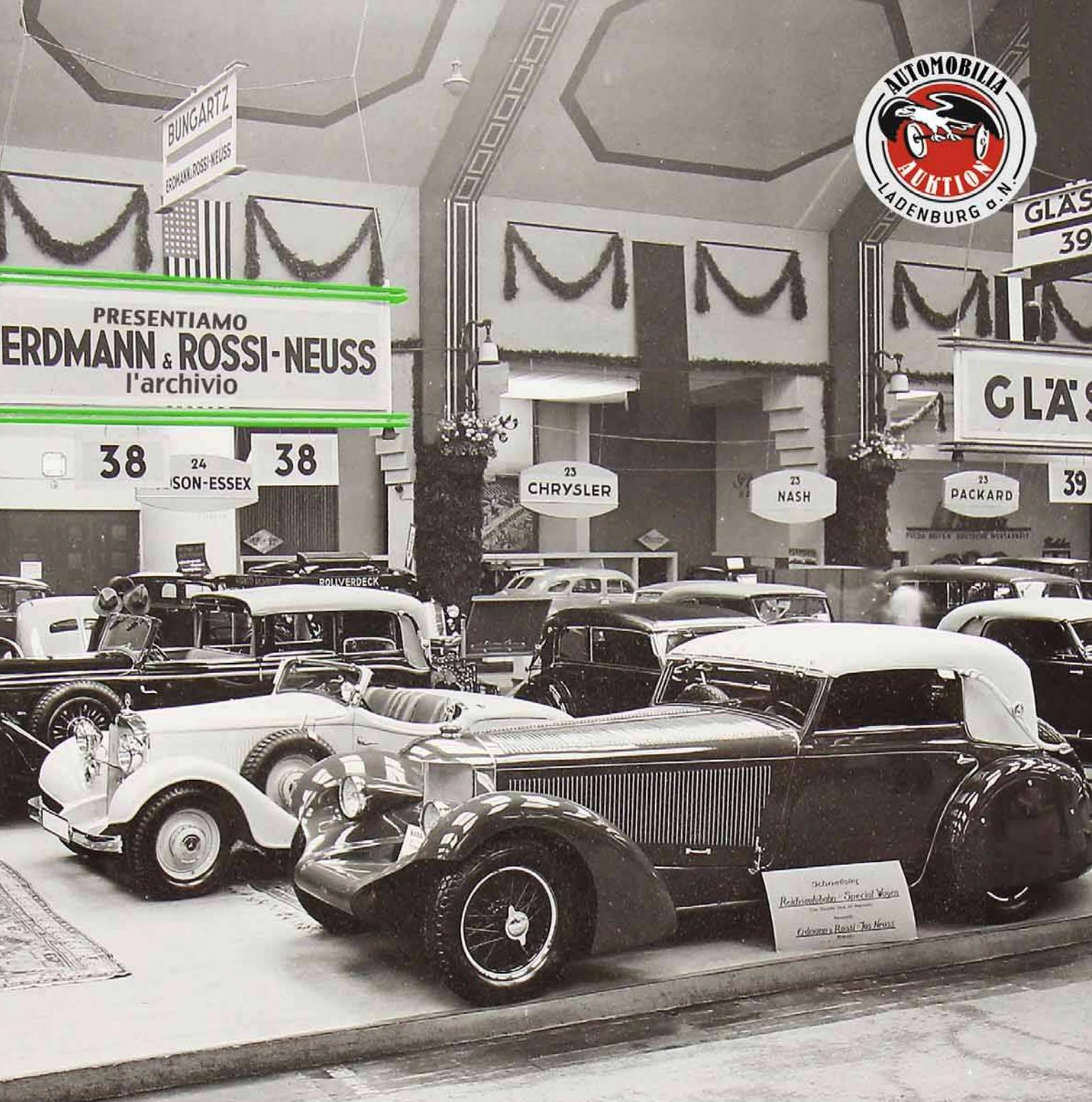
Girando per le strade di Tokyo era possibile scorgere vetture ignote a noi europei. Si trattava perlopiù di piccole monovolume e berline 3 volumi convenzionali. I loro nomi? Eccone alcuni... molti di derivazione italiana.



**LE SUPERSPORTIVE HONDA**  
Col lancio quest'anno della nuova NSX la Honda non poteva rinunciare a uno stand dedicato alla prima versione della sua supersportiva (in alto), tutta in alluminio e dalla grande tecnologia. Modello oggi sottostimato e che tra poco diventerà introvabile. L'incetta è già iniziata!

**DA NON PERDERE**  
Alla vostra collezione manca una giapponese sportiva carrozzata in Italia? Bene, ad Automobili Council era in vendita -presso il Club Classic Car Lovers, per l'equivalente di 46.000 euro- un esemplare di Autech Stelvio carrozzata da Zagato (a destra).





# AUTOMOBILIA AUCTION LADENBURG 17./18. NOVEMBER 2017

Order Catalogue now:

**Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777**  
**www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de**

## ► TRENTOTTO AUTO AL PRIMO RADUNO DELLE ALFA ROMEO GTV E SPIDER TIPO 916

Il "1° Raduno AlfaRomeo916.it" si è svolto sabato 9 settembre 2017 nelle zone di Franciacorta e Lago d'Iseo. I 60 partecipanti con le loro trentotto Alfa Romeo "Tipo 916" Gtv e Spider si sono incontrati a Rovato (BS); il nutrito parco auto era suddiviso in 24 Spider e 14 Coupé; presenti quasi tutte le colorazioni e le cilindrato, dal piccolo 1.8 al potente 3.2 V6 24v da 240 Cv, e alcuni equipaggi stranieri. Hanno percorso le colline della Franciacorta dove hanno fatto tappa presso la cantina Castelveder di Monticelli Brusati (BS), per poi scendere in un percorso tortuoso e panoramico fino al Lago d'Iseo, passando da Sulzano ed effettuando la sosta pranzo presso il Ristorante Villa Kinzica di Sale Marasino (BS). Al termine, il Comune di Pisogne (BS, in foto), ha concesso la sosta del corteo presso la piazza Umberto I nella quale i partecipanti si sono sbizzarriti a scattare foto e video, prima dei saluti finali e l'arrivederci alla seconda edizione, già programmata per la primavera 2018.

[www.alfaromeo916.it](http://www.alfaromeo916.it)



## ► SPETTACOLARE TREBBIATURA D'EPOCA PER I TRATTORI IN FESTA AD ASI TRACTOR SHOW

Successo e ampi consensi per Asi Tractor show, ospitato sabato 26 e domenica 27 agosto a Resana (TV). Vi hanno partecipato oltre 130 trattori da tutta Italia. Hanno catturato l'attenzione generale alcune storiche locomobili a vapore, alcuni esemplari di trattori Ansaldo, un Bubba trattori, e poi numerosi trattori Fiat, Landini e OM. Presente anche l'unico Fendt esistente con motore a gasogeno. I mezzi, sotto l'organizzazione del presidente della Commissione Veicoli Utilitari ASI Roberto Sarzani, la sera del sabato hanno avviato l'aratura e la trebbiatura, con spettacolari lingue di fuoco che fuoriuscivano dai loro scarichi.



La domenica, inaugurazione della tradizionale Fiera di San Bortoleo con una sessantina di trattori gommati protagonisti di un serpentine lungo le vie del paese fino agli spazi espositivi per poi tornare nella piazza del paese e rimanere in esposizione statica. Tutti gli spostamenti dei partecipanti, in occasione di due visite a collezioni private, sono stati effettuati con due corriere storiche.

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

## ► IL BITURBO CLUB ITALIA IN VISITA AL MUSEO FISOGNI

Per l'incontro di fine estate, il Biturbo Club Italia ha fatto tappa al Museo più completo al mondo dedicato al settore della distribuzione del carburante, il Museo Fisogni di Tradate (VA).



A sfidare le avverse previsioni meteo c'erano una quindicina di equipaggi con modelli che spaziavano dalla Maserati Biturbo prima serie, anche in versione Spyder Zagato, alle Spyder I 18v, Racing, Ghibli GT, 3200 GT. Presente anche una rara Quattroporte IV 2.800 automatica ed una Quattroporte V duo select. Molta curiosità ed attenzione ha suscitato la visita guidata dal creatore e curatore del Museo, Guido Fisogni, che grazie a questa passione, nata nel 1966 in contemporanea alla sua attività professionale nel settore petrolifero, ha ritrovato e catalogato più di 5000 oggetti tra pompe di benzina, targhe, grafiche, latte d'olio, oliatori, aerometri, compressori, estintori... e un incredibile numero di cartoline d'epoca e gadget, tra cui la pubblicità delle batterie e candele Maserati. Qualcuno con i capelli grigi ha anche ritrovato anche la stazione di servizio, in scala 1:43, con cui giocava da piccolo... Prossimo evento in calendario sarà il pranzo degli auguri di fine d'anno, il 3 dicembre prossimo.

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

## ► AMICI DA 60 ANNI GRAZIE ALLA BALILLA: AL 4° TOUR DOLOMITI DI BRENTA DEL REGISTRO FIAT

Con una paurosa grandinata, fortunatamente schivata dai più, si è conclusa nel tardo pomeriggio di sabato 26 agosto 2017 il "4° Tour Dolomiti di Brenta, tutto d'un FIATO", organizzato dal Registro Fiat Italiano e il Comune di Treviso - Madonna di Campiglio. L'evento ha riscosso un ottimo successo, con 53 auto e 15 moto storiche partecipanti, che hanno sfilato nei borghi della Val Rendena.

Particolare attenzione per la Balilla Cabriolet del 1935 di Michele Dellavedova e Bruno Mariani: si conoscono dal 1957 quando, all'università, acquistarono una Balilla in comproprietà, per un'amicizia che li accompagna, su quattro ruote, da ben 60 anni! C'erano poi, tra le altre, una lussuosa Ardita del 1935, una Fiat 1100 Bertone del 1947, una Fiat 508 S Balilla Coppa Oro del 1933 (in foto), una Fiat 1100 B del 1948, una cugina Lancia Aprilia. L'intero ammontare delle quote di iscrizione è stato devoluto all'associazione onlus Amici del Paolin, costituita per aiutare un bambino di 3 anni nato con una grave patologia.

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



► **DA BRESCIA A CHIAVARI E RITORNO IN PORSCHE 911, CON SOSTE DA... FORMULA 3 E AI CASTELLI: CHE FINE SETTIMANA!**

Il raduno "Le 911 verso la Liguria" ha visto 17 splendide e variopinte Porsche partire da Fiorenzuola d'Arda (PC) il 9-10 settembre per arrivare a Chiavari dopo aver percorso la tortuosa val d'Aveto e non prima di aver effettuato soste culturali e sportive. Prima tra esse il castello di Groparello con visita guidata. Guidiamo una 911 Carrera 4 del 1990, fantastica, spinta portentosa ma non esagerata come la Turbo. Dai gas e ti porta fuori dalle curve con sincerità e leggerezza. Torniamo in auto, direzione Scuderia RP Motorsport per un pranzo veloce.. in officina (più pulita di un ristorante...). Se prima la visita era storica, e culturalmente affascinante, alla RP Motorsport gli argomenti diventano adrenalinici: è la scuderia in cui ha mosso i primi passi Daniel Ricciardo... Il tempo vola, in mezzo a quelle monoposto, con le risposte dai tecnici a ogni singola domanda. Ci salutiamo con la promessa di rivederci presto e ci avviamo sotto la pioggia verso Passo Zovallo e Tomarolo fino ai resti del Castello di Santo Stefano d'Aveto. Sotto il nubifragio la 964 Carrera 4 si comporta benissimo, mai uno sbandamento, sconessioni copiate a meraviglia, l'assetto

non troppo rigido. Eccoci a Chiavari, l'hotel Monte Rosa è elegante, storico, gestito da 3 generazioni dalla stessa famiglia. La stanchezza dopo la Sp 586 è da capogiro (mai fatte così tante curve tutte assieme in vita mia)...

Il giorno dopo le auto riposano in garage, il tempo clemente ci permette di visitare con battello la diva Portofino. Poi saluti e ripartiamo con i nostri bolidi verso casa, attraverso il fantastico passo della Cisa, ahimè ancora sotto un temporale che ci accompagnerà fino nel Bresciano.

[www.rip911.it](http://www.rip911.it)



► **RADUNO DINAMICO E FESTOSO PER IL 10° ANNIVERSARIO DEL VALSESSERA JOLLY CLUB CLASSIC**

A Crevacuore, in Val Sessera, il Jolly Club Classic ha festeggiato lo scorso 3 settembre i dieci anni di attività organizzando un raduno di auto storiche che ha visto una folta partecipazione. La bella giornata di sole ha accolto gli oltre cento veicoli iscritti e con qualificata presenza, fra cui Alpine Renault, Fiat Abarth TC 1000 (in foto), Fiat 124 Abarth, Fiat 1500 Cabrio, Mitsubishi Galant, Citroën Visa Chrono, vari modelli Lancia Fulvia, numerose vetture Alfa Romeo fra le quali spiccava addirittura la rarissima 33 Stradale. I partecipanti hanno sfilato per i paesi della verde Valsessera che si snoda fra le Alpi biellesi, toccando i comuni di Guardabosone, Postua, Ailoche, Caprile, Pray e Coggiola, con soste per gustare aperitivi e rinfreschi prima di fare ritorno a Crevacuore. Qui si sono cimentati in una prova di abilità che ha visto prevalere l'equipaggio di una Fiat 124 Sport coupé. Al termine della manifestazione il presidente Peraldo Giacobino si è detto soddisfatto, ha ringraziato i partecipanti e li ha invitati ai prossimi appuntamenti.

# BORINOS

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

maggiori info su:  
[www.digitechtiming.com](http://www.digitechtiming.com)

seguici anche su:  
 **Digitech Timing**



**DIGITECH**

IL TEMPO MIGLIORE

# Coupé

## Taglio alla sabauda

### PROPORZIONI

A confronto le linee delle due protagoniste di questo confronto. La linea della Peugeot è proporzionata e bellissima, mentre quella della Lancia soffre dell'aver adattato componenti della berlina al nuovo progetto; in particolare il passo risulta troppo corto rispetto alla dimensione del corpo vettura.



**DUE COUPÉ V6, 3.0 24 VALVOLE DA 200 CV, DI GUSTO  
E PRODUZIONE TORINESE (PININFARINA DOCET), NATE NEL SOLCO  
DELLE RISPETTIVE TRADIZIONI, ANCHE STILISTICHE  
ORA SONO ENTRATE NEL... LIMBO DELL'ETÀ VENTENNALE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO





**D**ue granturismo fuori dagli schemi compiono vent'anni nel 2017, entrando di fatto nel limbo tutto italiano delle "ventennali", quelle storiche che tali sono solo in alcune regioni d'Italia.

Polemiche a parte, accomunate dall'obbiettivo di far fronte all'offensiva tedesca, le coupé youngtimer di Peugeot e Lancia condividono molte scelte stilistiche e filosofiche, oltre che anagrafiche e persino geografiche: come vedremo c'è tanta Italia anche nella bella coupé francese.

### Manifesto di stile

Considerata all'unanimità una delle più belle coupé del periodo e una delle più belle Peugeot di sempre, la 406 riporta idealmente la casa del Leone indietro nel tempo alle coupé di fascia medio-alta disegnate

a Torino; alla collaborazione con Pininfarina, avviata nel lontano 1951, si devono infatti tanti dei migliori prodotti Peugeot, incluse le coupé derivate dalle berline 404 e 504, due autentiche best-seller della produzione marchiata col Leone.

Rispetto ad esse, alla 406 va aggiunta la peculiarità di essere l'unica Peugeot non prodotta presso uno stabilimento della Casa, poiché la realizzazione e l'assemblaggio della carrozzeria, completamente specifica, per la prima volta avviene negli stabilimenti Pininfarina di Grugliasco e San Giorgio Canavese. La 406 Coupé appare infatti del tutto differente dalla berlina e dalla Station Wagon, almeno esternamente. Grazie alle linee tese e in particolare alle "ali" che incorniciano lunotto posteriore e baule, vista da certe angolazioni la Peugeot assomiglia piuttosto ad altre creature dello stilista con la "F", di quelle che sul-

**ARCANGELI**  
La Peugeot 406 Coupé è firmata Pininfarina. Sopra, di tre quarti anteriore si apprezza appieno la bellezza della sua linea. Buona parte del disegno fu realizzata da Davide Arcangeli (sotto), giovane talento mancato a soli 30 anni di età.





## Curiosità sulla Peugeot 406 Coupé

★ Come vettura di uso quotidiano Sergio Pininfarina, testimonia la figlia Lorenza, guidava una 406 Coupé azzurra, di cui era gelosissimo, tanto che la guidava soltanto lui.

★ Si stimava di produrre 70.000 esemplari di 406 Coupé ma le richieste dai concessionari non cessavano mai e si arrivò a 107.663 (+30%, un bel record di vendite). Ecco il trend di produzione : 80 (1996); 11.078 (1997); 24.261 (1998); 17.511 (1999); 15.552 (2000); 17.364 (2001); 10.475 (2002); 7.368 (2003); 3.926 (2004).

★ Extreme Cars è azienda inglese specializzata in "tarocchi di lusso" che, partendo da macchine comuni come una Peugeot 406, realizza Ferrari 360 Modena molto simili all'originale e con tanto di "4 posti camuffabili". Il kit per trasformare la 406 coupé in finta Ferrari costa 10.000 sterline e poi sta a voi divertirvi con l'assemblaggio e soprattutto con l'eventuale omologazione in Italia.

lo stemma, nella stessa posizione "rampante" del Leone, sfoggiano un altro quadrupede... rampante. Sottilissima sottolineatura ancor di più dopo il restyling della 406 Coupé, che nel 2003 le ha donato una ben più vistosa e grintosa bocca anteriore con tanto di griglia a quadrettoni all'epoca in voga dalle parti di Maranello.

Pochi lo sanno, ma le belle linee della 406 Coupé derivano in realtà da una proposta realizzata da Pininfarina per la Fiat Coupé, poi scartata in favore di quella ben più dirompente disegnata da Chris Bangle, che condivideva le linee di produzione del carrozziere torinese negli stessi anni. Un progetto esteticamente assai valido, che a Torino hanno saputo declinare "in francese" con estrema abilità, realizzando un prodotto stilisticamente impeccabile, che riesce ancora oggi a mostrarsi grintoso ed elegante

allo stesso tempo, nonostante una pulizia formale ai limiti del francescano. Fari sottilissimi, una calandra ridotta a una fessura tra il cofano motore e il paraurti, niente nervature o appendici aerodinamiche. Sono talmente pochi i tratti sulla carrozzeria che quasi disturbano i sottili paracolpi in plastica sulle fiancate, gli unici dato che non ve ne sono nemmeno sui paraurti. Specifici anche i fanalini posteriori romboidali, più piccoli e smussati rispetto a quelli delle altre versioni. Una realizzazione completa quindi per il carrozziere di Grugliasco, che per poter evadere la consistente commessa di produzione deve applicare in casa propria i protocolli Peugeot relativi a costi, metodi, progettazione, sperimentazione, qualità, logistica, acquisti e marketing, per soddisfare la richiesta francese di una vettura che assolutamente non tradisca alcuna differenza qualitativa col resto della



gamma del marchio del Leone.

All'interno plancia e comandi secondari sono componenti carry-over derivati dalla gamma 406; pannellaria e sedili sono invece specifici, e conferiscono alla Coupé un'identità propria e un'atmosfera a bordo di maggior prestigio e una percezione di qualità superiore. Merito principalmente della opulenta selleria in pelle che riveste i sedili sportivi, anch'essi specifici, dalla profilatura ben marcata. Un ambiente molto piacevole anche dopo vent'anni; se non fosse per l'antiquato display monocromatico sulla console centrale che fornisce le indicazioni principali e ospita un navigatore satellitare ormai preistorico, la 406 parrebbe ben più giovane di quella che è.

Con 4,615 metri, la 406 Coupé registra una lunghezza complessiva maggiore di quella della berlina da cui deriva, seguendo un approccio piuttosto coraggioso e inusuale per una sportiva, che però così non sacrifica eccessivamente l'abitabilità e può permettersi una carrozzeria molto slanciata e affilata come una lama di coltello.

Coraggioso perché la strada di un'intera carrozzeria specifica moltiplica i costi di produzione in maniera esponenziale; inusuale perché, di solito, quando si vuol realizzare una coupé partendo da una berlina, si cerca di "salvare il salvabile" mantenendo quante più parti è possibile della vettura donatrice. Esattamente quanto viene fatto nelle stesse settimane con la Lancia "k".



### Passo corto

Presentata al Salone di Torino del 1996 e prodotta nell'ex-stabilimento Lancia di Chivasso dalla Carrozzeria Maggiore, la Coupé entra nei listini ad aprile 1997. La ricetta seguita è esattamente l'opposto di quanto fatto con la Peugeot: alla grossa berlina di produzione il Centro Stile Lancia di Orbassano ha tolto due porte e abbassato leggermente il tetto. Poi, seguendo un'imposizione arrivata dalla dirigenza e mal digerita dai designer (prassi all'epoca piuttosto consueta a Torino) ha accorciato il passo di dodici centimetri e, per economie di scala, ha mantenuto entrambi i paraurti, i cofani e l'intero frontale (parafanghi e parabrezza compresi) della quattro porte. Con questi presupposti, fare una macchina bellissima è diventata un'impresa impossibile. Il Centro Stile prova a dare comunque il meglio di sé, andando addirittura a scomodare quel mostro sacro che è

### AMMIRAGLIE

Sia la 406 sia la k erano ammiraglie vestite da coupé. Come tali erano nella finitura dell'abitacolo (sopra, quello della 406), ricca di pellame e con materiali e accoppiamenti di qualità. A sinistra, la strumentazione della vettura francese è la medesima della berlina, completa e leggibile. Nella pagina a destra, una vista complessiva della plancia, l'accento di "codine" posteriori e il pannello porta in parte rivestito in pelle.



la Flaminia Coupé (qui ritorna la mano di Pininfarina), riprendendone le due "creste" ai lati della coda, che donano un tocco classico e personale alla vettura, per il resto non particolarmente proporzionata, soprattutto per gli sbalzi eccessivi rispetto al passo, condizionati da paraurti e cofani già in produzione. Anche le luci posteriori sono di recupero, provenienti dalla Delta 2a serie. Un peccato, perché le perplessità del pubblico derivanti dall'estetica controversa e molto poco sportiva finiscono per penalizzare un prodotto altrimenti valido dal punto di vista prestazionale e del comfort di marcia, voci degne delle migliori granturismo dell'epoca.

La decisione di accorciare in misura così evidente il passo, causa primaria del poco equilibrio nella vista laterale, effettivamente regala alla "k" Coupé una maneggevolezza sul misto invidiabile, da vera sportiva. Ma l'handling è davvero così importante per un'auto da gran turismo come questa Lancia e per il pubblico a cui essa si rivolge? Probabilmente no, soprattutto se si opta per la pastosa versione 3.0 V6 della nostra prova, tra l'altro proposta dalla Casa con la sola trasmissione automatica.

## Frau e Kaleidos

Dove la "k" sfodera le sue armi migliori è nell'abitacolo, realizzato ai livelli della migliore concorrenza straniera. Qui Lancia e Peugeot hanno usato lo stesso schema, recuperando plancia e comandi dal-

## Dilemma crudele

Come ogni vera fuoriserie, la Peugeot 406 Coupé era disponibile in molti colori: Blu Riviera, Blu Bisanzio, Blu Recife, Rosso Scarlatto, Rosso Lucifero, Verde Lugano, Verde Polo, Grigio Thallium, Grigio Cosmo, Grigio Hadès, Giallo Luxor, Nero Granito. Non disponibili in Italia: Beige Solstizio, Blu Hyperion, Nero versione Silver&Black, Grigio Cenere. una tale ricchezza di colori e abbinamenti non poteva non essere usata anche come spunto di comunicazione; ecco qui la pubblicità dedicata: una scelta difficile, non potendo averle tutte.

**CRUEL DILEMME**

Après avoir admiré les courbes, la silhouette, choisi le cuir mécanique, reste le choix cornélien de la robe.

Rendre laide une belle ligne est impossible mais comment la faire siéner ?

Choisir l'harmonie du cuir

Orange avec une ligne rouge Lucifer ou un trait de bleu Hyperion avec un garnissage cuir Ailezan...

Prenez votre temps et réfléchissez, une fois en harmonie avec elle vous lui appartenez pour longtemps.

Cuir Orange	Cuir Amaranthe	Cuir Ailezan	Tissu Salzburg Astrakan	Tissu Salzburg Drage



le versioni berlina e delegando a sedili, pannelli e tappezzeria il compito di fare la differenza. La Lancia sfodera un allestimento realizzato congiuntamente da Recaro e Poltrona Frau, che mette a disposizione l'alcantara o in opzione la sua pregiata pelle in 12 colori per il programma di personalizzazione Kaleidos, che consente di accoppiarli a qualsiasi tinta di vernice esterna, senza abbinamenti imposti. L'allestimento è unico e full optional, e include doppio air bag, climatizzatore automatico, chiusura centralizzata con telecomando, cerchi in lega e vernice metallescente. Optional sono le sospensioni a smorzamento controllato elettronicamente, i fari a scarica di gas, il tetto apribile a comando elettrico, il Viasat e il Route Planner, oltre ai sedili che scorrono elettricamente quando si accede ai posti posteriori, soluzione non praticissima (l'avanzamento è piuttosto lento) ma molto scenografica e condivisa dalla Peugeot, al pari dei finestrini senza cornice che si abbassano e alzano automaticamente quando si aprono o chiudono le portiere.

Lancia e Peugeot vantano poi una buona abitabilità per quattro persone (la "k" è omologata addirittura



per cinque) e un generoso bagagliaio, insospettabilmente ampio per una coupé.

### Tre cilindrate

Anche la gamma motori dei due modelli è impostata in maniera sorprendentemente simile, con tre cilindrate comprese tra 2 e 3 litri per entrambe le vetture. Dal listino Lancia nel 1997 si può scegliere tra il prestante quattro cilindri 2.000 cc turbo da 205 Cv (sostituito l'anno seguente dall'esuberante 5 ci-

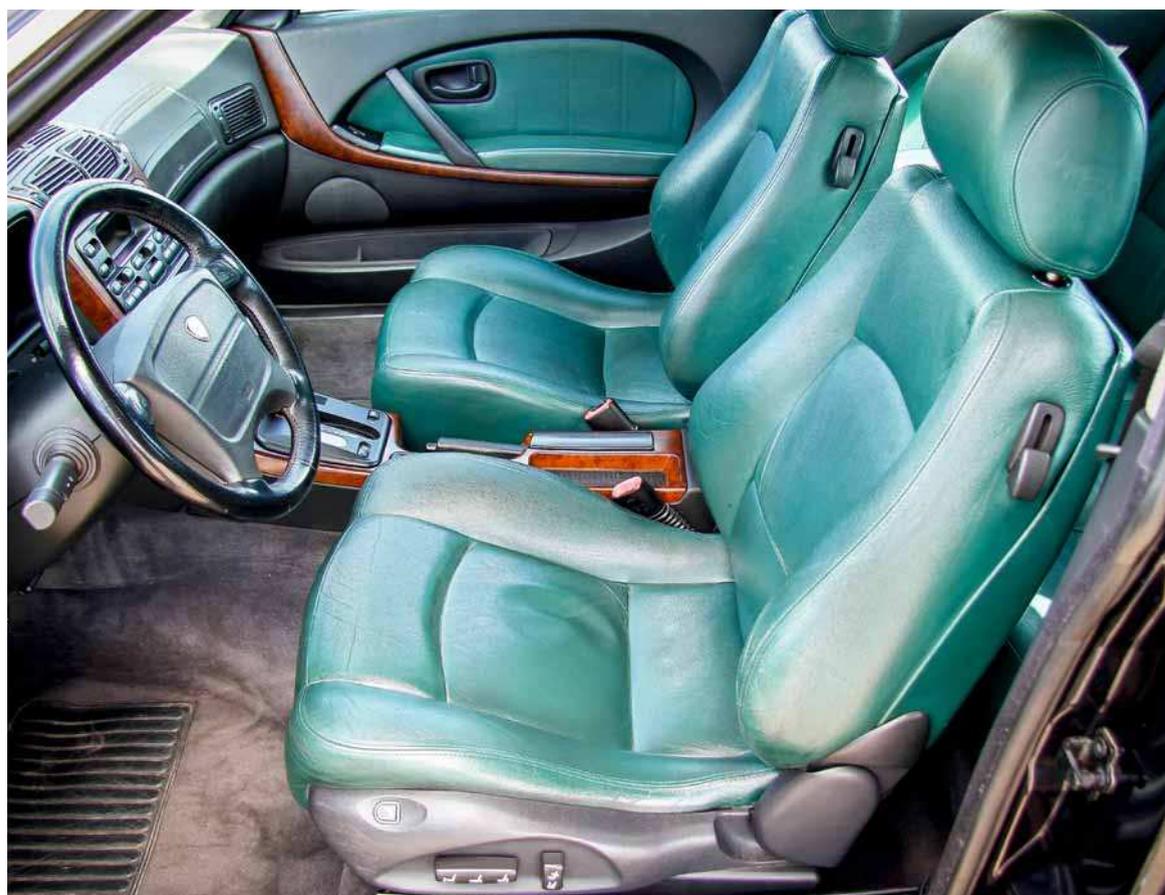
### GAMMA COMPLETA

La Lancia k era un'ammiraglia a tutto tondo, disponibile in versione berlina, station wagon e coupé (sopra). Quest'ultima è stata la versione decisamente meno fortunata, al contrario delle altre due.



#### ABITACOLO OPULENTO

Tanto è favorevole per la Peugeot la vista di tre quarti anteriore, quanto nel caso della K coupé mette in evidenza le proporzioni "difficili". C'è grande vicinanza tra le due auto invece nell'abitacolo, dove anche l'italiana presenta opulenti rivestimenti in pelle (e la radica che manca sulla francese), strumentazione simile a quella della 406 e tanta abitabilità. Si nota la leva del cambio automatico, il solo con cui era disponibile la 3.0 V6. Entrambe le coupé di questo confronto hanno l'air-bag lato guida.





lindri 20 v da ben 220 Cv e 245 km/h), il cinque cilindri 2.400 cc da 175 Cv o il V6 3.000 cc 24v da 204 Cv di derivazione Alfa Romeo, in abbinamento al solo cambio automatico. Si ha notizia di alcune unità uscite dalla catena di montaggio anche col 2.4 jtd, ma i dati di vendita deludenti del modello "corto" ne hanno bloccato prematuramente lo sviluppo, portandolo fuori produzione dopo appena due anni.

La gamma motori della 406 Coupé debutta inizialmente con due motori a benzina, ovvero il 2.0 16v da 132 Cv ed il 3.0 V6 24v da 190 Cv, presente sulla vettura di questo servizio. Nel dicembre 1999 il 2 litri viene rimpiazzato da uno nuovo da 136 CV della serie EW, mentre il 3 litri V6 passa da 190 a 207 CV; nel 2001 viene introdotta una nuova unità a benzina da 2.2 litri per 158 CV, affiancata da un altro 2.2, stavolta turbodiesel, da 136 CV.

Per la nostra prova comparativa abbiamo scelto le due versioni top di gamma, ovvero quelle col 3 litri con 6 cilindri a V, senza dubbio le più interessanti dal punto di vista collezionistico, scoprendo che, nonostante le analogie, le due vetture non potrebbero essere più diverse.

Come abbiamo già accennato, la "k" è pastosa, elastica, brillante ma decisamente poco sportiva; un'indole dichiarata anche dalla scelta di abbinare il motore "grosso" al solo cambio automatico. Piacevole nella guida turistica e in autostrada, come certe vetture inglesi la Lancia induce a una guida rapida ma compassata, in cui la potenza non va esibita ma tenuta da parte come riserva per le situazioni scomode o per i sorpassi. Per i pochi clienti veramente sporti-

**BRILLANTE**  
Anche nella vista posteriore la Peugeot 406 Coupé evidenzia una linea equilibrata, brillante ed elegante allo stesso tempo. Il vano bagagli è ampio e regolare, abbondante per due persone, sufficiente per quattro.



## SCHEDA TECNICA PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V

**Motore** Anteriore trasversale a benzina, 6 cilindri a V Cilindrata 2946 cc, alesaggio e corsa 87 x 82,6 mm, distribuzione due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro Rapporto di compressione 10,5:1 Alimentazione a iniezione MPI Raffreddamento a liquido Potenza 194 Cv a 5750 giri Coppia 27,7 kgm a 4000 giri **Trasmissione** trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti +RM Pneumatici 215/55 R16 **Corpo vettura** Scocca portante in acciaio, 2 porte, 4 posti Sospensioni anteriori tipo McPherson, montante telescopico, barra stabilizzatrice; posteriori multilink, ammortizzatori telescopici regolabili Sterzo a cremagliera con servocomando Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2700 Carreggiate ant/post 1410/1430 Lunghezza 4620 Larghezza 1780 Altezza 1350 Peso 1433 kg **Prestazioni** Velocità massima 235 km/h



vi della Coupé, scelta decisamente migliore è il motore duemila turbo, il più piccolo per cubatura ma il più prestante per “cavalleria”, molto veloce nella prima versione a 16 valvole e addirittura rabbioso nella successiva 20 valvole, condivisa anche con la versione top di gamma della coeva Fiat Coupé.

## Due anime

Più versatile ed equilibrato il tremila della 406, un motore dalle due anime: morbido e facile ai bassi regimi, come ci si aspetta da un V6, sfodera un temperamento insospettabile sopra i 4000 giri, diventando improvvisamente ben più brillante e divertente, con un'erogazione fluida e reattiva accompagnata da un caratteristico rombo pieno e metallico che spinge in un attimo verso la zona rossa del contagiri, il tutto supportato da un assetto che, seppur non raffinato come quello regolabile montato dalla Lancia, è un giusto e piacevole compromesso tra rigidità sportiva e confort.



Se la “k” nei soli due anni di produzione totalizza appena 3.271 unità tra tutte le motorizzazioni, rendendo il modello di sicuro interesse collezionistico (benché per motivi diversi da quelli consueti, ndr), sorte diversa tocca alla 406 Coupé che, anche grazie alla linea elegante e senza tempo, conclude la sua carriera nel 2004, oltre un anno dopo la berlina e la Station wagon, totalizzando 107.631 esemplari, l'85% dei quali venduto in Europa, e ripagando ampiamente gli investimenti fatti dalla Casa per realizzare un prodotto così particolare. Vent'anni dopo, con un prevedibile senno di poi, possiamo confermare che la Coupé è la versione della 406 che è invecchiata meglio. Se è mai possibile che una linea del genere possa invecchiare.

## PROFILI SUPERFLUI

La zona posteriore della k coupé è un po' massiccia, ma nel complesso piacevole. I profili cromati però non sembrano necessari. L'accento di “codine”, benché un po' di maniera, consente di creare una zona convessa che regala dinamismo. Il vano bagagli rispetto a quello della Peugeot soffre di un ingombro superiore dei passaruota.

## SCHEDA TECNICA

### LANCIA K COUPÉ 3.0 V6 24V AUTOMATICA

**Motore** Anteriore trasversale a benzina, 6 cilindri a V Cilindrata 2959 cc, alesaggio e corsa 93 x 72,6 mm, distribuzione due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, alimentazione a iniezione MPI, rapporto di compressione 10:1 Raffreddamento a liquido Potenza 204 Cv a 6300 giri Coppia 27,5 kgm a 4500 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, cambio automatico a 4 rapporti +RM Pneumatici 205/55 R16 **Corpo vettura** Scocca portante in acciaio, 2 porte, 5 posti Sospensioni anteriori e posteriori tipo McPherson, montante telescopico, barra stabilizzatrice Sterzo a cremagliera con servocomando Freni anteriori a disco autoventilati, posteriori a disco **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2580 Carreggiate ant/post 1547/1533 Lunghezza 4570 Larghezza 1830 Altezza 1430 Peso 1515 kg **Prestazioni** Velocità massima 220 km/h



**CONFRONTO** | Alfa Romeo RZ - Bmw Z1

# Spider

## Sliding doors

**AL PORTELLO ENTRA FIAT, DA MONACO ESCE UN' AUTO CON PORTE A SCOMPARSA. ZAGATO E "ZUKUNFT" (FUTURO): QUESTIONE D'IMMAGINE, MA PRESUPPOSTI E RISULTATI NON SONO UGUALI**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ENRICO SCHIAVI



**C**osa resterà di questi anni 80, diceva la canzone. Dal punto di vista automobilistico, molto più di quello che il titolo da hit parade voleva sottendere: anni futili, effimeri, "leggeri". Può essere, ma in fin dei conti, visto con il senno di poi, quel decennio non è stato poi così male come, sul momento, molti temevano, tra nani, ballerine e città "da bere": oggi le varie "movide" non promettono poi tanto di meglio. Di certo, almeno un paio di auto nate in quegli anni, oggi farebbero un figurone.

Il lascito automobilistico del decennio Ottanta è fatto di Uno e Croma, tanto per stare in casa Fiat; la Lancia Thema e l'Alfa Romeo 164 di cui si è appena festeggiato il trentennale; la Porsche 964, versione della 911 che ha portato la Casa di Stoccarda a essere la potenza che è oggi, dopo la fase di appan-

namento dei modelli a motore anteriore. Insomma un decennio ricco di idee e di sostanza, oltre che di apparenza; e nel quale c'era voglia di provare, e di fantasticare. Come fecero Alfa Romeo e BMW. La prima, da poco passata sotto egida Fiat, volle fare un'ultima sportiva a trazione posteriore da "alfisti puri". La seconda, pronta a occupare stabilmente il posto nel mercato che avrebbe dovuto essere proprio dell'Alfa Romeo, volle mostrare al mondo di cosa era capace.

### **Futuro**

Così, verso la fine degli anni '80 le due Case si ritrovano a presentare sul mercato due auto in apparenza molto diverse, ma sotto sotto frutto di numerosi concetti simili: esclusi-

### **TRATTI SOMATICI**

La parte posteriore dell'Alfa Romeo, le porte a scomparsa della BMW: sono i tratti somatici più forti della RZ e della Z1, automobili di forte personalità estetica.





vità, aerodinamica, design, tecnologia. Tutte idee tipiche del decennio e che si ritrovano sviluppate in abbondanza nell'Alfa Romeo ES 30 e nella BMW Z1; l'italiana, il cui acronimo sta per "Experimental Sportscar 3.0 litre", presentata a Ginevra nel 1989, più tardi diventerà "SZ", come Sprint Zagato, omaggio alla nota coupé degli anni '60 di cui è in effetti un proseguimento concettuale. La "Z" della BMW, presentata due anni prima della ES 30, sta invece per "Zukunft", il cui significato è: futuro. Un concetto molto ambizioso; ma l'ambizione non manca anche all'Alfa Romeo. Sono due automobili di rottura, seppur in modi diversi, che non passano inosservate. Dalla SZ poi, qualche anno dopo, nel 1992 sarà derivata la Roadster Zagato, presentata a Parigi, che erediterà dalla sorella chiusa concetti e soluzioni tecniche e diventerà una diretta concorrente proprio della BMW Z1.

Stupire, apparire, vincere: entrambe queste automobili incarnano idee tipiche del decennio; sono molto simili perché hanno tante cose che le accomunano, ma alla fine fondamentalmente diverse e distanti tra loro per un motivo ben preciso: l'Alfa Romeo è figlia di un'idea estemporanea, una sorta di concessione e omaggio alla storia della Casa che ha ormai preso una strada industriale diversa; la BMW invece è il primo frutto della programmazione, un distillato delle capacità della Casa, un mani-

festò di quello che a Monaco di Baviera sono in grado di fare, e faranno, negli anni a venire. Sono due concept-car prodotte in serie, ma di soli 278 esemplari per la macchina italiana (più 1035 SZ) contro oltre 8000 di quella tedesca.

Nel 1986, tra le polemiche, l'IRI, cioè lo Stato italiano, vende l'Alfa Romeo alla Fiat. Le polemiche non mancano e si devono al fatto che il Palazzo ha favorito Torino contro la Ford, che era molto interessata al Marchio milanese. Gli appassionati storcono il naso perché si aspettano che questo passaggio significhi l'annullamento delle prerogative sportive e tecnologiche dell'Alfa Romeo, simbolicamente identificate nell'uso della trazione posteriore. In effetti, così sarà, con modelli a trazione anteriore (che peraltro riscuoteranno un ottimo successo, soprattutto la 164). Resta in listino però, ancora per qualche anno, la berlina "75", sviluppo finale del concetto dell'Alfetta, risalente ormai a quindici anni prima. Un concetto però ancora molto valido, tanto da far nascere in seno al Portello l'idea che possa essere una base per un modello quasi da esposizione, una sorta di testamento spirituale del Biscione che serva anche come propellente per la nuova proprietà dopo gli anni bui delle auto mal montate e che cadono a pezzi per la ruggine, in particolare quelle prodotte a Pomigliano d'Arco.

La Zagato, dopo i fasti degli anni Sessanta, sta tra-

#### GENEROSA

Quello che certo non manca alla roadster italiana è l'originalità estetica, esaltata dal colore giallo di questo esemplare. Le forme opulente e squadrate, al limite del massiccio, sono nel DNA di Zagato. La linea di cintura è altissima e contrasta con la dimensione minima delle zone vetrate. La RZ è come una bella donna dalle forme generose. Nelle foto della pagina a fianco, alcuni dettagli caratteristici del design: molto originale la soluzione con cui è interpretato il tema dello scudetto Alfa Romeo.





## CONFRONTO | Alfa Romeo RZ - Bmw Z1

sformandosi da Carrozzeria tradizionale in fornitore di tecnologia, disegno industriale e prototipazione. L'azienda di Rozzano e quella del Portello, unite dal filo rosso della storia (Zagato carrozza i telai, nel 1928, della favolosa 6C 1750 progettata da Vittorio Jano), sono accomunate anche nella fase di transizione.

### Doppio taglio

Per la nuova Alfa Romeo, Zagato ha in serbo linee e concetti estetici avveniristici e spesso anche vistosi, come è nelle sue corde, il che non fa male, trattandosi di un'automobile che deve fare da testimonial delle capacità, e della storia, del Biscione. In realtà al progetto ES 30 lavorano addirittura tre squa-

dre di tecnici: oltre allo studio di Zagato, anche il Centro Stile Alfa Romeo, nel quale figura in quegli anni Walter de' Silva insieme ad Alberto Bertelli, e il centro di design Fiat, condotto da Mario Moioli e dall'istrionico Robert Opron, il francese autore tra le altre della Citroën Maserati e della Renault Fuego. Ed è proprio la proposta del francese a prevalere, almeno per quanto riguarda la linea principale della vettura; giacché nel suo look quasi extraterrestre sono inconfondibili gli stilemi della tradizione Zagato, se non altro nei massicci specchi di fronte e di coda. E in ogni caso, la "Z" dell'atelier milanese resta nel nome definitivo della vettura, oltre che sulla fiancata della vettura.

La carrozzeria è realizzata in fibra di vetro e Modar, una sofisticata resina metacrilica termoisolante prodotta in Inghilterra dalla ICI: i pannelli sifatti sono incollati sulla scocca in acciaio. Una sfida

### NIENTE REGOLAZIONE

L'interno dell'Alfa Romeo è dominato dai sedili molto profilati, rivestiti in pelle di buona qualità. Una pecca è l'assenza della regolazione in altezza del sedile di guida. Nel complesso la finitura è però un gradino sotto quella della Bmw, come d'altra parte era a cavallo tra gli anni '80 e '90 su tutte le auto prodotte in Italia.



#### VERSO IL PILOTA

Molto bella ed evocativa la strumentazione (in alto) al pari del volante. Gli indicatori secondari sono orientati verso il guidatore. Vicino alla leva del cambio ci sono i pulsanti per la regolazione degli ammortizzatori e la targhetta con il numero di serie dell'auto. Il pannello porta è essenziale; dietro i sedili ci sono i soli vani per un minimo di bagaglio, poiché il vano posteriore è occupato dalla ruota di scorta.

tecnologica interessante, ma che si rivelerà a doppio taglio, con costi elevati a fronte di risultati deludenti per quanto riguarda il contenimento del peso. Sotto il vestito, che sulla RZ è modificato con l'asportazione del padiglione, c'è la meccanica della 75 America, in particolare il motore 3 litri V6 a 60° soprannominato "Busso" dal nome dell'ingegnere che l'ha disegnato, in lega leggera, con distribuzione monoalbero a due valvole per cilindro; un'icona dell'Alfa Romeo e un simbolo per tutti gli appassionati del marchio. Il lavoro di ottimizzazione a cui è sottoposto, a livello di aspirazione e scarico, porta la potenza del V6 a 210 Cv a 6200 giri, un buon valore ma inferiore alle aspettative create da tanta forma estetica. Servirebbe il 24 valvole, che arriverà in seguito sulla 164, anche perché sulla RZ, più ancora che sulla SZ, la potenza si scontrerà con un peso in ordine di marcia di ben 1380 kg. Se a ciò si ag-



## | CONFRONTO | Alfa Romeo RZ - Bmw Z1

giunge che la tenuta di strada è eccezionale e che i rapporti del cambio sono lunghi, si capisce perché qualcuno ha definito queste Alfa Romeo dei “gattini” o dei “mostri gentili”. Con il senno di poi, viene da pensare che all’epoca si aspettasse un motore più prestante, come il 24 valvole che sarebbe arrivato dopo e, opportunamente modificato, avrebbe potuto fornire più di 250 Cv; non si spiega altrimenti perché, a un autotelaio con il ben noto bilanciamento e la ripartizione del peso 50/50 grazie allo schema transaxle, si sia aggiunta anche un’aerodinamica studiata in galleria del vento per ottenere un Cx molto buono (0.30) e perfino un accenno di deportanza in virtù dell’assetto molto basso abbinato al corpo vettura largo. Se a ciò si aggiunge la notevole rigidità torsionale della scocca, non c’è da meravigliarsi che l’accelerazione laterale sia misurata fino a 1,3 G, un risultato che all’epoca nemmeno le più note GT riescono a raggiungere. Ma che, in assenza di Cv, per paradosso diventa quasi un limite. Tanto più che il peso, che dovrebbe essere un fiore all’occhiello, è invece una... zavorra. Il progetto della ES 30 prevedeva di contenerlo con l’uso abbondante di materiali plastici, necessari peraltro per modellare le forme della vettura; difficile di-

re se il risultato ottenuto (la SZ pesa 10 kg più della 75 America) sia positivo o meno. Di certo, sulla RZ il peso aumenta da 1260 a 1380 kg, a causa dell’irrobustimento necessario per compensare la mancanza del tetto e nonostante l’uso di pannelli plastici più sottili; basta sollevare il cofano motore, tutto in plastica, per rendersi conto che l’effetto è stato contrario a quello che probabilmente si desiderava. Non bastasse, sulla RZ ci sono oltre 500 parti differenti rispetto alla SZ, con relativi stampi, cosa che porterà il costo finale alle stelle (107 milioni di lire) e limiterà la produzione a soli 278 esemplari (contro i 350 preventivati e le 1036 SZ).

### Show-car

Come e più della sorella SZ, la RZ non vuole essere una vettura supersportiva né supertecnologica (poca elettronica, niente 4 ruote motrici né sterzanti, niente controllo di trazione), bensì un’automobile con il compito di risollevare l’immagine del marchio Alfa Romeo alla fine di un periodo difficile e all’inizio di un altro ricco di incognite. In questo senso il risultato è raggiunto in pieno, soprattutto grazie alla stupefacente estetica firmata Zagato, che ne fa una sorta di scultura automobilistica in movimento. Oggi per acquistare una RZ in buone condizioni si deve preventivare una spesa intorno agli 80.000 euro.

### PRECISIONE

Sopra, la Bmw Z1 in azione in un lungo tornante a destra. Grazie alla precisione dello sterzo, buona parte delle curve si possono chiudere senza togliere le mani dal volante. Naturalmente, su strada aperta al traffico non si devono incrociare le braccia come in foto. Impagabile la sensazione di guida all’aperto senza porte. Nelle foto a destra, in senso orario, i fari poliellissoidali per la prima volta su un’auto di serie, lo specchio retrovisore sul montante, la marmitta alare e lo sfogo posteriore per l’aria.



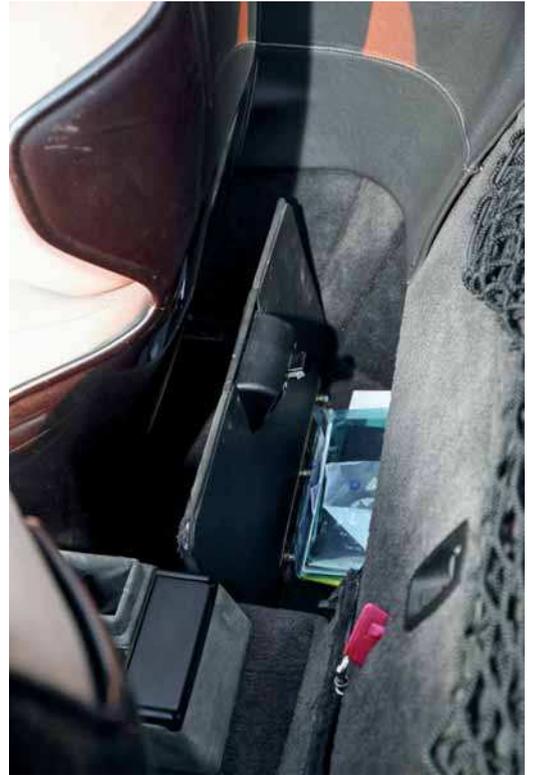


La Bmw Z1, quando è presentata alla stampa in Italia, a Punta Ala, nell'autunno del 1988, rappresenta insieme la tradizione e l'idea di ciò che la casa bavarese vuole diventare in un futuro prossimo. A Monaco avevano già prodotto due bellissime roadster: la 507 di fine anni '50, che affianca la nuova nata durante la presentazione, e ancor prima la 328 del 1936. Ma la Z1 è tutta nuova, non soltanto dal punto di vista tecnico e tecnologico, ma proprio come idea stessa di automobile. È il primo frutto della neonata BMW Technik, antenna tecnologica interna in cui la Casa ha coinvolto personale delle divisioni automobilistica e aeronautica per creare tecnologia da vendere a terzi. Creata la società e dotata di budget cospicuo, il passo successivo è creare un primo prodotto che comunichi al mondo due cose: che esiste la Technik e quello che è capace di fare. Si punta quindi su una show-car, un roadster con porte discendenti che si suppone colpiscono

l'immaginario collettivo degli appassionati di automobili. L'unico vincolo dato dalla dirigenza agli ingegneri è quello di usare una meccanica esistente, e la scelta cade sulla Bmw 325x, sia perché il sei cilindri in linea è il fiore all'occhiello della produzione motoristica di Monaco, sia perché la potenza di 170 Cv è ritenuta sufficiente per un'auto brillante ma non sportiva.

La meccanica derivata dalla grande serie e non esasperata è soltanto il primo dei punti in comune tra la Bmw Z1 e l'Alfa Romeo SZ/RZ: poi ci sono la carrozzeria in plastica applicata a una scocca e l'aerodinamica curatissima. La differenza, non da poco, è che la carrozzeria in plastica è fatta qui di pochi pannelli amovibili e leggeri: sono soltanto 13, in tre materiali compositi diversi e, in teoria, potrebbero in appena un'ora di tempo di cambiare colore alla vettura. Anche la vernice è speciale: si chiama Varioflex ed è studiata in esclusiva per la Z1

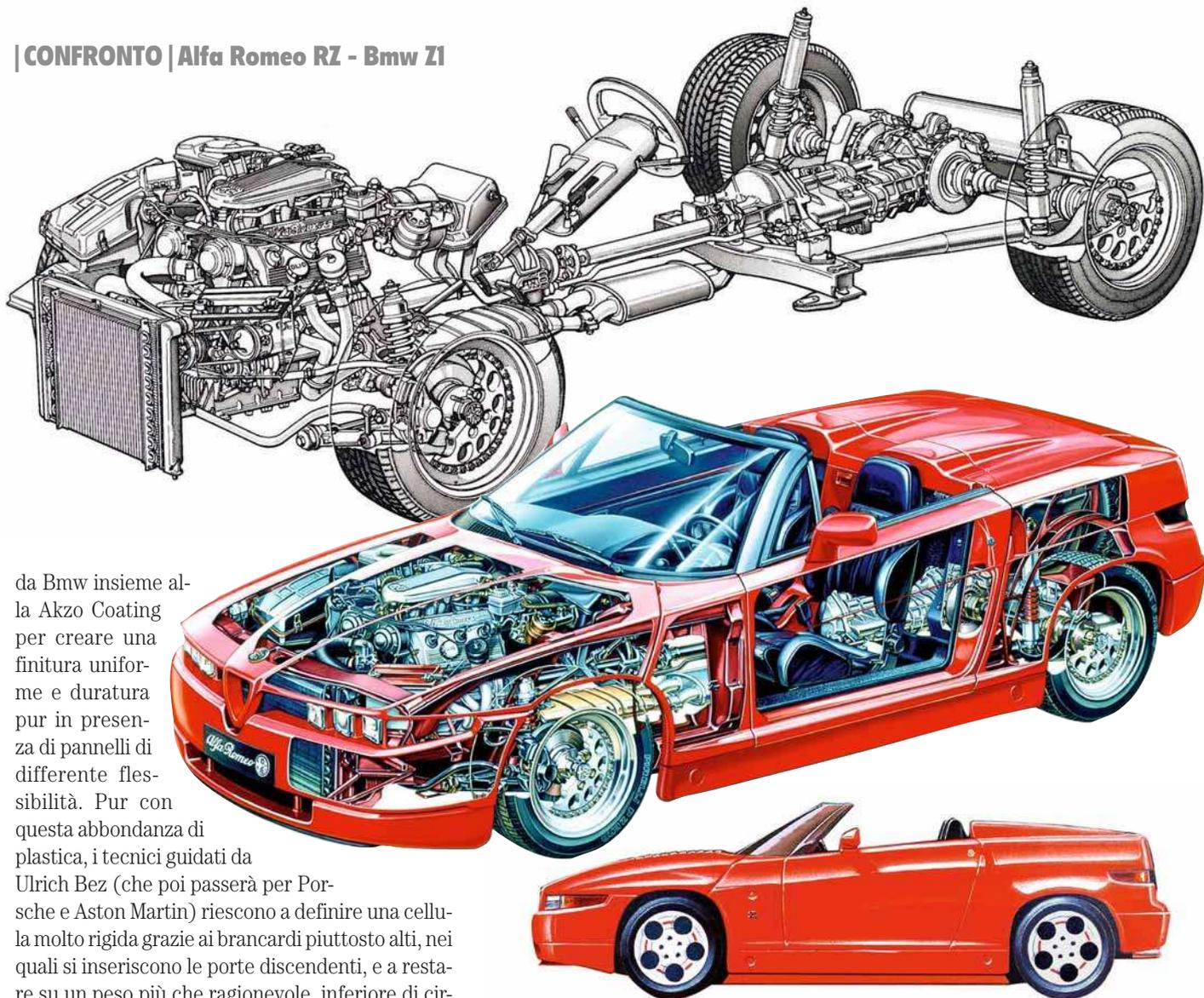
**BELLA RAZIONALITÀ**  
L'abitacolo della Z1 non è molto diverso, come design e finitura, rispetto a quelli delle coeve Serie 3. Quindi ci sono buoni materiali, accoppiamenti solidi e in generale un senso di elegante e sportiva razionalità, che non sconfinava però nell'austerità di modelli della concorrenza tedesca. Interessante l'uso delle reticelle come porta oggetti. Tutti a portata di mano i comandi secondari.



### MOTOCICLISTICO

In alto, il bel volante a tre razze e la strumentazione con la tipica grafica Bmw: il contagiri è più piccolo del tachimetro e nel complesso la strumentazione ha un che di motociclistico. I sedili sono profilati e rifiniti in pelle e velluto: l'incavo sulla carrozzeria di fianco a essi serve come appiglio per entrare e uscire dall'abitacolo, insieme al montante del parabrezza. Dietro i sedili anche qui ci sono due ripostigli, nonostante esista un vero bagagliaio, al cui interno c'è anche una ricca trousse di attrezzi.





da Bmw insieme alla Akzo Coating per creare una finitura uniforme e duratura pur in presenza di pannelli di differente flessibilità. Pur con questa abbondanza di plastica, i tecnici guidati da Ulrich Bez (che poi passerà per Porsche e Aston Martin) riescono a definire una cellula molto rigida grazie ai brancardi piuttosto alti, nei quali si inseriscono le porte discendenti, e a restare su un peso più che ragionevole, inferiore di circa 130 kg a quello della SZ. Il telaio è prodotto dalla Baur e immerso in una fusione di acciaio zincato, in modo da risultare rivestito da una protezione di 30 micron di spessore, contro gli 8 consueti, consentendo di avere un pianale che, senza funzioni portanti, è realizzato in materiale sintetico composito fatto di due gusci di vetroresina imbottiti di polistirolo, in modo da essere leggero, resistente alla corrosione e "malleabile" a fini aerodinamici. Il rollbar, indispensabile su un'auto aperta, è anteriore, integrato nel supporto del parabrezza il quale ha la traversa superiore che serve anche da maniglia su cui fare leva per entrare e uscire dall'abitacolo.

### Aerodinamica

Se sulla Alfa Romeo SZ/RZ la questione aerodinamica è affidata soprattutto alla carrozzeria e all'assetto ribassato, sulla Bmw Z1 anche questo aspetto è frutto di uno studio scientifico: tutto nasce dai... fari anteriori. Per la prima volta su un'automobile, essi sono poliellissoidali, faretto molto piccoli che permettono di avere una sezione frontale ridotta e quindi una buona penetrazione aerodinamica; la zona an-

teriore presenta un'alternanza di profilo concavo e convesso che crea una zona di alta pressione. L'aria che scivola sotto la macchina invece trova un fondo piatto che la porta fino alla zona posteriore dove, al posto di un estrattore inferiore e di uno spoiler superiore, i tecnici studiano una marmitta con forma alare che incanala il flusso nella zona tra cofano e paraurti posteriore dove un profilo a tutta larghezza crea uno sfogo d'aria che spinge verso il basso la vettura. Abbiamo voluto verificare questo dato con un lancio nel quale abbiamo superato abbondantemente i 200 km/h di strumento, riscontrando che la stabilità è ottima, la vettura non si alleggerisce minimamente segno che con tali soluzioni l'aerodinamica funziona.

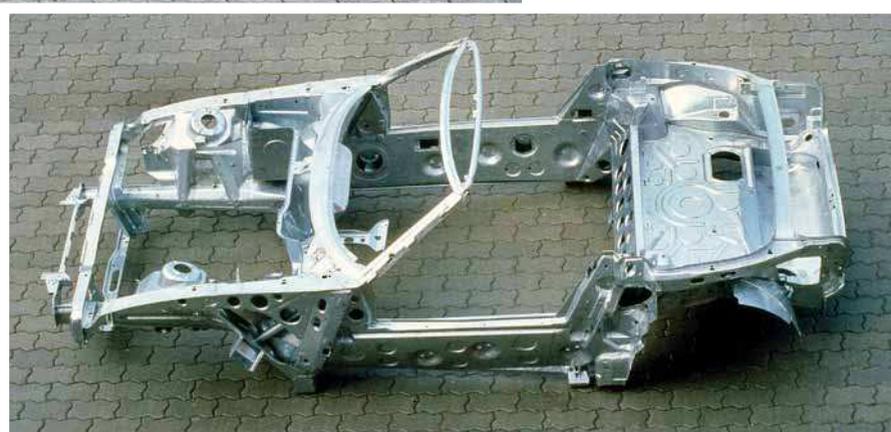
La Z1 è dunque figlia di un progetto con i requisiti fondamentali per la riuscita: programmazione, tecnologia e disponibilità economica. Lo dimostrano le porte scorrevoli, che sono l'elemento di maggior attrazione per il pubblico ma vanno oltre la pura immagine per diventare un elemento tecnico e di sicurezza: nei longheroni che, come detto, servono a confe-

### TRANSAXLE

Qui sopra, un figurino della RZ con cerchi che poi non andarono in produzione. La vettura spogliata mostra la tecnica: a parte le molle elicoidali anteriori (al posto delle barre di torsione), è tutto come sulla 75 (e l'Alfetta): schema transaxle con cambio posteriore, ponte De Dion, parallelogramma di Watt e dischi freno posteriori entro bordo.



**PANNELLI**  
Una delle caratteristiche più curiose della Bmw Z1 era la possibilità teorica di cambiare colore della carrozzeria: in un'ora è possibile smontare i pannelli plastici di cui è formata (a sinistra).



rire la giusta rigidità, ci sono anche le barre anti-intrusione, elemento all'epoca adottato da pochissime auto. La Z1 con le porte tutte abbassate è una vera roadster: guidando in questa configurazione sembra di essere seduti... sull'asfalto!

Dopo la presentazione, Bmw è costretta a prevedere una produzione in serie per la Z1 perché dopo il Salone di Francoforte del 1987, quando appare in versione definitiva, in pochi giorni a Monaco arrivano circa 5.000 ordini; a fine 1991 la produzione cesserà con un totale di 8.012 esemplari nei colori pastello rosso e giallo sabbia, metallizzati blu/nero, verde bosco, viola-rosa e blu chiaro. Un bel successo, per un'automobile molto particolare, che non è omologata negli Stati Uniti d'America per la mancanza del catalizzatore e dell'aria condizionata e che costa in Italia poco meno di 90 milioni di lire. Il primo mercato sarà la Germania, seguito a grande distanza da Italia e Francia; il Sultano del Brunei ne comprerà cinque. Oggi la BMW Z1 è stata riscoperta come auto storica e le quotazioni sono in rapida crescita: al momento acquistarne una è ancora un buon affare tra 50.000 e 60.000 euro, è prevedibile che la quotazione crescerà ancora nel breve-medio termine.

**ROLL-BAR**  
Qui sopra, la scocca della Z1, in acciaio zincato. Si nota il montante del parabrezza irrobustito, con funzione di roll-bar. Alla scocca era applicato il pianale in materiale sintetico. A sinistra, dall'alto la Z1 in modalità tutto chiuso, senza capote e tutto aperto.



## | CONFRONTO | Alfa Romeo RZ - Bmw Z1

### Simili ma diverse

Alla prova dei fatti la RZ e la Z1 hanno un comportamento e uno stile molto diversi, pur restando nell'ambito delle auto sportive non esasperate. L'Alfa Romeo da fuori promette prestazioni da "brucia semafori" ma poi mostra una natura più da auto da passeggio sul lungomare. Il V6 "Busso" è molto brillante nel prendere i giri e ha un'ottima coppia, ma il peso elevato e i rapporti lunghi consigliano di sfruttare la sua elasticità per una guida brillante ma non esasperata, con limitato uso del cambio. Una guida spensierata, contando sull'ottima tenuta di strada e stabilità che permette di affrontare la strada allegramente senza pagare peggio in caso di errori di guida. La Bmw non è da meno nelle qualità dinamiche, anzi il suo sterzo vanta una precisione da vera sportiva, tanto che la maggior parte delle curve si possono affrontare senza staccare le mani dal volante.

Merito delle buone sospensioni, specie il ponte posteriore che prefigura quello della E36 del 1990, e del motore anteriore-centrale, che insieme alla struttura della vettura crea un baricentro molto basso. Grazie al peso inferiore e ben disposto i 40 Cv che la tedesca concede all'italiana non si avvertono più di tanto. Notevole è invece la differenza nella frenata, che sull'Alfa richiede un grosso sforzo al pedale per ottenere sufficiente potenza mentre sulla Bmw è facile e modulabile.

In entrambi i casi il sound dei 6 cilindri è vera musica per le orecchie degli appassionati, ma sulla Bmw si può apprezzare anche ad auto aperta e porte ab-

## SCHEDA TECNICA

### ALFA ROMEO RZ

**Motore** Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 6 cilindri a V di 60° Alesaggio e corsa 93 x 72,6 mm Cilindrata 2959 cc Rapporto di compressione 10:1 Distribuzione monoalbero in testa (cinghia), due valvole per cilindro Accensione elettronica digitale integrata con l'iniezione elettronica Bosch Motronic ML41, sonda lambda Lubrificazione forzata con pompa a lobi, filtro a cartuccia Raffreddamento a liquido con circolazione forzata, radiatore e vaso di espansione, ventilatore elettrico con termostato impianto elettrico 12 V, alternatore 70 A Potenza 210 Cv a 6200 giri

Coppia 25 kgm a 4500 giri **Trasmissione**

Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 5 marce + RM Rapporti: I 2,875 - II 1,720 - III 1,226 - IV 0,946 - V 0,780 - RM 3 Rapporto finale 3,909; differenziale nella scatola cambio, coppia conica e ipoide con autobloccante al 25% Ruote in lega componibili, ant 7J x 16", post 8J x 16"; pneumatici ant 205/55 ZR16, post 225/50 ZR16 **Corpo vettura** Carrozzeria autportante, coupé 2 porte, 2 posti Sospensioni anteriori

a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle e ammortizzatori coassiali, barra antirollio Sospensioni posteriori ponte De Dion, puntoni convergenti, parallelogramma di Watt, molle e ammortizzatori coassiali; dispositivo sollevamento vettura (corsa 40 mm) Sterzo a cremagliera, servosterzo Freni a disco sulle 4 ruote Capacità serbatoio benzina 70 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.510 Carreggiate ant / post 1.464/1.426 Lunghezza 4.060 Larghezza 1.730 Altezza 1.300 Peso in ordine di marcia 1.380 kg **Prestazioni** Velocità massima 230 km/h; velocità a 1000 giri in V 38,1 km/h Rapporto peso/potenza 6,6 kg/Cv



bassate fino quasi a velocità autostradali, sintomo di un ottimo studio aerodinamico.

Dove la differenza è notevole, è nella posizione di guida: quasi perfetta sulla Bmw, mentre sull'Alfa pedaliera e volante soffrono di scarso allineamento, fra di loro e rispetto al sedile. Inoltre l'abitacolo della RZ soffre di una finitura fin troppo artigianale, soltanto in parte mitigata dalla qualità del pellame usato per i sedili, che però non sono regolabili in altezza. Molto bella e completa invece, come tradizione della Casa, la strumentazione che è an-

### ROLLIO

L'assetto della RZ non è rigidissimo, c'è un po' di rollio che però non pregiudica affatto la tenuta di strada grazie alle proverbiali qualità telaistiche Alfa Romeo. Sopra, il V6 "Busso" protagonista nel vano motore, il cui cofano è molto pesante nonostante la plastica con cui è fatto.



che ben leggibile; in linea con la storia del Biscione anche il comando del cambio, escursione della leva lunga ma innesti abbastanza precisi nonostante il transaxle.

Lo stesso vale per la trasmissione della Z1, che però può contare su una posizione di guida ottima e su un abitacolo in cui si ritrovano le stesse qualità delle Serie 3 coeve, quindi adeguato allineamento di sedile pedaliera e volante, sedili rivestiti in pelle ben profilati che contengono il corpo, abitabilità buona nonostante le dimensioni dell'abitacolo e un discreto numero di vani portaoggetti.

Anche sulla Z1 ci si può dimenticare del cambio grazie alla fruibilità del sei cilindri, il cui rumore è una grintosa melodia che invita ad affondare il piede sull'acceleratore. I 170 Cv possono sembrare pochi ma accelerando con decisione nelle marce inferiori l'accelerazione è appagante, anche perché superati i 4000 giri si avverte un piccolo ma deciso picco di erogazione. La tenuta di strada è molto buona, non fa sentire la mancanza dell'autobloccante.

### Germania-Italia 4-3

Volendo usare un metro calcistico per riassumere la sfida, si può dire che questa volta è la Germania a vincere 4-3 contro l'Italia, perché a trent'anni di distanza la Z1 mostra di essere il frutto di un progetto che aveva alle spalle una programmazione supportata da adeguati investimenti, come dimostrano i modelli che da lì sono nati, Z3 e Z4, apprezzatissime in tutto il mondo. La RZ (e con lei la SZ) è il tipico frutto dell'inventiva, del gusto e della fantasia italiani, un progetto di grandi contenuti ma espressi in modo non del tutto adeguato, che per questo non ha centrato del tutto ciò che si prefiggeva, al con-

## SCHEDA TECNICA

### BMW Z1

**Motore** Anteriore-centrale longitudinale, 6 cilindri in linea Alesaggio e corsa 84 x 75 mm Cilindrata 2.494 cc Distribuzione monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro Rapporto di compressione 8,8:1 Accensione elettronica Iniezione elettronica Bosch Motronic Raffreddamento a liquido Lubrificazione forzata con scambiatore di calore aria/olio Potenza 170 Cv a 5.800 giri Coppia 22,3 kgm a 4300 giri

**Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio 5 marce più RM Rapporti: I 3,830 - II 2,200 - III 1,400 - IV 1 - V 0,810 - RM 3,460 Rapporto al ponte 3,64 Cerchi in lega leggera da 16" Pneumatici 225/45 VR16

**Corpo vettura** Carrozzeria roadster in materiali plastici, 2 porte 2 posti Telaio a scocca portante in acciaio, pianale in materiali compositi incollato e avvitato alla scocca Sospensioni a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici, barre antirollio; anteriori schema McPherson, posteriori bracci trasversali, bielle oblique e bracci obliqui Freni a disco, anteriori autoventilanti, sistema ABS Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico Capacità serbatoio benzina 58 litri

**Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.447 Carreggiata ant/post 1.458/1.472 Lunghezza 3.921 Larghezza 1.690 Altezza 1.277 Peso in ordine di marcia 1.250 kg **Prestazioni** Velocità massima 220 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 8"; 1 km da fermo 28,8"



trario di quanto accaduto con la Bmw. In tal senso questi due modelli rappresentano in pieno la storia, con la Casa bavarese che è diventata ciò che l'Alfa Romeo avrebbe potuto e dovuto essere e non è stata (almeno finora). E tuttavia, nel mondo ludico-emozionale del collezionismo che prescinde dalle valutazioni storico-industriali, i marchi del Biscione e della "Z" di Zagato, anche in questo caso, sono sufficienti a mantenere un valore ben superiore a quello della razionalità del marchio dell'Elica. Meditate, gente (di Torino e Detroit), meditate...

### RAPIDA

**Rollio molto contenuto e ottima manovrabilità: la Bmw Z1 è rapida nell'inserimento e mantiene con facilità la traiettoria impostata (in alto). Sopra, nel vano motore non c'è più spazio ma le varie componenti sono disposte con ordine.**

**| BELLISSIME IERI E OGGI | Volvo 780**

# Getto del peso

**ALLONTANARSI DALL'IMMAGINE DELL'AUTO SOLTANTO**

**ROBUSTA: IN SVEZIA CHIEDONO AIUTO A BERTONE**

**IL RISULTATO È NOTEVOLE, MA NON SUFFICIENTE A SFIDARE  
LE CASE CHE I COUPÉ LI FANNO DA SEMPRE**

**DI DARIO MELLA - FOTO DAVIDE SAPORITI**



**LAVORO E HOBBY**

Coupé adatto a ogni circostanza, la Volvo 780 concilia nel migliore dei modi le esigenze di mobilità individuali, o di una famiglia, con quelle legate al lavoro e al tempo libero. Questi erano gli intenti iniziali della Casa svedese.



**C**i sono automobili di cui oggi non capiamo perché in passato abbiano avuto un riscontro di mercato non del tutto convincente. Eppure erano valide, ben costruite e, magari, davvero belle. Come la Volvo 780, che la Casa svedese presentò in anteprima al Salone di Ginevra del 1985 per affiancare un coupé alla berlina 760. In quegli anni le automobili Volvo godevano di grande popolarità negli Stati Uniti e in tutta Europa, specialmente in Italia. E questo per la qualità costruttiva e la proverbiale robustezza, tanto che la vita media di una Volvo, secondo le statistiche dell'epoca, era la più elevata al mondo.

Se la qualità globale della costruzione era il punto forte, quello debole era il disegno troppo ancorato a canoni che, privilegiando l'immagine di vettura robusta, in realtà appesantivano la linea. Le Volvo, sul finire degli anni Settanta, con quegli enormi e prominenti paraurti e quell'aria così austera, parevano auto di cui tutto si poteva apprezzare tranne l'originalità o la personalità del design.

Sotto questo punto di vista un salto qualitativo era stato fatto con la 760, la berlina di classe medio-superiore con cui la Casa svedese era riuscita a coniugare un disegno ricco di personalità, pur basato su



linee squadrate che andavano allora di moda, con un'aerodinamica di tutto rispetto. Ma soprattutto era cambiata l'immagine della berlina Volvo, diventando, la 760, oggetto di desiderio collettivo invece che auto riservata a un nucleo di estimatori abituali.

### "Quasi coupé"

Il nuovo corso prendeva forma anche attraverso il miglioramento delle prestazioni, tanto che la 760 entrava in concorrenza con Mercedes e BMW. E qui sta il punto focale del discorso che portò alla creazione della 780 (la sigla viene dal progetto numero 1780 di Bertone, a cui fu sottratta la prima cifra). Mercedes e BMW, infatti, affiancavano alle berline di classe più elevata i relativi coupé, che rientravano però in una logica formale tutta teutonica. In altre parole il coupé altro non era che una berlina a due porte un po' modificata e con il padiglione più corto. Un'auto, insomma, che accontentava il cliente "quasi sportivo" che voleva uscire dall'anonimato della berlina ma senza pagare pegno alla comodità. Da noi un'auto così si sarebbe chiamata un "quasi coupé", perché il coupé vero assumeva forme totalmente diverse e votate a dichiarare anche visivamente le pre-

**CI METTE LA FACCIA**  
Vista di fronte, la 780 mostra quello che all'epoca era il "family-feeling" Volvo, con robusti paraurti avvolgenti che riparano la carrozzeria fino ai passaruota e i grandi fari a sviluppo orizzontale.  
Nelle foto piccole, il dettaglio del centro volante imbottito con finiture in pelle e il selettore del cambio automatico.



## GAMMA COLORI

TINTA CARROZZERIA	CODICE	PERIODO DI PRODUZIONE
Nero	019	1985 a fine
Argento metallizzato	130	1985 e 1986
Bianco	189	1986 a fine
Rosso	173	1987
Blu metallizzato	200	1985, 1986, 1987
Beige metallizzato	405	1986 a fine
Champagne metallizzato	400	1985 a fine
Marron metallizzato	401	1986, 1987, 1988
Blu perla metallizzato	407	1988 a fine
Rosso perla metallizzato	408	1988 a fine

### AMMIRAGLIA

Le linee tese e spigolose della plancia e degli arredi sono tipicamente anni '80. Per abitabilità, comfort e grado di finitura, la 780 non ha nulla da invidiare a un'ammiraglia, quale in effetti era.



**TANTO VETRO**

Montante centrale e decorazione dei finestrini in nero snelliscono il profilo. Belli ed eleganti i cerchi in lega leggera di serie. Noto l'ampiezza delle superfici vetrate. Sotto, la pubblicità per il mercato USA puntava sulla storia di Bertone.

stazioni. Che era ciò che la Volvo stessa aveva fatto in passato con la P 1800, la sportiva che aveva sdoganato la Volvo dall'immagine di berlina seria non solo per le valide qualità estetiche e stradali, ma soprattutto per il fortunato esito della serie televisiva "The Saint" (il Santo) dove era l'auto del protagonista, l'attore Roger Moore.

Ma se con la P 1800 si era nel settore dei coupé di classe media, ora le cose si facevano più impegnative. Di qui l'idea di un coupé ispirato alle Mercedes W 123 come la 230 CE e la 280 CE oppure alla BMW serie 6, che era l'altro punto di riferimento.

**Produzione**

La collaudata meccanica della berlina 760 si prestava allo scopo. Motore, cambio, sterzo, sospensioni e base telaistica fornivano un'ideale piattaforma di partenza. Il problema principale era dare alla nuova

vettura una linea originale e gradevole, che esprimesse al contempo eleganza e sportività nonostante le dimensioni del corpo vettura, che replicava passo e carreggiate della 760, rischiassero di diventare eccessive per un coupé.

Per coniugare queste opposte esigenze era consigliabile migrare nel sud dell'Europa, precisamente in Italia, patria di belle forme. Dopo un pour-parler tra i vertici della Casa svedese e Bertone, avvenuto nel febbraio 1982 a Montecarlo, l'accordo fu concluso durante una visita a Torino di alcuni membri della dirigenza Volvo. Bertone, inoltre, si sarebbe occupato dell'assemblaggio della vettura, i cui componenti sarebbero arrivati direttamente dalla Svezia come era stato fatto qualche anno prima con il coupé 262C, la cui produzione era terminata nella primavera del 1981. Al costruttore svedese quest'accordo consentiva di risolvere un problema produttivo al quale, visti i probabili numeri di nicchia, non era conveniente dare soluzione nei propri stabilimenti; per Bertone, al contrario, diventava un'opportunità per



**I PRINCIPALI MOTORI UTILIZZATI**

Sigla motore	Modello	Anni produzione	Caratteristiche principali
B280F	780 GLE	1987-1990	V6 - 2849 cc - iniezione elettronica Bosch - 145 CV a 5100 giri - 23,9 kgm a 3750 giri
B230FT	780 turbo	1989	4 in linea - 2316 cc - iniezione elettronica Bosch - turbocompressore Garrett T3 o Mitsubishi con intercooler - 175 CV a 5400 giri - 25,9 kgm a 2900 giri
B230FT	780 turbo	1990 e coupé 1991	4 in linea - 2316 cc - iniezione elettronica Bosch Jetronic LH - turbocompressore Garrett T25 o Mitsubishi TD04H con intercooler - 188 CV a 5100 giri - 28,5 kgm a 3900 giri
B200ET	780 turbo	1987-1988	4 in linea - 1986 cc - iniezione elettronica Bosch Motronic - turbocompressore e intercooler - 158 CV a 5500 giri - 25 kgm a 3500 giri

guardare al futuro con serenità. Di coordinare il progetto fu incaricato Mario Panizza, che lavorò a contatto con i responsabili Volvo.

Su questo difficile tema il carrozziere torinese, affiancato da Jan Wilsgaard, allora a capo del reparto stile Volvo, lavorò egregiamente. La 780, che fra l'altro è davvero una bella macchina, non sembra imponente o pesante perché i 4.790 mm di lunghezza per 1.750 di larghezza si notano meno che nella berlina. E sembra persino molto più bassa della berlina, malgrado l'altezza, di 1.400 mm, sia appena di poco inferiore rispetto alla 760. E anche questo è un aspetto che contribuisce a dare il giusto equilibrio ai tre volumi della carrozzeria. Il frontale, meno serio e americaneggiante rispetto alla 760, ricorda la serie

345 evocando un'aria di famiglia in linea con gli standard estetici del marchio.

Ma il punto forte è il profilo elegante dove, malgrado il passo lungo, la mano dello stilista ha saputo dimensionare le singole parti in modo da snellire il padiglione e il volume posteriore. Il lunotto più inclinato, l'assenza della modanatura obliqua sul montante e la scomparsa della terza luce rendono più lineare e gradevole la linea del coupé, staccandola dalla berlina e rendendola in un certo senso più trasparente e "solare".

Va anche tenuto conto dello sforzo fatto per rendere al meglio la personalità di questo coupé, che, a livello di carrozzeria, non condivide nulla con la berlina da cui deriva.

#### DOTAZIONI

La Volvo 780 coupé aveva dotazioni di primissimo livello. Nelle foto piccole, la ruota con coprimozzo cromato, il gruppo ottico con lava-tergifiari, il tetto apribile e l'ampio baule, degno di quello di una berlina di alta gamma.



### LE CONCORRENTI A BENZINA NELL'AUTUNNO 1986

La 780, quale coupé "quasi berlina", ha per concorrente naturale la BMW 628 CSI. Tra i coupé veri e propri, per vicinanza di prezzo e dimensioni del corpo vettura, annoveriamo la Opel Monza. Ma anche le berline sportive a quattro porte, come la Maserati Biturbo, la Lancia Thema-Ferrari e la Saab 900 turbo, entrano in competizione con la 780 per l'immagine dei rispettivi marchi.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV/giri)	Velocità (km/h)	Prezzo di listino Lire
Volvo 780 turbo intercooler	4 in linea ant/post	1986	158/5500	200	54.000.000
Volvo 780 Automatica	V6 ant/post	2849	167/5400	195	63.153.000
BMW 628 CSI	6 in linea ant/post	2788	184/5800	212	57.259.000
Lancia Thema 8.32	V8 ant/ant	2927	215/6750	240	57.874.999
Maserati Biturbo 420	V6 ant/post	1996	185/6000	215	30.007.000
Maserati Biturbo 425	V6 ant/post	2491	200/5500	215	35.596.000
Opel Monza 3.0 E GSE	6 in linea ant/post	2968	180/5800	215	45.269.000
Saab 900 Turbo 16S 3 porte	4 in linea ant/ant	1985	175/5300	215	33.807.000

**Memoria**

L'interno è lussureggiante: i sedili e i fianchetti rivelano un disegno molto attento alla comodità e al corretto sostegno del corpo, caratteristiche da sempre perseguite dalla Casa svedese nei propri modelli. Ricordiamo, per inciso, che la Volvo fu la prima a montare la regolazione del sostegno lombare agli schienali, avvalendosi per questo della consulenza di medici specialisti nel suggerire la corretta postura alla guida. Tali funzionalità sono rese attraenti dal rivestimento in pelle bicolore trapuntata della selleria e dal legno pregiato che adorna i pannelli porta e la plancia. Dicevamo che la 780 è un "quasi coupé": di fatti, dentro l'abitacolo omologato per quattro posti,

lo spazio è abbondante tanto che sul divano posteriore si sta comodi quanto in una berlina e forse più, cosa che non si può dire dei coupé classici. Addirittura,



ra, per favorire l'accesso dei passeggeri ai posti dietro, la vettura è dotata di un sistema motorizzato con memoria che sposta in avanti il sedile anteriore per riportarlo in seguito nella posizione iniziale. Del coupé, oltre alle due porte, la 780 ha il proporzionamento laterale delle luci che privilegia l'ampiezza del finestrino anteriore. E questo è sufficiente per definirlo tale e non come semplice berlina a due porte. Quanto agli accessori anche qui la Volvo non ha lesinato nella dotazione che, per i tempi in cui il modello fu presentato, era all'avanguardia: alzacristalli elettrici, tetto apribile a comando elettrico, chiusura centralizzata, climatizzatore automatico, regolatore automatico dell'assetto, autoradio stereo comandata da microchip, vetri atermici, retrovisori esterni elettrici e, per la prima volta, cinture di sicurezza



**FOR THOSE WHO WANT SOMETHING MORE THAN A VOLVO BUT WILL ACCEPT NOTHING LESS.**

The Limited Edition Volvo 780 Coupé by Bertone of Italy.

Calling the Volvo 780 Coupé the most luxurious Volvo ever made would, at the very least, be an understatement.

Designed by Bertone of Italy (the man responsible for the legendary look of Ferrari and Lamborghini) the Volvo 780 Coupé sports the elegant appearance of a European grand touring car.

Even more luxurious is the fact that the 780 Coupé offers no luxury options: everything is standard.

Including an ergonomically designed power front seats meticulously covered in hand-stitched leather. And a dashboard composed of eleven separate layers of hand-rubbed, lacquered teak.

Which is not to suggest that the 780 Coupé forsakes traditional Volvo sensibility simply for the sake of luxury. Because it's also equipped with a new Multi-link rear suspension, an anti-lock braking system and a driver-side Supplemental Restraint System.

The kind of features that will come as a comfort to anyone concerned with safety.

The 780 Coupé. As solid and dependable as any Volvo ever built. But with a level of luxury far beyond any Volvo ever built.

**VOLVO**  
A car is never finished.



## QUALCOSA IN PIÙ

Nella pagina a fianco, gli inserti di legno pregiato che impreziosiscono la plancia e i pannelli porta e, sotto, le leve di apertura del coperchio bagagli e dello sportello per il rifornimento. La pubblicità dell'epoca dichiarava ciò che la 780 è: un'auto per chi vuole qualcosa in più da una Volvo, senza con questo accettare nulla in meno. In basso, il motore nell'auto fotografata è il Volvo 4 cilindri in linea a benzina sovralimentato. Nella nostra scheda tecnica indichiamo i dati della turbodiesel con motore di derivazione Volkswagen, il solo inizialmente previsto in Italia. Il V6 da 2,8 litri è un PRV, sviluppato congiuntamente da Peugeot, Renault e Volvo.



za anteriori con pre-tensionatore. Solo la strumentazione non è all'altezza: derivata dalla 760, è troppo simile a quella di una qualsiasi berlina media, inserendosi male in un contesto che avrebbe richiesto maggiore attenzione.

## Gasolio e ABS

Veniamo ora alla meccanica. L'idea di vendere la 780 all'inizio soltanto in Italia e USA condizionò la scelta dei motori. Gli anni '80 da noi videro la rapida diffusione dei motori diesel automobilistici, favorita dalla forte differenza di prezzo alla pompa tra gasolio e benzina. La versione italiana della 780 fu quindi dotata inizialmente di un sei cilindri in linea 2.4 turbodiesel, valore scelto per non ricadere sotto la mannaia del fisco che penalizzava i diesel oltre i 2,5 litri e i benzina con più di 2000 cc. Il motore, con intercooler, erogava 122 CV che spingevano la 780 a 185 km/h. Da notare che i freni erano dotati di ABS, tecnologia all'epoca ancora poco diffusa. Nel 1986, quindi già durante il primo anno di commercializzazione, entrò in listino una versione turbo-intercooler a benzina, più idonea a soddisfare le esigenze dell'utente sportivo sensibile all'immagine. Si trattava di un quattro cilindri in linea di 1986 cc da 158 CV, sufficienti per raggiungere i 200 km/h di velocità massima. La gamma era completata da una versione con cambio automatico a tre velocità abbinato a un motore V6 di 2849 cc per 167 CV e 195 km/h.

Per gli Stati Uniti fu preferito un V6 benzina di 2458 cc con turbo e intercooler, con soli 137 CV contro i 165 dell'originale perché rientrasse nei limiti di "pollution". Così, tenuto conto anche dei restrittivi limiti di velocità statunitensi che non rendevano motivo di scelta le prestazioni assolute, la Volvo sul suolo americano fece leva sul design made in Italy, mettendo in evidenza che il suo creatore, Bertone, era solito disegnare Ferrari, Lamborghini e Maserati. Un viatico

non da poco per promuovere le vendite.

L'estensione ad altri mercati comportò modifiche ai motori che divennero via via più potenti (nel 1989 il 2.0 turbo erogava 197 CV-DIN) o... meno potenti per quei Paesi dov'era prevista la catalizzazione. Il più importante intervento sul piano della meccanica data comunque 1988, con la modifica delle sospensioni posteriori. L'originale schema a ponte rigido lasciò il posto a un più moderno multilink dotato di sistema Nivomat di controllo degli ammortizzatori, già montato l'anno prima all'avantreno. Altre modifiche minori seguirono nel corso degli anni, quasi sempre dettate dalla comunanza di parti e accessori con la 760 e dalle mutate esigenze dei diversi mercati di destinazione. Qualche modifica fu apportata, all'inizio del '90, al disegno della calandra e all'arredamento interno: con l'occasione la sigla 780 fu abbandonata a favore di un più generico "Coupé".

A fine 1990, dopo una produzione di 8518 esemplari, stando ai dati forniti dalla Casa, fu posta la parola fine al modello 780, con una residua permanenza in listino per il mercato nordamericano che si protrasse all'anno dopo.

Questo coupé resta nella storia per essere stato la Volvo dalla linea più bella, raffinata ed elegante tra tutti i modelli prodotti dalla Casa svedese in quel periodo. Pagava però uno scotto, che oggi forse può spiegare il motivo per cui a tante qualità non corrispose un adeguato successo commerciale: il prezzo di vendita non proprio contenuto. Che era giustificato dall'elevato standard qualitativo, senza dubbio, ma la vettura si chiamava Volvo e non aveva il blasone di altri marchi concorrenti. Difatti, il dubbio nel potenziale cliente si faceva forte quando, con pochi soldi in più, poteva mettere in garage una Lancia Thema 8.32 mossa dal potente V8 Ferrari, oppure, con parecchi quattrini in meno, sedersi al volante di una Maserati Biturbo 425.

## SCHEDA TECNICA

### VOLVO 780 2.4 TURBODIESEL

**Motore** Volkswagen D24TIC, 6 cilindri in linea, ciclo diesel, anteriore longitudinale, basamento in ghisa, testa in alluminio 2383 Alesaggio e corsa 76,5 x 86,4 mm Cilindrata 2383 cc Rapporto di compressione 23:1 Potenza 122 CV a 4650 giri Distribuzione monoalbero a camme in testa (cinghia), 2 valvole per cilindro Alimentazione



iniezione indiretta Bosch, sovralimentazione con turbocompressore e intercooler Accensione spontanea Lubrificazione forzata, carter umido, filtro olio sul circuito principale Raffreddamento acqua forzata, vaso di espansione, termostato Impianto elettrico 12 V **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio a 5 marce sincronizzate + RM Pneumatici: 205/60-15 (dal 1990 195/65-15) **Corpo vettura** Carrozzeria coupé, tre volumi, due porte, quattro posti Telaio scocca portante in acciaio Sospensioni anteriori ruote indipendenti con schema McPherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra antirollio (dal 1988 sistema Nivomat agli ammortizzatori) Sospensioni posteriori ponte rigido con telaietto ausiliario, molle elicoidali, barra antirollio, ammortizzatori idraulici telescopici (dal 1988, a ruote indipendenti con schema multilink, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, dal 1990 barra antirollio) Freni idraulici a disco servoassistiti, doppio circuito frenante, ABS Sterzo a cremagliera, servoassistito Capacità serbatoio 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.770 Carreggiata ant. 1.470 Carreggiata post. 1.470 (dal 1988 1.520) Lunghezza 4.794 Larghezza 1.750 Altezza 1.400 Peso 1470 kg in ordine di marcia **Prestazioni dichiarate** Velocità massima 185 km/h

**| BELLISSIME IERI E OGGI | Porsche Speedster (1957) e 1600 SC "GT" (1964)**

# Speedster

## 356 di famiglia

**NON TUTTI GLI ESEMPLARI HANNO UNA STORIA  
DA RACCONTARE. QUESTE AUTO L'HANNO ENTRAMBE  
A FINE ANNI '80 ERANO ROBA DA INTENDITORI...**

**TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO**



#### VOCAZIONI

La vista posteriore sottolinea la differente vocazione delle due 356: rude e aggressiva la "GT", coi rostri al posto del paraurti e il vistoso scarico sportivo Bursch; elegante e raffinata la Speedster, impreziosita dal raro hard-top in vetroresina prodotto all'epoca dalla Plastic Dynamics di Compton, California.



**DUE ANIME**

Elegantissima nella livrea nero lucido con interno rosso, la Speedster è una vettura dal passato eterogeneo: con la stessa disinvoltura si prestava alle passerelle dei divi di Hollywood come alle corse, spesso proprio in abbinamento a un hard-top (sotto). Nel tondo, lo stemma della carrozzeria Reutter di Stoccarda.

Carrozzerie coupé, cabriolet e Speedster, che si intrecciano con le serie Pre-A, A, B, e C ancora distinte in T1, T2, T5 e T6: quello delle Porsche 356 è un mondo vasto e articolato, fatto di differenze talvolta visibili solo agli esperti del modello ma che possono creare differenze enormi in termini di valore economico e di uso.

*Automobilismo d'Epoca* ha pubblicato sul numero 67 una guida ragionata all'identificazione delle varie versioni; stavolta racconteremo invece la storia di due esemplari appartenenti da diversi anni alla stessa famiglia, per rappresentare due differenti modi di vivere un'icona come la Porsche 356.

Alla fine degli anni Ottanta la Porsche 356 Speedster è una bella sportiva vintage, affascinante e relativamente abbordabile. Il gentleman driver e collezionista Ugo Barone Muzj decide di acquistarne una oltreoceano, dove il modello è più diffuso e a buon mercato rispetto al vecchio continente. L'esemplare giusto lo trova a Fresno, in California: ben tenuto, originale e interessante perché verniciato da nuovo nella rara e scintillante livrea nera, di cui sono stati prodotti appena 141 esemplari su un totale di 4145 Speedster.

**Hard-top**

Derivata dalla Porsche America Roadster del 1952, la Speedster è una versione più bassa, spartana, leggera e sportiva della 356, pensata per una clientela desiderosa di una Porsche più competitiva in termini di prestazioni. Una configurazione "da intenditori" e da amanti della guida che farà la fortuna del modello. Negli anni seguenti, per renderla un po' più fruibile nella stagione fredda, la vettura viene ulteriormente impreziosita da un ancor più raro hard-top in vetroresina di fabbricazione americana; realizzato all'epoca dalla Plastic Dynamics di Compton, California, quindi perfettamente coerente con questa Speedster anche dal punto di vista geografico, viene all'epoca diffuso negli Sta-



**ALLEGGERITA**  
A lato, l'abitacolo della Speedster. Bello l'interno originale rosso, restaurato preservando dove possibile i materiali originali. Si noti la struttura alleggerita degli schienali dei sedili. Nella foto piccola la trousse attrezzi a corredo. In basso il quadro strumenti, completo, e il rubinetto per il riscaldamento, sul pavimento dell'abitacolo.



**CARATTERI**

Nel tondo, la sigla GT realizzata dal proprietario usando i caratteri identificativi delle Porsche 904 GTS, secondo un'usanza dell'epoca per le 356 da corsa. Sotto, la 356 SC riportata oggi alla livrea con cui corse ai tempi di "Fortunello" e della vittoria alla "Svolte di Popoli", gara di cui oggi il proprietario dell'auto promuove la rievocazione storica.

ti Uniti dalla stessa rete ufficiale Porsche, oltre ad essere gettonato nelle competizioni, dove permette di passare velocemente da una categoria all'altra risparmiando pure sul peso rispetto a una normale 356 Coupé. Restaurato totalmente realizzando lunotto e guarnizioni su disegno, oggi il tetto rigido si presenta in perfetta forma, col plus del rivestimento del cielo abbinato alla selleria. A metà anni Novanta la soddisfazione nell'utilizzo della Speedster porta Barone Muzj ad allargare la collezione, che per quanto riguarda il marchio tedesco include all'epoca anche una rara 911 Carrera RS 2.7 Lightweight M471 (appena 200 esemplari, poi venduta e oggi rimpianta); si decide quindi di cercare una più versatile 356 Coupé.

**Strani segnali**

La scelta cade su un 356 SC che si presenta in buone condizioni di conservazione ma, in fase di verifica ASI, rivela alcune anomalie nei rivestimenti e nella meccanica. Ugo, assistito dal figlio Emanuele, decide quindi di avviare un restauro in grado di portare la 356 a condizioni da "Targa Oro". Durante i lavori emergono prove inconfutabili di un passato sportivo: attacchi per il roll-bar, cerchi alleggeriti in acciaio e alluminio, mancanza di isolanti e di antirombo sul fondo, barra

antirollio della versione Super 90 da competizione, albero a camme di profilo sportivo e coppa dell'olio "racing". È evidente che la vettura ha avuto trascorsi agonistici, e che poi, quando non è più stata competitiva, è stata riportata alla meglio in allestimento stradale per essere venduta più facilmente. A questo punto parte la ricerca della storia sportiva della vettura: 8 anni di indagini (internet è ancora agli albori e le notizie non sono semplici da reperire) durante i quali i due rintracciano il secondo proprietario (il primo è molto probabilmente il commerciante che gliela vende da nuova), che riferisce di averla acquistata nel 1964 per farla preparare dall'esperto Gianni Recchia della MotorSport di Recchia&Woschee di Popoli, per partecipare al Trofeo Italiano Velocità Montagna dello stesso anno. Una volta pronta, la macchina viene affidata a Carlo Fabri, un buon pilota che corre sotto lo pseudonimo di "Fortunello", per disputare la "Svolte di Popoli", gara in salita all'epoca piuttosto nota, il giorno di Ferragosto dello stesso anno. Fortunello ripaga la fiducia accordatagli vincendo la classe 1600 categoria GT, percorrendo gli 8 km del tracciato in 5'31"2, alla media di 86,957 km/h. Purtroppo le ricerche non danno altri frutti, avendo la vettura trovato un nuovo proprietario già l'anno dopo, ma quanto scoperto, supportato da una chiara documentazione foto-





**ROSTRI E CINGHIE**  
A lato, l'abitacolo sportivo allestito con sedili da corsa, cinture a quattro punti e roll-bar. Sotto, nella foto piccola, uno dei rostri anteriori e, in basso, il pannello porta semplificato con la cinghia per muovere il finestrino (in plexiglas) e un dettaglio del posteriore col rostro e lo scarico sportivo (di carattere per così dire deciso...). L'allestimento è rimasto lo stesso di 50 anni fa.



TROVI PIÙ

RIVISTE

GRATIS

**FREEMAGS.CC**



grafica, è sufficiente per attribuire una storia sportiva all'esemplare e, soprattutto, per dare una svolta alle opere di restauro, che da questo momento in poi deviano in direzione del recupero dell'allestimento sportivo della gara del '64.

### Preparata come allora

Il 4 cilindri da 1,6 litri è stato preparato con volano alleggerito, carburatori doppio corpo Solex PJJ4 con getti maggiorati e trombette di aspirazione, albero a camme dal profilo più spinto, scarico libero Bursch tipo quattro-in-uno, coppa dell'olio con valvole inerziali, assetto ribassato e barra antirollio della versione Carrera. È stato poi rimontato il roll-bar e recuperata la livrea bicolore verde/avorio, mentre il corpo vettura è stato alleggerito montando cerchi alleggeriti acciaio/alluminio ed eliminando tutti i materiali fonoassorbenti, l'impianto di riscaldamento, le modanature esterne, i sedili di serie (sostituiti con altri più leggeri con struttura in alluminio di tipo sportivo e cinture a quattro punti), i vetri (tutti sostituiti

ti con plexiglas, tranne il parabrezza), le cornici cromate e i vetri a compasso. Dopo la cura dimagrante il peso è sceso a circa 865 kg, circa 70 meno della vettura di serie, mentre la potenza ha raggiunto la soglia dei 110 Cv, per un comportamento stradale analogo a quello delle più prestanti 356 Carrera.

Stavolta l'ASI non ha avuto nulla da eccepire: ripresentata a una nuova seduta di omologazione, la 356 ha ottenuto la Targa Oro in qualità di "Modificato d'Epoca", oltre alla Carta d'Identità FIVA categoria B/3 e alla Fiche CSAI "Regolarità Sport e Regolarità Challenge Auto Storiche". È stata accettata senza riserve anche una piccola personalizzazione voluta da Emanuele: la scritta posteriore "GT", apposta seguendo un'usanza descritta sul libro di Cole Scroggum "Porsche 356 Carrera: Four CAM Production Car" per caratterizzare all'epoca le versioni sportive alleggerite usando due dei tre caratteri identificativi delle 904 GTS.



**STRADA E PISTA**  
In alto, le due Porsche corrono su strada, riportando la mente ai tempi d'oro delle corse americane, in cui le Speedster segnarono un'epoca (in bianco/nero). Da Bonneville a Laguna Seca, pochi corsero all'epoca senza passare per una 356, creando il mito della vettura buona per tutte le occasioni. Qui sopra, Emanuele Barone Muzj, attuale proprietario delle due 356.



## Legame con le "Svolte"

Ugo Barone è venuto a mancare diversi anni fa, e anche per questo Emanuele oggi è particolarmente legato a queste vetture; ci è cresciuto sopra ed ha tanti ricordi legati ad esse assieme alla sua famiglia. In casa ci sono sempre state altre auto storiche, ma le Porsche su di lui hanno sempre avuto un appeal diverso; le trova auto di grande fascino, che piacciono indistintamente a uomini e donne per l'estetica inconfondibile e perché sono affidabili ed equilibrate nell'uso, sportive senza eccessi e dotate di classe e carattere.

Oggi più che mai è difficile uscire senza patemi con la Speedster, date le quotazioni raggiunte dal modello; seppure in perfette condizioni e gradevolissima da usare su strada, grazie alla brillantezza del propulsore unita alla "morbidezza" generale di funzionamento, l'auto viene portata fuori solo in occasioni speciali, come concorsi di eleganza o eventi mondani, o comunque situazioni in cui ne sia tutelata al massimo l'integrità. Anche se ben più rumorosa, Emanuele usa più spesso e volentieri la più pratica e prestante "GT" nelle gare di regolarità o nelle cronoscalate come la rievocazione della "Svolte di Popoli", di cui oggi egli è uno dei promotori attraverso il Gentlemen Drivers Club (di cui è presidente), esclusivo sodalizio che annovera, tra i soci, personaggi del calibro di Nino Vaccarella, Gaetano Starrabba di Giardinelli, Giotto Bizzarrini, Tazio Taraschi, Germano Nataloni ed Erasmo Crivellari; evento di rilievo internazionale per vetture sport e da competizione su strada chiusa al traffico, la "Svolte" ha preso la denominazione di "Coppa Ugo Barone" in memoria del padre.

## SCHEDA TECNICA PORSCHE 356 SPEEDSTER (1956)

**Motore** Posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri boxer, raffreddamento ad aria Alesaggio e corsa 82,5 x 74 mm Cilindrata 1.582 cc Alimentazione 2 carburatori Zenith 32 NDIX Distribuzione monoalbero a camme in testa, due valvole per cilindro Potenza 60 Cv DIN a 4500 giri (versione di serie) **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio 4 marce sincronizzate + RM Pneumatici 5.60 x 15 su cerchi in acciaio 4,5J x 15" **Corpo vettura** Telaio a piattaforma stampato in lamiera d'acciaio e saldato alla carrozzeria Carrozzeria cabriolet due volumi in lamiera di acciaio, due porte, 2 posti più 2 Sospensioni anteriori indipendenti doppi bracci oscillanti, molle a barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici, barra antirollio Sospensioni posteriori indipendenti, semiassi oscillanti, barra di torsione trasversale, ammortizzatori idraulici a leva a doppio effetto Freni a tamburo 280 x 40 mm sulle quattro ruote, impianto idraulico Capacità serbatoio carburante 52 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.100 Carreggiata anteriore 1.290 Carreggiata posteriore 1.250 Lunghezza 3.950 Larghezza 1.670 Peso 760 kg

## PORSCHE 356 C 1600 SC "GT" (1964)

*Tra parentesi i dati della versione di serie*

**Motore** Posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri boxer, raffreddamento ad aria Alesaggio e corsa 82,5 x 74mm Alimentazione 2 carburatori Solex PJJ4 Distribuzione monoalbero a camme in testa, due valvole per cilindro Potenza 109 Cv (95 Cv) a 5800 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio a 4 marce sincronizzate + RM Pneumatici 195/60 HR 15 (165 HR 15) su cerchi in acciaio/alluminio 5jx15" (acciaio 4,5J x 15) **Corpo vettura** Telaio a piattaforma stampato in lamiera d'acciaio e saldato alla carrozzeria Carrozzeria in lamiera di acciaio, coupé due volumi due porte, 2 posti più 2 Sospensioni anteriori indipendenti doppi bracci oscillanti, molle a barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici, barra antirollio Sospensioni posteriori indipendenti, semiassi oscillanti, barra di torsione trasversale, ammortizzatori idraulici a leva a doppio effetto Freni a disco sulle quattro ruote, impianto idraulico Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.100 Carreggiata anteriore 1.290 Carreggiata posteriore 1.250 Lunghezza 4.010 Larghezza 1.670 Peso 865 kg (935 kg)



**BELLISSIME DA CORSA** | Mini Cooper S GRX 195D (1965)

# Mini A bocca aperta

**QUESTA MINI EX-UFFICIALE  
NE HA PASSATE TANTE  
COME QUELLA VOLTA  
CHE VINSE IL 1000 LAGHI  
A COFANO SPALANCATO...  
ORA SI TROVA IN ITALIA**

**TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO**

## **VADO BENE PER DI QUA?**

Qui sopra, la mitica "speciale" al 1000 Laghi del 1967 con Makinen che guida a cofano aperto, affacciato dal finestrino laterale. Nella foto grande si nota il cofano motore ancora leggermente piegato a seguito di quella incredibile giornata.





**L**a storia della Mini è cosa nota. Progettata dall'ingegnere britannico di origine greca Alec Issigonis, che la leggenda vuole ne abbia tracciato gli ingombri col gesso sull'asfalto dopo aver fatto accomodare quattro corpulentissimi operai su altrettante cassette di legno, la nuova piccola del gruppo BMC debutta nel 1959 con la doppia denominazione di Morris Mini Minor e Austin Seven, portando scompiglio nel settore di quelle che ancora non si chiamano "utilitarie": motore trasversale piccolo ma brillante, radiatore laterale, cambio sotto il motore, trazione anteriore, ruote piccole posizionate ai quattro angoli, sono caratteristiche all'epoca tutt'altro che diffuse.

Il 1961 è l'anno del debutto della leggendaria Mini Cooper, velocissima versione sportiva preparata da John, colui che aveva rivoluzionato la F1 con... il motore posteriore. L'elaborazione prevede l'incremento della cilindrata da 848 a 997 cc, 2 carburatori SU da 1.25 pollici, freni anteriori a disco, assetto rivisto e verniciatura bicolore. In termini di potenza il risultato è modesto, appena 54 Cv in tutto, ma sufficienti ad aumentare la brillantezza della Mini, che nasce leggera e con tenuta di strada e maneggevolezza notevoli.

La "Cooper" calca da subito piste e sterrati con un discreto successo; nel 1963 debutta la Cooper "S" da 1070 cc e 71 Cv, per competere nella classe sopra il litro di cilindrata, dove però non riesce a essere competitiva. Nel 1964 arriva quindi una razionalizzazione della gamma Cooper: la 997 è sostituita

dalla 998 da 55 Cv, affiancata dalla Cooper "S" 970 da 65 Cv (prodotta per meno di due anni), mentre la "S" più grande da 1070 cc sale addirittura a 1275 cc per ben 76 Cv, diventando una vera ammazzagiganti, competitiva per le vittorie assolute. La fine del 1964 vede poi l'introduzione delle sospensioni Hydrolastic, che interessano tutte le Mini. Nel 1967 debutta la Mini Mk II, non molto diversa dalla prima: noi qui ci fermiamo alla prima serie.

### **Le Mini al "Monte"**

Già nel 1960, quindi un anno prima del lancio della Cooper, sei Mini con motore 850 vengono schierate alla partenza del Rallye di Monte Carlo. È anco-

### **SECONDA VOLTA**

Sotto, una immagine del Rally di Monte-Carlo del 1965, l'anno prima della famosa squalifica. In quell'anno una Mini vinse per la seconda volta la gara con Timo Makinen: la macchina era in versione 1275 Cooper S.



### **PRONTO CORSA**

In queste immagini di dettaglio, in senso orario: i fanali anteriori con le calotte aggiunte e fissate alla carrozzeria tramite cinghie; il vano bagagli col doppio serbatoio e i relativi due tappi esterni; i cerchi in lega con le gomme tassellate; il pannello porta lato guida con le imbottiture aggiuntive per "puntarsi" in curva. A destra, anche in allestimento da gara la Mini resta inconfondibile, da qualsiasi lato.





ra presto per parlare di auto sportive, ma comunque quattro di esse guadagnano il traguardo, con la migliore al 23° posto assoluto, condotta dal britannico Peter Riley. Con il 1961, abbiamo visto, arrivano le nuove Cooper 997, che nel '62 si presentano per la prima volta nel Principato, dove Rauno Aaltonen si ritira per un incendio nell'ultima prova speciale quando è secondo, mentre Pat Moss -sorella di Stirling- vince la Coppa delle Dame con un 26° posto assoluto.

Sono le prime scosse di quello che sarà un vero terremoto: a Monte-Carlo nel 1963 Aaltonen è terzo assoluto e primo di classe, Patrick "Paddy" Hopkirk sesto. Proprio Hopkirk, in coppia con Henry Liddon, nel 1964, grazie anche ai coefficienti, vincerà il Rallye sulla mitica Cooper S 1070 numero 37 targata 33 EJB. Il 1965 è l'anno della Cooper S 1275, che domina a Monaco con Timo Makinen, Aaltonen/Ambrose campioni europei e la Mini prima assoluta anche a Ginevra, in Cecoslovacchia, in Polonia, al 1000 Laghi in Finlandia e al RAC.

La Mini fa storia anche nella sfortuna: nel 1966 monopolizza il podio, ma le tre auto poi sono tutte squalificate. Però nel 1967 alla roulette esce ancora il numero di Aaltonen, che conquista l'ultima vittoria di sempre per un'auto britannica nel Principato. L'anno dopo il finlandese si dovrà accontentare del terzo posto assoluto; ma la Mini vincerà anco-

#### SPORCHE MA BELLE

Sopra, la "nostra" Mini nel 2016 al Concorso di Eleganza di Villa d'Este, a cui partecipò in una classe riservata alle più belle auto da Rally.



ra quello stesso anno i Rally dell'Acropoli (Grecia) e del 1000 Laghi (Finlandia).

### Luci senza ribalta

La vettura di queste pagine non è una Mini qualsiasi. Una serie di dettagli rivelano che non è una replica, ma una Cooper S ex-ufficiale, per la precisione la BMC Cooper 1275 S del 1965 siglata GRX 195D: la "registration", ovvero la targa, che per gli inglesi è il nome con cui identificare le singole vetture. "GRX 195D" è una Mini celebre, una di quelle con la storia più affascinante. L'esordio avviene al Rallye di Monte-Carlo '66, quello della squalifica. A quella edizione si arriva da due vittorie in fila dell'utilitaria inglese, un'impresa titanica, sulla quale nessuno avrebbe scommesso un centesimo.

Quando, al traguardo dell'edizione 1966, tre Mini occupano l'inter podio, per i francesi (che hanno molte marche in gara) è uno smacco troppo forte da sopportare. Il vincitore è Rauno Aaltonen su GRX 555D, secondo Makinen su GRX 55D, terzo Hopkirk su GRX 5D. Segue, nelle retrovie, GRX 195D col numero di gara 87, condotta da Raymond Baxter, famoso giornalista televisivo della BBC, navigato da Jack Scott. Agli organizzatori suona come una beffa, bisogna fare qualcosa. Così, all'arrivo le

### Dominatore al "Monte" e in Inghilterra

Timo Mäkinen è mancato lo scorso 4 maggio: uno dei celebri "Flying Finns", aveva da poco compiuto 79 anni. Makinen scoprì il suo talento guidando per l'azienda di trasporti di famiglia. Il debutto nei rally internazionali fu al Mille Laghi del 1959, con la sua Triumph TR3. Nel 1962 Stuart Turner, responsabile del gruppo BMC, gli affida una Mini Cooper con cui Mäkinen vince la classe. La prima vittoria importante è al Tulip Rally del 1964, preludio al trionfo a Monte-Carlo '65, quando in coppia con Paul Easter (foto piccola, in azione in quella grande) annienta gli avversari (l'equipaggio secondo classificato è staccato di oltre venti minuti). Tra il 1965 e il 1967 ottiene tre vittorie consecutive al 1000 Laghi, l'ultima delle quali dopo aver guidato per buona parte di una speciale quasi alla cieca a causa del cofano aperto sulla sua Mini.

Tra il 1973 e 1975 vince tre volte il Rally di Gran Bretagna, su Ford Escort. Poi, navigato da Jean Todt, corre i massacranti raid africani su Peugeot 504; nel 1977 corre con la Fiat Abarth 131. Chiude con le corse nel 1981.





Mini sono squalificate in blocco per un'irregolarità ai fari: lampade alogene, non dichiarate e non presenti sulle auto di serie. A fare le spese del provvedimento è anche la vettura quarta classificata, una Ford Cortina, per cui risulta vincente a tavolino, vedi caso, la Citroën DS 21 del finlandese Pauli Toivonen; la quale DS ha lo stesso tipo di luci, tollerate perché presenti su alcune versioni di serie. La decisione ha un'eco mediatica enorme, anche perché la legittimità del provvedimento è incrinata da alcune discrepanze di traduzione del regio-

lamento tra la versione francese e quella inglese. Proteste furiose arrivano da parte dei piloti squalificati, delle Case coinvolte, da gran parte degli appassionati, ma i commissari di gara sono irremovibili. A nulla valgono anche il reclamo presentato a fine gara da Stuart Turner, patron della BMC, e le minacce di Ford, Triumph e della stessa BMC, le tre case penalizzate dal provvedimento, di non prendere parte alla gara l'anno dopo. Ma nel 1967 solo le prime due manterranno la parola: dopo aver covato un'adequata vendetta, BMC schiere-

#### VERIFICA

Sopra, il posto guida col volante Moto-Lita dell'epoca, piuttosto vissuto, e la batteria di interruttori aggiunti.

In basso: a sinistra, la squadra Mini al completo al "Monte" 1966; a destra la verifica dei fari anteriori che porterà alla squalifica finale.





il "1000 Laghi" nonostante una prova speciale affrontata quasi per intero a cofano aperto, e a tutta birra, col finlandese affacciato dal finestrino laterale. Un'impresa oggi impensabile, di cui si trova qualche sequenza su YouTube. Per "GRX 195D" è l'ultima gara ufficiale, un commiato degno di un'esemplare dalla storia tanto avventurosa, di cui ancora oggi si vedono delle piccole cicatrici sul cofano e sui parafranghi anteriori.

Lo scorso anno, questo esemplare è stato anche al concorso d'eleganza di Villa d'Este, dove ha sfilato nella categoria dedicata alle auto da rally. Una delle innumerevoli interpretazioni della Mini, a suo agio ovunque e da sempre nei cuori di una pletera trasversale di utenti. E non ha intenzione di arrendersi: è della primavera scorsa l'annuncio di una nuova produzione, da parte della britannica David Brown Automotive, i cui primi esemplari saranno pronti quest'inverno.

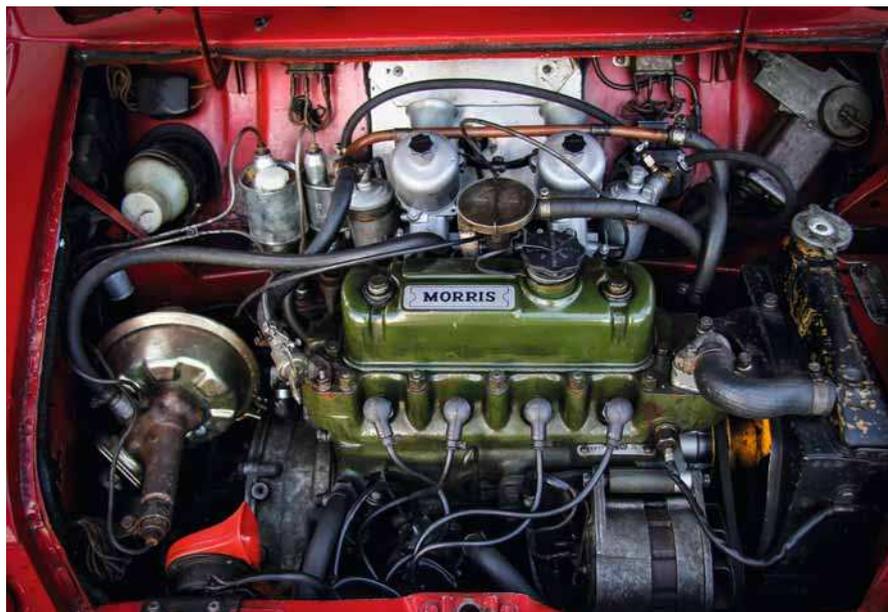
#### COLORE VERDE

Sotto, il vano motore della Cooper S con la classica disposizione trasversale del propulsore, dipinto nel caratteristico verde, e i due carburatori SU rivolti verso il parafrangia. Sotto, uno dei due tappi benzina assicurati alla vettura da una catenella.

rà uno squadrone di cinque auto e taglierà il traguardo per prima per la quarta volta consecutiva, ancora con Rauno Aaltonen, in barba a Fulvia HF, Porsche 911... e ai commissari!

#### 1000 Laghi

La "nostra" Mini prosegue il 1966 con un ritiro all'Alpine Rally con Tony Fall e Mike Wood che sono poi quinti al RAC Rally. Nel 1967 Fall/Wood sono quarti al Rally dei Fiori, poi la macchina passa nelle mani di Timo Makinen che vince



## SCHEDA TECNICA

### MINI COOPER S 1275 (versione di serie)

**Motore** Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, valvole in testa, aste e bilancieri, albero a camme laterale, lubrificazione forzata; cilindrata 1.275 cc, alesaggio e corsa 70,64x81,33 mm, rapporto di compressione 9,75:1; potenza 76 CV a 5.800 giri; coppia 10,92 kgm a 3.000 giri; due carburatori SU HS2 **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM **Corpo vettura:** sospensioni a ruote indipendenti, anteriori con quadrilateri deformabili, posteriori con bracci longitudinali, elementi elastici di gomma e, dal settembre 1964, sistema Hydrolastic con ammortizzatori a liquido con valvole e tubi di interconnessione; freni anteriori a disco, posteriori a tamburo **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.030 Carreggiata anteriore 1.210 Carreggiata posteriore 1.160 Lunghezza 3.050 Larghezza 1.410 Altezza 1.350 Peso a vuoto 620 kg **Prestazioni dichiarate** Velocità massima circa 150 km/h



# Zona industriale Corsa

**IN DUE CAPANNONI, UNA DELLE PIÙ BELLE  
COLLEZIONI D'EUROPA, BASATA SU DUE  
FILONI: RALLYE E VELOCITÀ DEL PERIODO  
D'ORO DELL'AUTOMOBILISMO**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

**L**a Mini Cooper S di cui parliamo su questo numero l'abbiamo scovata tra i gioielli di un'importante collezione del nord Italia, custodita in una località di periferia all'interno di un paio di anonimi capannoni in un sobborgo industriale. Quando arriviamo sappiamo che la Mini fa parte di una collezione importante, ma non siamo del tutto preparati a quello che ci aspetta. Le auto sono allineate in due strutture adiacenti che raccolgono le vetture in base al criterio col quale sono state scelte.

## Dal podio al pollaio

La "nostra" Cooper S si colloca tra le auto da rally, messe insieme a partire dalla fine degli anni 80 dopo aver fortunatamente recuperato una Fiat 124 Spider ex-Maurizio Verini in un pollaio. È la vettura che ha il merito di dare il "la" all'opera di ricerca e di acquisto di tutte le altre, contribuendo a mettere insieme un'invidiabile selezione delle più vincenti e rappresentative vetture da Rally di tutti i tempi. Si parte da metà anni '60 con una Austin Healey 3000 (1965), autrice di un primo posto di classe al Geneva Rally e di un altro primo di classe all'Alpine



### STRISCE IRIDATE

In apertura, un suggestivo scatto della Lancia LC2 Endurance (2,6 litri turbo, oltre 800 Cv), autentica F1 a ruote coperte degli anni d'oro dello sport Lancia. A destra, il posto guida della "sorella minore" LC1 (1,4 litri turbo, oltre 500 Cv) e, nella foto piccola, le due vetture di scorcio assieme alla Beta Montecarlo (stessa meccanica della LC1), con la quale completano questo meraviglioso terzetto di bolidi Lancia da pista con i colori Martini.

Rally dello stesso anno. Seguono, in ordine cronologico, la Mini Cooper S che abbiamo già conosciuto e la Ford Cortina Lotus (1966), vincente al RAC e quarta assoluta al Monte-Carlo dove fu squalificata come le Mini per i fari non conformi. Si passa poi agli anni '70 con una Ford Escort RS, ritirata alla massacrante Londra-Città del Messico del 1970, una Porsche 911 S quarta al Rally di Svezia e seconda al RAC con Waldegaard, la 124 Spider di cui sopra, affiancata da una 124 Abarth 16 valvole, seconda con Aaltonen all'Acropoli del 1973 e prima al San Martino di Castrozza del '74. Si passa poi alla Lancia con una Fulvia HF Fanalone del 1970, che nello stesso anno ha disputato il Safari Rally con Simo Lampinen, e poi Alpine A110, che con la vittoria assoluta di questo esemplare al Rallye du Maroc del '73 regala alla Renault il titolo mondiale marche, e poi ancora Lancia con una Stratos Alitalia, Fiat X 1/9 Prototipo ex-Clay Regazzoni e, per chiudere il decennio, una 131 Abarth Alitalia prima al Rally di Scozia con Alen ma poi condotta anche da Salonen, Lampinen e Röhr. Basterebbero le storie raccontate dal sedile di questa vettura per riempire un libro!

### L'era del Turbo

Giusto il tempo di riprendere fiato e si varca la soglia degli anni 80: Renault 5 Turbo ex-Ragnotti, prima a Monte-Carlo e quinta al RAC dell'81, Lancia Rally 037 Evo2, Audi Quattro prima classificata al Sanremo 1982 con Blomqvist, Lancia Delta S4 Martini seconda con Markku Alen al New Zealand del 1986 e poi, in livrea Totip, prima ad Aosta e se-

conda al Sanremo e al Piancavallo, fino agli anni 90 con Lancia Delta Integrale 16v, prima al Sanremo e quinta al RAC con Didier Auriol, Toyota Celica GT-4 ex-Carlos Sainz, seconda in Australia nel 1990 e prima in Nuova Zelanda nel '91 e, per chiudere Delta Integrale Safari, seconda assoluta al Safari Rally del 1992 con Kankkunen. La collezione si ferma volutamente qui, con le auto che hanno corso prima dell'era WRC, prima cioè "dell'elettronica a discapito della meccanica", come sottolinea il proprietario, che aggiunge: "Sono tutte vetture ex-ufficiali e con palmarès, e per forza di cose si tratta in grandissima parte di auto italiane".

### INCASTRATA

Alle dieci Lancia Martini si aggiungono altre "chicche" come la Lancia Strato's Alitalia e un paio di Fiat 124, tra cui l'Abarth 16 valvole



ritratta sopra: seconda con Aaltonen al Rallye Acropoli del 1973 e prima al San Martino di Castrozza del '74. Tra le auto più "recenti", fa bella mostra di sé l'Alfa Romeo 155 DTM ex-Nannini. Quest'ultima non è facile estrarla dalla sua postazione, incastrata com'è tra una Lancia LC2, una Ferrari F40 e una Lamborghini Miura SV...

Ancora storditi al cospetto di tanta storia sportiva racchiusa tra quattro mura, realizziamo che siamo solo a metà collezione.

### Strada e pista

L'altro capannone conserva invece vetture scelte con altri criteri: ci sono le tre grandi Lancia Endurance, ovvero la Beta Montecarlo Turbo, modello vincitore di due titoli iridati consecutivi e qui presente con l'esemplare primo assoluto alla 6 ore del Mugello 1979 con Patrese-Cheever; la sua erede LC1 con la vettura che, condotta dalla coppia Patrese-Fabi, corse nel 1982 al Gran Premio di Spa-



### 2 CONTRO 4

In alto, ancora colori Alitalia, stavolta su una Abarth 131; a sinistra, le auto simbolo del passaggio epocale nei Rallye: la Lancia 037, ultima a vincere tra le 2 ruote motrici, e l'Audi Quattro, prima 4wd. Sopra, carrellata di inglesi: Escort, Cortina e Mini. Sotto, un paio di motori dell'Alfa Romeo 155.

Francorchamps classificandosi al 3° posto, alla 1000 km del Mugello dove ottenne la pole position, e alla 6 Ore del Fuji, in Giappone, dove terminò la gara al 2° posto; infine la LC2, prototipo chiuso in alluminio e kevlar progettato in collaborazione con Dallara e capace di potenze nell'ordine dei 1000 Cv. L'esemplare ottenne nell'83 le pole position alle 1000 Km di Monza con Ghinzani-Fabi e di Imola con Nannini-Gabbiani e nell'85 fu prima alla 1000 km di Spa con Baldi-Wollek e terza alla 1000 Km di Monza con Nannini-Patrese. Chiudendo la parentesi Lancia, troviamo un'Alfa 155 DTM ex-Nannini e poi si cambia registro con una raccolta delle più belle GT di tutti i tempi, ognuna un autentico manifesto su ruote della sua epoca: Aston Martin DB5, Mercedes 300 SL "Ali di Gabbiano", Lamborghini Miura SV, Bentley R Type, Bizzarrini 5300 GT Strada, Porsche Speedster, Alfa Romeo 4C, Lancia Delta Integrale Club Italia e le immancabili Ferrari: 275 GTB/4, 512 TR, 456 GT, 612 Scaglietti ed F40. Una selezione eterogenea ma di gran gusto, degna del miglior museo dell'automobile.



# Prove & Rievocazioni

## ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	dic-08/gen
750 SPORT ALLEMANO	128	giu-17
750 COUPE ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

## AC

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

## ALFA ROMEO

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

ALFASUD TI	75	mar-12
ALFASUD TI	128	giu-17
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	dic-07/gen
ALFETTA 1.8 GT	93	dic-13/gen
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	dic-03/gen
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	dic-13/gen
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago/set-03
GIULIA	7	nov/dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	lug/ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	mag/giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago/set-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI 1300	115	mar-16*
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	lug/ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA (116) E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	127	mag-17
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic/10/gen
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago/set-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	lug/ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10
GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
GTV6 3.0	121	ott-16
JUNIOR Z	39	lug-08
JUNIOR Z	81	ott-12*
MONTREAL	42	nov-08
MONTREAL	114	feb-16*
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	dic-03/gen
TURISMO INTERNAZIONALE	120	ago/set-16

## ALPINE-RENAULT

A106	73	dic-11/gen
A110	57	mag-10
A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

## AMC

## MITO CONSERVATO

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



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 #A9/722U	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 V SERIE	130	ago/set-17*
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
-------------------	----	--------



**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 ti 30 ago/set-07  
 1600 GT 112 nov-15  
 3.0 CSL 44 feb-09  
 3.0 CSL LE GARE 44 feb-09  
 316i E 36 (1993) 114 feb-16  
 316i E 36 (1993) 114 feb-16  
 319 124 feb-17  
 320 E21 CABRIO BAUR 47 mag-09  
 320i E30 112 nov-15\*  
 3200 S 75 mar-12  
 507 ROADSTER 96 apr-14  
 700 78 giu-12  
 E3 2800/3000 73 gen-12  
 ISETTA 300 GB 118 giu-16  
 M1 42 nov-08  
 M1 PROCAR 42 nov-08  
 M3 92 nov-13  
 M3 E30 MODIFICATA + GR. N 115 mar-16  
 SERIE 3 E21 12 set/ott-05  
 SERIE 3 E21 101 ott-14  
 Z1 82 nov-12

### BORGWARD

P100 45 mar-09

### BRADLEY

GT 1974 17 mag-06

### BRISTOL

409 63 dic-10/gen

### BUGATTI

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

### BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA 25 mar-07

### CADILLAC

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

### CATERHAM

7 77 mag-12

### CEIRANO

150 S 122 nov-16

### CEMSA

F 11 41 ott-08

### CHEVROLET

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

### CHEVRON

B42 - FERRARI F2 84 feb-13

### CHRYSLER

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

### CISITALIA

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

### CITROËN

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

### COBRA

289 82 nov-12

### CONDOR

AGUZZOLI 27 mag-07

### CONVAIR

GT 123 dic-16/gen

### DAF

SILURO 73 dic-11/gen

### DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR 71 ott-11

### DAIMLER

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

### DATSUN

240Z 46 apr-09

### DB

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

### DE SANCTIS

SP 1000 116 apr-16

### DE TOMASO

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

### DEVIN

MG SPECIAL 70 ago/set-11

### DKW

F12 CABRIOLET 126 apr-17

### DUNE BUGGY

DUNE BUGGY 80 ago/set-12

### EFFEFFE

BERLINETTA 130 ago/set-17

### ELDORADO

MASERATI 420M 40 ago/set-08

### ELVA

MK I B (1954) 86 apr-13

### FACEL

VEGA 103 dic-14/gen

### FALCON

MK II 110 ago/set-15

### F.A.T.A.

AUREA 400 (1925) 120 ago/set-16

### FERRARI

166 INTER COUPE' TOURING 16 apr-06  
 208 GTS 1 lug/ago-03  
 208/308 GT4 20 ago/set-06  
 208 TURBO GTS 98 giu-14\*  
 212 EXPORT TOURING (1952) 107 mag-15  
 225 S VIGNALE BERLINETTA 50 ago-09  
 250 GT # 1739 95 mar-14  
 250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958) 61 ott-10  
 250 GT SWB 12 set/ott-05  
 250 GTE SQUADRA MOBILE 91 ott-13  
 250 GTL 36 apr-08  
 250 GTO 5 lug/ago-04  
 275 GTB 89 lug-13\*  
 275 GTB/4 113 dic-15/gen  
 275 GTB, GTS E GTB/4 6 set/ott-04  
 288 GTO 5 lug/ago-04  
 308 GTB GRUPPO 4 79 lug-12  
 308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA 10 mag/giu-05  
 312 B3 "SPAZZANEVE" 35 mar-08  
 312 P 54 feb-10  
 312B 57 mag-10  
 312B #4 IL RESTAURO 130 ago/set-17  
 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

## LE AUTO DELLA STORIA

250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE 86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100 R	107	mag-15
<b>FIAT</b>		132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103	4	mag/giu-04
8V GHIA SUPERSONIC	63	4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 A	94	feb-14
8V ZAGATO	119	500 A	121	ott-16	1100/103 D	94	feb-14
"100" PROTOTIPO (1952)	84	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV	47	mag-09
110/103 TV PININ FARINA (1955)	123	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
124	54	500 L (1964)	96	apr-14	1100/103 TV DA SALITA	128	giu-17
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500 GT GHIA	71	ott-11
124 SPIDER	84	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1500L	96	apr-14
124 SPIDER	110	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
124 SPORT SPIDER	29	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1400	102	nov-14
124 SPORT COUPÉ	91	500 D (1960)	86	apr-13	1500 6C TOURING (1935)	127	mag-17
124 C4 TOURING	127	500 D	115	mar-16	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
125	26	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300	35	mar-08
125	88	500 TV L (1972) -			2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	112	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125 COUPÉ SAMANTHA	114	500L	48	giu-09	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
127 GRUPPO 2	70	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
127 SCIONERI	60	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 SPORT 70/75 HP	56	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
128	27	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	ABARTH SE035	91	ott-13
128	101	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	BARCETTA	55	mar-10
128 COUPÉ GR. 2	97	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128 COUPÉ 1.3 S	30	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 GIANNINI NP GR. 2	83	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	COUPÉ	66	apr-11
128 GR.2	83	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 RALLY	45	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
130 "MAREMMA"	76	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
130 2.8 BERLINA	41	850 SPECIAL	75	mar-12	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 BERLINA 1971	11	850 SPORT COUPÉ	112	nov-15	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 COUPÉ 3.2	1	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
131	30	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
131 2500 D	59	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
131 ABARTH	111	1100	78	giu-12*	PANDA 30	36	apr-08
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	1100 D	104	feb-15	RITMO	69	lug-11
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	1100 FAMILIARE	117	mag-16	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06

## Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
<b>ALFA ROMEO</b>			<b>128 COUPÉ S-SL 1100-1300</b>	<b>16</b>	<b>apr-06</b>
<b>2000</b>	<b>31</b>	<b>ott-07</b>	<b>1300 E 1500</b>	<b>11</b>	<b>lug/ago-05</b>
<b>ALFASUD SPRINT</b>	<b>4</b>	<b>mag/giu-04</b>	<b>132 I, II E III SERIE</b>	<b>12</b>	<b>set/ott-04</b>
<b>ALFETTA</b>	<b>75</b>	<b>mar-12</b>	<b>600</b>	<b>50</b>	<b>ago/set-09</b>
<b>GIULIA GT JUNIOR</b>	<b>36</b>	<b>apr-08</b>	<b>850 BERLINA</b>	<b>85</b>	<b>mar-13</b>
<b>GIULIA SPRINT GTA</b>	<b>122</b>	<b>nov-16</b>	<b>850 COUPÉ'</b>	<b>77</b>	<b>mag-12</b>
<b>GIULIETTA / GIULIA SPIDER</b>	<b>110</b>	<b>ago/set 15</b>	<b>850 SPIDER-SPORT SPIDER</b>	<b>20</b>	<b>ago/set-06</b>
<b>GIULIETTA (GIULIA) SPRINT</b>	<b>83</b>	<b>dic-12</b>	<b>BALILLA</b>	<b>43</b>	<b>dic-08/gen</b>
<b>GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116</b>	<b>9</b>	<b>mar/apr-05</b>	<b>NUOVA 500</b>	<b>82</b>	<b>nov-12</b>
<b>GIULIETTA TURBODELTA</b>	<b>21</b>	<b>ott-06</b>	<b>RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC</b>	<b>34</b>	<b>feb-08</b>
<b>GTV/SPIDER</b>	<b>79</b>	<b>lug-12</b>	<b>X1/9</b>	<b>46</b>	<b>apr-09</b>
<b>NUOVA SUPER</b>	<b>44</b>	<b>feb-09</b>	<b>INNOCENTI</b>		
<b>AUTOBIANCHI</b>			<b>MINI COOPER</b>	<b>35</b>	<b>mar-08</b>
<b>A111</b>	<b>32</b>	<b>nov-07</b>	<b>JAGUAR</b>		
<b>A112 ABARTH</b>	<b>40</b>	<b>ago/set-08</b>	<b>E TYPE</b>	<b>124</b>	<b>feb-17</b>
<b>A112 V SERIE</b>	<b>119</b>	<b>lug-16</b>	<b>XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)</b>	<b>45</b>	<b>mar-09</b>
<b>PRIMULA COUPÉ I E II SERIE</b>	<b>15</b>	<b>mar-06</b>	<b>XJ-S</b>	<b>68</b>	<b>giu-11</b>
<b>BENTLEY</b>			<b>XJR 4.0 SUPERCHARGED</b>	<b>130</b>	<b>ago/sett-17</b>
<b>MULSANNE TURBO</b>	<b>76</b>	<b>apr-12</b>	<b>LAMBORGHINI</b>		
<b>BMW</b>			<b>DIABLO</b>	<b>97</b>	<b>mag-14</b>
<b>320 iS</b>	<b>49</b>	<b>lug-09</b>	<b>LANCIA</b>		
<b>SERIE 6 E24</b>	<b>26</b>	<b>apr-07</b>	<b>APPIA</b>	<b>70</b>	<b>ago/set-11</b>
<b>Z3</b>	<b>88</b>	<b>giu-13</b>	<b>APRILIA BERLINA</b>	<b>107</b>	<b>mag-15</b>
<b>CITROËN</b>			<b>BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)</b>	<b>10</b>	<b>mag/giu-05</b>
<b>AMI 6</b>	<b>24</b>	<b>feb-07</b>	<b>BETA HPE</b>	<b>100</b>	<b>ago/set-14</b>
<b>CX</b>	<b>8</b>	<b>feb-05</b>	<b>FULVIA</b>	<b>53</b>	<b>dic-09/gen</b>
<b>FERRARI</b>			<b>FULVIA COUPÉ' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSSO</b>	<b>73</b>	<b>dic-11/gen</b>
<b>208-308-328</b>	<b>52</b>	<b>nov-09</b>	<b>FULVIA II SERIE</b>	<b>105</b>	<b>mar-15</b>
<b>348</b>	<b>80</b>	<b>ago/set-12</b>	<b>LAND ROVER</b>		
<b>TESTAROSSA - TR512 - F512M</b>	<b>63</b>	<b>dic-10/gen</b>	<b>RANGE</b>	<b>56</b>	<b>apr-10</b>
<b>FIAT</b>			<b>LOTUS</b>		
<b>1100 /103</b>	<b>64</b>	<b>feb-11</b>	<b>ELAN M100</b>	<b>101</b>	<b>ott-14</b>
<b>1100 B/E</b>	<b>93</b>	<b>dic-13/gen</b>	<b>ELISE</b>	<b>113</b>	<b>dic-15/gen</b>
<b>1100 R E 124</b>	<b>7</b>	<b>nov/dic-04</b>	<b>MASERATI</b>		
<b>124 COUPÉ 1400, 1600, 1800</b>	<b>14</b>	<b>gen/feb-06</b>	<b>BITURBO</b>	<b>6</b>	<b>set/ott-04</b>
<b>124 SPECIAL</b>	<b>33</b>	<b>dic-07/gen</b>	<b>BITURBO 2.24 SPYDER RACING</b>	<b>38</b>	<b>giu-08</b>
<b>126</b>	<b>25</b>	<b>mar-07</b>	<b>QUATTROPORTE</b>	<b>112</b>	<b>nov-15</b>
<b>127 I E II SERIE</b>	<b>13</b>	<b>nov/dic-05</b>	<b>MERCEDES-BENZ</b>		
			<b>CLASSE S W126</b>	<b>18</b>	<b>giu-06</b>

RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*
S 61 CORSA	126	apr-17
S 76 "300HP"	108	giu-15
SAVIO JUNGLA	94	feb-14
UNO	122	nov-16
UNO TURBO	81	ott-12*
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
X 1/9	81	ott-12
X 1/9	113	dic15/gen*

#### FITTIPALDI

F001 E F004	62	nov-10
-------------	----	--------

#### FORD

ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08
CORTINA 1.3 DE LUXE / 1.6 GT	130	ago/set-17
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)	23dic-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 TURBO DE TOMASO	130	ago/set-17*
MINI 90 SL	96	apr-14

#### INTERMECCANICA

ITALIA	100	ago/set-14
--------	-----	------------

#### ISO

GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
RIVOLTA LELE	22	nov-06

#### ISOTTA FRASCHINI

IM 1913	44	feb-09
---------	----	--------

#### JAGUAR

E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15

#### JEEP

WILLYS MB	72	nov-11
-----------	----	--------

#### JENSEN

541	65	mar-11
C V8	118	giu-16

#### KARMANN GHIA

CABRIOLET	77	mag-12
CABRIOLET	117	mag-16

#### KELLISON

J-4	85	mar-13
-----	----	--------

#### LAMBORGHINI

COUNTACH	72	nov-11
ESPADA	24	feb-07
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10
JARAMA	113	dic-15/gen
JSLERO	5	lug/ago-04
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen
MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA P400	116	apr-16
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07

#### LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
037 RALLY	9	mar/apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13

<b>G KLASSE</b>	<b>96</b>	<b>apr-14</b>
<b>SEC W 126</b>	<b>106</b>	<b>apr-15</b>
<b>SERIE 123 STATION-WAGON</b>	<b>5</b>	<b>lug/ago-04</b>
<b>SL 107</b>	<b>67</b>	<b>mag-11</b>
<b>SL SERIE 129</b>	<b>3</b>	<b>mar/apr-04</b>
<b>W111/W112 COUPE' E CABRIOLET</b>	<b>78</b>	<b>giu-12</b>
<b>W113</b>	<b>120</b>	<b>ago/set-16</b>
<b>W123 BERLINA</b>	<b>23</b>	<b>dic-06/gen</b>
<b>W124 CABRIO</b>	<b>22</b>	<b>nov-06</b>
<b>MG</b>		
<b>B SPIDER</b>	<b>47</b>	<b>mag-09</b>
<b>F/TF</b>	<b>90</b>	<b>ago/set-13</b>
<b>MGA</b>	<b>98</b>	<b>giu-14</b>
<b>NSU</b>		
<b>PRINZ 4-4L</b>	<b>17</b>	<b>mag-06</b>
<b>RO 80</b>	<b>87</b>	<b>mag-13</b>
<b>PEUGEOT</b>		
<b>404</b>	<b>15</b>	<b>mar-06</b>
<b>PORSCHE</b>		
<b>911 "BUMPER"</b>	<b>91</b>	<b>ott-13</b>
<b>911 TURBO 3.0 - 3.3</b>	<b>37</b>	<b>mag-08</b>
<b>911/964</b>	<b>58</b>	<b>giu-10</b>
<b>911/964 RS</b>	<b>74</b>	<b>feb-12</b>
<b>928</b>	<b>69</b>	<b>lug-11</b>
<b>944</b>	<b>54</b>	<b>feb-10</b>
<b>ROLLS-ROYCE</b>		
<b>SILVER CLOUD</b>	<b>30</b>	<b>ago/set-07</b>
<b>SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE</b>	<b>42</b>	<b>nov-08</b>
<b>ROVER</b>		
<b>MINI COOPER - LE ULTIME</b>	<b>127</b>	<b>mag-17</b>
<b>SAAB</b>		
<b>900</b>	<b>92</b>	<b>nov-13</b>
<b>TRIUMPH</b>		
<b>TR4</b>	<b>72</b>	<b>nov-11</b>
<b>TR6 P.I.</b>	<b>128</b>	<b>giu-17</b>
<b>VOLKSWAGEN</b>		
<b>GOLF GTI I SERIE</b>	<b>2</b>	<b>dic-03/gen</b>
<b>VW-PORSCHE 914</b>	<b>51</b>	<b>ott-09</b>
<b>VOLVO</b>		

#### 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.



## LE AUTO DELLA STORIA

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
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF 4WD	121	ott-16
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA HF TURBO	124	feb-17*
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA INTEGRALE "SAFARI"	126	apr-17
DELTA S4	122	nov-16
DELTA S4 GR.B	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	dic-10/gen
FLAMINIA	80	ago/set-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16
FULVIA BERLINA	115	mar-16*
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA COUPÉ 1.2 "MONTE" STORICO	123	dic-16/gen
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	123	dic-16/gen
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	dic-03/gen
STRATOS	114	feb-16
THEMA	65	mar-11
TREVI BIMOTORE	128	giu-17
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14
Y	116	apr-16

### LAND ROVER

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

### LOTUS

7	38	giu-08
21	93	dic-13/gen
49	101	ott-14
56	52	nov-
09 72-FORD	106	apr-15
ELAN +2 S 130	66	apr-11
ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*

### MARCH

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

### MARCIANO

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

### MARCOS

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

### MARTINI

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

### MASERATI

250F	33	dic-07/gen
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BOOMERANG	110	ago/set-15
BORA	80	ago/set-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	mag/giu-04
KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	mar/apr-05
MEXICO	8	gen/feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04
SHAMAL	78	giu-12
SPYDER	125	mar-17
TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13

### MATRA-SIMCA

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

### MAZDA

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

### MCLAREN

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

### MECCANICA MANIERO

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

### MERCEDES-BENZ

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

### MERCURY

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

### MG

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

### MINI

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

### MIRAGE

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

### MORETTI

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

### MORGAN

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

### MORONI

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

### MORRIS

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

### MTM

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

### NASH

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

### NISSAN

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

### NSU

PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
PRINZ 30E	44	feb-09



### 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.

PRINZ 42	39	lug-08
RO 80	13	nov/dic-05
<b>OGLE</b>		
SX 1000	104	feb-15*
<b>O.S.C.A.</b>		
MT4 1500	80	ago/set-12
<b>OM</b>		
665 TT (1928)	77	mag-12
<b>OPEL</b>		
1900 GT	23	dic-06-gen
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14
KADETT B	52	nov-09
MANTA 1.2 S	57	mag-10
OMEGA LOTUS	89	lug-13
REKORD C COUPE'	102	nov-14
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07
<b>OSI</b>		
FORD 20 M TS	111	ott-15
<b>PANHARD</b>		
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen
<b>PEGASO</b>		
Z-102 "THRILL" TOURING	125	mar-17
<b>PEUGEOT</b>		
106 RALLYE	100	ago/set-14
106 RALLYE	113	dic-15/gen
163 BR	27	mag-07
203	118	giu-16
203 SPIDER	39	lug-08
204	77	mag-12
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	mag/giu-05
205 CTI	124	feb-17
205 GTI 1.9	81	ott-12*
205 GTI GENTRY	109	lug-15
205 GTI GUTMANN	128	giu-17
205 GTI E RALLYE	42	nov-08
205 ROLAND GARROS	117	mag-16
205 TURBO 16	103	dic-14/gen
305	127	mag-17
309	87	mag-13
402	88	giu-13
402 DARLMAT	79	lug-12
402 DARLMAT DSE	12	set/ott-05
403	10	mag/giu-05
403 CABRIOLET	116	apr-16
403 JAEGER	98	giu-14
403 JAEGER (1958)	122	nov-16
404 DA RECORD	102	nov-14
504 CABRIO	70	ago/set-11
504 COUPE' 1972	22	nov-06
905	49	lug-09
COUPE'	107	mag-15
TIPO 3	30	ago/set-07
<b>PONTIAC</b>		
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen
GTO (1966)	16	apr-06
<b>PORSCHE</b>		
356 C	6	set/ott-04
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11
356 C	111	ott-15
356 SC COUPE'	2	dic-03/gen
356 SC (1953)	98	giu-14*
356/2 #004	34	feb-08
550 1500 RS #031	118	giu-16
597	8	gen/feb-05
718 GTR / WR-S	127	mag-17
906 CARRERA 6	24	feb-07
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03
911 CARRERA (1989)	107	mag-15
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen
911 S 2.4	114	feb-16*
911 T 2.2	8	gen/feb-05
911 T 2.2	100	ago/set-14
911 T US-COUPE'	98	giu-14
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05
911	89	lug-13*

912	5	lug/ago-04
912 (1965)	98	giu-14*
917	46	apr-09
924	75	mar-12
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13
928 S	23	dic-06/gen
934 TURBO GR. 4	119	lug-16
935	71	ott-11
936	120	ago/set-16
959	111	ott-15
<b>PUMA</b>		
GTV	58	giu-10
<b>RENAULT</b>		
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*
<b>RILEY RMC</b>		
2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14
9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16
SPRITE 1.5	105	mar-15
<b>ROLLS-ROYCE</b>		
SILVER SHADOW	113	dic-15/gen
<b>ROVER</b>		
2000 TC	36	apr-08
<b>SAAB</b>		
96 V4	85	mar-13*
99-900 TURBO	130	ago/sett-17
SONETT & FACETT	75	mar-12
SONETT III	20	ago/set-06
SONETT III	123	dic-16/gen
<b>SAFAF</b>		
6CV (1933)	73	dic-11/gen
<b>SAM</b>		
C 25 F	117	mag-16
<b>SANTANDREA</b>		
FORMULA MONZA 875	66	apr-11
<b>SERENISSIMA</b>		
V8 COMPETIZIONE	18	giu-06
<b>SIATA</b>		
SPRING 850	21	ott-06
<b>SIMCA</b>		
80 ANNI	104	feb-15
8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16
8 SPORT REPLICCA DEHO (1949)	100	ago/set-14
1000	86	apr-13
1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06
ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13
CHRYSLER 1307-8	125	mar-17
RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05
<b>SINGER</b>		
9 LE MANS	59	lug-10
<b>ŠKODA</b>		
110 R (1976)	107	mag-15
<b>SPADA</b>		
ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen
<b>STANGUPELLINI</b>		
1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10
<b>STEYR-PÜCH</b>		
650	37	mag-08
<b>STUDEBAKER</b>		
SKYHAWK	37	mag-08

<b>SUNBEAM</b>		
1000 HP	126	apr-17
TIGER	46	apr-09
VENEZIA	104	feb-15
<b>SUZUKI</b>		
4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
<b>TALBOT</b>		
SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
LAGO	74	feb-12
<b>TATRA</b>		
TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
<b>TOJEIRO</b>		
BRISTOL	34	feb-08
<b>TOYOTA</b>		
CELICA GT 1600	35	mar-08
RAV 4 (1994)	105	mar-15
SPORT 800	112	nov-15
<b>TRABANT</b>		
P60	54	feb-10
<b>TRIUMPH</b>		
DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
GT6R REPLICCA	21	ott-06
ITALIA	41	ott-08
SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
TR3 A	2	dic-03/gen
TR3 A	18	giu-06
TR5 P.I.	81	ott-12
TR6	29	lug-07
TR7	102	nov-14
<b>TURBOT</b>		
SUPERTRACTION 2	29	lug-07
<b>VANDEN PLAS</b>		
PRINCESS 1300	54	feb-10
<b>VOLKSWAGEN</b>		
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
<b>VOLVO</b>		
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
<b>ZAZ</b>		
968 A/M	39	lug-08
<b>VARIE</b>		
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

## ► PERCORSO SU DUE TAPPE PER LA WINTER MARATHON 2018

Il classico evento internazionale invernale di Regolarità per auto storiche tornerà da giovedì 18 a domenica 21 gennaio 2018 a Madonna di Campiglio in quella che si preannuncia fin d'ora come un'edizione da ricordare, in virtù delle numerose novità previste dagli organizzatori. Il percorso, per prima cosa, con oltre 400 km, 9 passi dolomitici, oltre 60 prove cronometrate, da affrontare per la prima volta in 2 tappe: la prima, inedita, giovedì 18 in notturna lungo la Val Rendena e la seconda venerdì 19 attraverso le strade e i passi più famosi del Trentino-Alto Adige con il suggestivo passaggio al tramonto sulle Dolomiti. Due saranno anche i trofei sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio, sabato 20, riservati alle vetture anteguerra e ai primi 32 classificati.

Le iscrizioni chiuderanno domenica 17 dicembre, con lo sconto del 10% per quelle completate entro venerdì 20 ottobre; agevolazioni per Scuderie con almeno 5 o 10 equipaggi; ammesse le auto costruite fino al 1968 oltre a una selezione di modelli di particolare interesse storico e collezionistico -protagonisti nei rallies degli anni '70- prodotti entro il 1976.

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



## ► COMAS FA DOPPIETTA ALL'ELBA E VINCE L'EUROPEO RALLYE STORICI

Hanno vinto la loro seconda gara consecutiva del Campionato Italiano Rally Auto Storiche, hanno vinto anche il secondo Raggruppamento, insomma Erik Comas e Yannick Roche sbancano il Rallye Elba Storico 2017, dopo aver fatto lo stesso al precedente Rallye, l'Alpi Orientali Historic, a fine agosto.

I francesi con la Lancia Stratos (sopra) dopo aver chiuso al comando la prima tappa del rally elbano, si sono confermati anche nella seconda e conclusiva, al termine di un confronto serrato con "Lucky" e Lucio Da Zanche. Una battaglia serrata da cui Comas è uscito vincitore (anche del 2° Raggruppamento) grazie alla scelta azzeccata di gomme e nonostante le tre vittorie in "speciale", contro le quattro di Lucky (sotto, su Lancia Delta Integrale). "Sono contentissimo -ha detto Comas alla fine-: vincere all'Elba con la Stratos quaranta anni dopo Darniche mi da molta felicità. È stata una gara dura e bellissima". Con questa vittoria Comas-Roche hanno festeggiato anche la vittoria nel titolo europeo di categoria. Nel 3° Raggruppamento vittoria per l'austriaco Karl Wagner (Porsche 911 SC); il 1° Raggruppamento è andato a Dell'Acqua-Paganoni (Porsche 911S). Nel Trofeo A112 Abarth, infine, vittoria "virtuale" per l'umbro Giorgio Sisani, fuori classifica in quanto non ha usato gli pneumatici previsti dal trofeo, per cui ufficialmente la vittoria è andata a Maurizio Cochis, con Luigi Battistel-Denis Rech che hanno vinto il campionato 2017.

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



## ► BOLIDI ROSSI SOTTO IL CIELO NERO ALLA CAPRINO-SPIAZZI

La cronoscalata Caprino-Spiazzi è stata riproposta domenica 10 settembre dall'AC Verona sotto forma di concorso dinamico di eleganza, seguendo la traccia segnata dalla Castell'Arquato-Vernasca. La pioggia e il cielo plumbeo non hanno frenato i 137 partecipanti. La gara, iniziata nel 1966, fu una delle più importanti competizioni automobilistiche di velocità in salita, capace di richiamare, ad ogni edizione, i migliori scalatori italiani. Lo sviluppo della tecnologia ha però fatto aumentare considerevolmente le prestazioni delle auto che, nelle ultime edizioni, riuscivano a salire in meno di tre minuti, raggiungendo medie prossime ai 170 km/h. Adriano Baso, presidente dell'AC Verona, ha così deciso di puntare su una parata e un concorso dinamico, su strada chiusa al traffico.

Molte le storie che si sono intrecciate in questa avventura settembrina. Come quella vissuta dai fratelli Roberto e Giovanni Gerosa che hanno portato in gara una Mandarini Sport degli anni '50 (sotto), rossa, bassa e filante ma stabile come una saponetta sul ghiaccio. Alla premiazione hanno ricordato che nel 1987, nella stessa gara e con la stessa auto, si batteva lo zio Sandro Gerosa. Applausi per la Scuderia Coccinella Rossa che ha schierato due monoposto, una Brabham BT30 F2 con Giorgio Marchi e una BWA F3 con Alberto Vincenti, onore al merito per averle condotte sull'asfalto umido di pioggia. Il meteo (migliorato) il pomeriggio non ha intimorito il pubblico e Caprino è tornata agli antichi fasti, con centinaia di appassionati che si aggiravano tra le auto. (Castellarin)





**▶ BORACCO ALLA COPPA DEI CASTELLI LOMELLINI VALIDA PER IL TROFEO NORD OVEST**

Roberto Boracco e Angela Bossi (*in foto*), su Autobianchi A 112 Abarth del 1982, hanno vinto l'8ª Coppa dei Castelli Lomellini - Memorial Luciano Botto, terza prova del Trofeo Nord Ovest per autostoriche A.S.I. (Associazioni Sportive Sociali Italiane) disputata a Mortara il 3 settembre su 37 prove di precisione su pressostati. Dopo un lungo testa a testa con Andrea Malucelli e Monica Bernuzzi, nella seconda parte della gara hanno preso il comando e sono andati a vincere con 121 punti di penalità. Al secondo posto Loris Lumignon e Riccardo Leva (A 112 Abarth) del 1981, che hanno sofferto l'inizio, ma si sono poi ben districati sino a chiudere con 155 punti. Alla fine con 168 penalità è terzo Malucelli, su Fiat Duna 70 del 1989.

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

**▶ TORNA A TRIESTE LA MITTELEUROPEAN RACE, A METÀ OTTOBRE**

La città di Trieste, con i suoi austeri palazzi asburgici a fare da cornice in Piazza Unità d'Italia (*in foto*), è il cuore pulsante della Mitteleuropean Race che nel 2017 vivrà la seconda edizione, sabato 14 e domenica 15 ottobre. Gli organizzatori contano quanto meno di replicare il buon successo della prima edizione, che ebbe 40 auto iscritte, in rappresentanza di 17 marchi, costruite tra il 1926 e il 1978 ed equipaggi provenienti da Argentina, Germania, Giappone, Polonia e Uruguay.

L'Alfa Romeo ha confermato la sua presenza anche per il 2017, in una sorta di ideale "prolungamento", dato che per la Casa di Arese, Trieste diventa una tappa obbligatoria a ottobre, coinvolta com'è nella Barcolana. Quanto alla formula di gara e al percorso, Maurizio De Marco, vincitore di una 1000 Miglia e più volte pilota ufficiale Alfa Romeo, è una garanzia di competenza. [www.mittleuropeanrace.it](http://www.mittleuropeanrace.it)



[www.mittleuropeanrace.it](http://www.mittleuropeanrace.it) - [info@mittleuropeanrace.it](mailto:info@mittleuropeanrace.it) - Mob. +39 335 6444080

ACI SPORT

**SECOND EDITION**

*Race*

**MITTELEUROPEAN**

La nuova, "Ultima delle Classiche"

**Trieste, 13-14-15 Ottobre 2017**

Competizione di Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971, con un itinerario strepitoso tra Trieste, il Collio-Brda e la costa a picco sul mare della Slovenia

Chiusura iscrizioni 02.10.2017

MAIN SPONSOR

ALFA ROMEO

PORTOPICCOLO SISTIANA

VENETICA

AVENICA

BEVAGNA

Bai

ORGANIZZATO DA

ADRENALINIKKA

PORTOROSE PIRAN PIRANO

# Nuvolari

## Il settimo sigillo

**TANTE SONO LE VITTORIE PER VESCO-GUERINI NELL'ALBO D'ORO DEL GP. LA CRONACA DELLA GARA, RESA PIÙ DURA DALLE AVVERSE CONDIZIONI METEO, COME QUANDO VINSE CASTELLOTTI NEL '56...**

**DI ATTILIO FACCONI - FOTO ROBERTO DEIAS E PHOTOCOLLECTIONITALY**

### SEI IN FILA

Andrea Vesco e Andrea Guerini (Bmw 328 del 1938) hanno vinto per la settima volta il Gran Premio Nuvolari, le ultime sei consecutive. A destra, Piazza Sordello a Mantova, invasa da auto e pubblico prima della partenza della gara venerdì mattina.





### ► I tappa

Vesco-Guerini, su Bmw 328 del 1939 iscritta dalla Scuderia Special Team Eberhard, confermano di essere in gran forma sin dalle prime prove cronometrate, realizzando tempi di elevata precisione cronometrica e di guadagnare subito il comando della corsa. Alla fine della prima tappa, la posizione di vertice del duo bresciano è fortemente insidiata dal duo piacentino Gian Mario Fontanella-Anna Maria Covelli su Lancia Aprilia del '38, poi ritirati a causa di problemi al motore, da Mario Passanante-Raffaella De Alessandrini su Fiat 508 C del 1938 e dai campioni argentini Juan Tonconogy-Barbara Ruffini su Bugatti T 40 del 1927.

### ► Il tappa

Sulla corsa si abbatte un autentico nubifragio proprio nella parte più difficile della gara, sul tratto appenninico tra Urbino e Città di Castello. La pioggia incessante e le nubi basse annullano il piacere di ammirare gli spettacolari tornanti del Passo di Bocca Seriola, paradiso dei motociclisti, ma accattivante anche per le auto datate. In questo tratto, disseminato di prove cronometrate speciali e di media, gli equipaggi in gara sono messi a durissima prova, ma sono in grado di dare il meglio in abilità e destrezza. Ammirevoli i concor-



### DUE CENTESIMI

Sopra, l'arrivo della coppia argentina Joan Tonconogy e Barbara Ruffini, secondi assoluti, su Bugatti Type 40 del 1927. Solo due centesimi di secondo li separano dai vincitori. A lato, la coppia bresciana Andrea Belometti e Dorian Vavassori su Fiat Balilla 508 Spider Sport del 1932, terzi assoluti grazie a un'ottima prestazione all'ultima prova.



renti in gara con le vetture anteguerra e un meritato "chapeau" ai driver sulle vetture Anni '20. Proprio in queste condizioni, si concretizza appieno la sfida italo-argentina. A fine tappa, i bresciani Vesco-Guerini riescono a mantenere il comando per pochi centesimi sul duo di Rio de la Plata Tonconogy-Ruffini, incalzati a breve da Passanante-De Alessandrini su Fiat 508C del 1939 e da Belometti-Vavassori, in corsa sull'agile Fiat Balilla 508 Spider Sport del '32.

### ► III tappa

Dopo tanta pioggia e freddo, la terza tappa da Rimini verso l'arrivo a Mantova, comincia con il sole. C'è forte attesa per le ultime prove, destinate a decretare il vincitore. L'ambiente della corsa si riscalda fin dalle prime prove con un colpo di scena: gli argentini Tonconogy-Ruffini scavalcano Vesco-Guerini e passano a condurre. L'ultima prova di Ferrara sarà decisiva.

Nell'ovale del Circuito Ariosteo della Città Estense, infossato e con il pubblico assiepato sulle rive, tale da sembrare un'arena, si consuma l'atto finale. Le vetture scendono nell'anello dove sono disposte le ultime tre prove consecutive da 18, 10, e 18 secondi. In 46" i big si giocano il gran premio. Con uno straordinario colpo da maestri, Vesco-Guerini fanno un netto, che non riesce ai bravissimi rivali, e tornano al comando con un vantaggio di 2 secondi, aggiudicandosi la corsa.

Per la coppia bresciana, questa settima vittoria scaturì-



### CINQUE IN TOP TEN

Sopra, Mario Passanante con Raffaella De Alessandrini su Fiat 508 C del 1937, quarti assoluti. A lato, Giovanni Mocerì Daniele Bonetti su Fiat 508 C del 1939, quinti assoluti. Le Fiat hanno ottenuto un ottimo successo "di squadra", con cinque auto nelle prime dieci.

## BIASION BIS AL "NUVOLARI"

Miki Biasion ha partecipato per la seconda volta di fila al Gran Premio Nuvolari. Il due volte campione del mondo Rally, dopo l'esordio nell'edizione dello scorso anno, si è ripresentato in gara come pilota ufficiale del Team Speciale Eberhard (nel tondo, da destra, Biasion, Mario Peserico ad di Eberhard Italia e Corrado Corneliani del Classicteam). In questa seconda partecipazione alla gara di Regolarità è stato affiancato da Laura Ciarallo, giornalista del TG5, con cui già aveva fatto coppia alla Winter Marathon. Al volante della bellissima Alfa Romeo 1900 C Super Sprint del 1956, ha condotto una buona gara dimostrando di prendere sempre più confidenza con la Regolarità, e sfoderando l'usuale perfezione di guida nei difficili tornanti appenninici. A Biasion è stata assegnata la Coppa Marengli, quale miglior pilota del GP quanto a stile e classe di guida.



## LE AUTO "SPECIALI" DEL GP

Erano 47 le Case automobilistiche rappresentate in questo Gran Premio, tra italiane e straniere, un eccellente campionario della storia automobilistica mondiale sia sportiva sia da gran turismo. Tra le trecento vetture in gara erano diversi gli esemplari meritevoli di particolare menzione, noi ne abbiamo individuati tre: l'Amilcar CGSS, l'OM 665 SSMM e la Ferrari 375 MM.

### Amilcar CGSS (1926)

Vettura francese, detta "vetturetta", con motore 4 cilindri da 1074 cc e 35 Cv. Auto sportiva potenziata da compressore volumetrico, molto maneggevole e affidabile. Dopo nove decenni, si dimostra affidabile e adeguata alle gare di Regolarità, tanto da figurare sempre nelle competizioni più importanti. Al Nuvolari 2017 delle sette partite ne sono tornate al traguardo sei: ottimo risultato. Gatta-Piccinelli (a destra) con il 23° posto assoluto si sono classificati primi fra i concorrenti su Amilcar.



### OM 665 SSMM (1929)

Quest'anno la Casa bresciana celebra un doppio anniversario; il centenario della nascita dello stabilimento di Brescia, e i novant'anni della vittoria alla prima Mille Miglia con Minoia-Morandi. Al GP 2017 c'erano tre OM e tutte sono rientrate al traguardo. Tra queste, esordio assoluto per l'esemplare 665 SSMM, pilotato da Fabrizio e Lodovico Rossi, presidente il primo del Registro Internazionale OM. Ha motore a sei cilindri di 2350 cc con compressore Roots e carrozzeria Corsica. Esempio destinato alle corse, è l'unica OM sopravvissuta con questa motorizzazione. Fu immatricolata a Londra nel 1930 da Max Cyril Morris, titolare della RAG Carburettors, con targa GJ 24. La vettura ha gareggiato in Gran Bretagna in varie competizioni fra cui il GP d'Irlanda del 1931 condotta da R.F. Oats. Negli Anni '90 finisce in Australia, torna in Italia nel 2011 ed è sottoposta a un attento e scrupoloso restauro.



### Ferrari 375 MM (1953)

Nell'anno in cui a Maranello si celebra il 70° della Ferrari, al GP Nuvolari c'erano cinque vetture del Cavallino, tra cui la 375 MM Spider Pinin Farina del 1953: motore 12 cilindri a V di 60°, 4.522 cc, 340 Cv e 300 km/h. Vinse nel 1953 rispettivamente: la 24 Ore di Spa, la 1000 Km del Nürburgring, la 12 Ore di Reims e la 1000 Km di Buenos Aires. Della 375 MM sono stati prodotti 25 esemplari, 21 carrozzati Pinin Farina, di cui 15 spider e 6 berlinette. Questo esemplare carico di gloria sportiva vinse con Scotti-Farina la 12 Ore di Casablanca nel dicembre 1953. Il pilota fiorentino Scotti con questa vettura ha disputato molte gare in Italia e all'estero riportando tra l'altro la vittoria nel GP del Senegal nel '54. Non ebbe fortuna alla Mille Miglia con due ritiri. Al "Nuvolari" era pilotata dai tedeschi Michael Stehle-Mathias Lukas.



## | GARE | Gran Premio Nuvolari

### PATRON PRONTO

A fianco, Francesco e Giuseppe Di Pietra su Fiat 508 C del 1938: per la coppia siciliana, padre e figlio, un ottimo sesto posto. Sotto, i vicentini Luca Patron e Massimo Casale, settimi assoluti, eseguono la messa a punto della loro MG L Supercharged del 1933 prima dell'ultima frazione di gara. Patron è ormai pronto per una affermazione assoluta.



sce nel momento in cui tutto sembra compromesso, ma nell'ultima prova la concentrazione e la classe s'impongono sugli irriducibili ed encomiabili argentini. Il podio è completato dalla coppia bresciana Belometti-Vavassori, capace di un'ottima gara e un eccezionale rush finale, realizzato nelle ultime speciali di Ferrara. Anche quest'anno, il Gran Premio non smentisce le sue caratteristiche di competizione dura e selettiva con passaggi tecnici impegnativi e su terreni diversi. Le 90 prove speciali hanno visto i concorrenti misurarsi sulle piste degli Autodromi di Modena e Misano, ma anche superare prove in lunghi tratti appenninici, resi estremamente difficili dall'inclemenza del tempo e dalle strade in saliscendi. Dei 300 equipaggi, ufficialmente partiti per affrontare i 1050 km di percorso, 256 hanno tagliato il traguardo, sottolineando la preparazione e la determinazione dei driver, che da sempre rendono alto, anche al cospetto di Tazio Nuvolari, il livello di questa gara che transita sempre a Castel d'Ario di fronte alla casa del grande campione.



### MENO DI 500 PUNTI

Con il numero 28, gli argentini Daniel Erejomovich e Gustavo Llanos, ottavi assoluti su Bugatti Type 40 del 1929. Sopra, Lorenzo e Mario Turelli su Lancia Aprilia del 1937, al nono posto finale, e a lato Guido Barcella con Ombretta Ghidotti su Fiat 508 C del 1938, decimi assoluti. Per entrare nella top ten al GP Nuvolari 2017 si doveva accumulare un punteggio ben inferiore alle 500 penalità.



## COME GUIDANO (IN MOTO) I POLIZIOTTI!

Nei tre giorni del GP abbiamo potuto apprezzare dall'interno il grande lavoro della Polizia Stradale, Squadra Scorte Iniziative Sportive del Compartimento Polizia di Stato di Milano. Questa "squadra speciale", composta da diciotto motociclisti, due vetture di supporto e un furgone officina agli ordini dell'ispettore Andrea Cervellera, ha affiancato chilometro per chilometro gli equipaggi in gara assistendoli nel traffico. Il loro lavoro, svolto con capacità di guida fuori del comune, ha permesso che tutto filasse liscio anche nei momenti più difficili dell'attraversamento delle città e sulle strade appenniniche battute dalla forte pioggia.

L'ispettore Cervellera, nel suo saluto ha elogiato i concorrenti per la corretta condotta di gara, ma elogi vanno estesi anche alla sua squadra, che ha dato dimostrazione di alta professionalità e di elevato spirito di servizio.



## LE RADICI NELLA MILLE MIGLIA

Il Gran Premio Nuvolari nacque oltre sessant'anni fa per onorare la memoria del grande campione mantovano, morto nel 1953. Si decise, per l'edizione della Mille Miglia 1954, di modificare il percorso facendo transitare anche da Mantova le auto in gara e premiando il pilota più veloce nella parte finale della "Freccia rossa", sui lunghissimi rettilinei da Cremona a Brescia, percorso nel quale si inseriva per l'appunto anche la città di Nivola.

### I Gran Premio 1954

Il primo Gran Premio Nuvolari è inserito nella XXI edizione della Mille Miglia con un percorso nuovo e il passaggio a Mantova. La Ferrari con sei vittorie consecutive è favorita, ma tutte le Case automobilistiche impegnano mezzi ingenti per vincere la gara. Da Brescia prendono il via 374 equipaggi. Al giro di boa a Roma, Alberto Ascari (foto Archivio AC Parma, *in basso*) è al comando al volante della Lancia D 24 incalzato da Vittorio Marzotto sulla Ferrari 500 Mondial e da Musso su Maserati A6 GCS. Al traguardo di Brescia l'ordine rimane invariato e la Lancia vince per la prima volta a Brescia. Ascari percorre i 132 km del GP alla media di 180,353 km/h.

### Classifica GP Nuvolari 1954

- 1° Alberto Ascari (Lancia D 24 Pinin Farina) 44'04"8
- 2° Vittorio Marzotto (Ferrari 500 Mondial Scaglietti) 44'43"2
- 3° L. Musso-A. Zocca (Maserati A6 GCS/53) 46'13"3

### II Gran Premio 1955

Alla XXII Mille Miglia il campo dei partenti, macchine e piloti, è il meglio dell'automobilismo mondiale dove tutte le grandi marche sono in gara. È un'edizione da record, con 521 equipaggi alla partenza. La Ferrari tenta la rivincita, ma è duello aperto con Mercedes, che schiera le nuove 300 SLR. Le auto di Stoccarda dominano la corsa e l'inglese Stirling Moss è primo a Roma e primo a Brescia. Con a fianco il barbuto giornalista Jenkinson, stabilisce il record della corsa con la media di 157,650 Km/h. Vince il Gran Premio alla media di 198,496 km/h.

### Classifica GP Nuvolari 1955

- 1° S.Moss-D.Jenkinson (Mercedes 300 SLR) 39'54"
- 2° Juan Manuel Fangio (Mercedes 300 SLR) 41'16"4
- 3° U.Maglioli-L.Monteferrario (Ferrari 118 LM) 41'31"1

### III Gran Premio 1956

La XXIII edizione vede il numero dei partenti ridotto a 365 auto. La Scuderia del Cavallino rampante vuole riscattarsi e scende in gara con quattro vetture ufficiali affidate ad Eugenio Castellotti (*sotto*, foto Archivio Negri), Luigi Musso, Peter Collins e Manuel Fangio. Le condizioni meteorologiche avverse rendono la corsa dura e difficile. A Roma è in testa Castellotti e nella risalita al nord prosegue la sua marcia vittoriosa: è primo a Brescia alla media di 137,442 km/h. Si aggiudica anche il Gran Premio Nuvolari alla media di 169,122 km/h.

### Classifica GP Nuvolari 1956

- 1° Eugenio Castellotti (Ferrari 290 MM) 46'49"8
- 2° W.Seidel-H.Glockner (Mercedes 300 SL) 47'08"2
- 3° O.Gendebien-P.Washer (Ferrari 250 GT) 49'32"0

### IV Gran Premio 1957

Per la XXIV edizione della Mille Miglia partono 298 equipaggi. Tutto fa pensare al duello Ferrari-Maserati, ma la Casa del Tridente è subito fuori gioco. La vittoria è affare dei ferraristi Taruffi, Von Trips, De Portago, Collins e Gendebien. Collins è in testa a Roma e Bologna, poi si ritira e passa al comando Taruffi, che consolida il primato con un "sorpasso" da leggenda ai danni di von Trips nei pressi di Piadena (CR) ed è primo a Brescia. Il belga Gendebien, con una performance superba su una 250 GT (che si dice però monti il motore 4 litri), vince il Gran Premio Nuvolari con il tempo di 39'43" alla incredibile media di 199,412 km/h. La tragedia di Guidizzolo pone fine anche al Gran Premio Nuvolari della Mille Miglia.

### Classifica GP Nuvolari 1957

- 1° O. Gendebien-P Washer (Ferrari 250 GT) 39'43"0 media 199,412 km/h
- 2° Wolfgang von Trips (Ferrari 315) 40'10"0
- 3° Piero Taruffi (Ferrari 315) 40'31"0



**| SPORT |** Monoposto Alfa Romeo

# Monoposto

## Si torna a correre

**LA SCUDERIA DEL PORTELLO HA PRESENTATO**

**I TROFEI CHE SI DISPUTERANNO CON MONOPOSTO**

**MOTORIZZATE ALFA ROMEO: F.3 STORICHE E F. ALFA BOXER**

**FINE SETTIMANA DA APPASSIONATI A VALLELUNGA**

**DI EUGENIO MOSCA**





**S**e è vero che due indizi fanno una prova, possiamo dire senza ragionevole dubbio che il fine settimana ad “alta passione” Alfa Romeo organizzato il 9-10 settembre a Vallelunga dalla Scuderia del Portello in collaborazione con Heritage FCA Group e Gruppo Peroni Race è stato un successo. Ma soprattutto ha confermato una cosa di cui eravamo e siamo fermamente convinti: che nonostante il lungo periodo di “letargo” dei vertici del Biscione l’attaccamento al marchio è tuttora vivo. Da parte di chi lo coltiva attraverso le vetture storiche, e fin qui niente di nuovo, ma anche dai più giovani che magari non hanno una storica in garage ma alla propria Alfa ci tengono eccome e, oltre ad ammirare estasiati le “sorelle” più anziane ma sempre affascinanti delle proprie vetture, appena possono si divertono un mondo a “mollargli la briglia”. Quindi è meglio che lo facciamo in tutta sicurezza, all’interno di un tracciato chiuso, magari con qualcuno che gli dà qualche



#### PER IL 2018

Il serpentine di auto scese in pista nel raduno delle Alfa Romeo tenutosi a Vallelunga in occasione della “300 Km”. In alto, il gruppo degli appassionati partecipanti e una delle F3 con motore del Biscione che daranno vita a un trofeo nel 2018.



dritta. Perciò, l'idea di un evento che unisca le due anime del pianeta Alfa, collezionisti e piloti, è quello che ci vuole per un marchio che ha tanta storia alle spalle ma deve guardare anche al futuro. Così, se il Centro Congressi è stato il punto di raccolta per i numerosi radunisti, l'hospitality della Scuderia del Portello è stata il centro di riferimento nel paddock per tutti gli appassionati; calamitati, questi ultimi, sia dalle auto esposte (tra cui spiccavano la sempre affascinante 33 Fléron e le F1 T182 ex-Giacomelli e T183 ex-Patrese e Cheever) sia da una serie di eventi che si sono succeduti a ritmo incessante contribuendo a mantenere l'atmosfera sempre "attiva" e festosa. Oltre alle premiazioni dei trofei, un bel gruppo di appassionati e piloti ha presenziato al "Virtual track walk" tenuto da Sergio Campana, campione italiano di F3 nel 2011, affiancato dal sempre brillante Alessandro Nannini, come pure all'anteprima della presentazione del nuovo libro di Gian Luigi Picchi (I miei anni in Autodelta) e alla proiezione del test drive di Davide Cironi con la 8C Competizione.

### Tutti in pista!

Neppure la copiosa pioggia caduta la domenica mattina è riuscita a raffreddare l'entusiasmo dei numerosi appassionati alfisti che non hanno voluto mancare all'appuntamento. In autodromo nei due giorni si sono concentrate oltre 150 vetture del "Biscione", la maggior parte storiche ma anche parecchie moderne, sia sul tracciato di gara sia su quello del Centro di Guida Sicura Aci. Tutti hanno voluto cimentarsi, mettendoci impegno, nelle prove di abilità presso il "pistino" di Guida Sicura e nelle parate in circuito, capitanate il sabato da Alessandro Nannini su una Giulia Quadrifoglio e da Davide Cironi con la 8C Competizione dell'International Club Scuderia del Portello la domenica. Inutile dire che l'entusiasmo dei presenti era alle stelle e il colpo d'occhio emozionante. Al termine di ogni giornata, FCA Heritage ha assegnato il trofeo alle automobili più belle: una 1750 berlina del 1970 il sabato e una Giulia GT 2000 del 1972 la domenica, i cui proprietari sono stati premiati con la "Certificazione ufficiale" per le vetture e due biglietti di ingresso al Museo Storico di Arese. La Scuderia del Portello ha premiato invece i Club presenti con più vetture: Alfa Roma il sabato e Rosso Alfa Club la domenica. Infine, il Club Cuore Sportivo Lazio, delegato della Scuderia del Portello per l'area centro-sud Italia, che ha collaborato all'organizzazione dell'evento, ha premiato i vincitori delle prove di abilità svoltesi sul tracciato di Guida Sicura ACI.



### EFFETTO-SUOLO

La Alba-Alfa Romeo è una Formula 3 del 1981, quando era in voga l'effetto-suolo dato dalle "minigonne" che sigillavano le grandi fiancate (in alto). Il telaio è in tubi di acciaio con pannellatura in alluminio; questa monoposto farà parte della categoria fino al 1984 nel trofeo che partirà il prossimo anno. Le "minigonne" ora sono state eliminate. Sopra, il retrotreno con il bialbero 2000 cc preparato dalla Novamotor; sotto, la Alba AR1 in azione a Vallelunga.





Dallara 389-Alfa Romeo (1990)



### AERODINAMICA

A fine anni '80 Dallara inizia a dominare il mondo della F3 e a diventare la realtà che è oggi. La 389 è una piccola F1, ha telaio in carbonio e, come si può notare dalla vista posteriore (a sinistra), grande cura del dettaglio e dell'aerodinamica; si notino le dimensioni dell'alettone posteriore e la "pulizia" del retrotreno. A destra, gli scarichi escono sopra il motore per liberare allo scorrimento del flusso d'aria la zona intorno al cambio.



Formula Alfa Boxer (1988)



### PROPEDEUTICA

La F. Alfa Boxer è stata l'ultima vera formula propedeutica nazionale, erede della F. Monza. Dal 1988 con telaio monotipo (sopra) e motore 4 cilindri 1.7 della 33 di serie (portato a oltre 120 Cv), poi dal 1990 con motore 1.7 a 16 valvole e 150 Cv. Nel 1992 la categoria è aperta ai costruttori come Covir (a sinistra e sotto) e cambia il nome in F. Europa Boxer perché la categoria diventa un campionato europeo. Il successo di queste monoposto fu enorme; tra i piloti emersi si ricorda in particolare Tony Kanaan, tuttora in attività nella Indy Racing League..

Formula Alfa Boxer Covir (1992)

### 300 Km

Nel frattempo, nella bagnatissima "300 Km", a onorare puntualmente il fine settimana sotto il segno del Biscione, si materializzava la vittoria assoluta dell'Alfa Romeo GTAm 2000 preparata da Alfa Delta, magistralmente condotta dallo stesso preparatore, Roberto Restelli, affiancato da Fabrizio Zamuner e dal plurititolato rallyista Lucio Da Zanche, in gran spolvero all'esordio in pista. A loro è andato anche il trofeo "Alfa Classic" messo in palio dalla Scuderia del Portello per il miglior equipaggio alfista. Una vittoria maturata sia grazie al ritmo imposto dal trio lombardo, come testimo-





niano i due giri di vantaggio sotto la bandiera a scacchi, sia alla perfetta gestione di una gara complicata dalle difficili condizioni meteo e dai ripetuti ingressi della safety-car. Alle loro spalle due Porsche 911 3.0, rispettivamente condotte da Andrea Cabianca-Andrea Damiani-Renato Benusiglio e da Giacomo Jelmini-Giacomo Trebbi; la prima delle due aveva preso il comando nelle prime fasi di gara, ma l'equipaggio si è poi complicato la vita con un cambio pilota nel momento meno indicato. Grande sfortuna anche per un altro equipaggio alfista che, alla luce dei tempi fatti segnare in prova, avrebbe potuto giocarsela per la lotta al vertice: i "dottori volanti" Alessandro Morteo e Alessandro Moramarco, affiancati dall'ex-ufficiale Autodelta Gian Luigi Picchi: la loro gara è stata condizionata prima dalla partenza dalla corsia box, per problemi elettrici, e quindi da diverse soste aggiuntive per sostituire la batteria, data la rottura dell'alternatore. Un plauso va anche al grande appassionato belga Walter Antonacci, vincitore di classe con l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce della Scuderia del Portello, che ha guidato da solo per l'intera gara. Peccato che la "300 Km" non sia stata frequentata come avrebbe meritato, con solo una decina di vetture al via, ma forse anche la vicinanza con altre gare può aver giocato contro. Diamo comunque atto a Sergio Peroni di avere avuto il co-

raggio di riproporre in Italia una gara di durata per auto storiche, formula che all'estero riscuote grande successo, sperando che abbia la voglia di insistere.

### Tornano le monoposto

Il weekend capitolino è stato anche palcoscenico per l'anteprima del trofeo "Formula Alfa", riservato alle monoposto motorizzate Alfa Romeo suddivise in quattro categorie: F.3 fino al 1984, con telaio tubolare e scocca in alluminio; F.3 fino al 1994, con telaio monoscocca in carbonio, F. Alfa Boxer e F. Euro Boxer. La serie internazionale, organizzata l'anno prossimo dalla Scuderia del Portello, sarà articolata su cinque prove, due in Italia e tre rispettivamente in Germania, Francia e Olanda. A Vallerunga abbiamo potuto vedere all'opera tutte le potenziali protagoniste della serie. Tra le F.3 c'erano un'Alfa AR1 del 1981, pilotata da Lorenzo Sassi, le Dallara 388, 389 e 391/2, che hanno fatto da spartiacque nell'evoluzione tecnica della formula cadetta, rispettivamente pilotate da Emanuele Morteo, da chi scrive e da Alessandro Morteo, mentre per le F. Alfa Boxer c'erano sia la versione monotipo, marchiata Alfa Romeo e pilotata da Alessandro Moramarco, sia le evoluzioni con telaio di costruzione libera, che hanno reso grande un Costruttore



### SOLITARIO

In alto, Walter Antonacci sotto il diluvio nella 300 Km su Giulietta Sprint. A fianco, e sopra al centro, Gianluigi Picchi in azione con la GTAM che ha condiviso con Alessandro Morteo (sopra a destra) e Alessandro Moramarco (sopra a sinistra). Pagina a fianco in alto, uomini e mezzi della Scuderia del Portello.





nostrano come Tatuus ma anche dato la possibilità ad altre piccole engineering e addirittura preparatori di misurarsi realizzando una propria monoposto. A rappresentare queste ultime, una Er-molli del 1993, portata in pista dal belga Barend Aarts, e la Covir

dello stesso anno pilotata da Nantas Co, figlio dello stesso costruttore Giuseppe Co. Al termine delle due manche disputate, in base alle penalità accumulate in funzione dei tempi registrati, sono stati assegnati i trofei "Formula Alfa" ai migliori di ogni categoria.

## EMOZIONI AL TOP

Tornare al volante di una monoposto è sempre emozionante. Questo tipo di auto incarna la vera essenza di una vettura da corsa e trasmette al pilota il massimo delle sensazioni che si possono provare nella guida racing: senso della velocità; efficienza della frenata e rapidità in ingresso curva, velocità di percorrenza e agilità nei cambi di traiettoria, grazie al peso contenuto unito al grip meccanico e al carico aerodinamico. Provare per credere. E tra le varie categorie di monoposto, la F.3 rappresenta da sempre una delle più valide a livello propedeutico, perché potendo contare su ottime doti telaistiche e aerodinamiche difetta sempre un po' di potenza, quindi per sfruttare in pieno il potenziale a disposizione, che è molto alto, il pilota deve imparare a guidare in modo redditizio, altrimenti è inesorabilmente penalizzato dal cronometro. Pulizia di guida che deve essere ancora maggiore con le monoposto storiche, sulle quali l'aerodinamica è "limitata" al carico delle ali. Lo abbiamo percepito molto bene in questa

nostra esperienza al volante di una Dallara 389-Alfa Romeo affidatici dalla Scuderia del Portello. Una monoposto che vanta trascorsi importanti, perché nel 1989 fu utilizzata dall'ex-ferrariista Luca Badoer all'esordio nella categoria.

L'ultima nostra esperienza al volante di una F.3 risale a sette anni fa, quando a Fiorano guidammo la Dallara 310, una vettura di ultima generazione con cambio sequenziale e un'alta efficienza aerodinamica: la differenza tra le due generazioni è che oggi più si va forte, più l'aerodinamica lavora e quindi più si va forte. Un circolo virtuoso che si interrompe soltanto quando si passa il limite, per trovare il quale servono esperienza e preparazione anche mentale.

Con le monoposto di 20-30 anni fa bisogna tornare a ragionare in modalità "old style", perché qui è soprattutto il grip meccanico che determina il limite. Per andare forte servono sensibilità nella guida e nella messa a punto, per arrivare al giusto compromesso tra tenuta e scorrevolezza. Noi non ne ave-

vamo il tempo e ci siamo "accontentati" dell'assetto predefinito dal preparatore Giuseppe Co, con cui ci siamo trovati a nostro agio, gustandoci una bella precisione sia in frenata e ingresso curva sia in percorrenza e agilità nei cambi di direzione.

Più complicato è gestire l'accelerazione fuori dai tornanti, un po' per la temperatura fresca un po' per la risposta brusca del motore. Una delle difficoltà della F.3, d'altra parte, è quella di gestire un'erogazione che funziona solo sopra i 4.000 giri, quando la potenza massima è intorno ai 5.000: una curva di erogazione piuttosto appuntita. A ciò si aggiunga la manovrabilità del cambio Hewland con innesti ad "H", che va interpretata per non incorrere in pericolosi errori, e l'abitacolo che nel nostro caso ci costringeva il braccio destro contro la scocca (sulle monoposto il sedile è su misura, cosa che non era nel nostro caso).

Piccoli inconvenienti, che non hanno tolto nulla all'emozione di girare in monoposto, il massimo per ogni appassionato.





# Sulle strade di Enzo

**UN GIORNO DI GARA CON LA GIUSTA COMPONENTE DI AGONISMO SUI "TUBI"  
SENZA PREVARICARE IL GUSTO DELLA GUIDA E DELLA SCOPERTA DEL TERRITORIO  
BEL MODO DI FESTEGGIARE 70 ANNI DI FERRARI E 30 DI CIRCOLO DELLA BIELLA**

**TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI**

**I** 70 anni della Ferrari sono stati (e lo saranno fino al 31 dicembre) lo zenith dell'attività automobilistica, storica e no, del 2017. E ognuno li ha vissuti e usati a suo modo. Chi ha potuto farlo forse con un pizzico di legittimità più di altri è il Circolo della Biella di Modena, che con molta discrezione ha reso omaggio al suo più illustre concittadino nella propria gara.

Il "GP di Modena ... sulle strade di Enzo" è stato insieme omaggio a Ferrari e alla Ferrari, gara sociale (ma aperta a tutti) e occasione per stare insieme e divertirsi senza pensare troppo alla competizione (o, meglio, pensandoci il giusto) e ricordarsi di quanto di buono e bello c'è intorno a Modena.

## **Palestra di collaudi**

La gara si è tenuta il sabato 16 settembre e il Drake avrebbe senz'altro apprezzato il percorso di 190,700 km, in due tappe con 25 prove cronometrate, tracciato su quelle strade che amava e sulle quali le sue automobili erano collaudate: la mitica Statale dell'Abetone, la salita a Serramazzone, poi la discesa a Marano sul Panaro e Vignola e la risalita a Castelvetro, poi ancora su è giù tra Zocca e Pavullo nel Frignano, un altro passaggio a Serramazzone e la discesa finale a Maranello dove la gara si è conclusa, con la premiazione finale alla cena presso la Villa dei Conti Forni a Cognetto. Una sorta di montagna russa della guida in mezzo ai calanchi dei rilievi modenesi, percorrendo i quali si può ben capire perché fossero i prediletti dai



### SACRO E PROFANO

In apertura, un colpo d'occhio sulle auto in gara. Qui a fianco, il sacro (la Auto Avio Costruzioni 815, in primo piano) e il profano (Fiat Ritmo Abarth e Fiat Duna, sullo sfondo); tema riproposto sotto (Lancia Stratos e A112 Abarth). Le anime dell'automobilismo storico convivono nella "Biella", insieme alla cultura del territorio: in basso, vista sull'acetaia; nel dettaglio, per l'aceto stravecchio la bottiglia è disegnata da Giugiaro. I faretto a led, però, non si possono vedere (in basso).



collaudatori del Cavallino e i migliori per avere la corretta messa a punto delle auto: curve lunghe e corte, contropendenze, frenate e allunghi vigorosi. Una vera palestra della guida e della meccanica. Non scopriamo noi che i motori sono soltanto un aspetto della ricchezza del territorio modenese. Ma da bravi italiani ogni tanto ci dimentichiamo anche delle cose più banali, perciò è bene fare un ripasso ogni tanto, e giustamente "la Biella" punta nei suoi eventi anche al lato culturale e alla valorizzazione del territorio. Una sosta in acetaia sulle colline di Marano sul Panaro ha reso ancor più gradita la sosta di mezza giornata, dove abbiamo imparato in una visita guidata come si crea l'aceto balsamico, una delle straordinarie

ricchezze del territorio. Un processo di fermentazione e invecchiamento che, come la storia di Enzo Ferrari, è fatto di passione, tenacia e pazienza, oltre che di tradizione. Lo spettacolo delle botti allineate in acetaia ci ha ricordato quello delle auto allineate nel reparto corse di Maranello negli anni '60.

### In vacanza con la Fulvia

Noi abbiamo partecipato alla gara sulla Lancia Fulvia Coupé 1,3 di Giovanni Alessandrini, giovane animato da puro spirito di partecipazione, allineato con quello degli organizzatori: la sua strumentazione era un semplice cronometro, digitale ma del tutto manuale.



Giovanni incarna il tipo del giovane a cui piacciono le automobili in genere, quindi anche la guida, e che nelle storiche trova giusta condiscendenza: *“La Fulvia è stata la mia prima macchina -ci racconta mentre infila la quarta in un allungo- e la uso spesso. Ce l’ho da dieci anni e direi che ci ho fatto più o meno 30.000 km, quasi tutti nei primi anni”*. Probabilmente qualcuno storcerebbe il naso nel vederla così vissuta, con una evidente crepa nella corona del volante e il sedile del passeggero tagliato *“però meccanicamente è a posto, faccio io la manutenzione e non mi ha mai dato problemi”*. In effetti il 4 cilindri gira come un violino, nonostante Giovanni non lo risparmi mentre taglia e cuce le traiettorie collinari che evidentemente conosce a menadito: *“Quando avevo la moto, dopo la scuola da Modena venivo su a Serramazzoni per guidare prima di tornare a casa a mangiare. Adesso il motore della Fulvia ha un rumorino strano, ho modificato un po’ l’anticipo per averlo più pronto ma non vorrei che battesse in testa”*. La usi ancora tutti i giorni? *“Adesso meno. Però di strada ne abbiamo fatta tanta insieme. Il bello di questa macchina è che anche se è sportiva io che sono alto 1,90 metri ci sto comodo. Anni fa quando l’avevo appena presa ci sono andato in vacanza con un mio amico, siam partiti per andare a sciare allo Stelvio ma non c’era neve e siamo finiti al mare in Croazia: dieci giorni dormendoci dentro, vedi qui se abbatto lo schienale del sedile diventa quasi un letto, ci sto tutto per il lungo con la testa appoggiata allo schienale dietro”*.

### Attività spontanea

Il Gran Premio di Modena si disputò la prima volta nel 1911, vinto da un giovane Antonio Ascari su auto De Vecchi. L'intento del Circolo della Biella è quello di riportarlo in auge; ma l'edizione 2017 è stata anche un bel modo di festeggiare il 30° della nascita del club, o della rinascita se si vuole visto che “la Biella” nacque, benché spontaneamente e non codificata, negli anni '30 del secolo scorso intorno all'attività dei piloti che frequentavano la città, da Nuvolari a Moll, da Varzi a Biondetti e si ritrovavano al caffè all'aperto del Teatro Storchi in via Garibaldi. Dopo la guerra l'attività rimase spontanea ma la nascita dell'Aerodromo contribuì non poco a saldare la vita della città all'attività automobilistica, grazie al punto di ritrovo della “Tribunetta”. Poi con la chiusura dell'impianto la rete di rapporti umani, sociali e sportivi si disperse, fino a che nel 1987 non si decise di ricrearla, almeno in parte, con un sodalizio che portasse il nome originario.

### TUTTI I GIORNI

Giovanni Alessandrini, figlio d'arte (suo padre era il titolare dell'ART, scuderia di Rallye protagonista assoluta in Italia ed Europa negli anni '90) gira quasi ogni giorno con la Lancia Fulvia Coupé (sopra, foto PhotoCollectionItaly). È stata a lungo la sua unica automobile e ne cura la manutenzione di persona. Sotto, un momento della gara dall'interno.



Il club ha da sempre una vena goliardica, perciò nessuno ha avuto granché da ridire sul fatto che tra le 63 auto iscritte (più 14 partecipanti fuori classifica) ci fosse anche una Fiat Duna, che peraltro ha vinto, guidata da Andrea Malucelli e Monica Bernuzzi. La gara era aperta alle auto fino al 1987, dunque ci sta anche la Duna, e comunque non era questa la sede dove discutere sulla filosofia e la fenomenologia dell'auto d'epoca. Altrimenti si dovrebbe questionare anche sui faretto di profondità a led che un concorrente montava sulla sua A112 Abarth.

La nuova dirigenza del Circolo vuole che i propri eventi siano soprattutto occasioni di ritrovo all'insegna della comune passione, e di divertimento, non di discussione. Cosa che ci trova del tutto d'accordo. In ogni caso, le persone che affollavano il Parco Giardini Ducale Estense al mattino presto per curiosare tra le auto, hanno avuto di che appassionarsi alla vista della Auto Avio Costruzioni 815, la Lancia Stratos, l'Aston Martin Le Mans, la MG TA, la Porsche 356 e la Ford Mustang presenti, tra le altre.

Per la cronaca, il podio della gara è stato completato da Tondelli-Tondelli (Alfa Romeo Giulia TI) e Converso-Ameglio (Fiat Ritmo Abarth 125).

**7 CITTÀ DI PARTENZA : BAD HOMBURG - BARCELONA -  
GLASGOW - LISBONA - MONTE-CARLO - OSLO - REIMS**

**15 LEGGENDARIE PROVE DI REGOLARITÀ**

**3 MEDIE : ALTA - INTERMEDIA - BASSA**



**31 JANVIER - 7 FÉVRIER 2018**  
*21<sup>e</sup> Rallye Monte-Carlo*  
**HISTORIQUE**

MONACO  
1953  
2018

ACM Sports Marketing - Institut FIA



65<sup>e</sup> anniversaire de la victoire de Gatsionides/Worledge  
sur Ford Zephyr n°365 au Rallye Monte Carlo 1953



[www.acm.mc](http://www.acm.mc)



[@ACM\\_MEDIA](https://twitter.com/ACM_MEDIA)



[ACM.MC](http://www.acm.mc)



[HISTORIQUE@ACM.MC](mailto:HISTORIQUE@ACM.MC)



# Martini racing

**Il pilota faentino ha legato la sua vita in F.1 a Minardi, con buoni risultati ma senza vittoria  
Che però arrivò a Le Mans, a suggello della carriera e di un talento riconosciuto da tutti**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ERCOLE COLOMBO

**U**n pilota è per sempre. Almeno nella maggior parte dei casi. Perché tu lo ritrovi a distanza di anni e magari la silhouette non è più quella dei giorni d'oro, i riccioli sono un po' più radi e la tuta "tira" un po' dalle parti degli addominali, ma il cuore è sempre quello. Certo, da fermo magari non sembra, perché a volte l'aspetto un po' più pacioso di un tempo potrebbe far credere che la fiamma del sacro fuoco si sia un po' affievolita, ma appena salgono i giri motore si vede, eccome. E Pierluigi Martini, nato a Lugo di Romagna (RA) il 23 Aprile 1961, fa senz'altro parte di questa "specie". Lo avevamo trovato l'anno scorso in occasione del centenario BMW a Monza, dove era risalito sulla Sport BMW V12 LMR con cui vinse la 24 Ore di Le Mans 1999 dandoci subito del gran gas e, giusto per rendere l'idea, appena sceso dalla macchina aveva commentato: «Nelle curve veloci mi sono subito trovato molto bene, mentre ci sarebbe voluto qualche giro ancora per trovare i vari punti di frenata!».

Quest'anno lo abbiamo ritrovato al "Minardi Day" a Imola non con una ma addirittura due monoposto, di quelle che hanno avuto una rilevanza importante nella sua carriera (Minardi M189 F.1 e Ralt RT20 di F.2, che si è fatto restaurare per poterci girare, e anche in questo caso in agitazione per una centralina galeotta che non gli consentiva di... prendere tutti i giri). Questi due aneddoti, unitamente a un altro indizio che riveleremo più avanti, sono la prova più lampante che la "passionaccia" per le corse è tutt'altro che sopita.

►Ma partiamo dall'inizio: com'è nata? "Seguendo fin da piccolo mio zio Giancarlo. Infatti, fu lui a regalarmi il mio primo kart".

►Quindi il naturale passaggio alle auto? "Iniziai con la F. Fiat Abarth, disputando le ultime quattro gare della stagione 1981, quindi passai alla F.3 dove nel 1993 vinsi il Campionato Europeo con la Ralt. Da qui il salto in F.1 con Minardi".

►Praticamente proseguendo una sorta di storia di famiglia considerando che anche tuo zio Giancarlo aveva corso in F.1 per la scuderia di Faenza.

"Conobbi Minardi quando avevo 9 anni. Quando iniziai a correre in auto lui mi teneva "monitorato" e nel '93, mentre stavo per vincere l'Europeo di F.3, mi diede l'opportunità di debuttare in F.2 con una sua vettura. E arrivai secondo".

►Quindi il passaggio in F.1 con Minardi, con cui disputasti ben 107 dei tuoi 119 GP, ma non furono tutte rose e fiori, come mai?

"Beh, praticamente si può dire che abbiamo fatto insieme il salto in F.1. In effetti era tutto nuovo per entrambi, fu un anno piuttosto travagliato e come spesso capita in questi casi ciascuno tende a scaricare la colpa sull'altro, perciò a fine stagione le nostre strade si divisero".

►E tu facesti un salto indietro andando a correre in F.3000, una scelta obbligata o coraggiosa?

"Certamente fu un grande azzardo, ma non

avevo altra scelta, perché Minardi mi comunicò la sua decisione di non proseguire con me a fine stagione, quando tutti i team erano ormai al completo. Tanto è vero che appena fui al corrente della situazione ordinai la macchina per correre in F.3000 che però mi arrivò solo alla quinta gara. Poi con quella vinsi tutte le gare, ma persi il campionato per due punti".

►Però tanto bastò a dimostrare che le colpe degli scarsi risultati con la Minardi F.1 non erano da ascrivere a te?

"Esatto. Perché anche con Nannini e De Cesaris che avevano preso il mio posto i risultati non c'erano. La colpa era dei propulsori della Motori Moderni, che non andavano e non erano affidabili. Infatti quando Minardi tornò ai motori Cosworth mi richiamò".

►In realtà, però, il tuo vero debutto su una F.1 è targato Toleman, ma durò il breve spazio delle qualifiche del GP d'Italia 1984, cosa successe?

"La squadra aveva avuto una diatriba con Senna, che per il GP d'Italia venne lasciato a piedi. Perciò, grazie allo sponsor Segafredo io ebbi la possibilità di debuttare in F.1. Però anche la scuderia inglese aveva parecchi problemi di affidabilità con i motori Hart e allora per superare le qualifiche era necessario fare il tempo con le gomme



## ESORDIO DIFFICILE

In apertura, Pierluigi Martini ritratto al "Minardi Day" del maggio scorso. Qui sopra, il pilota di Lugo di Romagna al volante della Minardi M185-Motori Moderni nel 1985, sua prima stagione completa in F1. Un anno pesantemente penalizzato dalla inaffidabilità dei motori italiani.

ultra morbide che duravano solo un giro. Purtroppo in entrambi i giri “buoni” mi si ruppe la turbina prima del traguardo, così rimasi fuori mentre sarei stato ampiamente qualificato con i tempi da gara”.

► Invece al rientro con la Minardi l'aria cominciò a girare per il verso buono, vero?

“Assolutamente sì. A partire dalla prima gara del rientro, a Detroit, quando arrivai sesto guadagnando il primo punto iridato sia per me sia per la squadra. Da lì siamo stati insieme tanto tempo togliendoci parecchie soddisfazioni: siamo andati diverse altre volte a punti, siamo partiti in prima fila e siamo stati in testa a un gran premio. Tutte cose che per una piccola squadra equivalgono a delle vittorie”.

► Poi ci fu un'altra parentesi nella tua collaborazione con Minardi, quando nel '92 andasti alla Scuderia Italia...

“Non andò esattamente così. In realtà, nel '91 dopo il GP del Portogallo dove mi classificai quarto firmai un precontratto con la Ferrari, sul quale in base agli accordi mantenni sempre il riserbo. Invece a fine stagione ci fu lo scambio con Capelli che aveva firmato con la scuderia bresciana”.

► Cosa successe esattamente?

“Alla Scuderia Italia mi conoscevano bene perché ero il loro avversario diretto, perciò Emanuele aveva sempre parlato molto bene di me alla scuderia. Quando Lombardi arrivò alla Ferrari, che dava i motori alla Scuderia, chiese a Ramanzini e Stanzani chi era il migliore tra me e Capelli, e loro furbescamente risposero che era molto meglio Capelli. Il giorno dopo Lombardi li chiamò proponendogli la fornitura di motori con lo step superiore però chiese di scambiare il sottoscritto con Capelli. Così in Scuderia Italia presero due piccioni con una fava”.

► Praticamente fosti “barattato” con... un motore?

“Esatto. Anche se con il senno di poi, vedendo com'è amaramente finita la stagione e la carriera di Capelli, forse non era il momento migliore. Però avrei voluto potermi giocare personalmente quella chance”.

► Quindi se c'è un rimpianto è proprio quello di non essere salito sulla Ferrari?

“In generale non ho rimpianti. Sono stato contento della carriera che ho fatto ed essere qua ancora oggi a divertirmi mi fa tanto piacere. Ho vinto in F.3, in F.3000, con i



#### PRIMA FILA

Sopra, Martini non riuscì a qualificare la Toleman al GP d'Italia 1984. Qui a fianco, sulla Minardi nel 1991, anno in cui conquistò due quarti posti. L'unica altra scuderia con cui gareggiò fu la Scuderia Italia (sotto), nel 1992 con la Dallara-Ferrari: nonostante i motori del Cavallino, conquistò soltanto due sestimi posti. In basso, il culmine della sua carriera in F1: la partenza in prima fila al GP USA '90 (concluse al settimo posto).



Prototipi, con la F.1 ho messo la Minardi in prima fila, sono stato in testa a un GP, sono arrivato tante volte a punti, per me sono tutte piccole vittorie, quindi sono contento. Poi certamente in F.1 mi è mancato il podio e soprattutto la vittoria, ma analizzando il contesto sono più che soddisfatto. Sono tutti ricordi molto positivi, l'unica parentesi negativa è quella di non aver potuto guidare la Ferrari nel '92".

► Alla luce di tutti i risultati positivi ottenuti avevi dimostrato di saperci fare, tanto da guadagnarti la chiamata Ferrari, cosa ti è mancato per arrivare al top?

"È mancato il grande team. In F.1 se non hai una buona macchina fai fatica a farti notare. Io ce l'ho messa tutta e qualcuno si era anche accorto che andavo forte, ma poi se non ti mettono a disposizione la macchina con cui poter competere al vertice non c'è nulla da fare. Lo vediamo ancora oggi, con Alonso... D'altronde questo è uno sport dove, a differenza del tennis o dell'atletica per fare degli esempi, la prestazione è determinata per l'ottanta per cento dal mezzo. Comunque io mi ritengo fortunato, perché ho disputato molti GP. So di essermelo anche meritato, perché spesso ho portato la squadra a punti e questo è molto importante per garantirti il posto. Credo che i risultati che ho ottenuto parlino da soli. Inoltre, avere corso con grandi campioni come



Senna, Prost, Mansell, Lauda, Piquet, Alboreto e tanti altri, per me è stato molto bello perciò quando ancora oggi penso al mio passato non ho rimpianti".

► Di tutti questi grandi campioni con cui hai corso, chi ricordi in modo particolare?

"Beh. Senna è stato sempre il migliore. Secondo me è davvero indimenticabile e inimitabile, perché era veramente una persona completa a tutti gli effetti".

► E anche avere vinto la 24 Ore di Le Mans è stata una bella soddisfazione?

"È stata la ciliegina sulla torta. Anche perché prima di parteciparvi avevo confidato a un amico che quella sarebbe stata l'ultima mia gara. A quel punto mi sentivo un po' stanco ed era in arrivo il mio secondo figlio, quindi non avevo più voglia di rischiare. Perciò vincere la gara finale è stato molto importante".

► Adesso sei ancora qui con le tue macchine, significa che la malattia un po' è rimasta?

"Ho la fortuna di avere rintracciato e avere potuto comprare due macchine alle quali sono molto affezionato: la F. 3000 Ralt con cui arrivai secondo nell'86, perciò quella che mi ha rilanciato, e la Minardi 189 con cui partii in prima fila e condussi in testa un GP. E mi piace molto potermele guardare la sera magari mentre con gli amici beviamo un bicchiere di vino parlando di corse".

► Ma un pensierino a correrci ancora, magari in occasione del GP di Monte-Carlo storico?

"Non una cosa continuativa, ma se ci fosse qualcosa di stimolante io ci sono sempre".

► Perciò non è ancora stata scritta la parola fine?

"Mai!"



#### VINCENTE A LE MANS

In alto, Pierluigi Martini con Alain Prost (a sinistra) e Ayrton Senna (a destra): per talento e applicazione il pilota italiano avrebbe potuto probabilmente rivaleggiare con loro, se avesse potuto contare su una monoposto all'altezza. Come dimostrò nel 1999 quando, all'ultima gara della carriera, vinse la 24 Ore di Le Mans con la Bmw, condivisa con il finlandese JJ Lehto e Yannick Dalmas, impostando una gara veloce ma senza alcun errore.

# 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 accessori 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.officinarratto.it - info@officinarratto.it

### **Rosso Corsa Italia - GE**

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

### **INNOCENTI**

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

### **Papurello - TO**

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



## MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

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

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

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

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

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

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

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



Automobilismo d'Epoca è convenzionata con Centro Prove e Servizi: se volete provare al banco la vostra auto, scrivete a: [centroprove@edisport.it](mailto:centroprove@edisport.it) oppure telefonate al numero 02 - 38085272.

## AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

### MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

### Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

### Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

### Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati

dagli anni '50

### VARIE ITALIANE

### Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60

(Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

### Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

### Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiautodepoca.com

Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

### Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

### Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

### GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

### Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

www.autodepoca-oldtimer-igne.it - igne.igne@libero.it

Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

### Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

### Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70



## ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

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



## 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](http://www.vertuanienrico.com) - [info@vertuanienrico.com](mailto:info@vertuanienrico.com)  
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

# INGLESI

## **JAGUAR**

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

## **GMA - PV**

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

## **MINI**

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

## **Brusa - Il mondo delle Mini - RA**

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

## **Mini & Cooper Service - MI**

Telefono: 02 - 57 50 41 26  
[www.miniandcooper.it](http://www.miniandcooper.it)  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

## **Palmer Speed Racing - RM**

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

## **VARIE INGLESI**

### **Anglo Parts - TV**

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

### **Autofficina Il Barco - FI**

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

### **Autovigano - MI**

Telefono: 02 - 90 86 947  
[www.autovigano.it](http://www.autovigano.it) - [autoviganoclassic@gmail.com](mailto:autoviganoclassic@gmail.com)  
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

### **Borghia Automobili - MI**

Telefono: 02 - 47 40 51  
Fax: 02 - 42 22 996  
[www.borghiaautomobili.it](http://www.borghiaautomobili.it) - [info@borghiaautomobili.it](mailto:info@borghiaautomobili.it)  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

### **British Classic Parts & Cars - RM**

Telefono: 06 - 99 97 848  
[www.moss-italia.it](http://www.moss-italia.it) - [info@moss-italia.it](mailto:info@moss-italia.it)  
Componenti meccanici per vetture inglesi

### **British Racing Green - BS**

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

### **Engine&Audio Devices - LT**

Cell: 346 - 7960054  
[www.jaguarcars.it](http://www.jaguarcars.it) - [dario@jaguarcars.it](mailto:dario@jaguarcars.it)  
Ricambi meccanici per vetture inglesi

### **Felice Service - NA**

Telefono: 081 - 81 86 067  
[www.feliceservice.com](http://www.feliceservice.com)  
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

### **F.lli Morolli - MI**

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

### **Luzzago S.r.l. - BS**

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

# TEDESCHE

## **MERCEDES-BENZ**

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

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

## **Route 63 - BI**

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

## **Tecning - PD**

Telefono: 049 - 87 63 783  
Fax: 049 - 87 88 090  
[www.tecning.com](http://www.tecning.com) - [info@tecning.com](mailto:info@tecning.com)  
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

## **PORSCHE**

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

## **ATS di Lazzaroni Riccardo - MI**

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

## **Autofficina A.C.R. - CO**

Telefono e Fax: 031 - 70 08 09  
[www.acr-auto.com](http://www.acr-auto.com)  
Restauri meccanici per tutte le Porsche

## **Autofficina Ballabeni - MN**

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

## **Officina Cocchiario - CE**

Cell: 333 - 68 88 524  
Tel: 0823 - 81 01 07  
[www.restauroporsche.com](http://www.restauroporsche.com) - [info@restauroporsche.it](mailto:info@restauroporsche.it)  
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli



**Autotecnica**

**di Claudio Garbolino -TO**

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

**Colpani Enrico - BS**

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

**Vintage Toys - PR**

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

**VOLKSWAGEN**

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

**Air Cooled - BZ**

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

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

**Bug & Bus Italia - MB**

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

**AMERICANE**

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

**Euroamerica - CT**

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

**V8 Tech - VB**

Telefono: 347 - 67 70 833  
 www.vuottotech.com - panamericashop@gmail.com  
 Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane dagli anni '30

**FUORISTRADA**

➤ Una parte non secondaria del collezionismo automobilistico riguarda le vetture fuoristrada, spesso provenienti da stock militari o addirittura bellici, che interessano numerosi appassionati spesso anche proprio per la loro importanza storica. Non molti i problemi nel restauro di tali vetture, non solo per la grande robustezza e affidabilità della meccanica, ma anche per la semplicità degli allestimenti ovviamente privi di tutto il superfluo e quindi facilmente ripristinabili allo stato di origine.

**Aylmer Motors Italiana - PC**

Telefono: 0523 - 24 41 11  
 Fax: 0523 - 94 58 84  
 www.aylmermotors.com - info@aylmes.it  
 Ricambi meccanici e di carrozzeria per tutti i modelli Land Rover dagli anni '50 a oggi

**Centro Lariano Fuoristrada - CO**

Telefono: 031 - 93 36 63  
 Fax: 031 - 35 30 453  
 www.centrolarianofuoristrada.it  
 clfspinari@libero.it  
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

**Giuseppe Turi - BO**

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

**GLI SPECIALISTI**

**PNEUMATICI**

**Area Gomme - CN**

Tel. 338 - 67.19.654  
 www.areagomme.com

**F.lli Rossi Pneumatici - BO**

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

**Musso Maria - TO**

Tel. 011 - 85.20.19  
 www.mussogomme.it

**Nori Gomme - VI**

Tel. 0424 - 50.21.62  
 www.norigomme.it

**MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI**

**Alessandro Balestra - RO**

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

**Autorettifiche Fumagalli - MI**

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

**Brandoli Egidio - MO**

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

**Carrozzeria Gran Torino - TO**

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

**Carrozzeria K2000 - BI**

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

**Casa del Freno - TN**

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

**Co.Me srl - MB**

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

**Cromatura Elia - LO**

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

**Cromatura Petranzan - PD**

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

**PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI**

	Vecchie misure	Equivalenze odierne
Diametro cerchio: 10"	4.80 - 10	145/80-10
	5.20 - 10	145/80-10
Diametro cerchio: 12"	4.40 - 12	125/80-12
	4.80 - 12	135/80-12
	5.20 - 12	135/80-12 e 145/80-12
	5.60 - 12	155/80-12
Diametro cerchio: 13"	5.60 - 13	155/80-13 e 165/80-13
	5.90 - 13	165/80-13
	6.40 - 13	175/80-13
Diametro cerchio: 14"	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

### **Emilio Galbiati Automobili - MI e LC**

Telefono: 02-39215392 / 039-9204612  
www.galbiatiautomobili.it  
galbiati.automobili@gmail.com  
*Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione*

### **Franco Rodighiero - VI**

Telefono: 0445 - 52 64 60  
elettrautofranco@virgilio.it  
*Revisione componenti elettriche auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione*

### **G.A. Restauri - MO**

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

### **Galvanica Cromatura - CR**

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

### **Gambetti Mario - FE**

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

### **Geri Casini - FI**

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

### **Ivano Raniero - TO**

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

### **La Cromatura Barcella - BG**

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

### **Lanzoni Carburatori - VR**

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

### **Luigi Scarazzai - VR**

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

### **Marietti Cars Garage - MI**

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

### **Minilite Italia - BS**

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

### **Modena Classic Works - RE**

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

### **Nonsologas - PV**

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

### **Officina F.lli Moriggi - MI**

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

### **DRAM Sospensioni - MI / CO**

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

### **Piacenza Gas-Auto - PC**

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

### **Prina Ingranaggi - BI**

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

### **Ruotamarket - MI**

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

### **Soram / Imasaf - PD**

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

### **WWT - TV**

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

## **TAPPEZZIERI**

### **Interni Auto Maieli - MN**

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

### **Elvezio Esposito - CS**

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

### **RT Autotappezzeria - FE**

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

## **TRASPORTI E SERVIZI VARI**

### **Assiservice - CN**

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

### **Cuttica - GE**

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

### **Del Corona & Scardigli - MI**

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

### **Gilena - BS**

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

### **Libreria dell'Automobile - MI**

Telefono: 02 - 76 00 66 24  
www.libriadiellautomobile.it  
*Libri auto e moto, edizioni internazionali*

### **R.S. Historics - MB**

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

### **Turatello - PD**

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

## **CONSULENZE E PERIZIE**

### **Giuseppe Cagnani**

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

### **Giancarlo Catarsi**

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

### **Vittorio Falzoni Gallerani**

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

### **Sergio Puttini**

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

# Divertimento in garage

**Fa felici gli appassionati del fai-da-te, per le dimensioni e perché ricca di punti da controllare e lubrificare. Disegnata da Giacosa, è semplice ma non manca di spunti tecnici raffinati**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI



**F**are auto economiche e popolari è da sempre la specialità di Fiat. Almeno da quando, nel 1919, è presentata al pubblico la 501, seguita nel 1925 dalla 509 e dalla Balilla nel 1933, queste ultime sotto il litro di cilindrata. Nonostante gli sforzi, però, le automobili all'epoca continuano a essere appannaggio di pochi. Negli Stati Uniti nello stesso periodo, invece, una diffusa motorizzazione è già in corso: a Detroit, dove si produce la Ford T, la catena di montaggio permette di specializzare il lavoro e produrre su larga scala, mentre i potenziali clienti godono di capacità di spesa grazie a salari alti. Così si possono ottenere economie di scala e prezzi accessibili per la Ford T. Una soluzione del genere è però impraticabile nei paesi europei e in particolare in Italia: l'unica strada percorribile per fare auto alla portata è quella di ridurre la materia prima, cioè contenere le dimensioni della carrozzeria e della cilindrata, pur senza arrivare a soluzioni estreme come le cycle-car inglesi, perché l'automobile è già allora espressione di status-symbol e deve avere quattro ruote. In Fiat devono aver presente tutto ciò quando, nel 1934, assegnano il non facile compito all'ingegner Dante Giacosa, che trova le innovazioni giuste per far quadrare il cerchio. Nasce così quella che può esse-

## IL PROTOTIPO

Sopra, nella foto in bianco/nero il primo prototipo della Fiat 500 che poi sarà soprannominata "Topolino": l'esemplare fu chiamato "500 Zero A"; rispetto alla versione definitiva che si può vedere nella pagina a fianco in basso, si notano una grossa differenza nei fari e il tergicristallo infulcrato in alto. Sotto, l'esemplare ritratto in queste pagine in movimento: il proprietario (alla guida) la possiede dal 2006; la vettura, della serie C, fu immatricolata nel dicembre 1949. Sopra a destra, dettaglio del fregio sul cofano anteriore, con il marchio Fiat in bella vista.





### NIENTE TERMOMETRO

A sinistra, la linea della Topolino ispira simpatia. Il posto guida con volante a due razze e strumentazione (foto 1) che comprende indicatore del livello benzina con spia della riserva, manometro olio, tachimetro e contachilometri; manca il termometro acqua. I sedili anteriori (2) sono stati rifatti; la Topolino è omologata per due persone: al posteriore (3) c'è una panchetta, dove ai tempi spesso erano trasportati due bambini. Le porte di accesso all'abitacolo (4) sono incernierate dietro; all'insegna della semplicità e dell'economia, i finestrini laterali sono scorrevoli (5). In basso, una immagine pubblicitaria d'epoca valorizza la presenza del tetto apribile.



re considerata la prima utilitaria della Casa torinese: il 15 giugno del 1936 è presentata ufficialmente la Fiat 500 A, meglio conosciuta con il soprannome di "Topolino". La nuova vettura piace al pubblico: ha dimensioni contenute (poco più di 3,20 metri di lunghezza per 1,27 di larghezza) ma ha spazio sufficiente per due persone con bagagli. Il successo è certificato dai vent'anni di produzione (1936-1955) nei quali si vendono ben 520mila esemplari in tre versioni (A fino al 1948; B fino al 1949 e C fino al termine) e senza contare la produzione su licenza all'estero. Il successo, oltre che al prezzo contenuto ma fino a un certo punto, si deve alla robustezza della 500, che contribuisce anche alla motorizzazione di massa della seconda metà degli anni '50, quando molti che non possono permettersi le cambiali per la nuova Fiat 600 ripiegano sull'usato sicuro della "Topolino"; la quale è disponibile anche in versione "Giardiniera Belvedere", anch'essa piuttosto gradita per l'ampia capacità di carico.



### Piccola ma veloce

La Topolino adotta una meccanica tradizionale, con motore anteriore e trazione posteriore. Il motore è un quattro cilindri in linea di soli 569 cc, in ghisa, con albero motore su due supporti di banco, raffreddato ad acqua e montato a sbalzo. Un motore molto piccolo, ma che deve spinge-

re un'automobile molto leggera grazie alla carrozzeria integrata con il telaio: il peso a vuoto va dai 540 kg della "A" ai 600 - 610 kg delle "B" e "C" che hanno il telaio rinforzato. Inoltre l'aerodinamica è efficace (disegnata da Fiat Aviazione): il radiatore è dietro al motore per avere un cofano spiovente; così la Fiat 500 "A", con soli 13 Cv, rag-



### TESTA IN ALLUMINIO

Sopra, con la versione "C" il frontale della Topolino è modificato con fari integrati nei parafanghi, come erano sul prototipo. Il vano motore (6) è ben ordinato, al centro il piccolo quattro cilindri in linea ad aste e bilancieri con testa in alluminio (sulle A e B era in ghisa) e valvole in testa. Il serbatoio della benzina (7) è collocato nel vano anteriore, separato dal motore da una paratia; per accedere al bocchettone della benzina e fare rifornimento si deve aprire il cofano. Il motorino di avviamento (8) posto sul lato sinistro del motore (sotto il manicotto).



### 9 AVVIAMENTO A POMELLO

Le quattro candele (9) sono in bella vista facilissime da raggiungere per i controlli. La batteria che alimenta l'impianto elettrico si trova all'interno della vettura in apposito vano dietro al sedile di guida (10): vi si accede aprendo lo sportellino. Per l'avviamento occorre inserire la chiave e tirare l'apposito pomello sulla plancia (11); in caso di emergenza si può sempre tentare con l'avviamento a manovella (12), usando la stessa chiave che si usa per il fissaggio delle ruote.



giunge, secondo Fiat, 85 km/h; e le 500 "B" e "C" con motore modificato (potenza 16,5 Cv) arrivano addirittura a 95 km/h, mentre il consumo dichiarato si aggira sui 20 km/litro. Il nuovo motore della "B" ha la distribuzione a valvole in testa invece che laterali, pompa carburante meccanica e carburatore verticale Weber 22 DRS al posto del precedente orizzontale. Sulla "Topolino C" arriverà anche la testa in alluminio con sedi valvole riportate. Il cambio è a quattro marce più retromarcia, con III e IV sincronizzate e comando a leva centrale. I freni sono idraulici a tamburo sulle quattro ruote. L'accensione è a spinterogeno con anticipo automatico. L'impianto elettrico è a 12 Volt con dinamo. Da notare che il raffreddamento ad acqua del motore avviene senza pompa, grazie alla circolazione a sifone, mentre la lubrificazione è forzata con pompa a ingranaggi: c'è il filtro a reticella da pulire (invece della cartuccia da sostituire) quando si cambia l'olio.

La mano di Giacosa si vede anche nelle sospensioni, in particolare l'anteriore a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici, dove la singola balestra trasversale funziona anche da braccio superiore: uno schema che sarà usato da Fiat per decenni. Dietro c'è il ponte rigido, con balestre e ammortizzatori idraulici: sulla serie "A" fino al 1938



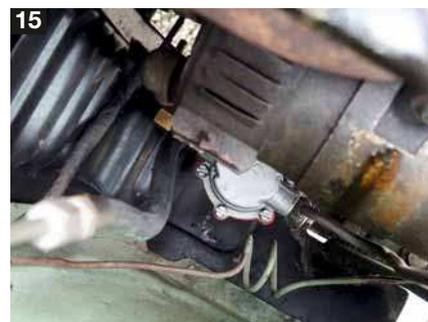
ci sono mezza balestre, motivo per cui quegli esemplari sono detti "balestra corta". Le Topolino B e C hanno anche la barra stabilizzatrice posteriore e gli ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto al posto di quelli idraulici a leva della prima serie. Con ciò, la piccola Fiat offre anche un certo comfort di marcia, che contribuisce al suo successo.

### Riscaldamento

La Topolino che abbiamo fotografato appartiene alla serie "C", la più diffusa. È stata immatricolata nel dicembre 1949 e appartiene dal 2006 a Domenico Fardella di Vercelli. La "C" è in sostanza un restyling della "B": beneficia di alcuni aggiornamenti estetici per modernizzarla, come i fari anteriori incassati nel parafrangente e la ruota di scorta all'interno della vettura e accessibile aprendo lo sportellino porta targa. Migliora anche il comfort grazie alla presenza dell'impianto di riscaldamento, una conquista importante; l'impianto è dotato anche dei diffusori dell'aria calda per sbrinare il parabrezza. Allora erano migliorie apprezzate, oggi le "Topolino" meno dotate (A e B) hanno quotazioni maggiori (nell'ordine del 15-20%). Va detto che pure le "Topolino C" nel tempo sono state oggetto di qualche aggiornamento: quella delle foto ha paraurti, fanalini posteriori e frecce (a bacchetta) diversi rispetto agli esemplari prodotti in seguito. In particolare ha le bande in gomma al posto dei paraurti in ferro cromato (allora disponibili a richiesta). Il proprietario ci ha spiegato che la carrozzeria e gli interni sono stati oggetto di restauro: ci sono voluti più di tre anni per completare l'opera. La carrozzeria è stata riverniciata nella sua tinta verde 330, comunque era sana e non si è reso necessario sostituire alcun lamierato. Merito certamente di come è stata conservata la vettura.



**ALIMENTAZIONE**  
 Il carburatore monocorpo verticale Weber 22 DRS (13). Il filtro dell'aria (14) è a paglia metallica: il libretto di uso e manutenzione consiglia periodicamente di lavarlo con petrolio o benzina. Come in tutte le Topolino B e C c'è la pompa della benzina a funzionamento meccanico (15). A destra, la catena di montaggio delle 500 B.



**17 LIVELLO OLIO**  
 A sinistra, per il controllo del livello dell'olio c'è la classica astina (16) con un pratico tappo di chiusura a sgancio rapido (17). Una soluzione pratica ed efficace. L'astina si raggiunge molto facilmente.

ra. La ruggine era presente in minima parte nei parafrangenti anteriori e sulla battuta della porta lato guida. È stato rifatto l'alloggiamento della batteria, rovinato dall'acido. Alcuni interventi sono serviti per ripristinare l'originalità della vettura, a cominciare dai paraurti a banda in gomma, i fanalini posteriori sono stati ripristinati come in origine e le guarnizioni sono state completamente rimpiazzate (ma anche le nuove non garantiscono una buona tenuta) al pari della capote in tela. All'interno i tessuti sono stati rinnovati, i pannelli delle porte, in cartone pressato, erano rovinati e sono stati rifatti. Il bel cruscotto in bachelite è invece conservato, come pure il tappeto

in gomma che riveste il pavimento. Alcune parti metalliche sono state riportate alla brillantezza originale. Sono state trattate con nichelatura anche le chiavi dell'auto, che ora sembrano nuove.

### Pentola a pressione

Il motore ha ricevuto soltanto manutenzione ordinaria; il carburatore è l'originale Weber 22 DRS mentre sono stati sostituiti i cavi elettrici e il coperchio dello spinterogeno. Il serbatoio della benzina, il radiatore e la scatola del filtro aria sono stati riverniciati. Revisionati l'impianto frenante, compreso il freno a mano che agisce sulla trasmissione, e la scatola di sterzo del ti-



## RISCALDAMENTO

Il "nostro" esemplare è un "Trasformabile": la versione chiusa era disponibile a richiesta. Oltre alle modifiche al frontale, sulla Topolino C scompare anche la ruota di scorta esterna al posteriore. La capote è in tela impermeabile, si sgancia agevolmente (18), poi va ripiegata con cura e fermata con apposita cinghia. Per l'inverno, c'è l'impianto di riscaldamento: in vista (19) il deflettore che apre e chiude la presa dell'aria calda proveniente dal radiatore, comandata dall'interno tramite un pomello. Nel vano posteriore (20) sono contenuti gli attrezzi e la ruota di scorta che in precedenza era esterna: un bel passo avanti dal punto di vista della praticità. Vi si accede sganciando lo sportellino su cui è fissata la targa.



po a vite e settore. All'avantreno sono state sostituite le testine dello sterzo e i perni sferici delle ruote. Anche le gomme, della misura 4.25-15, sono state cambiate. A tal proposito, per quanto riguarda i ricambi, Fardella non ha incontrato grossi problemi a reperirli, più che altro è una questione di costo: se si ha tempo di cercare e confrontare i prezzi, un po' si può rispar-

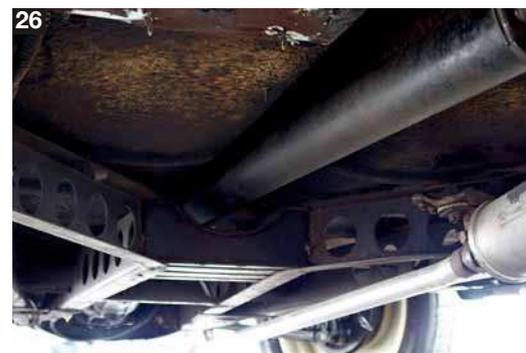
miare. Ora che la Topolino è a posto, ci dice il proprietario, è un piacere usarla per le tranquille strade di campagna del vercellese, in particolare d'estate col tetto scoperto. E quando entra in città, la gente si volta a guardarla. In montagna invece la limitata potenza dà qualche problema, in particolare sui falsipiani quando si è costretti a passare dalla IV alla III: la velocità scen-

de drasticamente perché c'è una rimarchevole riduzione di rapporto. Unico rimedio per chi abita in zone montagnose: il rapporto al ponte più corto, che la Fiat offriva in alternativa a quello normale (8/41 anziché 8/39). La strumentazione comprende anche la misurazione della pressione dell'olio, un indicatore importante. Manca invece il termometro dell'acqua, ma Fardella



## SOSPENSIONI E FRENI

La sospensione anteriore è piuttosto avanzata per i tempi, con le ruote indipendenti. Il disegno prevede bracci oscillanti triangolari (21) con ammortizzatori e una molla a balestra per entrambe le ruote: essa è infatti trasversale e ha anche la funzione di braccio superiore. Una soluzione intelligente che consente un risparmio di costi e di spazio, tanto efficace che sarà usata per trent'anni sui vari modelli Fiat. Al retrotreno (22) troviamo invece un tradizionale ponte rigido con molle a balestra, ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice. I freni sono a tamburo, con impianto idraulico: il serbatoio dell'olio (23) è facilmente raggiungibile, il controllo del livello è a vista.



non si preoccupa troppo: "In caso di surriscaldamento -spiega- s'inizia a sentire un suono tipo pentola a pressione e ci si regola di conseguenza".

### Ingrassaggi

La manutenzione dà soddisfazione agli appassionati. Ci sono diversi punti di ingrassaggio e lubrificazione, in particolare nei perni di articolazione della balestra trasversale e dei bracci oscillanti, nei tiranti dello sterzo, scatola guida, cuscinetti ruote e così via. È bene munirsi del libretto di uso e manutenzione (si trovano facilmente delle ristampe), che è dettagliato e descrive dove intervenire. La griglia anteriore si può smontare facilmente per accedere ai vari organi meccanici. Tutto è facilmente individuabile e raggiungibile, le verifiche ai livelli (acqua, benzina, elettrico) si compiono agevolmente. L'apertura del cofano

### TELAIO ALLEGGERITO

Il dettaglio dei due treni: posteriore (24) a ponte rigido, con molle a balestra, ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice; anteriore (25) con la caratteristica balestra trasversale superiore (con punto di ingrassaggio) e l'ammortizzatore in primo piano. Il telaio è a longheroni in lamiera di acciaio stampata (26) con andamento a "X": i fori ben visibili servivano per alleggerire il corpo vettura.

del vano motore è accompagnata dall'astina di sostegno a molla, che entra nel fermo senza bisogno di doverla posizionare: una raffinatezza per un'utilitaria.

Come quasi tutte le "Topolino", anche quella oggetto del servizio è del tipo Trasformabile, cioè dotata del tetto in tela con lunotto ripiegabile manualmente. La vettura costava ai tempi 675mila lire, 50mila lire in più della berlina con tetto chiuso in metallo. La trasformabile era più diffusa, il tetto si sgancia e ripiega facilmente, ci vuole

un attimo per godersi l'aria aperta. All'interno l'auto è spartana, ma curata. Il cruscotto è in bachelite.

Lo specchietto retrovisore ha la luce di cortesia. C'era anche la possibilità di avere gli interni in similpelle, al costo aggiuntivo di 10mila lire. Se vogliamo definirla utilitaria, e questo per via della piccola cilindrata, dobbiamo però ammettere che la "Topolino" non mancava di sorprendere con qualche dotazione degna di una classe superiore.



**CON GRINTA**  
Qui a fianco, Domenico Fardella con la sua Topolino. A sinistra, una Topolino C in gara: anche in quei frangenti si è fatta onore. Oggi una Topolino C marciante e in discreto ordine vale intorno ai 10.000 euro.

## SCHEDA TECNICA FIAT 500 C "TOPOLINO" (1949)

**Motore** Tipo 500 B 4 cilindri in linea anteriore longitudinale, alesaggio e corsa 52x67 mm, cilindrata 569 cc, rapporto di compressione 6,45:1, potenza massima 16,5 Cv a 4400 giri Blocco cilindri e basamento in ghisa, testa in alluminio con sedi valvole riportate, coppa olio in lamiera Albero motore su 2 supporti di banco Distribuzione valvole in testa, aste e bilancieri, albero a camme nel basamento (catena) Alimentazione un carburatore verticale Weber 22 DRS, filtro aria a paglia metallica, pompa carburante meccanica Accensione a spinterogeno con anticipo automatico Impianto elettrico 12 V, batteria 38 Ah, dynamo 130 W Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, filtro di aspirazione, filtro olio di mandata, capacità carter 2 kg Raffreddamento ad acqua con circolazione a termosifone, radiatore, ventilatore con convogliatore **Trasmissione** Trazione posteriore

Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce (III e IV sincronizzate) + RM, comando a leva centrale Rapporti di trasmissione: I 4,48; II 2,73; III 1,1705; IV 1; RM 5,68 Rapporto al ponte 8/39 (a richiesta 8/41) Pneumatici 4.25-15 **Corpo vettura** Berlina 2 posti, 2 porte; telaio in acciaio Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti triangolari, ammortizzatori idraulici telescopici, balestra trasversale; posteriori ponte rigido, molle a balestra, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote; freno a mano meccanico sulla trasmissione Sterzo a vite e settore elicoidale Capacità serbatoio benzina 21,5 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.000 Carreggiate ant/post 1.116/1.083 Lunghezza 3.245 (senza paraurti) Larghezza 1.288 Altezza 1.377 Peso in ordine di marcia kg 610 **Prestazioni dichiarate** Velocità massima 95 km/h; velocità nelle singole marce: I 20 km/h; II 34 km/h; III 55 km/h Pendenze massime superabili nelle singole marce (a pieno carico): I 22%, II 13%, III 7%, IV 3% Consumo: 5 litri per 100 km

# L'officina della memoria

**L'attività fondata da Enzo oggi è portata avanti dai suoi figli, che eseguono anche restauri completi**



**C**erte officine trasmettono la passione e il lavoro di intere generazioni. Come quella dei fratelli Alessandro e Federico Tesa di Verona che lavora ininterrottamente, di padre in figlio, dal 1956, quando papà Enzo, classe 1936, la fondò. “Erano i tempi di Eugenio Castellotti e Delia Scala -racconta Enzo- e mi ricordo ancora le sveglie all'alba per veder passare i bolidi della Mille Miglia a Verona, che era la prima città toccata dopo la partenza da Brescia. Le Maserati A6GCS 2000 arrivavano alle cinque del mattino, poi le Ferrari tre litri che urlavano da far paura, le Mercedes, le Cunningham...”. Tesa aveva aperto nel centro storico un garage e iniziava a specializzarsi nella revisione dei carburatori, lavoro nel quale

## DI PADRE IN FIGLIO

Sopra, da sinistra Federico, Enzo e Alessandro Tesa davanti a una MG TC. A fianco, altre due auto in lavorazione: Fiat 1100S Vignale e Abarth 2000 Sport. Molti collezionisti amano la dimensione che si respira in questa officina e la competenza dei fratelli Tesa, figli d'arte.

diventò grande esperto: “Aprivo bottega alle sette e chiudevo a mezzanotte -ricorda-. Mangiavo in trattoria e finii per innamorarmi di una ragazza che lavorava lì e la sposai...”. Da quel matrimonio nacquero due figli, Alessandro nel 1967 e Federico nel 1972, che da molti anni continuano l'attività paterna. “I carburatori -spiegano i “Tesa brothers”, come amano chiamarsi per l'assidua presenza sulle piste inglesi- sono importanti perché non ce n'è uno uguale all'altro, così come le nostre amate



auto storiche hanno sempre qualche dettaglio che le distingue, pur essendo tutte uscite dalla stessa catena di montaggio. Così, se il carburatore funziona male, l'auto non brucia benzina, si creano problemi alla lubrificazione e per giunta si provocano danni all'ambiente. E pensare -continuano- che capitano spesso in officina auto a cinque stelle con i proprietari disperati perché hanno speso decine di migliaia di euro in restauri e poi l'auto non funziona per colpa dei carburatori...".

I clienti arrivano da tutta Italia e Alessandro Tesa ricorda con il fratello Federico e il padre Enzo gli anni in cui sfornavano come il pane carburatori revisionati: "La differenza fra i meccanici di oggi e quelli del Novecento è semplice: noi ripariamo, ci ingegniamo, miglioriamo -sottolinea con orgoglio Enzo- mentre oggi, se qualcosa non funziona a dovere, molti buttano tutto nel bidone delle immondizie e sostituiscono il pezzo, senza nemmeno provare a fare il loro mestiere. Che sarebbe quello di riparare, aggiustare, ridare efficienza a qualcosa che si è rotto ma che può ancora continuare a vivere mantenendo caratteristiche di originalità. Sarebbe come se i medici consegnassero all'impresa di pompe funebri tutti i pazienti che accusano qualche disturbo, senza nemmeno provare a curarli, non so se mi spiego...".

L'introduzione delle marmitte catalitiche dagli anni Novanta porta un'inevitabile crisi sui carburatori, che però i fra-

telli Tesa fronteggiano ampliando la gamma dei servizi. Così oggi in via Basso Acquar 20 sono in grado di affrontare il restauro completo di un'auto d'epoca oltre che fornire assistenza in pista agli appassionati con pretese sportive. A due personaggi così viene voglia di chiedere che auto consigliano ai giovani che si avvicinano al mondo delle auto d'epoca. "Meglio scegliere auto degli anni Settanta, che garantiscono una semplice gestione, hanno prezzi abbordabili e sono ancora capaci di trasmettere il fascino della guida". Qualche esempio? "Per iniziare A112, Fiat 500, Fiat 128 coupé, Lancia Fulvia coupé, Ford Taunus e, se il budget lo permette, Alfa Romeo Giulia: sono tutte auto affidabili, ti portano sempre a casa e non come quelle sostenute dall'elettronica moderna che, se ti pianta in asso, ti costringe a telefonare al carro attrezzi".

Per l'officina dei Tesa passa di tutto, perché sono meccanici democratici e insieme alla raffinata Lotus 23, alla MG TC e alla rossa Fiat 1100S Vignale, accolgono la bianca Citroën 2CV o la vecchia Ford. Se giri fra i ricambi e le vetrine, con i carburatori della 275 GTB in mostra come gioielli, trovi foto d'antan, ricambi, gomme, vecchie carrozzerie, quadri, poster, targhe pubblicitarie, qualche libro, locandine di gare e firme di piloti famosi. Insomma un mondo conservato con amore che ha il sapore del tempo per trasmettere una bella storia di motori passata di padre in figlio.



#### DALLA TAUNUS ALLA "23"

I fratelli Tesa non disdegnano 2CV e Ford Taunus (sopra), auto da giovani con budget limitato. Non mancano anche auto più esigenti come la Lotus 23 (in basso) da pista, dove i Tesa prestano la loro assistenza. Sotto, una batteria di carburatori della Ferrari 275 GTB del 1967, "erede" della mitica GTO.



**CONTATTI**  
**Officina Tesa**  
 via Basso Acquar 20,  
 37135 Verona  
 tel. 045-8069020  
 officinatesa@tiscali.it

# Benzina e additivi: la "verde" è sicura Al limite si va in rettifica

*Ho letto sul numero scorso di Automobilismo d'Epoca la vostra risposta al signor Ferradino da Lamezia, il quale lamentava la formazione di una patina dentro i carburatori che voi attribuite all'uso degli additivi. Io possiedo una Alfa Romeo Giulietta 1.6 del 1983 che ha fatto più volte il giro del contachilometri, senza problemi. Uso sempre la benzina super 100 ottano a cui aggiungo il classico misurino di piombo. Il benzinaio mi dice che è inutile con la benzina "100" perché lui dice che basta la benzina ad alto numero di ottano e poi perché il bialbero Alfa è "di bocca buona". È vero? È inutile aggiungere il piombo? Rischio anch'io di trovarmi la "melassa" nei carburatori?  
Silvano Montagner - Mestre (VE)*

*Buongiorno, un mio amico ha trovato l'occasione per acquistare una Fiat "Balilla". Gli è stato però riferito che le moderne benzine non vanno bene per i vecchi motori e relativi carburatori. Si può ovviare a questo problema?  
Francesco Polpatelli - Arrivata via e-mail*

Tiene banco l'argomento "benzina e additivi". Due premesse: il piombo contenuto nella benzina "rossa" aveva l'effetto di lubrificare il motore, in particolare le sedi valvole delle teste in ghisa, senza riporto. Su queste ultime, i residui carboniosi della benzina con il piombo formavano una sorta di cuscinetto che le proteggeva dall'usura (la ghisa è un metallo morbido).

La prima benzina verde era ricca di benzene e altri "aromatici", che mantenevano alto il numero di ottano per evitare il battito in testa ma "seccavano" la meccanica. Oggi queste sostanze sono molto calate, anche per un problema di inquinamento, sostituite da altre meno aggressive anche per i motori. Seconda premessa: i motori d'epoca si suppone percorrano pochi km, dunque gli effetti negativi della benzina senza piombo sono limitati per natura.

Detto questo: i motori Alfa Romeo costruiti negli anni Settanta e Ottanta, e molti di quelli degli anni Sessanta, hanno la testa cilindri in lega leggera con sedi valvole riportate, dunque non hanno alcun bisogno di additivare la benzina "verde".

Nel caso di motori più vecchi, come quello della Balilla, si possono adottare due



## PRIMA DEGLI ANNI '60

Sopra, un momento delle operazioni di rettifica delle sedi valvola in officina. L'operazione è relativamente semplice e non troppo costosa: vale la pena prenderla in considerazione quando si possiede un'auto il cui motore ha la testa in ghisa, come la maggior parte delle auto pre anni '60.

precauzioni alternative: una è quella di mantenere tolleranze di accoppiamenti simili alle originali, in modo che un poco di olio trafili all'interno del motore mantenendolo lubrificato naturalmente, per così dire; l'altra è di portare la testa in una rettifica onesta per un lavoro di riporto delle sedi valvola che è relativamente poco costoso e di effetto certo e durevole.

Capitolo additivi: quelli per la benzina, anche per quanto sopra detto, servono poco o sono addirittura dannosi. Gli unici che a nostra esperienza possono servire sono quelli da mettere nel lubrificante per migliorare la protezione del motore.



#### DI BOCCA BUONA

Sopra, una Giulietta Tipo 116 come quella del nostro lettore, il cui motore è "di bocca buona", e a destra la testa di un motore Alfa Romeo a 16 valvole con evidenti incrostazioni nelle sedi valvola. Sotto, una "Balilla" e la testa del suo motore a valvole laterali, a cui la rettifica può essere utile.





**RICAMBI LANCIA D'EPOCA**

AFRA sas [www.lanciavintage.it](http://www.lanciavintage.it)  
[info@lanciavintage.it](mailto:info@lanciavintage.it) Fax 0232861150



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



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

**FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO**  
**WWW.TANKERITE.COM**



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

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

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



**water works technology**

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

**SVERNICIATURA IDRODINAMICA**  **AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE**

2010-2017

PRIMA



DOPO



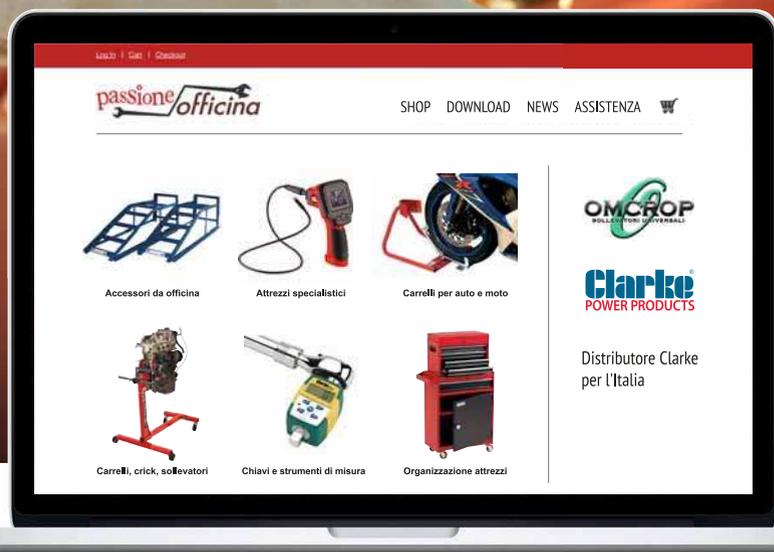
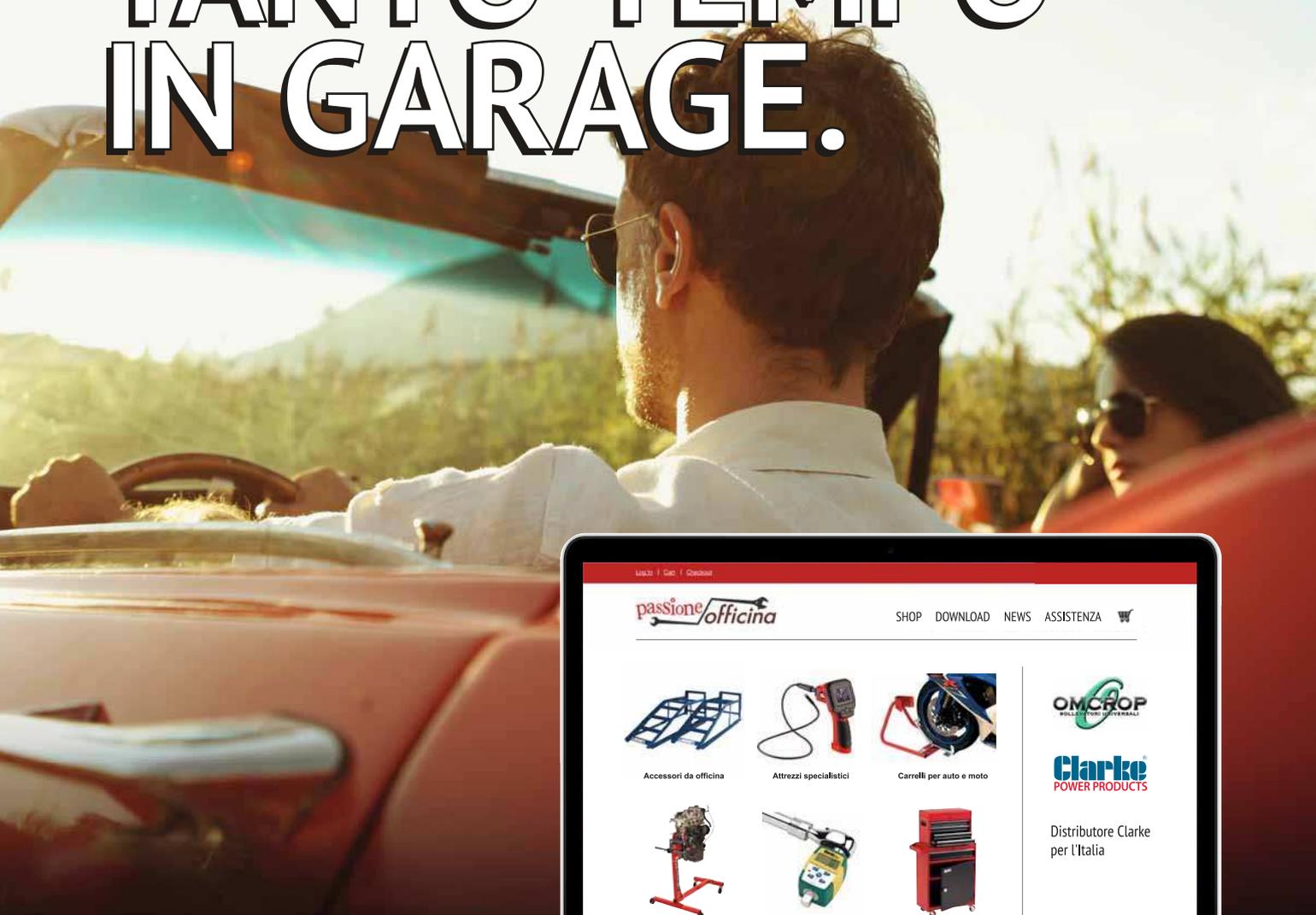
PRIMA



DOPO



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

**passione**  **officina**

# Automobilismo D'EPOCA

IN COLLABORAZIONE CON

**CLASSIC TRADER**

## IL MERCATO DELLE OCCASIONI

1.

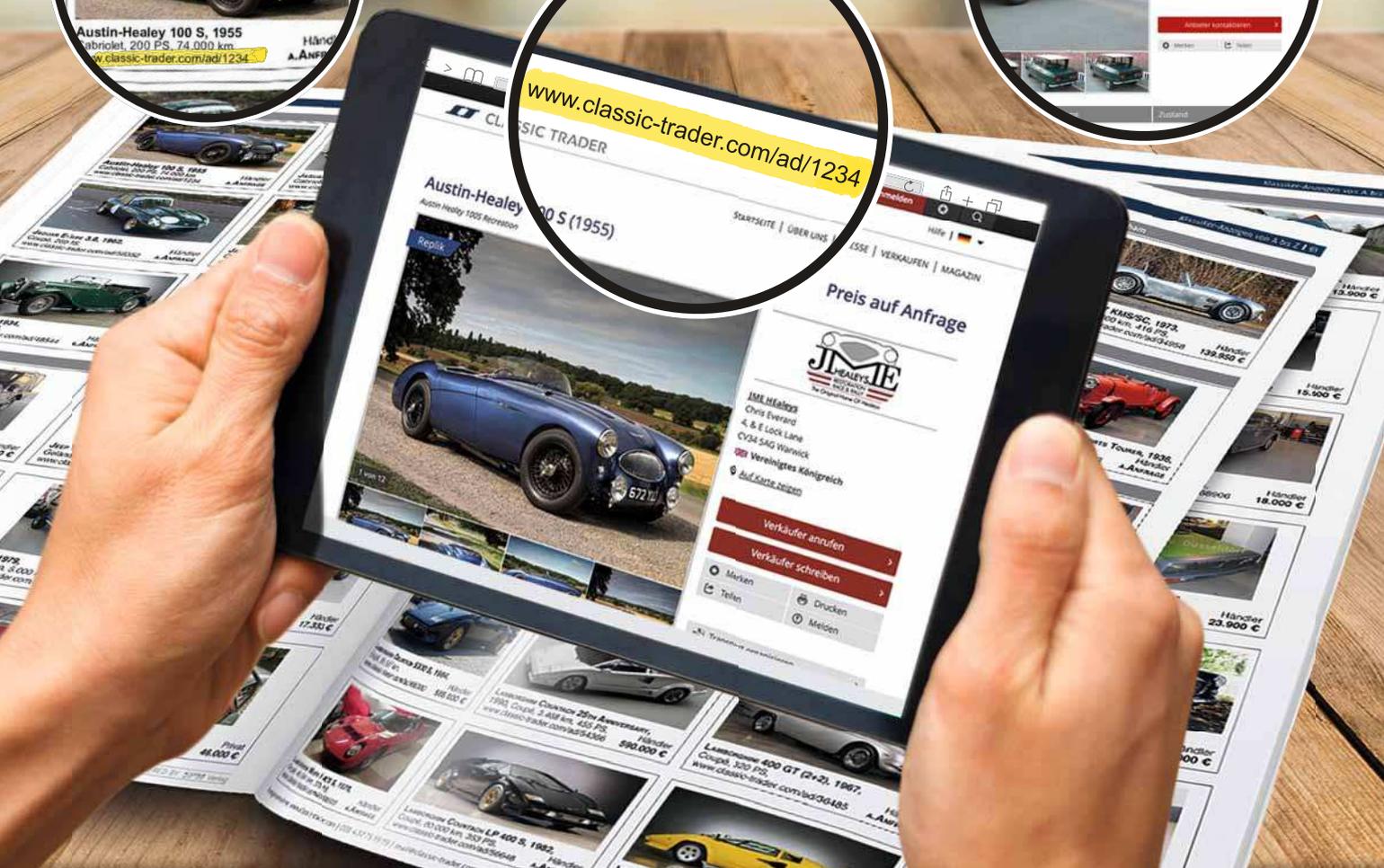
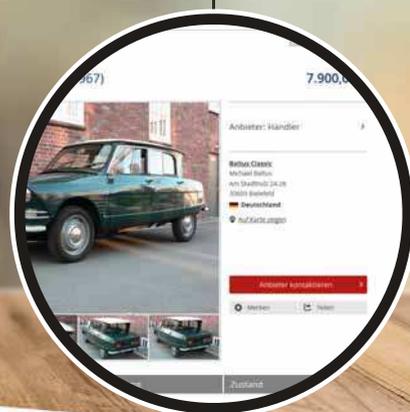
In ciascuna inserzione qui di seguito troverete il link diretto a [www.classic-trader.com](http://www.classic-trader.com) dove troverete maggiori informazioni sul veicolo di riferimento.

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.



L'AUTO  
DEL  
MESE



## La cugina sportiva del Maggiolino

La Karmann Ghia è una di quelle automobili che per molti anni è stata quasi dimenticata ma che si è giovata dell'esplosione per l'interesse verso le automobili dell'ultimo decennio. Essa è una delle tante derivazioni dal VW Maggiolino, dal quale ha ereditato il telaio a pianale (allargato rispetto all'originale) e il motore boxer raffreddato ad aria di 1200 cc. Prodotta dal 1955 al 1974 presso le officine del carrozziere di Osnabruck, in versione coupé (Typ 143) e cabriolet (Typ 141) ha alcune qualità che piacevano molto agli americani: la linea, valorizzata da colori brillanti, la meccanica affidabile e la buona coppia. Il motore del Maggiolino ha soltanto 30 Cv, che stridono con l'estetica da sportiva, ma di là dell'Oceano questo non era un grosso problema, visti i limiti di velocità. Non è dunque una sorpresa sapere che delle 443.466 auto prodotte (di cui 80.881 cabriolet), la maggior parte sia stata venduta proprio in America; la restante quota finì soprattutto nei paesi europei di lingua tedesca. Comunque nel corso degli anni la Karmann Ghia ha seguito l'evoluzione tecnica del Maggiolino: la sua potenza è

partita da 30 Cv del 4 cilindri 1200 del 1955 per arrivare ai 45 (sempre DIN) del 1600 di metà anni '70.

La Karmann Ghia costava parecchio, data la produzione artigianale, ma la sua linea, disegnata in Ghia da Sergio Sartorelli, piaceva (e piace) a molti. Negli Stati Uniti ancora oggi è ricercata anche per ardite trasformazioni in tema hot-rod, facilitate dalla quantità di accessori e pezzi speciali dedicati al Maggiolino.

Oggi le Karmann Ghia vivono un momento di grande popolarità presso il pubblico appassionato di auto d'epoca, pertanto sono molto ricercate sia in versione chiusa sia aperta. Alla bellezza della linea si aggiunge una meccanica affidabile, semplice da gestire e di cui si trova tutto grazie alla parentela con la più famosa VW. La guida è molto piacevole grazie all'elasticità del motore e al sound appagante del boxer raffreddato ad aria; caratteristiche esaltate dalla versione cabriolet; inoltre la macchina è leggera. E l'estetica attira gli sguardi, soddisfacendo anche l'ego del proprietario. Per questi motivi, uniti alla popolarità delle veterane in generale degli ultimi anni, le



In alto e qui sopra, la bella linea della VW Karmann Ghia. Il nome indica la meccanica del Maggiolino, il carrozziere che l'ha industrializzata e lo stilista che l'ha disegnata (con la matita di Sartorelli). La pubblicità al centro evidenziava proprio tutte queste caratteristiche riunite.

sue quotazioni sono salite parecchio: per esemplari in ottimo stato si possono superare ampiamente i 50.000 euro.

L'esemplare che proponiamo in queste pagine è un 1200 da poco importato dalla California, dove ha trascorso tutta la sua vita con la stessa famiglia. Immatricolata nel 1961, l'auto ha ancora le targhe originali della California di prima immatricolazione. L'auto è stata acquistata dal padre, che poi l'ha lasciata alla moglie, che a sua volta l'ha trasmessa alla figlia. Tutti e tre i componenti della famiglia sono registrati sul libretto. Il tachimetro segna 22.089 km e la carrozzeria è in colore Sea Blu con interni in grigio. La macchina ha numero di motore 6183305 e telaio 4182503 e la ri-



L'esemplare in vendita ha certamente bisogno di una rinfrescata completa, ma non ha pezzi mancanti. Lo scorrere del tempo ha peraltro lasciato una patina affascinante.

chiesta del venditore Chrome Cars di Laasendorf, in Germania, è di 30.000 euro. Cifra a cui bisognerà aggiungere la spesa del restauro, che dovrà essere pressoché completo, benché questa Karmann Ghia si presenti in discreto stato di conservazione e completa di tutte le parti.

Chi è interessato trova l'annuncio di vendita qui: <https://www.classic-trader.com/ad/103178>.



## Dai tecnici salienti

**Motore** Posteriore longitudinale, 4 cilindri boxer, raffreddamento ad aria, alesaggio e corsa 77 x 64 mm, cilindrata 1192 cc, rapporto di compressione 7:1, valvole in testa, albero a camme centrale (ingranaggi), aste e bilancieri, carburatore invertito Solex da 30 mm; lubrificazione forzata; accensione spinterogeno, impianto elettrico 6 V, batteria 66 Ah, dinamo 180 W Potenza 34 CV-DIN a 3.600 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio manuale a 4 rapporti sincronizzati + retromarcia, pneumatici 155 SR15 Telaio in acciaio a piattaforma saldata e carrozzeria imbullonata; sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici; freni a tamburo **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 4.140, larghezza 1.634, altezza 1.330, passo 2.400, carreggiate ant/post 1305/1288, peso a vuoto 820 kg **Prestazioni** Velocità massima 120 km/h

**Sintoflon**  
TECHIM



PROTEGGE  
LE AUTO PIU' PREZIOSE

in esposizione  
presso

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

tutta la gamma dedicata  
alle auto da collezione

DRIVE THE EXCELLENCE

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



**Abarth Fiat 1300 Scorpion (1970)**

Potenza: 75 CV - Km: 69000 - Prezzo: 72000 EUR  
 Venditore: MONTINI AUTOMOBILI  
<https://www.classic-trader.com/ad/95471>



**Alfa Romeo 1600 Spider (1981)**

Potenza: 102 CV - Km: 75000 - Prezzo: 23500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/102698>



**Alfa Romeo 1900 Berlina (1953)**

Potenza: 80 CV - Km: 89000 - Prezzo: 31000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/48569>



**Alfa Romeo Alfa 6 - 2.5 i Quadrifoglio (1985)**

Potenza: 158 CV - Km: 122000 - Prezzo: 11500 EUR  
 Venditore: Garage Benzina  
<https://www.classic-trader.com/ad/94176>



**Alfa Romeo Alfasud 1.3 (1980)**

Potenza: 75 CV - Km: 80000 - Prezzo: 10000 EUR  
 Venditore: SMG Garage  
<https://www.classic-trader.com/ad/83766>



**Alfa Romeo Alfasud Sprint (1978)**

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



**Alfa Romeo Alfetta GTV 2000 (1977)**

Potenza: 121 CV - Km: 94000 - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: Vanderveken Sa  
<https://www.classic-trader.com/ad/8276>



**Alfa Romeo Dauphine Rallye 1093 (1961)**

Potenza: 49 CV - Km: 120000 - Prezzo: 9000 EUR  
 Venditore: Nuova City Motors S.r.l.  
<https://www.classic-trader.com/ad/98261>



**Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior (1968)**

Potenza: 89 CV - Km: 21038 - Prezzo: 47000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/99690>



**Alfa Romeo Giulia GTA 1300 Junior (1969)**

Potenza: 124 CV - Km: 72683 - Prezzo: 49900 EUR  
 Venditore: RSL-Classic  
<https://www.classic-trader.com/ad/78692>



**Alfa Romeo Giulia Super 1.6 (1974)**

Potenza: 102 CV - Km: 1500 - Prezzo: 13500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/94480>



**Alfa Romeo Giulietta 1.8 (1983)**

Potenza: 122 CV - Km: 100000 - Prezzo: 11500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/95858>



**Alfa Romeo Giulietta Spider (1956)**

Potenza: 65 CV - Km: N/D - Prezzo: 45000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/100472>



**Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale (1961)**

Potenza: 102 CV - Km: 74367 - Prezzo: 12500 EUR  
 Venditore: MIRBACH  
<https://www.classic-trader.com/ad/95565>



**AMC AMX (1969)**

Potenza: 426 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: L'Atelier des Coteaux  
<https://www.classic-trader.com/ad/79502>



**Aston Martin DB 6 (1966)**  
 Potenza: 282 CV - Km: 2000 - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: Cristiano Luzzago  
<https://www.classic-trader.com/ad/10993>



**Autobianchi Bianchina (1968)**  
 Potenza: 18 CV - Km: N/D - Prezzo: 22000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/94804>



**BMW 320i (1987)**  
 Potenza: 129 CV - Km: 78000 - Prezzo: 11000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/94047>



**BMW 840Ci (1996)**  
 Potenza: 286 CV - Km: 120000 - Prezzo: 33500 EUR  
 Venditore: Luxus e Veloce Lda  
<https://www.classic-trader.com/ad/97250>



**Chevrolet Task Force (1958)**  
 Potenza: 283 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: AUTO-FOLIES  
<https://www.classic-trader.com/ad/46506>



**Citroën 2 CV (1963)**  
 Potenza: 12 CV - Km: N/D - Prezzo: 18500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/99934>



**Citroën B 14 (1927)**  
 Potenza: 25 CV - Km: N/D - Prezzo: 29000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/99941>



**Citroën DS 21 (1968)**  
 Potenza: 115 CV - Km: N/D - Prezzo: 33000 EUR  
 Venditore: Philippe Losson  
<https://www.classic-trader.com/ad/101272>



**Citroën Dyane 6 (1977)**  
 Potenza: 33 CV - Km: 40533 - Prezzo: Su richiesta  
 Venditore: GB Auto  
<https://www.classic-trader.com/ad/87720>



**Citroën Mehari (1972)**  
 Potenza: 30 CV - Km: 50000 - Prezzo: 16000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/85535>



**Daimler Six Century (1996)**  
 Potenza: 241 CV - Km: 70000 - Prezzo: 18000 EUR  
 Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/103085>



**Ermini FIAT 1100 Sport (1946)**  
 Potenza: 85 CV - Km: N/D - Prezzo: Su Richiesta  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/102749>



**Ferrari 328 GTB (1988)**  
 Potenza: 270 CV - Km: 23418 - Prezzo: 58000 EUR  
 Venditore: MIRBACH  
<https://www.classic-trader.com/ad/94388>



**Ferrari 365 GT 2+2 (1970)**  
 Potenza: 320 CV - Km: 32955 - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: MIRBACH  
<https://www.classic-trader.com/ad/101581>



**Ferrari GTS Turbo (1987)**  
 Potenza: 254 CV - Km: 14000 - Prezzo: 145000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/100492>



**Ferves Ranger (1969)**  
Potenza: 18 CV - Km: N/D - Prezzo: 21000 EUR  
Venditore: Venosta Garage  
<https://www.classic-trader.com/ad/79027>



**FIAT 1100-103 TV (1954)**  
Potenza: 50 CV - Km: N/D - Prezzo: 48000 EUR  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/94324>



**FIAT 124 Spider CS1 (1974)**  
Potenza: 118 CV - Km: N/D - Prezzo: 48000 EUR  
Venditore: GT3 srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/103207>



**FIAT 125 S / Speciale (1969)**  
Potenza: 103 CV - Km: N/D - Prezzo: 10000 EUR  
Venditore: Vintage Car Masters  
<https://www.classic-trader.com/ad/103509>



**FIAT 131 (1976)**  
Potenza: 75 CV - Km: 63000 - Prezzo: 4900 EUR  
Venditore: Garage Soderini srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/74449>



**FIAT 131 Abarth Rally (1977)**  
Potenza: 220 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/94588>



**FIAT 131 Super-Mirafiori 2000 TC (1982)**  
Potenza: 140 CV - Km: 77000 - Prezzo: 19000 EUR  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/100980>



**FIAT 1500 cabriolet (1964)**  
Potenza: 75 CV - Km: 95000 - Prezzo: 33000 EUR  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/99686>



**FIAT 238 - 1200 (1971)**  
Potenza: 44 CV - Km: N/D - Prezzo: 16500 EUR  
Venditore: TOMMYCAR  
<https://www.classic-trader.com/ad/76376>



**FIAT 500 A Sport Vedrame (1938)**  
Potenza: 38 CV - Km: 3500 - Prezzo: su richiesta  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/100570>



**FIAT 500 C Topolino (1951)**  
Potenza: 16 CV - Km: 70000 - Prezzo: 9000 EUR  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/98279>



**FIAT 500 D (1964)**  
Potenza: 18 CV - Km: 96000 - Prezzo: 12000 EUR  
Venditore: AUTO CLASSICA SRLS  
<https://www.classic-trader.com/ad/93560>



**FIAT 500 F (1966)**  
Potenza: 18 CV - Km: N/D - Prezzo: 9500 EUR  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/101685>



**FIAT 500 Sport Siluro (1951)**  
Potenza: 25 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/98315>



**FIAT 501 (1924)**  
Potenza: 23 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
Venditore: Icon Car Brokers  
<https://www.classic-trader.com/ad/93622>



**FIAT 600 D (1967)**

Potenza: 25 CV - Km: 65000 - Prezzo: 9000 EUR  
 Venditore: Autobaseparma Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/62774>



**FIAT 600 D (1967)**

Potenza: 25 CV - Km: 6000 - Prezzo: 8500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/103216>



**FIAT 850 (1966)**

Potenza: 34 CV - Km: 99000 - Prezzo: 2900 EUR  
 Venditore: omniafund srlsu  
<https://www.classic-trader.com/ad/41624>



**FIAT Campagnola (1984)**

Potenza: 140 CV - Km: 48000 - Prezzo: 13000 EUR  
 Venditore: CARS VINTAGE  
<https://www.classic-trader.com/ad/70869>



**FIAT Gamine Vignale (1968)**

Potenza: 18 CV - Km: 40460 - Prezzo: 27000 EUR  
 Venditore: Parfait Etat  
<https://www.classic-trader.com/ad/102089>



**FIAT Pininfarina Spideramerica (1980)**

Potenza: 105 CV - Km: 127000 - Prezzo: 20000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/103215>



**Ford Escort RS Cosworth (1992)**

Potenza: 450 CV - Km: N/D - Prezzo: 37500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/98855>



**Ford Mustang 289 (1966)**

Potenza: 203 CV - Km: 5000 - Prezzo: 39900 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/101261>



**Ford Mustang 289 (1966)**

Potenza: 221 CV - Km: 62814 - Prezzo: 29500 EUR  
 Venditore: CARROZZERIA GENTILE  
<https://www.classic-trader.com/ad/103522>



**Ginetta G 27 (1976)**

Potenza: 105 CV - Km: 1000 - Prezzo: 28990 EUR  
 Venditore: Fine-Cars AM BODENSEE  
<https://www.classic-trader.com/ad/39271>



**Jaguar XJ 6 L 4.2 (1976)**

Potenza: 168 CV - Km: 46000 - Prezzo: 12800 EUR  
 Venditore: Motor Badia Classic srls  
<https://www.classic-trader.com/ad/101791>



**Jaguar XK 120 SE FHC (1952)**

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



**Jeep Wrangler TJ (1997)**

Potenza: 174 CV - Km: 190000 - Prezzo: Su richiesta  
 Venditore: Classic Car Invest  
<https://www.classic-trader.com/ad/98266>



**Kelmark GT (1968)**

Potenza: 100 CV - Km: N/D - Prezzo: 14000 EUR  
 Venditore: Passione Auto Teramo  
<https://www.classic-trader.com/ad/87864>



**Lancia Aurelia B20 GT 2500 (1956)**

Potenza: 110 CV - Km: 16612 - Prezzo: 225000 EUR  
 Venditore: CAR POINT S.R.L.  
<https://www.classic-trader.com/ad/103141>



**Lancia Delta HF Integrale Evoluzione II (1993)**  
 Potenza: 205 CV - Km: 45400 - Prezzo: 45900 EUR  
 Venditore: LegendenWerk  
<https://www.classic-trader.com/ad/99727>



**Lancia Flaminia GT 2.5 3C Touring (1963)**  
 Potenza: 140 CV - Km: 33500 - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: RUOTE DA SOGNO S.R.L.  
<https://www.classic-trader.com/ad/103286>



**Lancia Flavia (Vignale) (1962)**  
 Potenza: 90 CV - Km: N/D - Prezzo: 42000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/98863>



**Lancia Fulvia Rallye 1.3 S (1969)**  
 Potenza: 90 CV - Km: 87300 - Prezzo: 22000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/103214>



**Land Rover 109 (1981)**  
 Potenza: 92 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: Britishgarage srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/97427>



**Land Rover 109 (1980)**  
 Potenza: 62 CV - Km: 70000 - Prezzo: 15000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/103547>



**Land Rover Range Rover Classic Vogue TDi (1993)**  
 Potenza: 112 CV - Km: 336000 - Prezzo: 5500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/102071>



**Maserati 420 i (1987)**  
 Potenza: 185 CV - Km: 35500 - Prezzo: 17900 EUR  
 Venditore: Automobili Moderne Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/83819>



**Maserati Merak (1974)**  
 Potenza: 190 CV - Km: 91800 - Prezzo: 79900 EUR  
 Venditore: CarCollection Wittner  
<https://www.classic-trader.com/ad/90290>



**Mercedes-Benz 180 b (1961)**  
 Potenza: 68 CV - Km: 50000 - Prezzo: 8500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/103202>



**Mercedes-Benz 280 SE (1970)**  
 Potenza: 160 CV - Km: N/D - Prezzo: 5800 EUR  
 Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/101181>



**Mercedes-Benz 560 SL (1987)**  
 Potenza: 230 CV - Km: 78800 - Prezzo: 29500 EUR  
 Venditore: Automobili Perrone srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/50748>



**MG MGB GT (1970)**  
 Potenza: 96 CV - Km: 49930 - Prezzo: 15000 EUR  
 Venditore: Nuova City Motors S.r.l.  
<https://www.classic-trader.com/ad/99758>



**Opel GT 1900 (1972)**  
 Potenza: 90 CV - Km: N/D - Prezzo: 19000 EUR  
 Venditore: AUTO-FOLIES  
<https://www.classic-trader.com/ad/45999>



**Opel Manta 1200 S (1973)**  
 Potenza: 60 CV - Km: 59000 - Prezzo: 13000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/100362>



**Porsche 911 2.0 T (1969)**  
 Potenza: 110 CV - Km: 95000 - Prezzo: 60000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/98153>



**Porsche 924 (1983)**  
 Potenza: 125 CV - Km: 76500 - Prezzo: 9000 EUR  
 Venditore: Autovergiate F.lli Rossi Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/67958>



**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>



**Rover 2000 TC (1971)**  
 Potenza: 109 CV - Km: 68000 - Prezzo: 9500 EUR  
 Venditore: AUTOSTORICHE  
<https://www.classic-trader.com/ad/64654>



**Rover Mini 1.3i (1997)**  
 Potenza: 63 CV - Km: 98600 - Prezzo: 12900 EUR  
 Venditore: Iron Motors Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/94119>



**SIMCA 1100 Special (1970)**  
 Potenza: 75 CV - Km: N/D - Prezzo: su richiesta  
 Venditore: Autosalone Chianucci Rosaldo  
<https://www.classic-trader.com/ad/86728>



**Triumph Spitfire Mk IV (1972)**  
 Potenza: 64 CV - Km: 120000 - Prezzo: 9800 EUR  
 Venditore: Livio Olivotto  
<https://www.classic-trader.com/ad/94123>



**Triumph Stag (1976)**  
 Potenza: 145 CV - Km: 1000 - Prezzo: 18000 EUR  
 Venditore: Autovigano  
<https://www.classic-trader.com/ad/81775>



**Triumph TR 4 (1962)**  
 Potenza: 100 CV - Ml: 56000 - Prezzo: 31900 EUR  
 Venditore: Franzoni Auto Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/95732>



**Volkswagen Corrado G60 1.8 (1990)**  
 Potenza: 160 CV - Km: 171580 - Prezzo: 9600 EUR  
 Venditore: Automototrading  
<https://www.classic-trader.com/ad/86396>



**Volkswagen Golf II GTi 1.8 (1989)**  
 Potenza: 107 CV - Km: 174000 - Prezzo: 8000 EUR  
 Venditore: Imcar 2 Srl  
<https://www.classic-trader.com/ad/98131>



**Volkswagen Maggiolino 1200 (1970)**  
 Potenza: 34 CV - Km: N/D - Prezzo: 9500 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/79703>



**Volkswagen PCS Buggy (1981)**  
 Potenza: 44 CV - Km: 1500 - Prezzo: 15000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/102165>



**Volvo P 144 (1974)**  
 Potenza: 82 CV - Km: 20000 - Prezzo: 10000 EUR  
 Venditore: Privato  
<https://www.classic-trader.com/ad/34948>



**Volvo PV 60 (1946)**  
 Potenza: 90 CV - Km: 49000 - Prezzo: 13900 EUR  
 Venditore: Handelsagentur Dieter Steinpruckner  
<https://www.classic-trader.com/ad/100985>

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](http://www.autoemotodepoca.com)

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

# Le occasioni dei lettori

► **Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento ► agitando 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  
**Nuova Super 1.6**-la più nuova al mondo, km 0, azzurro Le Mans, definita nei forum come pazzesca per il suo stato di uso-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

**Giulia GT 1750**-prima serie Blu Cosmo met., vera pelle, targhe e documenti originali, pochi km, solo box, introvabile, ASI-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

**Giulietta Spider**-1956, perfetta-tel 336-259241

**Giulietta Sprint Veloce**-1958, confortevole, configurazione corsa, 55.000 euro-tel 348-4796030

**Junior Zagato**-1971, completamente originale, colore verde, eventuale permuta con Renault 5 Turbo 2-tel 348-6068067

**Duetto 1750**-1969, osso di seppia, rosso interni neri, motore originale, americana, da restauro, sana no modifiche, 25.000 euro-tel 349-7317558

### AUTOBIANCHI

**A112 Abarth**-1982, nero, targhe originali, ASI, restaurata, gomme nuove, cerchi lega, fari profondità, autoradio, 7.500 Euro trattabili-tel 348-4120565

### BMW

**850 i coupé**-1991, cambio manuale, 140.000 km, perfetta, ASI, blu metallizzato, tetto apribile-tel 349-7308668 / fausto.fabbri566@gmail.com

**320i E36 cabrio**-capote elettrica in ottimo stato, tutta originale, interno pelle, 3200 euro-tel 393-1354492

### FORD

**Focus Coupé Cabrio**-2007, Pininfarina, bellissima, perfetta interni e carrozzeria, grigio metallizzato, manutenzione accurata, frangivento originale-tel 348-8983157 / victormodavidadana@gmail.com

### LANCIA

**Beta Montecarlo**-1976, 35.000 km originali, pari al nuovo, ASI targa oro, celeste metallizzato, 18.500 euro-tel 349-7317558

### MERCEDES

**230 SL Automatic**-1966, restaurata completamente ad alto livello, fedele a tutte le caratteristiche originali, documenti ok, spettacolare, 89.000 euro-tel 049-8961605  
[info@trivellatocar.com](mailto:info@trivellatocar.com)



### PEUGEOT

**304 Coupé S**-1973, auto come nuova, perfetta in tutto, oro metallizzato, volante Nardi, pronta all'uso qualsiasi prova-tel 348-8983157 / victormodavidadana@gmail.com  
**200 E**-1990, berlina, 195.000 km, carrozzeria, motore, meccanica e km originali, ASI, sempre in box, conservata, due proprietari, euro 2.000-tel 0445-407777

### RENAULT

**4 GTL**-1987, rossa, condizioni ottime, 1100 cc, rara, 3.700 euro-tel 349-7317558

### ROVER

**Mini Knightsbridge 1.3**-2000, rarissima, solo 150 esemplari con guida a sinistra, conservata maniacalmente, unico proprietario, prima vernice, km 43.000 originali, 18.500 euro-tel 049-8961605  
[info@trivellatocar.com](mailto:info@trivellatocar.com)



### SIATA

**Daina Prototipo**-1950 (telaio #5L0102), primo modello prototipo, l'auto si trova in Svizzera ed è da restaurare. Euro 80.000-p. [huerlimann@bluewin.ch](mailto:huerlimann@bluewin.ch)-foto 3



### VOLKSWAGEN

**Maggiolino**-1968 gennaio, uniproprietario, originale ogni sua parte, percorsi 39.500 km in 50 anni, 25.000 euro-tel 349-8551992 / sinatravoice3@gmail.com

## VENDO VARIE

### per ALFA ROMEO

**2600 Sprint e berlina**-opuscolo brochure Alfa Romeo edizione 1965, 100 euro-tel 388-1936066

**2.0 Spider Touring/2.0 Sprint**-4 cerchi in ferro già verniciati comprensivi di mozzant e post, 750 euro, più 3 coppe ruota cromate nuove mai montate 300 euro-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

### per FIAT

**850 Spider**-cofano post euro 100, rivestimento post euro 250, sportello dx euro 150, paraurti post euro 150, volante I serie euro 150, strumentazione completa euro 250, cerchi Cromodora euro 320, minuteria e altro, sconto per vendita in blocco-tel 320-1169319

### per LANCIA

**Fulvia Sport 1,3 S**-per ultima serie paraurti anteriore euro 1500-tel 388-1936066

**Fulvia Zagato**-palpebra presa aria in plastica nera, nuova, euro 150-tel 388-1936066

### 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

**Cerchi Borrani**-nuovi, misura 12 x 450 - R1 487-tel 380-1936066

## 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

## ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano  
 Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

[www.oramitalia.com](http://www.oramitalia.com)  
 e-mail: [moto@oramsospensioni.it](mailto:moto@oramsospensioni.it)  
[info@oramitalia.com](mailto:info@oramitalia.com)

## ... 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](http://www.innocentistore.com) - [info@innocentistore.com](mailto:info@innocentistore.com)

# LE QUOTAZIONI

## IL MERCATO DELLE CLASSICHE

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

### LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>ABARTH (Italia)</b>						
<b>MONOMILLE</b>						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
<b>DERIVATE FIAT 500</b>						
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	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 600</b>						
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	982/88	50.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 850</b>						
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	***	***	+
<b>DERIVATE SIMCA</b>						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
<b>AC (Regno Unito)</b>						
<b>2-LITRE</b>						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
<b>ACE E DERIVATE</b>						
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	*	**	=
<b>COBRA E DERIVATE</b>						
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	***	**	=
<b>ALFA ROMEO (Italia)</b>						
<b>1900 E DERIVATE</b>						
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	**	**	+
<b>GIULIETTA E DERIVATE</b>						
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	***	***	+
<b>2000 / 2600 E DERIVATE</b>						
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	***	**	+
<b>GIULIA BERLINA E DERIVATE</b>						
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	**	**	+
<b>DERIVATE GIULIA</b>						
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	1966/71	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	2583/197	42.000	***	**	=
<b>DUETTO E DERIVATE</b>						
Dueto	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	**	**	=
<b>ALFASUD BERLINA</b>						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N / L / 1.5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfasud Super 1.2 / 1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	**	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=
Alfasud ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=
Alfasud 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=
Alfasud 1.2 5m / 1.3 / 1.5 rst	1980/82	1186				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	••	••	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	••	••	=
<b>ALFASUD SPRINT</b>						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	••	••	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	6.000	••	••	=
Sprint 1.3 / 1.5	1982/87	1351 / 86	4.000	•	•	=
Sprint 1.5 / 1.7 Q.V	1982/87	1490 / 105	4.500	•	•	=
<b>ALFETTA</b>						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	••	••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	7.000	••	••	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	7.500	••	••	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962 / 128	6.000	•••	••	=
Alfetta 2.0 CEM	1981/82	1962 / 128	7.000	•••	••	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	4.500	•	•	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	4.500	•	•	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	••	••	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	7.000	••	••	=
<b>ALFETTA GT</b>						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	10.000	•••	•••	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	9.000	••	••	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	6.000	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	8.500	••	••	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	9.000	••	••	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•••	•••	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5	1980/83	2492 / 158	9.000	••	••	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	8.000	••	••	=
<b>ALFA 6</b>						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•••	••	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•••	••	=
<b>NUOVA GIULIETTA</b>						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	3.000	•	•	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	3.500	••	••	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	5.000	••	••	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	3.000	••	••	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	3.500	••	••	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	15.000	•••	•••	=
<b>ALFA 33 BERLINA</b>						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	3.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	2.500	••	••	=
<b>ALFA 75 E DERIVATE</b>						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	••	••	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	••	••	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•••	••	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	13.000	•••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 185	15.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	7.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst	1990/92	1779 / 165	9.000	••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	15.000	•••	••	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	16.000	•••	••	+
SZ	1989/94	2959 / 192	47.000	•••	•••	=
RZ	1991/94	2959 / 192	52.000	•••	•••	=
<b>ALFA 90</b>						
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	2.000	•	•	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	2.500	•	•	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>ALPINE RENAULT (Francia)</b>						
<b>A106</b>						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	••	••	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	••	••	=
<b>A108</b>						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	••	••	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	••	••	=
<b>A110</b>						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	••	••	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	••	••	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•••	••	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•••	••	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•••	••	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•••	••	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•••	••	=
<b>A310</b>						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	••	••	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	••	••	=
<b>1000</b>						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	••	=
<b>ASTON MARTIN (Regno Unito)</b>						
<b>DB1</b>						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
<b>DB2</b>						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	••	••	=
<b>DB4</b>						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	••	••	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	••	••	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	••	••	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	••	••	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	••	••	=
<b>DB5</b>						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	••	••	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	••	••	=
<b>DB6</b>						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	••	••	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	••	••	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	••	••	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	••	••	=
<b>DBS</b>						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.000	••	••	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	••	••	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	••	••	=
<b>V8</b>						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	••	••	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	••	••	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	••	••	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	••	••	=
V8 S5 f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 S5 f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	••	••	=
<b>LAGONDA</b>						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	••	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	••	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	••	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	••	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	••	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
<b>ATS (Italia)</b>						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
<b>F103 E DERIVATE</b>						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
<b>50</b>						
50 1.1 L	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
<b>80 B1</b>						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 6T E 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	••	=
<b>90 B2</b>						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
<b>COUPE B2</b>						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
<b>COUPE B3</b>						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	••	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
<b>CABRIOLET B3</b>						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8						

# LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	*	*	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	*	*	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	*	*	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	**	**	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	*	*	=
<b>1800 / 2200 / 3 LITRE</b>						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	*	*	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	*	*	=
<b>AUSTIN HEALEY (Regno Unito)</b>						
<b>100</b>						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	**	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	***	***	+
<b>3000</b>						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
<b>SPRITE</b>						
Sprite AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Sprite AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	**	**	=
Sprite AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	**	**	=
<b>AUTOBIANCHI (Italia)</b>						
<b>BIANCHINA</b>						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	**	**	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	**	**	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	**	*	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	**	*	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	**	*	+
Bianchina Trasl. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	**	*	+
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	**	*	+
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	**	**	+
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	**	**	+
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	**	*	+
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	**	*	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	**	*	+
<b>PRIMULA</b>						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	***	*	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	***	*	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	***	*	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	***	*	=
<b>A111</b>						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	*	*	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	*	*	=
<b>A112</b>						
A112	1969/73	903 / 44	4.000	*	**	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	*	**	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	***	**	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	2.500	*	*	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	***	**	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	2.500	*	**	=
A112 Abarth 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	***	**	=
<b>Y10</b>						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	*	*	=

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	*	*	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	**	**	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	**	**	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	***	***	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	*	*	+
1902 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	*	*	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	*	*	+
2002 TIi Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	**	*	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	**	**	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	*	**	+
<b>NEUE KLASSE</b>						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	*	*	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	*	*	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	*	*	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	**	*	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	***	***	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	*	*	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	*	*	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	**	*	=
2000 TIi / TIi Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	**	*	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	*	**	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	**	**	=
<b>E3 BERLINE</b>						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	*	*	=
2800	1968/75	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 S	1971/77	2985 / 180	4.000	*	*	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	**	*	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	*	*	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	*	*	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	**	**	=
<b>E9 COUPÉ</b>						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	**	**	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	**	**	=
3.0 CS	1971/75	2985 / 180	10.000	**	*	=
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	***	**	=
3.0 CSL	1971/72	2985 / 180	100.000	***	***	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	***	***	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	***	***	=
<b>SERIE 3 E21</b>						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	*	*	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	*	*	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	*	*	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.00			

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
<b>SERIE 5 E28</b>						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
<b>SERIE 8 E31</b>						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	3576 / 375	9.000	••	•	=
<b>M1 E26</b>						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
<b>Z1</b>						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
<b>BUGATTI (Italia)</b>						
<b>EB 110</b>						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
<b>CITROËN (Francia)</b>						
<b>TRACTION AVANT</b>						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
<b>2 CV E DERIVATE</b>						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	••	••	=
2 CV Sahara	1958/86	2x425 / 24	12.000	•••	•••	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
<b>ID / DS E DERIVATE</b>						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	•••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	•••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	•••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	•••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	•••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
<b>CX</b>						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	••	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
<b>SM</b>						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
<b>DAIMLER (Regno Unito)</b>						
<b>SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE</b>						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	••	••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	••	••	=
<b>DE TOMASO (Italia)</b>						
<b>PANTERA</b>						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	78.000	••	••	=
Pantera GTS	1972/80	5763 / 350	97.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5	1980/90	5763 / 330	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763 / 350	98.000	•••	•••	=
Pantera 90	1990/93	4942 / 305	65.000	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Vallelunga	1964/67	1498 / 104	43.500	••	••	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	65.000	•••	•••	=
Deauville	1970/85	5763 / 300	19.000	••	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	24.000	••	••	=
<b>FERRARI (Italia)</b>						
<b>12 CILINDRI V</b>						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•••	•••	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•••	•••	=
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•••	•••	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 BT	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•••	•••	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•••	•••	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•••	•••	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•••	•••	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•••	•••	=
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•••	•••	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	•••	+
<b>12 CILINDRI V 2+2</b>						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GT/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	110.000	•••	••	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•••	••	=
4001	1982/86	4823 / 300	30.000	•••	••	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•••	••	=
<b>12 CILINDRI CONTRAPPOSTI</b>						
365 G14 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•••	•••	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•••	•••	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•••	•••	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•••	•••	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•••	•••	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•••	•••	=
<b>8 CILINDRI</b>						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•••	•••	=
208 GT / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	••	••	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 254	36.000	•••	•••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	•••	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	••	••	=
308 GTB / GTSi quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•••	•••	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•••	•••	=
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	•••	•••	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	•••	•••	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	•••	•••	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	•••	•••	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	••	••	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	22.000	•••	••	=
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	22.000	••	••	=
Mondial 4	1988/94	3405 / 300	24.000	•••	••	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•••	••	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•••	••	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
288 GTO	1984/86	2855 / 400	650.000	•••	•••	+
F40	1988/90	2936 / 478	450.000	•••	•••	+
F50	1996/98	4698 / 520	500.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>DINO V6</b>						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
<b>DINO V8</b>						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
<b>FIAT (Italia)</b>						
<b>500 TOPOLINO</b>						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
<b>1400 / 1900 E DERIVATE</b>						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400 A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400 A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	••	•	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	•	•	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	•	••	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	••	•	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	•	•	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	•	••	=
1900 A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900 B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80	13.500			

# LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>1300 / 1500 E DERIVATE</b>						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
<b>1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET</b>						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	•	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	•	•	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•	•	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	•	•	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•	•	=
1200 cabriolet	1959/63	1221 / 56	12.000	•	•	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•	•	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•	•	=
<b>1800 / 2300 E DERIVATE</b>						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	•	•	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	•	•	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	•	•	=
<b>124 E DERIVATE</b>						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	•	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	•	•	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	•	•	=
124 Spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	•	•	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	•	•	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	•	•	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•	•	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•	•	=
<b>125</b>						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	•	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	•	•	=
<b>130 E DERIVATE</b>						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	•	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	•	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	•	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	•	•	=
<b>126</b>						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
<b>127 E DERIVATE</b>						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	•	•	=
<b>128 E DERIVATE</b>						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	3.500	•	•	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	3.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
128 rally	1971/76	1290 / 67	8.000	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	•	•	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	•	•	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	•	•	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	•	•	=
<b>131 E DERIVATE</b>						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•	•	=
<b>X 1/9</b>						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	•	•	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	•	•	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	•	•	=
<b>DINO</b>						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•	•	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•	•	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•	•	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•	•	=
<b>PANDA</b>						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	•	•	=
<b>UNO</b>						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•	•	=
<b>RITMO</b>						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	•	•	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	•	•	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	•	•	=
<b>AR / CAMPAGNOLA</b>						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	•	•	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	•	•	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•	•	=
<b>FORD (Germania - Regno Unito)</b>						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	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	•	•	=
<b>HILLMAN (Regno Unito)</b>						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertibile	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
<b>HONDA (Giappone)</b>						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	•	=
S 600 Convertibile	1964/70	606 / 57	12.500	•	•	=
<b>INNOCENTI (Italia)</b>						
<b>950 / 1100</b>						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	•	=
<b>A40</b>						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
<b>IM3</b>						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=

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

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

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>XJ E DERIVATE</b>						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	••	••	=
XJC 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	••	•••	+
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)**

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

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

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

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

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

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>COUNTACH</b>						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	•••	•••	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	•••	••	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	•••	•••	=
Countach Quattroruote	1985/88	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
<b>LM 002</b>						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	•••	••	=

**LANCIA (Italia)**

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

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>AURELIA E DERIVATE</b>						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	••	••	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	••	••	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	••	••	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	•••	•••	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	•••	•••	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	•••	•••	+

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

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FLAMINIA E DERIVATE</b>						
Flaminia 2.5	1957/61	2458 / 102	12.000	••	••	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	••	••	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	••	••	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	••	••	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458 / 119	60.000	••	••	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	••	••	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	••	••	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	••	••	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FLAVIA E DERIVATE</b>						
Flavia 1.5	1960/63	1499 / 78	3.000	••	••	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	••	••	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	••	••	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	••	••	=
Flavia 1.8 2a serie / I.	1967/69	1799 / 92-102	2.400	••	••	=
Flavia 2000 / I.	1969/72	1991 / 131-140	3.000	••	••	=
Flavia 2000 820 / I.	1971/72	1991 / 114-131	3.000	••	••	=
2000 / I.e.	1971/72	1991 / 115-125	2.500	••	••	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	••	••	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	••	••	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	•••	••	=
Flavia coupé 820 / I.	1968/71	1991 / 131-140	8.500	••	••	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	••	••	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	••	••	=
Flavia convertibile / I.	1962/65	1799 / 88-102	24.000	••	••	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	••	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>FULVIA E DERIVATE</b>						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	3.000	••	••	=
Fulvia 2C	1964/67	1299 / 71	3.300	••	••	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.600	••	••	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	4.200	••	••	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	3.000	••	••	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	15.000	•••	••	+
F						

# | LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	***	***	+
<b>MISTRAL</b>						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	***	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
<b>MEXICO</b>						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
<b>GHIBLI</b>						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
<b>INDY</b>						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	=
<b>BORA</b>						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
<b>MERAK</b>						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
<b>KYALAMI</b>						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
<b>KAMSHIN</b>						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
<b>QUATTROPORTE</b>						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	**	**	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	**	**	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	**	**	+
<b>BITURBO COUPÉ E DERIVATE</b>						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
226i	1987/92	2790 / 250	6.500	***	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	***	***	+
Ghibli 2.0	1992/98	1996 / 306	10.000	**	**	=
Ghibli 2.8	1995/98	2790 / 284	8.500	**	**	=
Spyder	1987/92	1996 / 185	10.000	**	***	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=
Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	20.000	***	**	=
<b>BITURBO 4 PORTE E DERIVATE</b>						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	**	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	**	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	**	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	**	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	**	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	1982/93	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	**	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	**	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	**	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	**	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	**	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	**	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	**	=
Quattroporte sei cilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	**	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	**	=
<b>MATRA (Francia)</b>						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
<b>MERCEDES-BENZ (Germania)</b>						
<b>W 136 BERLINE BAULETTO</b>						
170 Va/b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a/b	1947/53	1767 / 38	14.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	18.000	*	*	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	16.000	*	*	=
<b>W 120 / W 121 BERLINE PONTON</b>						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b/c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b/c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a/b/c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a/b/c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
<b>W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE</b>						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	***	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
<b>W 186 / W 189 ADENAUER</b>						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	120.000	**	***	=
<b>W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE</b>						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	**	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	**	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	*	*	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
<b>W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE</b>						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	*	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	*	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	*	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	*	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	**	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	***	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	**	+
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	***	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	***	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	+
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	***	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	***	***	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499 / 200	40.000	***	**	+
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499 / 200	50.000	***	***	=
<b>W 100</b>						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landauletta	1963/81	6330 / 250	160.000	***	***	=
<b>W 114/8 / W 115/8 BERLINE</b>						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	*	*	=
230.4	1973/76	2277 / 110	4.500	*	*	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292 / 120	5.000	*	*	=
250	1967/72	2496 / 130	5.000	*	*	=
250 2.8	1970/76	2778 / 130	5.500	*	*	=
280	1973/76	2746 / 160	6.000	*	*	=
280 E	1972/76	2746 / 185	6.500	**	**	=
<b>W 114/8 / W 115/8 COUPÉ</b>						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8	1969/76					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
<b>W 121 ROADSTER</b>						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	•	•	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•	•	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•	•	+
<b>W 113 ROADSTER PAGODA</b>						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	•	•	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	•	•	=
<b>R 107 COUPÉ E ROADSTER</b>						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	•	•	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	•	•	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	•	•	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	•	•	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	•	•	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	•	•	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	•	•	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	•	•	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	•	•	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	•	•	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	•	•	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	•	•	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	•	•	=
<b>W 126 SEC COUPÉ</b>						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	•	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	•	•	=
<b>G 461</b>						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	•	•	=
230 G telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	•	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	•	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/80	2746 / 156	6.000	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 172	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 184	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 188	5.000	•	•	=
<b>MG (Regno Unito)</b>						
<b>T SERIES</b>						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•	•	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•	•	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•	•	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•	•	=
<b>MGA</b>						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•	•	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•	•	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	•	•	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•	•	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•	•	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•	•	=
<b>MGB</b>						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	•	•	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	•	•	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	•	•	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•	•	=
<b>MGC</b>						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	•	•	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	•	•	=
<b>MIDGET</b>						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	•	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	•	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	•	=
Midget MkIV	1974/79	1483 / 66	7.000	•	•	=
<b>MORGAN (Regno Unito)</b>						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	•	•	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	•	•	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	•	•	=
Plus 8	1977/82	3552 / 150	44.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>MORRIS (Regno Unito)</b>						
<b>MINOR E DERIVATE</b>						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	•	•	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
<b>MINI E DERIVATE</b>						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	•	•	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	•	•	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	•	•	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	•	•	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	•	•	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	•	•	=
<b>NSU (Germania)</b>						
<b>PRINZ E DERIVATE</b>						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	•	•	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	•	•	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	•	•	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	•	•	=
Prinz spider Wankel	1964/67	498 / 50	7.500	•	•	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	998 / 43	2.500	•	•	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	•	•	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	•	•	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	•	•	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	•	•	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	•	•	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	•	•	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	•	•	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2498 / 115	8.500	•	•	=
<b>OPEL (Germania)</b>						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•	•	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	•	•	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•	•	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•	•	=
<b>PEUGEOT (Francia)</b>						
<b>404 E DERIVATE</b>						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	•	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•	•	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•	•	=
<b>DERIVATE 204</b>						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	•	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	•	=
<b>DERIVATE 304</b>						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	•	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	•	=
<b>DERIVATE 504</b>						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	•	•	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	•	•	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	•	•	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	•	•	=
<b>205</b>						
205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•	•	=
<b>PORSCHE (Germania)</b>						
<b>356</b>						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	150.000	•	•	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•	•	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	•	•	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	•	•	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	•	•	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	•	•	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	•	•	=
356 1.3 Speedster	1953/55	1290 / 55	95.000	•	•	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	•	•	=
<b>356 A</b>						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	•	•	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	•	•	=
356 A Carrera / cabriolet	1956/57	1498 / 100	80.000	•	•	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•	•	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•	•	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•	•	=
<b>356 B</b>						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	•	•	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	•	•	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	•	•	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	•	•	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	•	•	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	•	•	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•	•	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•	•	=
<b>356 C</b>						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	•	•	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	•	•	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•	•	=
<b>911 / 912 1A SERIE</b>						
911 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	•	•	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	•	•	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	25.000	•	•	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	70.000	•	•</	

# LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
<b>924 / 944 / 968</b>						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1992/89	2479 / 163	6.000	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	***	***	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	***	***	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	**	**	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
<b>928</b>						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	***	***	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	***	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	***	=
<b>RENAULT (Francia)</b>						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	1299 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	**	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	***	***	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	***	=
<b>ROLLS-ROYCE (Regno Unito)</b>						
<b>BERLINE</b>						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	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	**	***	=
<b>COUPÉ / CABRIOLET</b>						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	***	=
<b>ROVER (Regno Unito)</b>						
<b>P5</b>						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
<b>P6</b>						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
<b>SD1</b>						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	*	*	=
3500 V8	1977/82	3532 / 145	2.500	***	**	=
3500 V8 S / SE	1979/87	3532 / 155	3.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
<b>SAAB (Svezia)</b>						
<b>95 / 96 E DERIVATE</b>						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498 / 65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	**	*	=
<b>99 / 900</b>						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	**	**	=
<b>SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)</b>						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
<b>STEYR-PÜCH (Austria)</b>						
<b>DERIVATE FIAT</b>						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	**	*	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
700 AP Hallinger	1958/75	643 / 25	7.500	**	**	=
Pinzgauer 710	1971/85	2490 / 84	10.000	**	**	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490 / 90	12.000	**	**	=
<b>TRIUMPH (Regno Unito)</b>						
<b>HERALD</b>						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	**	*	=
<b>TR</b>						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	**	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	**	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	**	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	**	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	**	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	**	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	**	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	**	=
<b>SPITFIRE E DERIVATE</b>						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	**	**	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	**	**	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998 / 104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	**	**	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	**	**	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	**	**	=
<b>VOLKSWAGEN (Germania)</b>						
<b>MAGGIOLINO</b>						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	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	1965/70	1285 / 40	12.500	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	**	***	+
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	9.000	**	**	+
Maggiolino 1302 cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.000	**	***	+
Maggiolino 1303	1972/73	1285 / 44	8.000	**	*	+
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	**	***	+
<b>KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34</b>						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	**	**	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	**	**	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	**	**	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	**	**	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	**	**	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	**	**	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	**	**	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	**	**	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	**	**	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	**	**	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	**	**	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	**	**	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	**	**	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	**	**	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	**	**	=
<b>TYP 3</b>						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	*	*	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	*	*	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	*	*	=
<b>PESCACCIA TYP 181</b>						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	*	*	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	*	*	=
<b>GOLF I</b>						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	***	**	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	***	**	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	***	**	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	***	**	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	***	**	=
<b>SCIROCCO</b>						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	**	**	=
<b>VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)</b>						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	**	**	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	***	**	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	**	**	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	**	**	=
<b>VOLVO (Svezia)</b>						
<b>SERIE 100 / 200</b>						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	*	*	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	*	*	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	*	*	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	*	*	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	*	*	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	**	**	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	**	*	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000 (00)	*	*	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	*	*	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	*	*	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.00			





## Quella volta che... *John Surtees*

Danilo Castellarin

# Un tranello di classe

Pive nel sacco. Così sono tornati a casa Sergio Marchionne e Piero Ferrari accorsi in settembre a Monza insieme al premier Paolo Gentiloni per il Gran Premio di F.1. Lewis Hamilton e Valtteri Bottas -e soprattutto la Mercedes- hanno frustrato ogni speranza facendo capire che sarà vita dura per le ambizioni mondiali 2017, se mai qualcuno a Maranello si fosse fatto grandi illusioni. Ma i musci lunghi di un mese fa (e di oggi, dopo il GP di Singapore, ndr) non sono niente rispetto a quelli del 1967, quando John Surtees, cacciato l'anno prima da Maranello, rifilò proprio a Monza una sonora batosta alla Scuderia. All'ultimo giro "big John", morto lo scorso 10 marzo, giocò d'astuzia con un'altra vecchia volpe, Jack Brabham, campione del mondo in carica. Gli tese un tranello alla Parabolica, quasi invitandolo al sorpasso. Sull'asfalto c'era il filler per asciugare l'olio perso da Graham Hill. Surtees lasciò un pertugio all'interno, dove c'era più olio. E Jack abboccò come un pesce rosso, arrivò lungo e aprì fatalmente la porta all'Honda RA300 lanciata verso la vittoria (*in foto*). Solo un anno prima su quell'asfalto aveva trionfato Ludovico Scarfiotti su Ferrari, protetto alle spalle da un generoso Mike Parkes. Dal nido

d'aquila di Maranello il Drake spese il televisore e inghiottì veleno perché da tutti avrebbe accettato la sconfitta, ma non da lui, da Surtees, che l'anno prima era stato accusato dal diesse Eugenio Dragoni di esportare con disinvoltura alla Lola (leggi Ford) le primizie tecnologiche di Modena. In realtà quel giorno il vero vincitore era stato un altro, Jim Clark, fermato ai box da una foratura al tredicesimo passaggio, penalizzato di un giro (allora il cambio pneumatici non durava tre secondi), autore di una rimonta sensazionale e poi rimasto senza benzina a pochi chilometri dalla fine. Fu un capitolo che contribuì a costruire il mito di Clark: allora Monza era senza chicane, si filava a 230 di media e il "piede" faceva la differenza. Nessuno poteva immaginare che per lui la vita sarebbe durata ancora pochi mesi, fino al 7 aprile 1968. Il pubblico di Monza (un altro pubblico...) capì l'impresa e applaudì fragorosamente l'asso scozzese e Big John. Anche se il podio non era italiano, anche se il migliore era stato un inglese, anche se aveva vinto una macchina giapponese. Non è andata così lo scorso 3 settembre, quando la nitida vittoria di Lewis Hamilton su Mercedes è stata salutata da salve di fischi. Peccato.



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA FRA**<sup>®</sup>

*i cosmetici per la vostra auto*

*Una Carezza per la Tua Passione*

*mafra.it*



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

VIENI A TROVARCI PER SCOPRIRE LE NOSTRE ULTIME NOVITÀ AL **PAD 14**  
*dal 26 al 29 Ottobre 2017 • Stand Mafra*

f Follow us  
facebook.com/MAFRA.ITALY

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI E SU [www.autospa.it](http://www.autospa.it)

catawiki

# Aste settimanali online

Ogni settimana i nostri esperti mettono all'asta online su Catawiki più di **35.000 oggetti straordinari** in 80 diverse categorie. Con più di **15 aste mensili dedicate** alle auto classiche, vendere e comprare non è mai stato così facile e veloce.



[www.catawiki.it/epoca](http://www.catawiki.it/epoca)

