

Automobilismo D'EPOCA

Lancia FULVIA COUPÉ

LA SPORT ZAGATO: VOGLIA DI LEGGEREZZA
LA RARITÀ: RALLYE 1,3 S ROSA MIRABELLO
LA 1.2 PREPARATA PER IL "MONTE" STORICO
...E LE LANCIA PIÙ BELLE IN 110 ANNI

SALONI

MILANO SEMPRE PIÙ FORTE
PADOVA SEMPRE PIÙ RICCA

SPORT

CARLO FACETTI E LA 33TT12
MIL MILLAS ARGENTINA
MITTELEUROPEAN RACE

TECNICA

MANUALE D'USO - FIAT 124 BERLINA
LO SPECIALISTA: OKP
IL RIMESSAGGIO INVERNALE



AUTOMOBILI

SAAB SONETT E IL MONDO A COLORI
FIAT 1100 TV PININ FARINA E IL LUNOTTO PANORAMICO
BALILLA SPORT SPIDER / BERLINETTA MM E LE CORSE
CONVAIR GT E LA FIBRA INGLESE
FIAT PANDA 4x4 E LA CARROZZERIA MORETTI
MIRAGE-FORD E IL SOGNO DI LE MANS

FAUSTO & FURIO'S

10ª PUNTATA
FAVORISCA I DOCUMENTI



Disponibile su
App Store

DISPONIBILE SU
Google play



AUTOMOBILISMO DEPOCA DIC-GEN 2017

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

**MOTOCICLETTE D'EPOCA DI
ECCEZIONE, AUTOVETTURE
DA COLLEZIONE
E OGGETTI DI AUTOMOBILIA**

Giovedì, 9 Febbraio 2017
Grand Palais
Parigi, Francia

INFORMAZIONI

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

In seguito all'asta spettacolare presso il Grand Palais nel 2016, Bonhams è lieta di annunciare il ritorno a questo magico posto ricco di storia dell'automobile.

Le iscrizioni selezionate sono aperte per un evento davvero indimenticabile.



1934 ALFA ROMEO 6C 2300
PESCARA SPIDER
€550,000 - 750,000

Bonhams

1 kg di crudo



Visitammo i capannoni di Compiano, sequestrati, a Marzo scorso. E ci chiedemmo cosa sarebbe avvenuto se l'accesso fosse stato libero; come avrebbe reagito la gente di fronte a tutto quel ben di dio. L'abbiamo visto all'asta "Duemila Ruote" a Milano. Persone dentro le auto, intorno alle auto, sulle moto; pezzi di auto che scomparivano, gente che cercava di sradicare il cofano di una Fulvia Sport per vedere il motore, senza sapere che si apre di lato, eccetera.

Molti si sono meravigliati di questo attacco barbarico. Dimenticando che si trattava pur sempre di un'asta giudiziaria. Di una vendita a realizzo. Nuda e cruda. Parola d'ordine: vendere. L'obiettivo è stato raggiunto: tutti i lotti aggiudicati, oltre 50 milioni di euro di incasso. I creditori di Compiano (lo Stato in primis, supponiamo) saranno tutelati come di rado avviene. Merito della follia che si è scatenata intorno alle auto storiche.

Basta osservare i risultati per farsene un'idea. Quanto è accaduto in quel padiglione della Fiera di Milano è stato uno spettacolo crudo come lo è un'asta giudiziaria. Soltanto

che al posto di computer e scrivanie vecchie c'erano automobili, che possono anche avere una valenza artistica. Ma per le quali si è perso il senso della misura. Nel tempo in cui abbiamo fatto una coda di due persone alla cassa del bar per acquistare un panino (un minuto o giù di lì) un'Alfa Romeo 6C del 1949 è passata da 1.000 euro di base a 70.000 di aggiudicazione (più diritti). Direte: una 6C vale molto di più. Sì, ma non in quelle condizioni. Molte aste ormai sono popolate di nuovi "investitori", che si possono permettere di acquistare senza troppo riguardo alla spesa; gente a volte con poca cultura, "nuovi ricchi" come quelli del cofano della Fulvia Sport. E intorno a loro gravitano "intermediari" e approfittatori. È il mercato, bellezza; e non si va per il sottile. Quando girano tanti, troppi soldi, si finisce di acquistare un tanto al kg. Non è più materia da appassionati, ma da chi acquista a peso, nonostante il costo. Cose mai viste, come comprare un kg di prosciutto crudo al banco. Pazienza se, poi, mezzo kg finirà in pattumiera.



Alfa Romeo 6C 2500, relitto, 1949:
78.400 euro compresi i diritti d'asta.

PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO

== TRADIZIONE ITALIANA ==
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA*FRA®

i cosmetici per la vostra auto

MAIN SPONSOR

WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO
DAL 19 AL 22 GENNAIO 2017

GUARDA IL VIDEO
DELL'EDIZIONE 2016



f Follow us
[facebook.com/MAFRA.ITALY](https://www.facebook.com/MAFRA.ITALY)



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

Testati nelle condizioni più estreme

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

Direttore responsabile
PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
NINO BALESTRA - GUIDO BEVEGNI
DANILO CASTELLARIN
ELVIO DEGANELLO
MICHELE DI MAURO
ATTILIO FACCONI
VITTORIO FALZONI GALLERANI
LUCA GASTALDI - UMBERTO LACCHETTI
DARIO MELLA - GIACOMO MONTANARI
EUGENIO MOSCA - ROBERTO MOTTA
FABRIZIO ROSSI

Segreteria di redazione
LAURA GARZULANO

Fotografie
MATTEO BOEM
GIANLUCA BUCCI
SIMONA CAVALLARI
ALBERTO CERVETTI
CLAUDIO CORTEMIGLIA
PAOLA DE CALO'
MICHELE DI MAURO
LUCA GASTALDI
THOMAS MACCABELLI
LORENZO MARCINNO'
ROBERTO MOTTA
PIERPAOLO ROMANO
SUSANNA SERRI
ROBERTO ZANELLO



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

Direttore di produzione
PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.D.I.P., via Bettola 18,
20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
Distributore per l'estero:
SO.D.I.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 2016 Edisport Editoriale S.r.l.
Milano

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

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N.12/01 - DIC. 2016/GEN. 2017



In copertina: la Sport Zagato rappresenta il tempo
in cui una Casa come Lancia poteva avere in listino
due Fulvia Coupé, modello a cui è dedicato lo "speciale"
di questo numero (Foto Alberto Cervetti).

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LE CLASSICHE DA LEGGERE	6
FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO Vita di Club	30
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	104
PUNTA-TACCO Classic Sport News	110
AGENDA D'EPOCA	129
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	150

ATTUALITÀ	
MILANO AUTOCLASSICA Sempre più vetrina	16
AUTO E MOTO D'EPOCA Il passato? Una FORMALità	22

SPECIALE FULVIA COUPÉ	
SPORT ZAGATO 1,3 S Bella come allora	34
1,3 RALLYE / IO E LA MIA AUTO Il colore rosa	44

22



66

1,2 / MONTE-CARLO STORICO Miss Rallye	48
110 ANNI DI LANCIA Le 10 più belle (+una)	56

BELLISSIME IERI E OGGI	
SAAB SONETT III Rosso '70	58
FIAT MORETTI 4X4 Panda 3x1	88

CARROZZATE	
FIAT 1100/103 TV PININ FARINA (1955) Piccola Europa	66

ANTEGUERRA	
FIAT 508 S Le Balilla piccanti	74

MADE IN ENGLAND	
CONVAIR GT Club Racing car	84

BELLISSIME DA CORSA	
MIRAGE M6 Non fu un miraggio	96

SPORT	
INTERVISTA / CARLO FACETTI Il cavaliere elettrico	114
FAUSTO & FURIO'S Favorisca i documenti	116
1000 MILLAS SPORT Meravigliosa Argentina	120
GARE / MITTELEUROPEAN RACE Ti ricordi Opicina?	124

MANUALE D'USO	
FIAT 124 (1966-1974) Quadrata e milionaria	136

LO SPECIALISTA DEL MESE	
OKP Amici per le Alfa	140

IN OFFICINA	
IL RIMESSAGGIO INVERNALE Ci vediamo a primavera	144

QUELLA VOLTA CHE...	
NINO VACCARELLA Il saluto	160

44



120



► ALFA ROMEO GTA: PICCHI RETTIFICA...

Ringraziando per l'attenzione posta alla mia persona, desidero formulare alcune precisazioni in merito alla intervista pubblicata sul *Automobilismo d'Epoca* di Novembre 2016, a pagina 68 e 69.

Intanto tengo a precisare che la Ford Escort dotata del motore BDA aveva 270 CV.

La GTA Junior non poteva essere una macchina da assoluto, il concetto da me espresso è che se in Consiglio di Amministrazione della casa madre avessero dato il nulla osta per montare un motore 2000 sulla scocca della Junior più leggera di quella della GTAm, poteva anche essere da assoluto, ma che in futuro non avrebbe potuto confrontarsi con i 3000 come invece avvenne nel 1970 grazie a Hezemans che si aggiudicò l'europeo.

A proposito della domanda "Come stavi in Autodelta?" non è vero che i tecnici temevano che fossi irruente e dunque facile all'incidente, che temevano che morissi in gara e quindi cercavano di rallentarmi... Il concetto da me espresso è che, con la massima prudenza, mi fecero salire sulla 33 Prototipo (cosa di cui non si parla nell'intervista) perché in caso di incidente avrebbero avuto difficoltà a giustificare in consiglio di amministrazione di aver fatto salire un giovane senza specifica esperienza su quelle potenze. Quando arrivai in Autodelta, la prima cosa che mi disse Bussinello, allora D.S. della squadra, fu di non fare incidenti per il motivo detto sopra.

Un eccesso di prudenza, visto che è storicamente provato che nell'arco della mia carriera non ho mai avuto incidenti in corsa e mai ho rotto un motore per causa mia nelle varie categorie in cui ho corso.

Quindi in Autodelta non avrebbero mai potuto temere la mia "irruenza" e di questo erano consapevoli Chiti e tutto lo staff. Preciso che nelle ultime righe il "alle sei del mattino ero nono assoluto" si riferisce alla 24 Ore di Spa corsa in coppia con Zeccoli, dove, senza la rottura della quinta marcia, a fine gara avremmo riportato nell'assoluto un risultato entusiasmante; e non a Jarama, dove vinsi la sesta gara di quella stagione con la GTA Junior.

Gian Luigi Picchi



► ...E DE ADAMICH PUNTUALIZZA

Gentile Redazione, la battuta di Picchi riportata nell'intervista a lui dedicata e pubblicata sul numero scorso di *Automobilismo d'Epoca* mi dà fastidio. Dopo aver vissuto battute analoghe, ma più numerose, da parte di Teodoro Zeccoli quando presentò la sua biografia scritta da certo Michael Lazzari (credo), in cui sembrava che io avessi vinto due Campionati Europei Turismo con la GTA 1.6 (1966+1967) di fatto per merito suo; e che fu lui a fare il famoso tempo al Nürburgring (9'59"), prima Turismo (GTA 1.6) a scendere sotto il fatidico muro dei 10', mentre lo feci io nelle prove ufficiali davanti a due Lotus Cortina e due BMW 2002 TISA.

Ora Picchi dichiara che alla 6 Ore del Nürburgring 1971, in cui correvamo insieme su una GTA 1.3, ci ritirammo perché si ruppe il motore mentre guidavo io; sottolinea Picchi che fu praticamente il suo unico ritiro nella stagione appunto 1971.

Mi ricordavo (purtroppo a 45 anni di distanza...) che allora ci rimasi molto male perché eravamo in testa senza problemi e lui ruppe il cambio, che era da gestire bene e con delicatezza e non so se lui allora lo fece! Come si vince peraltro dai settimanali specializzati di allora, 1971, con il resoconto delle prove e della gara. In genere non mi interessa aggiornare queste o altre inesattezze inerenti al mio periodo di corse, ma quando si parla di GTA ci resto male pensando "presuntuosamente" che ho vinto con la GTA in tutte le piste e con piloti diversi che di volta in volta Chiti mi destinava, senza mai io dire se mi andavano bene o no. Nessuna polemica, soltanto precisione storica: i ricordi così lontani possono far dimenticare la cronaca, ma... scripta manent!

Andrea de Adamich



Grandi corse, grandi piloti, grandi caratteri a confronto. Sapevamo che avremmo colpito nel segno con lo speciale sull'Alfa Romeo GTA, pubblicato nel numero scorso. Ma non pensavamo di arrivare a tanto: ci hanno scritto due grandi campioni. Picchi per precisare alcune cose della sua intervista (ma noi abbiamo scritto quello che ci ha detto lui; forse si sono accavallati i temi durante il colloquio con il nostro Di Mauro); de Adamich per puntualizzare su un episodio raccontato da Picchi, sull'onda dei ricordi (e delle testimonianze scritte).

Come si dice in questi casi: riceviamo e volentieri pubblichiamo.



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

► LE AUTO D'EPOCA NON SONO OBBLIGATE AD ACCENDERE I FARI DI GIORNO

Buongiorno, vorrei sapere come ci si deve comportare con un'auto d'epoca riguardo ai fari. Cioè se bisogna tenerli accesi anche di giorno, come a volte si deve fare con le auto moderne?

Giorgio Barbano - Tortona (AL)

Gentile lettore, la risposta alla sua domanda è no. I conducenti degli autoveicoli di "interesse storico e collezionistico" non devono tenere accese di giorno le luci fuori dei centri abitati (cioè autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie).

L'articolo 152 del Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), al suo primo comma, infatti, prevede che i predetti veicoli siano esentati dall'accensione dei proiettori anabbaglianti fuori dai centri abitati ("... 1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati (...) hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. (...) Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico...").

A tal riguardo, è opportuno spiegare di nuovo cosa si intenda per veicoli d'interesse storico o collezionistico.

Ai sensi dell'art. 60 C.d.S. rientrano in tale categoria tutti quelli iscritti nei registri Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e Storico Fmi.

Essi possono circolare liberamente sulle strade, senza subire alcuna limitazione

spazio/tempo, purché le originali caratteristiche e i dispositivi di equipaggiamento siano tenuti in perfetta efficienza e conformi a quanto previsto dal C.d.S. per numero e presenza, seguendo le prescrizioni di cui all'appendice V lettera f) punto b) annessa al Regolamento al C.d.S. Seppur liberi nella circolazione, deve essere posta una particolare attenzione nell'utilizzo. La destinazione e l'uso degli autoveicoli di interesse storico e collezionistico ammette alla circolazione esclusivamente per motivi storici o collezionistici, escludendo nella maniera più assoluta un'eventuale circolazione legata ad altri motivi.



3 - 4 - 5 febbraio 2017:
AutoMotoRetro - Torino, Lingotto Fiere



Copriauto "JOLLY"



Fodere "LEGGINGS 500"



QUANDO IL PRESENTE SI LEGA AL PASSATO ...





Rapid Lux
FODERE, COPRIAUTO, TAPPETI E ACCESSORI PER AUTO

zona industriale, 7 - 28891 Nonio (VB)
tel. + 39 0323 889013 - Assist. Privati 342 6303535
e-mail: rapidluxshop@yahoo.it - www.rapidlux.it

LIBRO DEL MESE

MONZA: UN GRAN PREMIO LUNGO CENT'ANNI

Il circuito di Monza è conosciuto in tutto il mondo come il "tempio della velocità", l'unico a consentire alle attuali F1 di superare i 370 km/h. Ma è anche tra i più affascinanti in assoluto, immerso com'è nel Parco della Villa Reale e carico di una storia ormai quasi centenaria. Dell'Autodromo molto si sa e molto si è visto, ma non tutto. Quello che ancora mancava ce lo presenta con una veste grafica molto curata questo bel libro di Enrico Mapelli, monzese doc,

giornalista e per molte stagioni speaker ufficiale dell'Autodromo per eventi nazionali e internazionali.

È un racconto per immagini, con testi introduttivi per ogni capitolo ma che lascia il maggior spazio possibile alla forza comunicativa delle fotografie, in molti casi inedite. È singolare così scoprire che le invasioni di pista a fine gara erano già in voga nel 1925, anche se in maniera meno scalmanata. La magia del bianco/nero ci riporta con suggestione alle battaglie del passato, epiche quelle tra Alberto Ascari e Manuel Fangio ritratti in fantastici controsterzi alle vecchie curve del Porfido, così chiamate prima di essere ridisegnate nell'attuale Parabolica.

E anche alle grandi tragedie, come quella del 1961 che ha ucciso Von Trips e quindici spettatori. Il filo della storia si dipana poi fino ai nostri giorni, con l'avvento del colore e dell'era moderna delle monoposte con ruote larghe e appendici aerodinamiche, della trasformazione a più riprese della pista, con l'introduzione di chicane sempre

più penalizzanti e la modifica della seconda curva di Lesmo, che ha rovinato per sempre, a detta unanime dei piloti, una delle curve più belle del Mondiale. Infine le vicende di alcuni uomini che hanno lasciato un segno indelebile nella storia di questa pista, come John Surtees, l'unico ad averci vinto con le moto, con i Prototipi e con le F1.

Con testo in italiano e inglese e moltissime fotografie, è un libro ideale da godersi nei momenti di relax di un weekend invernale, con un solo piccolo neo: alcune fotografie sono tanto piccole da essere fuori dalla portata di un presbite. Ma, si sa, lo spazio è tiranno. (R.S.)

Enrico Mapelli - F1 & MONZA, IMMAGINI DI UNA CORSA

360 pagine - Giorgio Nada Editore

60 euro

► 12 MESI DI ASTE IN GRAFICI E COMMENTI

Torna Classic Car Auction Yearbook, dal 1993 lo strumento di riferimento per chiunque abbia bisogno, per lavoro o curiosità, di accedere ai dati delle aste che si sono tenute quest'anno e a fine dello scorso. L'edizione 2015-2016, edita come sempre da Historica Selecta con Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi, riporta i dati delle vendite di 5644 auto tra il 1° settembre 2015 e il 31 agosto 2016. Analizzate con grafici, commenti e andamento del mercato, oltre alle consuete classifiche di vendita stilate in base ai diversi parametri (marca, modello, numero di telaio, esemplare, prezzo, eccetera).

Le principali indicazioni che vengono dall'ultima edizione sono che il fatturato delle aste è leggermente in calo rispetto al passato; che cresce l'offerta di auto più recenti (1975-1999) e che si abbassa l'età della clientela.

Le Ferrari sono sempre le auto più vendute, ma è un po' calata l'offerta; restano tuttavia quelle che formano la maggior parte del fatturato (30,2%), anche grazie al record assoluto che ogni anno portano a casa (negli ultimi 12 mesi è stata la 335 S del 1957 -in copertina-, battuta da Artcurial a oltre 32 milioni di euro). Sono sempre gli USA, d'altra parte, il paese dove si spende di più (64% del fatturato complessivo).

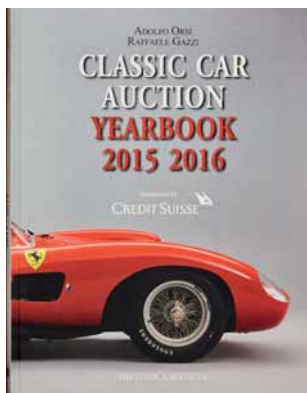
Adolfo Orsi - Raffaele Gazzi

CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK 2015-16

416 pagine, 930 foto

Historica Selecta

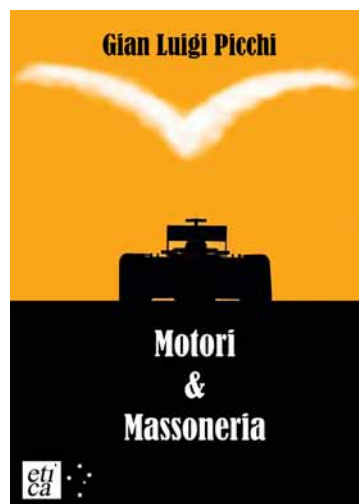
70 euro

► AUTOMOBILISMO
E MASSONERIA: UN CIRCUITO
ALLA RICERCA DELLA PERFEZIONE

Motori e Massoneria: cos'hanno in comune? In apparenza, molto poco. In Italia, poi, alla seconda di solito di assegna un ruolo negativo. Gian Luigi Picchi, pluricampione di automobilismo negli anni '60, racconta in questo libro le sue esperienze dirette nei due ambiti, mettendoli in relazione e assegnando alla massoneria, invece, un ruolo positivo nella crescita della persona.

Il volume è scritto in forma di colloquio tra un appassionato di corse e un ex-pilota che dichiara la propria appartenenza alla massoneria. Il pilota illustra i valori fondanti di quella Istituzione e, smitizzando alcuni aspetti del motor sport, mette a nudo le difficoltà che deve affrontare un giovane che aspira alla carriera di pilota. "Con l'ingresso, in età matura, nell'Istituzione -racconta il campione di Tivoli - la mia qualità di vita è migliorata. Si aprono scenari sui grandi temi della vita, sui quali di solito non troviamo risposte. Le due esperienze sono accomunate dalla ricerca della perfezione, nell'automobilismo puntando sulle prestazioni, nel quotidiano come miglioramento personale. In entrambi i casi la ricerca richiede dedizione, sacrificio e capacità di analisi. Due cardini in tal senso: il dubbio, cioè non dare mai nulla per scontato, e il senso del dovere, prima di tutto verso sé stessi, nell'emarginare le negatività".

Motori & Massoneria è un libro coinvolgente e incuriosisce. È disponibile sia in versione e-book (euro 11,99), sia in versione cartacea (pag. 260, euro 20,00) presso la libreria Aseq di Roma (info@aseq.it). (E.M.)



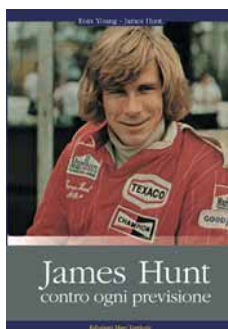
► JAMES HUNT, IL CAMPIONE DI FORMULA 1

Il libro dell'esperto giornalista Eoin Young: "James Hunt - Contro ogni previsione" è stato tradotto in italiano. È la biografia, del 1977 (si ferma alle prime due gare di quella stagione) che racconta gli esordi e la carriera in F1 di Hunt. Gran parte del libro è dedicato alla stagione del 1976, sviscerata in ogni particolare. Fu un anno molto particolare per Hunt, ma soprattutto per il team McLaren che sembrava diventato un "osservato" speciale. Così ci riporta alla memoria non solo la squalifica al GP di Spagna, ma anche i fatti relativi al GP d'Inghilterra (altra squalifica, annullata mesi dopo) e al GP d'Italia, con la McLaren sotto tiro per la benzina utilizzata. In questo quadro emergono, ovviamente, tutte le polemiche con la Ferrari, rivale diretta.

La biografia è comunque inappuntabile dal punto di vista formale, molto professionale e non lascia troppo spazio nel mettere in evidenza la personalità esuberante di Hunt. E tantomeno affronta, neppure velatamente, gli aspetti della sua burrascosa vita privata. Chi cerca in questo libro gli aspetti rocker di James rimarrà pertanto deluso.

Invece, tra le righe, si fa largo una certa nostalgia per il team Hesketh che lanciò Hunt nel mondo della F1. A corredo, i giudizi di Hunt verso i principali avversari e belle immagini, a colori e in b/n.

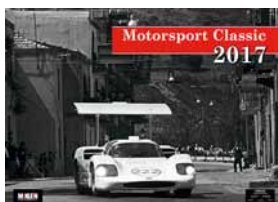
Edizioni Mare Verticale, 232 pagine, 20 euro.



(A.P.)

► UN ANNO DI CORSE, DI OGGI E DI IERI, SULLA PARETE E SULLA SCRIVANIA

Tornano i calendari di McKlein, un classico di fine anno. Per il 2017 c'è la novità di quello dedicato ai Rallye storici (Rally History 2017 - Special: Group B). Si affianca a quelli tradizionali: "McKlein Rally 2017 - The wider view" con le immagini del mondiale appena concluso e "Motorsport Classic 2017", con foto dal vasto archivio storico di McKlein, dedicato alle corse del passato in pista e su strada. Il "2017 Desktop Rally Calendar - History meets the present", da tavolo, in questa edizione presenta invece un mix di immagini d'epoca e attuali. Costano ognuno 39,90 euro, tranne quello da tavolo (9,95 euro) e si possono acquistare su www.rallywebshop.com. Altre informazioni e immagini su www.mcklein-calendars.com.

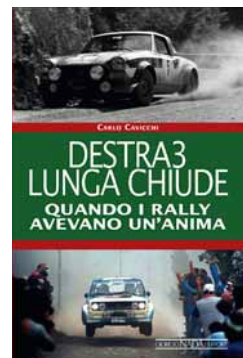


► I RALLYE DI ALLORA, UN'AVVENTURA UMANA

Chi ha vissuto il periodo magico dei Rallye, tra gli anni '60 e gli anni '80, ma anche chi quel periodo l'ha soltanto sentito raccontare, non può non rimanere affascinato dal libro di Carlo Cavicchi, ex-direttore di AutoSprint, SportAutoMoto e Quattroruote e, soprattutto, testimone diretto e appassionato di una stagione fantastica e irripetibile.

Sono cinquanta storie che parlano di uomini, di macchine, di piloti e di un mondo ormai perduto, di cui era un privilegio far parte a qualunque titolo e che offriva anche l'occasione per un'avventura umana tutta da vivere e da godere. Leggendole ti senti dentro l'abitacolo di quelle auto non ancora snaturate dal dominio dell'elettronica, da guidare con la forza delle braccia, col piede destro sempre premuto e con l'astuzia necessaria per trarsi brillantemente d'impaccio in situazioni imbarazzanti. Flash di vita vissuta che sembra ti vengano raccontati alla presenza del protagonista di turno, mentre ammicca complice e soddisfatto. Apprendiamo, così, perché Markku Alèn fosse soprannominato "Girling" dopo una concitata assistenza, come Sergio Barbasio dovette condividere la vittoria al Rallye delle Alpi Orientali con un cavallo imbroccato, come Raffaele Pinto, soprannominato "Piombino" per il piede pesante, avesse anche un cuore d'oro, tanto da compromettere una probabile vittoria al Rally del Portogallo per liberare Jean Todt dai rottami della Toyota fracassata che divideva con Ove Andersson. E possiamo anche conoscere il lato rallistico del grande Jim Clark, che concluse il suo unico, rocambolesco ed entusiasmante RAC intrappolato in una fitta boscaglia, o l'avventura in Argentina di un altro pilota di F1 prestato ai rally, Carlos Reutemann, classificatosi terzo con la 131 Abarth dopo una corsa passata a scappare dall'abbraccio troppo focoso dei suoi ammiratori. Un libro da leggere in totale leggerezza, saltabecando qua e là tra un episodio e l'altro senza alcun ordine prestabilito, se non la scelta dei singoli protagonisti. (R.S.)

Carlo Cavicchi
Destra 3 lunga chiude
QUANDO I RALLY
AVEVANO UN'ANIMA
288 pagg, 76 foto a colori,
21 b/n - Giorgio Nada Editore,
25 euro



GILENA INTERNATIONAL
MOTOR BOOKS

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

www.gilena.com

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



► TARGA FLORIO 2017, DATA ANTICIPATA E NUOVO PERCORSO

È stata presentata anche a Milano Autoclassica, dopo una prima presentazione a Padova, l'edizione 101 della Targa Florio, che si disputerà dal 20 al 23 Aprile 2017, dunque in una data anticipata di un paio di settimane rispetto al 2016: *"L'abbiamo anticipata per evitare un conflitto con la 1000 Miglia -ci ha spiegato il presidente di AC Palermo, Angelo Pizzuto (a destra nella foto, insieme al presidente ACI Sticchi Damiani)-. Questo per dare la possibilità agli equipaggi stranieri di partecipare a entrambe le manifestazioni"*. Come sarà il percorso? *"L'anno prossimo andremo verso la Sicilia orientale -riprende Pizzuto- quindi da Palermo ci dirigeremo verso Giardini Naxos, Taormina, Catania, il mar Jonio e l'autodromo di Pergusa. Dopodiché si percorreranno tratti dei circuiti madoniti fino al Tirreno per toccare anche la provincia di Trapani"*. Niente luoghi mitici della "Targa"? *Cerda, Caltavuturo, eccetera? "Quelle strade sono interessate da lavori -spiega il presidente dell'AC palermitano-; l'ANAS ci ha assicurato che proprio quelli sulla SS 120 Cerda-Caltavuturo saranno terminati in tempo per il 2018. Ma per il 2017 non si poteva fare altrimenti"*. Il resto del programma sarà confermato? *Tutte le manifestazioni in un fine settimana? "Sì, con l'eccezione della Historic Speed che era un evento legato al centenario"*. Al presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani

abbiamo chiesto i motivi della concentrazione di tutti gli eventi (Rally di campionato italiano per auto moderne e per auto storiche, più la gara di Regolarità) in un solo fine settimana: non è troppo impegnativo? *"Tropo no. Certamente impegnativo, ma d'altra parte è il solo modo per raggiungere l'obiettivo che ci eravamo prefissato, e cioè quello di testimoniare dell'unicità della Targa Florio. In passato c'era stata troppa dispersione dannosa, c'era e c'è bisogno di comunicare che il marchio Targa Florio è sol-*

tanto uno". Il bilancio del 2016 è certamente positivo: a fronte di un "più", ci dice anche un "meno" di questa esperienza, secondo lei? *"Senza dubbio -risponde Sticchi Damiani- un fatto positivo è stata la straordinaria partecipazione di pubblico. Poi la gestione di 450 automobili in un solo fine settimana ha portato indubbiamente qualche disagio, ai concorrenti del Rally moderno soprattutto, ma nulla di grave direi"*.

Il programma del fine settimana del 20-23 Aprile prevede quindi la disputa dei due Rally di Campionato Italiano e la Targa Florio Classic, quest'ultima inserita nel calendario, composto di tre prove, del Campionato Italiano Grandi Eventi, a cui sarà abbinata anche il Ferrari tribute.

Per informazioni sulla manifestazione: www.targa-florio.it.





► IL MAUTO DI TORINO METTE AL... CENTRO IL RESTAURO E LA FORMAZIONE

Il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino (MAUTO) ha inaugurato il proprio Centro di Restauro, primo polo formativo specializzato nel restauro di vetture d'epoca nato grazie all'accordo con la Fondazione Centro per la Conservazione e il Restauro dei Beni Culturali "La Venaria Reale". I due enti metteranno a punto un protocollo d'intervento condiviso per la realizzazione di progetti di conservazione e restauro, ricerca, studio e diagnostica sui preziosi veicoli storici custoditi in corso Unità d'Italia 40.

Per la prima volta, le tecniche utilizzate per riportare le opere d'arte al loro antico splendore saranno utilizzate per dare nuova vita al vasto patrimonio dell'Open Garage all'interno di MAUTO -uno spazio di oltre 2.000 mq visitabile su prenotazione, che oggi ospita circa 70 pezzi da collezione disposti in ordine cronologico. Nei prossimi mesi partirà la formazione del personale del museo, che seguirà insieme agli specialisti della Venaria Reale un laboratorio sulla Carrozza di Bordino, e l'attrezzamento dell'Open Garage, con l'obiettivo di ospitare in futuro un centro di Alta Formazione per restauratori di veicoli d'epoca. Il metodo di ricerca sui materiali e la gestione della parte teorica di approfondimento sulle procedure costruttive applicate nelle diverse epoche saranno inizialmente impostati da uno specialista del Corso Conservazione e Restauro dei beni Culturali. In un secondo tempo seguirà poi un intervento pratico sulle vetture scelte dal parco macchine dell'Open Garage e risalenti alla fase artigianale/preindustriale della produzione, dal 1856 agli Anni Trenta.

"Il nostro Centro di Restauro -ha dichiarato il Direttore del MAUTO Rodolfo Gaffino Rossi- è unico nel suo genere e volto a coniugare la necessità di conservare le vetture d'epoca nel modo corretto e certificato dai Beni Culturali con l'esigenza di tramandare, nello spirito didattico del museo, le competenze artigianali e scientifiche degli specialisti. Siamo contenti di aver coinvolto importanti partner e abbiamo intenzione di coinvolgerne molti altri per fare di questo centro un polo di eccellenza a livello europeo".



► ADDIO A BRUNO PATRIARCA, "MAGO" DI ROMA

Se n'è andato Bruno Patriarca, il vecchio "Mago di Roma" protagonista di una vita di motori, corse, successi, ma anche sconfitte e delusioni. Aveva passato settant'anni tra le auto, come meccanico e preparatore prima, poi pilota, costruttore e imprenditore. È morto lo scorso 8 novembre. Alla Mille Miglia 2016 aveva fatto assistenza a una sua vecchia barchetta (sotto, Patriarca è al posto del meccanico).

Figlio di Rodolfo, Bruno nasce a Roma nel 1935. Inizia lavorando come apprendista preparatore nell'officina del padre, dove impara il mestiere e alimenta la passione. Nel 1953 Sesto Leonardi lo ingaggia come assistente per la sua Giaur 750 Sport; neanche diciottenne, mette mano al motore e Leonardi è campione italiano, consacrando Bruno come un vero preparatore. I due nel 1956 aprono a Roma la loro officina, dove costruiscono una monoposto 750, che vince al debutto alla cronoscalata Frascati-Tuscolo del '58: è il primo passo verso la vittoria del campionato italiano 750 Sport 1958 con Roberto Lippi.

Sono gli anni della F. Junior e Bruno decide di creare un "vivaio" di talenti con poche disponibilità economiche: col sostegno dei fratelli Giannini realizza la Patriarca-Baby Junior 500 (a destra: Bruno è tra il padre Rodolfo e il fratello Franco), con meccanica dell'utilitaria Fiat montata su un telaio di sua ideazione. L'iniziativa, però, tramonta in fretta per il mancato riconoscimento della Csaì. Nel 1961 Bruno apre la prima attività in proprio, ufficialmente un'assistenza Alfa Romeo, da dove si lancia definitivamente nell'olimpo delle corse nazionali: continua a realizzare suoi progetti di auto e intanto segue i piloti che sempre più gli affidano le loro auto.

Nel 1963 giunge dalla Csaì una tardiva convalida della Formula Baby Junior 500 cc: Patriarca ritorna sul progetto per adeguarlo ai tempi, ne ridisegna il telaio e aggiorna il propulsore con un nuovo boxer Steyr-Püch e la piccola monoposto vince tutte le gare a cui

partecipa e fa suo il campionato italiano.

L'officina Patriarca si ingrandisce e Bruno si specializza nell'elaborazione delle Ford Mexico, ottenendo direttamente dalla Casa l'incarico di seguire il giovane Andrea De Cesaris e di preparare le vetture ufficiali per le stagioni '73 e '74. I risultati sono tali da portarlo spesso in verifica dopo le gare. Negli anni 70 la Fiat gli affida due Ritmo e una X1/9, che nel 1980, insieme a due auto private, conquistano oltre trenta vittorie.

Negli anni 80 dopo la morte del padre Rodolfo, Bruno si avvicina alle auto storiche, e anche qui sono successi in serie. Nel 1989 torna a seguire le corse moderne preparando le BMW M3, che però vanno così forte da creare tensioni che lo inducono a chiudere con le corse e a trasferirsi in Abruzzo dove, solo per gli amici, continua a lavorare fino alla fine.



► "ROADBOOK": IL MUSEO PORSCHE RACCONTA LA SUA LOGISTICA

Vi siete mai chiesti come funzionano la pianificazione e gestione di un museo come quello Porsche di Zuffenhausen? Se avete questa curiosità, oggi potete esaudirla, visitando l'esposizione speciale "Roadbook. Il Museo Porsche in viaggio nel mondo", che consente di dare uno sguardo al "dietro le quinte": dalla pianificazione dell'impiego della vettura alla sua assegnazione a personalità di spicco fino ai preparativi del tour, i visitatori potranno farsi un'idea delle sfide strategiche e logistiche. La mostra speciale è visitabile fino al 23 Aprile 2017.

Suggestive immagini documentano l'impiego delle vetture in tutto il mondo. Attraverso 21 esemplari da esposizione sono illustrati il trasporto e la logistica via terra, mare e aria del prezioso carico, oltre alla preparazione e al successivo perfezionamento tecnico delle vetture.

Alla mostra sono esposte, tra le altre, la 911 "Around the World" del 1966; la 911 Carrera RSR che partecipò alla Targa Florio, la 911 SC Targa impiegata nel "Top City China Rally" e la 356 A 1600 Speedster che ha percorso le strade costiere della Baja Mille California.

Il Museo Porsche è aperto dal martedì alla domenica dalle 9.00 alle 18.00. Il biglietto d'ingresso intero costa 8 Euro, ridotto 4 Euro. Maggiori informazioni sono disponibili all'indirizzo www.porsche.de/museum.



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



WWT de GmbH Werkstrasse, 2
46240 Bottrop D
T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705
www.wwtde.de - mail: info@wwtde.de

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010-2016

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI

► AUTUNNO 1936: RUDOLPH CARACCIOLA SU MERCEDES "VOLA" A 372 KM/H

Una nuova vettura da record con carrozzeria aerodinamica e ruote completamente coperte e un motore V12 sovralimentato da 616 CV: con questa dotazione tecnica, Rudolf Caracciola cercò e ottenne il nuovo record di velocità per Mercedes-Benz.

Era il 26 Ottobre 1936, ottanta anni fa, quando Caracciola raggiunse i 372,102 km/h. pochi giorni dopo, l'11 Novembre, fissò un nuovo record sulle 10 miglia con partenza lanciata. I tentativi di record su varie distanze a quel tempo erano parte integrante della stagione sportiva automobilistica e del regolamento tecnico inaugurato nel 1934 che prevedeva per le vetture da Gran Prix un peso massimo di 750 kg. Nel 1936, Daimler-Benz celebrava anche i 50 anni dalla sua fondazione. I tentativi del 26 Ottobre 1936 (descritti nell'invito alla stampa come "prove di gomme") si tennero sull'autostrada Francoforte-Heidelberg (oggi A5, in foto). Mentre le auto usate in precedenza erano delle macchine da Grand Prix adattate nell'aerodinamica, in questo caso Caracciola aveva a disposizione una Mercedes appositamente progettata, partendo dal telaio della W 25, la prima "freccia d'argento". Il giovane progettista Josef Müller, dopo gli studi nella galleria del vento della Zeppelin, aveva stabilito che in futuro per una corretta efficienza aerodinamica le ruote avrebbero dovuto essere inserite nella sagoma della carrozzeria.

Un'altra importante innovazione veniva dal V12 sovralimentato, con cilindrata di 5,58 litri e una potenza iniziale di 616 CV: una prestazione irraggiungibile dal pur sviluppatissimo 8 cilindri in linea della W 25 (poco sotto i 500 CV). All'inizio del 1938, i tecnici di Stoccarda raggiungeranno con questo motore la potenza di 765 CV.



► MILLE MIGLIA: ISCRIZIONI APERTE FINO AL 12 GENNAIO E NUOVO CDA

Si sono aperte le iscrizioni alla Mille Miglia del 90°: tanti saranno gli anni trascorsi dalla disputa della prima edizione, vinta da Minoia-Morandi su OM nel 1927, quando si darà il via, giovedì 18 Maggio 2017, alla Freccia Rossa. Nel segno del numero "7", con la ricorrenza saranno celebrate pure la ripresa della corsa, nel 1947, la conclusione, nel 1957, e la rinascita del 1977.

Le iscrizioni chiuderanno giovedì 12 Gennaio alle 24 ore italiane. Compilando le schede sul sito www.1000miglia.it, tutti i possessori di una vettura con i requisiti previsti da Regolamento di Gara, potranno presentare la loro candidatura di partecipazione. Invariati, rispetto al 2016, quota di partecipazione (7.000 euro + Iva) e coefficienti, che non hanno subito alcuna modifica.

Sono candidabili le vetture delle quali almeno un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità (1927-1957), in uno degli oltre novecento modelli presenti nell'elenco.

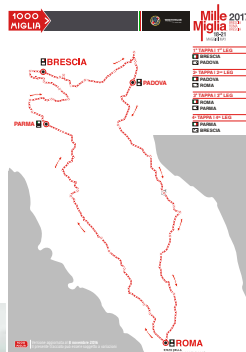
Nel caso possa essere dimostrato che un'esemplare di vettura non contemplato in tale elenco abbia preso parte ad una delle edizioni storiche della Mille Miglia fino al 1957, il modello sarà inserito tra quelli candidabili.

Per poter essere selezionate, le vetture iscritte dovranno disporre di almeno uno di questi documenti: Fiche ACI-CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana), Htp FIA (Historic technical passport rilasciato dalla Fédération Internationale de l'Automobile) o ID FIVA (Identity Card della Fédération Internationale des Véhicules

les Anciens). Anche nel 2017, la Mille Miglia sarà divisa in quattro tappe: la prima, di giovedì 18 Maggio, si concluderà a Padova. Il giorno dopo, 19, si andrà a Roma; Sabato 20, conclusione a Parma e domenica 21 ritorno a Brescia.

Per il quinto anno consecutivo, a curare la grande kermesse automobilistica sarà naturalmente 1000 Miglia Srl, società totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia e da esso appositamente creata nel 2012. A tal proposito, da segnalare che il Consiglio Direttivo dell'AC Brescia, ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione della società, composto da: Aldo Bonomi (a destra nella foto), Franco Gussalli Beretta (a sinistra), Alberto Piantoni, Simona Pezzolo De Rossi e Vittorio Pedrali, con incarico fino al 31 dicembre 2016.

Presidente del C.d.A. è stato nominato Aldo Bonomi e vicepresidente Franco Gussalli Beretta.



ROSSO CORSA
ITALIA

NEW

specializzati in Lancia Fulvia
ricambi e accessori gara

+39.333.39.59.257
+39.010.78.56.846

ammortizzatori
Sport - Pro Regolabili

www.rossocorsaitalia.it

XIX 2016
RAI VE MONTE CARLO

1° low average -3 assoluto

► DA "PANORAMICA" A "DIRETTISSIMA": MERCEDES E LA STORIA DEI TRASPORTI

Un'insolita iniziativa di test-drive è stata organizzata dalla Mercedes. All'origine l'ancor più insolita situazione in cui è venuta a trovarsi l'Autostrada del Sole tra Bologna e Firenze con l'inaugurazione del nuovo tracciato che affianca quello vecchio (*in foto*).

Ispirata dalla doppia anima dell'arteria -"Panoramica" (il vecchio tracciato) e "Direttissima" (il nuovo, con la famosa Variante di Valico inaugurata nel 2016)- Mercedes-Benz Italia ha organizzato una giornata di test drive portando su strada i modelli più rappresentativi della attuale gamma di vetture, veicoli commerciali e truck, affiancati da alcuni dei loro diretti predecessori.

Dalla piccola Smart al mastodontico Actros, il percorso parallelo organizzato a bordo dei veicoli con la stella a tre punte ha giocato sui dualismi tra differenti generazioni e differenti itinerari. Da un lato l'aspetto evocativo e suggestivo dell'Autostrada Panoramica, e dall'altro quello innovativo e tecnologico della nuova Autostrada A1 Direttissima, Variante di Valico.

Protagonisti dell'evento sono stati il camion pesante Actros 1848 LS, la gamma dei Van Euro 6, le nuove Classe C e Classe E oltre la pepatissima Smart Brabus. Le... "vecchie glorie" erano il camion LP 1620 del 1964 e il van L 319 box wagon del 1965, arrivati direttamente dal museo della casa di Stoccarda, la coupé 280 SE del 1968, la Smart di prima generazione e le berline 190 E del 1983 e 200 E del 1984.



► MALPENSA: NON SOLO AEREI MA ANCHE TANTE RUOTE STORICHE

Il 22 e 23 ottobre si è svolta l'edizione autunnale della Mostra Scambio Malpensa Fiere, con una notevole partecipazione sia di espositori sia di pubblico. Numerose sono state anche le vendite di auto esposte dai privati: alcune Alfa Romeo, una Lancia Flavia coupé a carburatori molto originale, una Fiat "Topolino", una Volkswagen Maggiolino cabriolet vetro piatto (un po' bisognosa di cure) venduto abbondantemente sotto i 10 mila euro. Tra le curiosità, una fra tante, si può citare una Fiat 500 degli Anni '70 con motore elettrica.

(de bernardi)



CROMATURE DEL PASSATO

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH

Riportiamo le tue vecchie cromature come una volta, scromatura e snichelatura elettrolitica, decappaggio, nichelatura opaca, ramatura, nichel lucido e cromo, sabbatura, pulitura e lucidatura di qualsiasi metallo ripariamo il tuo vecchio serbatoio ammaccato

PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE

CROMATURA METALFLASH di Ennio Pesce e Gianni Meneghin

via Enrico Barone 11 - 31030 Dosson di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153

www.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com



INTERNI AUTO MAIELI

VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI

MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105

FAX + 39 0376 695300

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.it

► IL MAUTO CELEBRA IL GENIO CREATIVO DI GIORGETTO GIUGIARO

Raccontare la storia dell'automobilismo moderno è impensabile senza parlare di uno degli uomini che più di tutti l'ha segnata con il suo genio creativo, Giorgetto Giugiaro, icona del Car Design che ha dato forma ad oltre 200 vetture e ha saputo fondere una forte vena artistica con una rigorosa cultura ingegneristica. Dal 25 novembre 2016 al 26 febbraio 2017 il Museo Nazionale dell'Automobile "Avv. Giovanni Agnelli" di Torino, in corso Unità d'Italia 40, celebra lo stilista piemontese nella mostra "Giugiaro e il suo percorso", curata da tre personalità di spicco del mondo dell'Automotive: il giornalista Giosuè Boetto Cohen, lo storico dell'auto Giuliano Molineri e il direttore del Mauto Rodolfo Gaffino Rossi.

Giugiaro è stato il primo progettista integrale dell'auto e ancora oggi è un punto di riferimento mondiale nel settore automobilistico: ha ricevuto sette lauree ad honorem, sei "Compasso d'Oro", tre "Auto dell'Anno" e due "Volante d'Oro"; nel 1999 120 giornalisti di tutto il mondo l'hanno definito "il più importante Car Designer del Novecento".

La mostra ripercorre l'infanzia e il forte legame con la famiglia di Giugiaro, gli anni della formazione artistica a cui si affianca lo studio della progettazione tecnica. Poi il trasferimento a Torino con inediti bozzetti giovanili, dipinti a olio e caricature di personaggi famosi, fino ai primi figurini di automobili. La sezione "Ghiribizzi" racconta gli anni da apprendista nel Centro Stile Fiat e i primi modelli del ventunenne Giugiaro per la carrozzeria Bertone. Per arrivare all'impresa di Italdesign, fondata insieme all'amico tecnologo Aldo Mantovani nel 1968 e sviluppata in crescente simbiosi con il figlio Fabrizio, entrato in azienda nel 1990 fino ad assumere la responsabilità dell'Area Stile. La concept-car Testudo e gli studi per la Aztec sono il preludio della "Gallery" che raccoglie dieci delle auto più celebri di Giorgetto: auto da sogno accanto a geniali utilitarie. Il resto è storia: dalla Golf lanciata nel 1974 alla Ferrari GG50, passando per la Panda e l'Alfa Brera, la Maserati Ghibli e la berlina extralusso Bugatti, fino all'Alfa 2600 e la Brivido, concepita in Italdesign da Fabrizio Giugiaro, per concludere con la DeLorean, resa celebre dal film "Ritorno al futuro".

La mostra è aperta tutti i giorni: lunedì mattina, martedì pomeriggio, mercoledì, giovedì e domenica 10-19, venerdì e sabato 10-21. Biglietti: 12 euro intero, 8 ridotto, 2,50 scuole. Telefono: 011 677666/7/8.

www.museoauto.it



► DUE GIORNI D'ANTICIPO PER AUTOMOTORETRÒ 2017

Novità da Automotoretrò di Torino: per l'edizione 2017, la rassegna anticiperà di una settimana il suo svolgimento. I giorni di apertura saranno infatti dal 3 al 5 febbraio, sempre in abbinamento con Automoto-

racing. Per quanto concerne i contenuti, temi di rilievo di Automotoretrò 2017 saranno la festa per i 60 anni della Fiat 500, i 90 anni della Aston Martin e i 70 anni della Lambretta. Momento particolare sarà senz'altro la celebrazione dei 70 anni della Ferrari 166 Spyder corsa. L'obiettivo degli organizzatori per questa edizione (la 35ª) è ovviamente quello di fare meglio dell'anno scorso, quando i visitatori furono oltre 65 mila, 14 le Case automobilistiche presenti, gli espositori 1.200 e 300 i piloti nell'area esterna.



► PER I SUOI 130 ANNI EBERHARD "SI REGALA" LA WINTER MARATHON

Eberhard & Co., uno degli attori di riferimento nel mondo delle auto d'epoca, sarà Main Sponsor e Official Timekeeper dell'evento invernale più atteso dagli appassionati: la Winter Marathon. La celebre Maison svizzera di orologeria che ha creato e produce orologi come il Chrono 4, il Tazio Nuvolari, l'8 Jours, o il nuovo Scafograf 300, nel 2017 compirà 130 anni e darà il via ad un anno di festeggiamenti proprio con questo primo imprescindibile appuntamento. Il legame che unisce Eberhard & Co. con l'affascinante mondo della velocità e delle sfide dal gusto retrò è consolidato e risale al 1991, quando la marca dedicò un orologio a Tazio Nuvolari.

Da allora il marchio è presente in molti appuntamenti di questo mondo, in Italia e all'estero. Eberhard & Co. scandirà i tempi della gara, compreso l'attesissimo Trofeo sul Lago Ghiacciato di Madonna di Campiglio dove metterà in palio il "Trofeo Eberhard" con orologi in palio per i primi tre classificati.



Caro lettore di

**automobilismo
D'EPOCA**



**VIVI e REGALA
un anno di passione
con EDISPORT**

**SCONTO
25%**

**ABBONATI
SUBITO!
E le spese
di spedizione
saranno incluse**



✓ **Guarda tutte le proposte su
compraonline.edisport.it**

✓ **Aggiungili al carrello e utilizza
questo voucher: **EDIPRICE****

✓ **Scegli i prodotti che vuoi
regalare o regalarti**

✓ **Ottieni così lo sconto del 25%
su tutti i prodotti acquistati**

Offerta valida dal 15/11/2016 al 31/12/2016 e non cumulabile con altre iniziative in corso.

**Per qualsiasi informazione chiama il nostro Servizio cortesia
al n. 02.380.85.402 o scrivi a: assistenza.clienti@edisport.it**

ED EDISPORT EDITORIALE

In edicola dal 1914

www.edisport.it



Sempre più vetrina

L'inedita edizione autunnale, spinta dall'asta Duemila Ruote, ha confermato le ottime potenzialità dell'evento

Presentato il programma "Lancia Classiche"

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Il 25, 26 e 27 Novembre è andata in scena l'edizione autunnale (per quest'anno: in futuro si vocifera che rimarrà questa la data definitiva) di Milano Autoclassica. Un'idea all'apparenza azzardata, fare il bis, data la storia breve della rassegna e la vicinanza col "colosso Padova"; ma per buona parte giustificata dalla gigantesca asta indetta da RM Sotheby's, per la collezione Compiano, al centro di uno dei fallimenti più chiacchierati degli ultimi anni e di cui parliamo a parte.

Coi piedi per terra

Milano Autoclassica ha una propria identità, in lenta ma costante definizione, di "vetrina": un intero padiglione è occupato dalle Case automobilistiche, dai commercianti professionisti, ACI Storico, ASI, musei e altri enti primari, insomma "istituzionale"; il secondo padiglione ospita i commercianti minori e solo una piccola parte di esso è dedicata a ricambi e automobili. Le poche vetture dei privati sono infine relegate agli spazi esterni, a novem-

bre a rischio pioggia. La contaminazione tra passato, presente e futuro è ormai un tema fisso; rispetto al Febbraio scorso è stato apprezzato il ritorno dei padiglioni al piano terra, dove condividere facilmente la scena con la Classic Circuit Arena, circuito omologato per gare e test drive allestito sui piazzali attigui.

Debutta Lancia Classiche

Tra gli elementi ricorrenti dell'allestimento di Milano Autoclassica, il classico "terzetto di benvenuto", esposto all'ingresso del primo padiglione, stavolta composto da una Ferrari 250 SWB affiancata da due barchette Maserati e Ferrari, e l'ampio spazio centrale dedicato a un'esposizione tematica: dopo le BMW di febbraio per il centenario del marchio, è toccato alle auto della collezione Lancia per il 110° anniversario del marchio torinese. Tante belle vetture esposte, richiamate spesso da mo-



BENVENUTO

In apertura, il terzetto di "benvenuto", due Ferrari e una Maserati, esposto come di consueto subito dopo i tornelli d'ingresso. A destra, sopra la Lancia "Alpha", capostipite della produzione della casa di Chivasso, al centro della esposizione tematica allestita per il 110° compleanno. A lato, Roberto Giolito responsabile dell'Heritage FCA e Simona Magnarelli di Lancia hanno presentato il nuovo progetto Lancia Classiche.



RAGAZZE

A lato, una restauratissima e scintillante Jaguar XK150 DHC esposta allo stand di "Ruote da Sogno". A conferire alla mostra un carattere tipicamente milanese, l'atmosfera patinata di molti stand e l'abbondanza di belle ragazze, a ricordare che qui modelle e standiste sono di casa.

delli simili tra le fila dei commercianti; basti pensare che la Delta S4 Stradale della collezione ufficiale era affiancata da altri due esemplari privati, e anche la rara Rally 037 Stradale aveva una sua omologa a pochi metri di distanza.

Tra i pezzi più interessanti la Alpha, prima vettura della casa e capostipite dei modelli con nomi di lettere greche, la monoposto D50, la Strato's stradale, la mitica

Fulvia HF n.14 vincitrice del Monte Carlo 1972, l'Aurelia B24 Spider, il prototipo Flaminia Loraymo, e poi Flavia, Aprilia, Augusta e tante altre. L'occasione è servita anche per presentare al pubblico il nuovo progetto Lancia Classiche proposto direttamente da FCA sul modello di quanto fatto recentemente col marchio Abarth. Roberto Giolito, responsabile del programma Heritage, ne ha illustrato il programma,

che prevede certificazioni di autenticità, incontri dedicati e partecipazione ai principali eventi internazionali, assistenza e restauro. Poco distante, ACI Storico ha presentato le nuove forme di affiliazione ed ha esposto la raffinata Alfa Romeo 2000 "Praho" Touring, ASI ha riproposto ancora una volta la collezione Bertone coi due prototipi ZER, veicoli aerodinamici da record a zero emissioni, Maserati ha esposto una scin-



STATION ALLA RISCOSSA

Sopra, due belle Mercedes serie W123 Station Wagon, modello che quest'anno è improvvisamente esploso, per offerta e prezzi: sia qui che a Padova se ne sono viste diverse, tutte sopra i 10.000 euro (spesso di parecchio). Un raro caso di familiare che "schizza" mentre berline, e soprattutto coupé, restano al palo. A fianco, due interessanti "woodies" del 1948 proposte da un rivenditore (la Packard, a sinistra, proposta a 59.500 euro e la Chrysler convertibile a 98.000). Sotto, una rara Steyr Puch 650 TR in vendita tra i privati e una bellissima Land Rover Series 1 esposta da Land Rover Team.



tillante Tipo 63 Birdcage del 1961 mentre Girardo & Co., neonata casa d'aste fondata dall'omonimo ex-banditore di RM, ha mostrato una bella replica di Lancia D24 e una rara Ford GT40 stradale.

Per tutte le tasche

Tra i commercianti si è fatta notare qualche insolita presenza straniera, probabilmente attratta dal pubblico internazionale dell'asta di RM; tra le proposte più interessanti un bel paio di "woodies" americane (una Packard e una Chrysler), una rara LMX Sirex (35 esemplari costruiti su disegno Scaglione), una bella BMW 503 coupé con targhe originali Roma, un'Alfa Giulia GTC e un'Osca 1600 GT; per i più esigenti non sono mancate una Ferrari 250 GT California, una 275 GTB e una bella replica di 250 GTO, una Porsche 906 e una Mercedes 300 SL Roadster che sfoggiava con disinvoltura un "price tag" da 1,1 milioni. Tra le curiosità proposte dai privati, una Fiat 127 coupé Moretti con appena 21.000 km, una Steyr 650 TR e una piccola ma grintosa Honda S800 Coupé.



800 CC

In questa pagina, una selezione di curiosità proposte a Milano Autoclassica: in alto, una piccola Honda S800 Coupé, due posti giapponese 800 cc capace di "frullare" a oltre 9000 giri; in condizioni discrete, era esposta nell'area esterna. Sopra, una 500 Gamine Vignale esemplare unico in scala 1:2 in vendita nell'area ricambi: realizzata in metallo negli anni '70, ha motore due tempi, impianto elettrico e freni funzionanti.

A sinistra, una rara e ben restaurata BMW 503 Coupé. Lussuosa e filante, elegante nella sua tinta celeste pastello, è impreziosita dalla targa originale di Roma.

L'ULTIMA MASERATI

A destra, nel mare delle "solite"

Mercedes e Porsche (queste ultime con prezzi sempre più folli), si è fatta notare questa rarissima (specie in queste condizioni) Osca GT2 1600 del 1962: un esemplare con una storia interessante, documenti italiani, basso chilometraggio, prezzo su richiesta.

Unico modello di Osca non da corsa, realizzato in meno di cento unità, è considerata da molti l'ultima vera Maserati.



Un week-end di straordinaria follia

817 lotti, 423 auto di 55 marche - 60.000 mq di esposizione - 51,26 milioni di euro di ricavo - 25.000 cataloghi stampati - Oltre 5.000 persone in sala - Oltre 100 bisarche in viaggio tra Treviso e Milano - Offerenti da 57 paesi, compresi Russia, Brasile, Turchia, Medio Oriente e Asia Sono i numeri principali di un incanto che farà discutere a lungo

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Duemila Ruote, l'eccezionale asta di lotti provenienti dal fallimento Compiano, tenuta da RM Sotheby's a Milano Autoclassica, nel bene e nel male resterà nella storia.

Nel "bene" perché parliamo della più grande vendita di una collezione privata a tema automobilistico mai realizzata in Europa, e che ha fruttato la bellezza di 70 milioni di euro, con certa soddisfazione del giudice fallimentare e degli aventi diritto. Oltre 800 lotti, tutti senza prezzo di riserva, per un incanto di tre giorni tra i più eterogenei che si siano mai visti: 420 auto, 155 moto, 55 barche, oltre 180 biciclette e tantissima automobilia: 7000 gli iscritti, ognuno dopo aver pagato 100 euro, pubblico da stadio.

Passando al "male", forse tra le cose peggiori viste a Milano c'è proprio il pubblico. Mai si era vista così tanta gente libera di girare per le auto, ignorata dagli organizzatori. E libera di toccare, aprire, manomette-

re, sciacquare, bivaccare e riposarsi in uno qualsiasi dei mezzi esposti. Ferrari, Bugatti e Maserati andavano battute a milioni di euro mentre qualcuno ci beveva una birra dentro. Uno spettacolo un tantino deprimente, insomma, a cui si univa la desolazione di sapere che tanta storia va all'estero. Un brutto spettacolo, che stride con la professionalità con cui opera sempre un operatore di rilievo come RM Sotheby's; d'altra parte questa non era un'asta come le altre, bensì un evento crudo come lo è un'asta fallimentare, in cui ogni cosa deve tramutarsi in moneta, niente deve tornare al mittente, formula visto e piaciuto.

Per questo motivo buona parte delle stime erano del tutto fuori mercato al ribasso, e infatti sono andate per buona parte ridicolizzate dai risultati finali, in alcuni casi superiori anche di 30 volte, come per la Mercedes 300 E AMG "Hammer": stimata 2500-5000 euro, ha strappato un

incredibile 75.000 + diritti tra l'incredulità della folla; o la BMW 635 CSI Gr. A (stima 5-10.000, aggiudicata a 145.000 + diritti), o una Maserati Ghibli 4.9 SS rottame (stima 10-12mila euro, aggiudicata a 105mila).

Sempre più per pochi

Tra gli oltre 800 lotti c'erano 44 Ferrari. Tra cui la "star" dell'evento, una Ferrari 275 GTB/6C Alluminio del 1966, "matching numbers" e prima delle sette 275 GTB "muso lungo" prodotte con sei carburatori, da 36 anni dello stesso proprietario. Stima 2.400.000 - 2.800.000, ha superato i 3 milioni. Poi una F40 del 1992, stima 725.000 - 875.000, battuta a 920.000 euro; una 365 GTB/4 Daytona Berlinetta del 1965, "matching numbers" con specifiche Europa e fari carenati, stima 650.000 - 800.000 e battuta a 720.000 più tantissime altre, nelle condizioni più disparate. Le Porsche erano 72, almeno 60 erano 911, di ogni epo-



DALLA 275 ALLA GIARDINIERA

Un po' collezione, un po' accumulo, l'asta era divisa tra pezzi di altissimo livello e autentici rottami. Dall'alto, in senso orario: Alfa 75 Turbo Evo IMSA ufficiale (300.000 euro), Ferrari 308 GTB Vetroresina (una delle due presenti, 162.400), Fiat 508 S Aerodinamica (179.200), Lancia Flaminia Sport Zagato (da restauro, 291.200), Ferrari 275 GTB Long Nose Alluminio (oltre 3,4 milioni, la più costosa), Fiat 500 Giardiniera (1680 euro, la meno costosa). Sotto, da sinistra: Porsche 959 (1 milione), motore bisognoso di "qualche" attenzione, uno scorcio dell'area automobilistica (costosissime).



ca. Una Carrera GT del 2005 è stata tra le poche vendute al di sotto della stima ("soli" 680.000 euro), e una 959 'Komfort' del 1988, "matching numbers" e targa italiana, andata via per 900.000.

Lancia protagonista

Salvo pochi pezzi particolarmente pregiati, la maggior parte delle vetture è arrivata in asta senza neanche essere stata spolverata, e soprattutto ferma almeno dal 2013; cosa che non ha scoraggiato gli auditori, le cui offerte spesso hanno rasentato la follia: va bene strapagare un esemplare raro e importante come la Lancia Ferrari LC 2 del 1991 (760mila euro, tre volte la stima), ma pagare una vettura "normale", ferma da anni, il doppio del valore di mercato di un esemplare perfetto è fuori da ogni logica. Soprattutto, risultati "malati" come questi finiscono per drogare l'intero mercato. Nell'anno del 110° anniversario di Lan-

cia, RM ne ha battute ben ventinove. Tra queste, sette esemplari di Delta, di cui un'HF Integrare 16V Gr. A "Ufficiale" del 1989 (stima 130.000 - 150.000, battuta a 220.000 euro), un'HF Integrare Gr. A "Jolly Club" del 1992 (stima 160.000 - 180.000, aggiudicata a 300.000); poi nove esemplari di Fulvia, di cui una Coupé HF "Ufficiale" del 1966 e una Sport 1,3 Competizione Zagato del 1968 (uno dei soli quattro prototipi prodotti, ha corso alla Targa Florio, alla 1000 KM del Nürburgring, aggiudicata a 145.000 euro + diritti a fronte dei risibili 20-30 mila stimati). Risultato di nota anche per un'Aurelia B20 GT del 1951 con 4 Mille Miglia alle spalle (300mila euro), una Flaminia Sport Zagato da restauro (240mila euro) e un carro attrezzi Super Jolly (55mila euro!).

E poi ancora 23 Maserati, tra cui l'incredibile MC12 stradale del 2004, stimata 1.100.000 - 1.300.000 e battuta a ben 2,7

milioni più qualcosa come 300.000 euro di diritti, e poi Ghibli, Bora, Mistral, 3500 e Khamsin, alcune delle quali veramente ridotte ai minimi termini ma talvolta accompagnate da casse di ricambi o di parti originali smontate.

Trentaquattro erano le Alfa Romeo: una Giulia Sprint GTA del 1965 è stata aggiudicata a 300.000 euro, alcune 75 da corsa inclusa una Turbo Evoluzione IMSA "Ufficiale" del 1987 (battuta a 300.000 euro) e una pregiata 1900 C Sprint Touring del 1953, passata di mano per 320.000 euro.

Tante anche le Ford, ben 18 e quasi tutte da competizione, addirittura 62 le Jaguar, di cui 21 solo del modello E-Type, infine una "chicca" come la Bugatti EB110, bell'esemplare del 1994, che ha spuntato 550.000 euro + diritti.

Insomma, una carneficina. I risultati completi sono visibili sul sito www.rmso-thebys.com/results/.



QUASI UN AEREO

La coda della Stanguellini "Ala d'Oro", dalla Carrozzeria omonima delle Officine Reggiane, fondata nel 1946 da Franco Bertani che durante la guerra produceva componenti per aerei. Sulla barchetta Stanguellini fu montato un hard-top, molto simile a una cabina di pilotaggio. Motore 4 cilindri 1089 cc con testa in lega leggera di derivazione Fiat 508 C, 45 CV a 6000 giri, poi saliti a 60 CV.



Il passato? Una FORMALITÀ

A Padova le "classiche" hanno richiamato una folla record e dettato la linea alle Case costruttrici: la Fiera si propone sempre più come ponte verso il futuro. All'asta Pananti, a sorpresa, sono rimaste al palo le Ferrari

DI DANILO CASTELLARIN

FOTO CASTELLARIN E PAOLA DE CALÒ



Centomila visitatori al Salone di Padova sono una cifra che fa pensare. Cresce la massa di persone che cercano nel passato quello che non trovano nel presente. Le stesse Case costruttrici sfoggiano vecchi e gloriosi modelli per trainare i nuovi. È soltanto gusto retrò? È voglia di distinguersi con il proprio "heritage" o piuttosto ricerca sfrenata dell'amarcord? Forse è qualcosa di più. È il tentativo di ritrovare le radici della nostra storia in un mondo che promette poco futuro. Perché, per quanto bene siano andate le vendite, non tutti i centomila di Padova sono tornati a casa con una... nuova automobile storica. Alla gran parte di loro è bastato guardarle, farle vedere ai figli, accarezzarle con gli occhi, acquistare una vecchia rivista, qualcuno un ricambio, un poster, un modellino, un paio di adesivi. Tutto questo perché? Per ritrovare le radici. Ed è giusto che sia così, perché la storia insegna come non ci possa essere futuro senza passato, a meno di costruire sull'argilla.



SAGA 500

Le 500 hanno segnato la storia della Fiat. Ecco una bella versione della 500D (sopra a sinistra), ormai quotata oltre i 15 mila euro quando in condizioni pari a questa; e la più anziana 500C che, nonostante la maggior anzianità di servizio, vale circa la metà.



MARZOTTO

A destra la profilata linea della Ferrari 166 che affascinò numerosi clienti, fra i quali i fratelli Marzotto di Vicenza. Sopra, le pubblicazioni sui prototipi degli anni Sessanta, quando il Campionato Mondiale Marche era più seguito della F1.



PRESIDENTI E STAR

A sinistra, la sontuosa Fiat 2800 presidenziale, costruita per la corte dei Savoia e poi usata dai primi capi di Stato della Repubblica Italiana, compresi De Nicola e Einaudi: era in vendita a 170mila euro. Sotto, un'immagine di Steve McQueen, l'attore americano che legò molti suoi film alle corse, primo fra tutti "La 24 Ore di Le Mans" del 1970.



Cinquant'anni fa, al Salone di Torino o a quello di Parigi, a nessuno sarebbe venuto in mente di trarre ispirazione dal passato, che ricordava soltanto guerre e devastazioni. Tutti cercavano il futuro, le novità, le tecnologie innovative, perfino la plastica era accolta con simpatia perché evocava modernità. Forse da allora ci siamo lanciati troppo avanti, ci siamo affannati verso traguardi indefiniti, ma da acciuffare presto e subito. Anni da bere, esortava la pubblicità. Dimenticando la storia.

Questo dimostra come auto e moto non siano soltanto mezzi di locomozione, ma vere e proprie macchine del tempo che a volte ci portano avanti facendoci sognare, al-

tre volte indietro, facendoci ricordare. Per lungo tempo esse hanno espresso una fortunata sintesi: sono state ricordo e sogno insieme. Ricordo perché evocavano -ed evocano- memorie, storie di famiglia, conquiste tecnologiche importanti. Sono invece state evocatrici di sogni perché hanno promesso un futuro migliore, accorciando le distanze, riducendo i tempi di spostamento, favorendo l'incontro e la scoperta di culture diverse.

Personalità vs funzionalità

Oggi la vita è cambiata e con lei sono mutate le auto e le moto, che rispondono ad altre esigenze. Se nel Novecento a prevalere era

l'identità, con personalità costruttive molto marcate e prodotti uno diverso dall'altro, oggi predomina la funzionalità, alla quale si devono necessariamente assoggettare regole di sicurezza, prestazioni, consumi ridotti, facilità di guida, maneggevolezza. In questo modo auto e moto si sono uniformate, diventando un po' tutte uguali, e così perdendo quei caratteri distintivi che avevano conquistato l'immaginario collettivo di generazioni allora giovani.

Un'evoluzione analoga si è vissuta -e si sta vivendo- nel motorsport, dove, se cinquant'anni fa prevaleva il talento puro del pilota, del costruttore, favoriti dal colpo d'ala del progettista, dall'azzardo del "manico", oggi prevale invece il metodo. Così è più probabile che diventerà campione del mondo il ragazzino che solerti genitori avranno portato nei kartodromi a quattro anni d'età, trascorrendo poi l'adolescenza a familiarizzare con i simulatori di guida. Insomma: computer, alimentazione, palestra e metodo al posto di intuizione, fantasia, rischio e improvvisazione.

Assegni circolari

Di più. L'auto d'epoca è la nuova frontiera del collezionismo e dell'investimento. A colpire, al Salone di Padova 2016, è stata la partecipazione -oltre ai consueti esperti di nicchia- delle grandi Case automobilistiche, che cercano nell'heritage il valore aggiunto per darsi un'impronta storica, un marchio d'identità, un motivo classico per distinguersi nella selva scontata di offerte commerciali dove tutte le auto sono uguali e un po' orfane di personalità. Alfa Romeo, Fiat, Porsche, Maserati, Lamborghini, Mercedes, Citroën, Audi, Land Rover, Jaguar, Volvo, Volkswagen esibivano, accanto ai nuovi modelli, la loro costola d'Adamo: i modelli che fecero battere il cuore ai milioni di appassionati, le 124 Abarth, le 911, le DS 19 e tantissimi altri. Parlare di cifre è sempre antipatico, ma non c'è dubbio che alcune auto sono diventate veri e propri assegni circolari e farebbero impallidire lo spread dei paesi che arrancano per non subire le frustate di Standard & Poors. Ottime performance hanno ottenuto le Ferrari, bene le Alfa, ottima crescita per le Abarth e grande accelerata per tutte le Porsche. Fra le spider inglesi le più quotate sono le Austin Healey 100 e le Triumph TR2 dei pri-



AMBULANTE
Negli anni '30 Benito Mussolini intuì l'importanza della comunicazione come propaganda del regime fascista. A Padova il CMAE esponeva il cinema ambulante su base Fiat 816, restaurato da poco dalla Regione Lombardia, uno degli strumenti della propaganda.

PRECURSORI

Lo stand A.A.V.S. (a destra) aveva come tema "i precursori": c'erano la SCAT Ceirano 150 S (1925), con sospensione anteriore indipendente; la Chiribiri Monza Spinto (1924) con distribuzione bialbero in testa; la Cord L 29 (1929) a trazione anteriore.





PANE, REPLICHE E FANTASIA

Una replica Abarth 1000 (a sinistra), la piccola Fiat che conquistò raffiche di campionati e primati nella seconda metà dei Sessanta, diventando palestra di guida per tanti futuri campioni. A lato, una fantasiosa Alfa Romeo barchetta derivata dal modello 2600 Bertone. Bella da vedere, ma con un pedigree affidato all'emozione, che comunque non impediva al venditore di chiedere una cifra a... cinque zeri!



mi anni 50. E per una Fiat 500 D, quella con le porte che si aprivano dal davanti, c'è chi sborsa 15 mila euro senza batter ciglio. Cosa cerca la gente? "Forse certe auto -spiega l'organizzatore Mario Baccaglioni- trasferiscono nel presente, reinterpretandoli, i valori e le caratteristiche che hanno plasmato ogni singolo marchio, rendendolo unico e immediatamente riconoscibile". Per questo i nuovi modelli erano affiancati, quasi tenuti per mano, da quelli che hanno segnato la storia. Tra questi, Alfa Romeo che esprimeva le granturismo di successo del Novecento, l'Abarth che si faceva lustro della mitica 124 Abarth, l'Audi

CUORE E PORTAFOGLIO

Le Alfa Romeo GT continuano a mietere consensi, con quotazioni in crescita costante: difficile trovare una richiesta inferiore ai 40.000 euro per una GT Veloce 2000 (sopra). Sotto, la gialla Daf 55 che nel 1967 segnò il passaggio della Casa dal 2T al 4T, con un 1100 quattro cilindri raffreddato ad acqua della Renault abbinato al "variomatic".



GUANTO DI SFIDA

Per vestire la bella 350 GT (sopra), guanto di sfida lanciato da Ferruccio Lamborghini a Enzo Ferrari, fu dato un primo incarico a Franco Scaglione, poi a Touring. L'auto, con le sue successive evoluzioni, fu commercializzata dal 1964 fino ai primi mesi del 1968.



STELLA IRIDATA

La Mercedes 196 F1 permise a Juan Manuel Fangio di trionfare nei Campionati del mondo del 1954 e 1955 (a lato). Con la stessa auto, che poteva essere dotata anche di una carrozzeria completamente carenata a guida centrale, corse Stirling Moss. La casa tedesca si ritirò dalle competizioni alla fine del 1955, a causa del gravissimo incidente alla 24 Ore di Le Mans dello stesso anno.



VIGOROSO

A sinistra, la Maserati 420 Eldorado della 500 Miglia di Monza del 1958. A fianco, il VW "Transporter", più noto come "Bulli" dalle parole tedesche Bus e Lieferwagen (furgone) integrate dalla lettera intermedia "i", ed evoca l'aggettivo tedesco bullig, vale a dire "vigoroso", "muscoloso".

che sfoggiava il bolide sul quale Tazio Nuvolari corse e vinse. La Citroën che, con la DS 19 disegnata dall'italiano Flaminio Bertoni nel 1954, spiegava cosa significassero il comfort e le linee d'avanguardia a un'Europa sfiancata dalla seconda guerra mondiale; linee che ancora oggi stupiscono, a decenni di distanza, per genio, intuizione, fantasia ed eleganza. Parallelamente, hanno richiamato molti sguardi la Lamborghini 350 GT di Ferruccio Lamborghini, i capolavori Touring, le auto portate dai musei italiani come la splendida Ford Thunderbird del Museo Nicolis.

Ad aumentare le emozioni hanno dato man forte 500 moto d'epoca che hanno letteralmente lanciato il settore delle due ruote al livello di quello automobilistico, con Ducati, Kawasaki, Honda, Suzuki, Benelli, Guzzi, Laverda, insomma il sogno dei ventenni anni Settanta.

Fabbriche di ricambi

Una cosa è certa: negli anni '60, la celebrazione delle auto di mezzo secolo prima era affare di pochi carbonari che fondarono l'ASI. Allora tutto era puntato sul futuro, poco sul passato. I collezionisti di auto d'epoca erano degli "acchiappa nuvole" un po' bizzarri e non certo la colonia organizzata di oggi, con tanto di club, fiere, eventi e perfino aziende che lavorano solo per loro, con rivenditori, case d'asta, officine, carrozzerie, elettrauto, tappezzerie, gommisti che, tutti insieme, alimentano un indotto economico tutt'altro che trascurabi-

Porsche

RESTAURI DI MARCA

Anche Porsche punta al passato per lanciare il futuro. Al secondo concorso di restauro Porsche Classic, si sono classificate al primo posto ex-aequo Catania e Roma. Vincitrici sono risultate una 911 2,2 T del 1971 e ad una 911 Targa SC del 1978. Terza classificata una 911 Targa 2,7 S del 1974 presentata dal Centro Porsche Brescia.

Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia, ha consegnato a Padova il premio ai vincitori. I centri Porsche che hanno partecipato alla seconda edizione del concorso sono stati complessivamente tredici, ciascuno con una vettura. Come l'anno scorso al Salone patavino erano esposte le tre auto finaliste. Da regolamento, erano ammessi al concorso tutti i Centri, Centri Assistenza e "Partner Classic" della rete Porsche ufficiale italiana, impegnati in un progetto di restauro per vetture "Classic" (fino al 1997). Il restauro doveva prevedere la revisione completa di motore e carrozzeria e l'uso di ricambi originali. La giuria era composta da Andrea Gruppach (Presidente della Federazione Italiana Porsche Club), Mario Nicu (Presidente del Registro Storico 911) e Pietro Innocenti (Direttore Generale di Porsche Italia).





PANZERWAGEN

Negli anni '60 e '70 la Casa tedesca affrontò anche alcuni Rallye con le sue potenti GT, come la 350 e la 450 SL, auto veloci, affidabili e confortevoli, ma molto pesanti, caratteristica quest'ultima che le renderebbe improponibili nei moderni rally dove la leggerezza è una delle componenti determinanti per il successo.

VALORE STORICO

Anche la Volvo, come molte altre case costruttrici, esibiva a Padova i modelli del passato per rivendicare la sua lunga storia e dar così credito ai modelli del presente e del futuro. Una sensibilità verso l'automobilismo storico che, mai come nell'edizione 2016, i centomila visitatori del Salone di Padova hanno toccato con mano.



CLUB ITALIA

La Fiat barchetta (a sinistra, un esemplare della piccola serie realizzata anni fa per il Club Italia, esposto allo stand del Fiat barchetta Club) e la 124 Abarth (a destra) hanno "tirato" il lancio della nuova Fiat 124 spider che a Padova era esposta anche in versione rally, naturalmente accanto al vecchio modello che negli anni Settanta segnò importanti affermazioni nei rally nazionali ed europei.



SACRO E PROFANO

La Fiat 131 Abarth è ricordata con nostalgia dagli appassionati di Rally anni '70, quando a Torino mandarono in pensione anticipata la Stratos per lanciare la berlina. Sotto, la 2CV, disegnata dall'italiano Flaminio Bertoni, un'icona per generazioni del Novecento.



ASI 50°
Sopra, l'ampio stand dell'ASI dove sono stati organizzati numerosi dibattiti aperti al pubblico con interviste e presentazioni di volumi per festeggiare il 50° (1966-2016). A sinistra, la Mercedes C111 del 1969 che utilizzava propulsori Wankel, diesel e turbo.



le. Sono spuntate come i funghi anche fabbriche che sfornano ricambi, un tempo introvabili, e anche questa difficoltà scoraggiava i primi collezionisti. Oggi è diverso e l'heritage fila col vento in poppa e, come dicevamo, viene "usato" per lanciare anteprime nazionali come la nuova Citroën C3 e l'ultima nata tra le Land Rover Discovery, e ancora la Jaguar F-Type SVR, la più prestante della serie, ancora non circolante in Italia, il nuovo SUV firmato Maserati, la Porsche Cayman 718, la Tesla, vera auto elettrica d'avanguardia, purtroppo ancora per pochi, visto il prezzo.

Coinvolgenti anche le iniziative all'interno del Salone, l'incontro con le grandi Case, gli eventi dell'Automotoclub Storico Italiano e dell'ACI, il villaggio del restauro e l'asta di Pananti che ha richiamato molti acquirenti sabato pomeriggio. E l'anno prossimo la promessa di uscire dalla fiera (forse diventata un po' stretta) e invadere la città patavina con le auto storiche. "L'intera città -dice l'organizzatore Baccaglini- diventerà sede del Salone. Porteremo le nostre auto storiche nelle piazze e nelle strade, esporteremo la bellezza delle linee, la sensualità delle carrozzerie, la cultura della tecnologia". Insomma la carezza morbida del Novecento a quattro ruote.

Asta Pananti

PREMIATI I "PROGETTI DI RESTAURO"

Ha richiamato molto pubblico l'asta di auto d'epoca organizzata da Pananti al Salone di Padova, ma molte auto sportive non hanno raggiunto le aspettative di mercato. Sono così rimaste al palo e invendute le Ferrari 550 Maranello Competizione del 2003 (stimata 400mila euro), la Ferrari 308 GTB Competizione Gruppo 4 del 1976 (identica stima di 400mila) e perfino la Ferrari Carma 308 FF biturbo del 1981 che era sulla copertina del catalogo, con un valore stimato fra 1,5 e 2 milioni di euro. Tutte invendute. Una vecchia Austin-Healey Sprite del 1958, in pessime condizioni, è stata invece aggiudicata a 1700 euro, e una Porsche 356A del 1957, pure malmessa, a 24 mila. La barchetta Nardi "Sighinolfi 750" del 1953 è stata aggiudicata a 149.500 euro e la Magda 1100 Sport del 1947 a 69.000. Buona performance anche per la rossa Volvo P1800 coupé che ha toccato i 34.500 euro, contro una stima di 25.000. Una Porsche 911 SC Carrera cabriolet ha toccato i 55.200 euro, una 996 GT3 ha raggiunto gli 80.500. Una Lancia Gamma Coupé si è fermata a 13.800 euro, acquistata da un americano. Ben più impegnativo il prezzo pagato per una Fulvia 1.6 HF "Fanalone" (103.000 euro), che rappresenta, forse per la prima volta, un valore parallelo a quella della storica avversaria nei rally anni Settanta, l'Alpine-Renault A110. Rimaste invendute anche due Alfa Romeo: una 1900 C SS del 1954 (stima minima 300mila euro, forse un tantino alta) e una 6C Cabriolet del 1930 (stima 350mila euro) del carrozziere James Young, vista alla Mille Miglia 2016. Una Giulia GTA del 1966, valutata 500mila euro, è stata poi ritirata per "ulteriori accertamenti". Invendute anche una Singer Le Mans del 1934 (stima 50mila euro) e una Siata 500 Sport 1948 (stima 200mila euro).



► DUE ANNI DI ORGANIZZAZIONE PER UN SUCCESSO: IL MEETING INTERNAZIONALE TRIUMPH IN TOSCANA

Il TR Register Italy, appena saputo di aver avuto l'incarico di realizzare il raduno internazionale 2016, aveva approntato la squadra che doveva "costruire" e gestire l'evento. Così, nel 2014, è partita l'avventura che ha occupato molto tempo libero dei soci, ma che è stata archiviata tra gli annali come uno dei migliori "TR International Meeting". Tenutosi il 16-18 Settembre scorsi ha sfiorato il tetto delle 200 vetture, non superato a causa di bollettini meteo allarmanti e del fatto che gli Italiani (soli 10 equipaggi presenti), hanno paura dell'acqua; ben altra grinta per Inglesi, Tedeschi e

Francesi. Menzione d'onore a tale Darren, sceso da Mansfield più o meno nel centro del Regno Unito: 4.000 km tra andata e ritorno, più la traversata della Manica, più il giro del Meeting, il tutto con... l'auto di tutti i giorni! *"Non potrei permettermi un'altra auto -ha detto- tra una moderna e la mia TR6, preferisco... la TR6!"*. Il meeting si è svolto in Toscana, in particolare in Maremma, dove erano stati predisposti quattro diversi road-book per tutti i gusti. Inutile dire che la manifestazione è stata coronata da pieno successo. Il testimone passa al Club francese, per il meeting 2017.



► FINALE DI STAGIONE IN CENTRO ITALIA PER IL CLUB DELLE 850 SPIDER CHE NEL 2017 COMPIE 25 ANNI

Come di consueto in vista dell'inverno le attività del Club Fiat 850 Spider si prendono qualche mese di pausa. Nel frattempo si sono concluse le manifestazioni del 2016 con una quattro giorni che ha visto come sipario alcune tra le più belle località dell'Italia centrale. Il lungo corteo di spider ha infatti attraversato le province di Perugia, Terni e Viterbo percorrendo strade immerse nel verde e costeggiando i laghi di Corbara e di Bolsena. Non sono mancate le consuete soste a cantine, oleifici e, novità, una visita allo stabilimento che imbottiglia l'acqua minerale Sangemini. Sono stati toccati paesi davvero interessanti e meta di visite da tutto il mondo: Montecastello di Vibio, che ospita il teatro più piccolo del mondo, Todi, splendida sia per urbanistica sia per posizione, Orvieto con il suo celebre Duomo, Montefiascone in posizione mozzafiato sul lago di Bolsena e la Cascata delle Marmore. Il Club Fiat 850 Spider Bertone sta già lavorando sui raduni del 2017 che rappresenterà il 25° anno di attività del sodalizio. A tal proposito invita i possessori di 850 Spider Bertone e derivate a seguire lo sviluppo del programma sul sito internet www.fiat850spider.it oppure sulla pagina Facebook del Club.



► "CAVALLERIA", IL CLUB PER TUTTI I VERI SIGNORI CHE VIAGGIANO IN LANCIA

Il Club Lancia Cavalleria (nome e marchio registrati) è qualcosa più di un Club: è uno stile di vita applicato al mondo dell'Automobile con la "A" maiuscola, sono l'eleganza e la "classe" insita in ogni vero Lancista, che si esprime in quelle norme di cavalleria e signorilità. Il Club Lancia Cavalleria quindi si rivolge a tutti coloro che non si identificano più in alcuno dei club attuali e desiderano essere parte di un mondo esclusivo e di elite che in parte non esiste più.

Il Club Lancia Cavalleria assiste in modo gratuito i soci nel restauro dei propri veicoli Lancia fornendo loro ogni mezzo utile, organizza raduni e passeggiate culturali a tema Lancia e molto altro. Soprattutto, vuole essere un punto di riferimento "certo" per gli appassionati "Cavalieri della Lancia". Per informazioni e iscrizioni: Lancia Cavalleria, via Ugo Foscolo, 30 - 10093 Collegno (TO). Email: lanciacavalleria@gmail.com - Tel. +39-391-4713961.

► LANCIA THEMA IN EVIDENZA AL "SALONE STORICO"

La rassegna ottobrina di Padova Auto e Moto d'Epoca ha visto il Lancia Thema Club Italia protagonista con una presenza di rilievo nello stand allestito dai Club di modello riconosciuti dalla Lancia. "Classe Lancia" e "Sportività Lancia" sono stati i due fili conduttori che hanno "guidato" l'esposizione delle vecchie Lancia. A spiccare è stata la Thema 8.32 prima serie, di colore nero metallizzato, che porta simbolicamente il Cavallino a simboleggiare l'uso del motore di derivazione Ferrari. La 8.32, celebrando i trent'anni dal suo debutto al salone di Torino, entrava di diritto nel primo dei due temi, assieme ad una Flaminia berlina e una Gamma coupé. La sportività Lancia era invece rappresentata da una Fulvia Rallye 1.6 HF e da una Delta Integrale Final Edition. Il salone di Padova è stato anche occasione di incontro tra i numerosi soci del Lancia Thema Club Italia, oltre che di conoscenza con i sempre più numerosi simpatizzanti del modello.

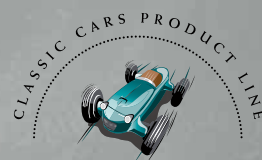


► TRA MONTAGNE E RISATE IL GIRO DOLOMITICO DELL'HISTORIC DI SCHIO

"Classic Wine & Villas Tour" era il titolo dell'Historic Quota 1000 2017, tenutosi l'1 e 2 Ottobre scorsi con l'organizzazione dell'Historic Club Schio (VI). Una trentina le auto partecipanti, alcune con il solo pilota a leggere anche il road-book, disegnato tra Feltre e Cortina d'Ampezzo, sulle strade di solito percorse dalle principali gare "classiche". Al termine, Trofeo Quota 1000 vinto da Ezio Spagnolo (Triumph Tr3 del 1959), 2° classificato Francesco Casatto (Lancia Delta 1995), 3° classificato Radames Sinico (Lancia Delta Martini 5 1992). Non sono mancati i momenti di ilarità tra i partecipanti per Gianni Ciscato che, nonostante la precisione nella rilevazione del tempo, è stato squalificato per il secondo anno di seguito.



Auguri di
Buone Feste



EPOQUE

LINEA DI LUBRIFICANTI
DEDICATA ALLE AUTO D'EPOCA

Scopri tutta la gamma su:
www.syneco.it



WWW.SYNECO.IT

Via Abruzzi, 10/12 | S. Giuliano Milanese, 20098 Milano | Italy

Tel. 02 9880840 | www.syneco.it | info@syneco.it | **Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!**

► RICORDANDO DORINO SERAFINI, SULLE "SUE" STRADE

Una delle manifestazioni di punta organizzate ogni anno dal dinamico Auto Club Storico Pesaro è "Sulle strade di Dorino".

Intitolata al campione pesarese Dorino Serafini che nel periodo tra gli Anni '30 e '50 conquistò numerose vittorie in moto e in auto. Anche per l'ottava edizione della manifestazione il sodalizio pesarese federato ASI, ha organizzato, come sempre, un importante raduno svoltosi nel fine settimana dell'1 e 2 ottobre. L'evento era valido per il Trofeo Marco Polo dell'ASI. I partecipanti hanno compiuto un percorso che si snodava tra le località di Borgo S. Maria di Pesaro, Urbino, Urbania, Sant'Angelo in Vado e Borgo Pace dove c'è stato un punto di ristoro.

Alla ripartenza le auto si sono dirette verso Sansepolcro, scendendo il Valico di Bocca Trabaria, percorrendo i tornanti resi celebri negli Anni '60 e '70 dalla corsa in salita San Giustino-Bocca Trabaria.

L'antica e storica "Burgus Sancti Sepulchri" oggi Sansepolcro, ha accolto la carovana delle auto e ha consentito ai "radunisti" di compiere una visita guidata all'antico borgo. La domenica è poi stata dedicata ad attività turistiche-culturali, prima di procedere alle premiazioni.



► LE "STORICHE" PER L'ANNO SANTO

Domenica 6 novembre nella minuscola località di Re in Valle Vigizzo, in provincia di Verbania, al confine con la Svizzera, l'Historic Auran Car ha voluto ricordare l'Anno Santo della Misericordia con un raduno straordinario di auto d'epoca, forse l'unico in Italia dedicato all'Anno Santo. Le auto partecipanti sono state 38. Il programma ha previsto la visita al Santuario dedicato alla Madonna del Sangue dove c'è una Porta Santa della Misericordia, varcata da circa un centinaio di persone provenienti da Novara, Vercelli, Milano, Como, Pavia, Biella e Verbania.



► FINE STAGIONE IN PUGLIA PER LE FIAT X1/9 BERTONE

Il 23 ottobre si è svolto nella provincia di Foggia il raduno di X1/9 Fiat Bertone di fine stagione organizzato dal Club X1/9 Italia con 20 equipaggi partecipanti, provenienti dal centro e dal sud d'Italia. Località di incontro è stata Rignano Garganico (FG), sull'altopiano del Gargano da cui si gode una splendida vista sul Tavoliere delle Puglie. C'è poi stato il tour in auto una sosta in località San Giovanni Rotondo, presso il santuario di San Pio. Al termine del raduno è stato dato l'appuntamento al prossimo Automotoretrò di Torino (febbraio 2017), dove il Club X1/9 Italia avrà un proprio stand.

► TRENTO TRENTA TRENTA: UNA TARGA AL RADUNO DEL RFI

Domenica 16 ottobre si è tenuto il raduno Gita d'Autunno, in Trentino, organizzato dal Registro Fiat Italiano con il patrocinio della Comunità della Valle di Ledro e Alto Garda e del Comune di Ledro.

Ottantacinque i soci che hanno partecipato alla manifestazione, con 42 auto storiche, provenienti da Trentino, Veneto e Lombardia. Tra le auto, tutte meritevoli di ammirazione, la più "anziana" era una Fiat 508 "Balilla" del 1933, curiosamente targata TN 3030 (Trento Trenta Trenta). Località di ritrovo per i partecipanti è stata Rovereto, da dove le auto si sono messe in movimento in direzione della Valle di Ledro passando per Torbole e Riva del Garda e con tappa al Museo delle Palafitte sul lago di Ledro. Dopo la sosta la carovana è tornata a Rovereto dove c'è stato il pranzo seguito dalle premiazioni.



► "CHICCHE" ARTISTICHE VARESINE PER I FAN DELLA PORSCHE

Sabato 5 novembre si è tenuta a Varese la quarta edizione della manifestazione tutta porschista "Guidando l'arte - Porsche", evento organizzato dal Club Auto Moto Storiche Varese con il patrocinio del Comune. L'adesione è stata ampia, con la presenza di cinquanta Porsche storiche provenienti da varie regioni d'Italia. Il raduno si è aperto ai Giardini Estensi per poi intraprendere un itinerario sulle strade prealpine toccando le località Valceresio, Parco delle Cinque Vette, Alpe Tedesco, Ganna, Boarezzo, Marzio, Ardena, Marchirolo, con ritorno in Valganna (*in basso*). La manifestazione era dedicata per questa edizione al Liberty e all'archeologia industriale, motivo per cui il clou del programma era la visita al birrificio di Angelo Poretti (*sotto*), risalente al 1908 e dunque ancor oggi esempio di quello stile. (*de bernardi*)



► TRA STERRATE E BOSCHI IL "9° HISTORIC ADVENTURE" CON PROVA DI ABILITÀ DA... MOTOCROSS

L'Historic Club Schio, in collaborazione con il Boomerang Club di Valli del Pasubio, ha organizzato domenica 13 Novembre il 9° "Historic Adventure", dedicato ai 4x4 costruiti entro il 1996. Presenti gioielli come Land Rover Defender 90 del 1986, Fiat 1107 AR 76 del 1985, Jeep CJ8 Scrambler del 1984, Land Rover 88 del 1982, Suzuki Vitara del 1990 o Suzuki SJ410 del 1987. Ritrovo a Torbelvicino (VI) al mattino per iscrizioni e caffè e poi via, sulle piccole sterrate del Pasubio, con tratti improvvisati verso Recoaro 1000 e la prima neve del 2016 (*sopra*)! Anche se con un po' di ritardo si arrivava alla pista Motocross di Recoaro Terme, sede della prova di abilità. Immensa, bellissima, adrenalinica. Il percorso, pieno di saliscendi, andava effettuato in un tempo massimo di 3'30". La prova è stata vinta da Alberto Donazzolo (Jeep GJ7 del 1982) davanti a Enrico Tondello (Jeep Cherokee Country 2.5 TD del 1995) e Loris Compostella (Fiat Campagnola del 1951). A seguire, ritorno per boschi e sterrate, nei panorami mozzafiato delle "piccole Dolomiti", per finire a Passo Pian delle Fugazze.

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

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

**Sverniciatura ad acqua
ad altissima pressione**

Silemotori

**La potenza dell'acqua
al vostro servizio**

silemotori.it

**Tre motivi
per scegliere la nostra tecnologia**

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

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

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

Silemotori s.r.l.

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



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

Bella come allora

AI SUOI TEMPI PIACEVA PERCHÉ ERA ESCLUSIVA

MA ACCESSIBILE, ANDAVA FORTE MA ERA FACILE

DA GUIDARE E VINCEVA NELLE CORSE

OGGI PIACE AL COLLEZIONISTA... PER GLI STESSI MOTIVI!

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO LORENZO MARCINNO

Zagato





TUTA DA SERA

La fanaleria Cibié e i colori brillanti nulla tolgono all'eleganza della linea di Zagato. La Fulvia Sport, anche così, non sfignerebbe a una serata di gala. Anzi...





LEVA LUNGA
Questo esemplare è stato usato per gare di Regolarità e probabilmente continuerà nelle mani del nuovo proprietario: per questo ha cinture sportive. La plancia è di serie, al pari della strumentazione (sotto). In basso, la pedaliera, pure di serie, e la "leva lunga" del cambio a 4 marce.



Fine 1965: Jim Clark vince il campionato del mondo di Formula 1 su Lotus 25, prima monoposto della storia con telaio monoscocca in alluminio. A Giugno la Ferrari ha vinto per la quinta volta di fila la 24 Ore di Le Mans: non si ripeterà più, alle porte c'è l'arrivo della Ford, che dopo aver tentato di acquistare Maranello, ha deciso di fare da sé. In Italia si corre ovunque: circuito, città, salita e rally, ogni maledetta domenica. Le gare automobilistiche sono pericolosissime, lo "sballo" del fine settimana uccide puntualmente giovani piloti, mentre nelle piazze si inizia ad avvertire un clima di fermento. Dovunque ci siano automobili in corsa, c'è una folla di spettatori.

Peralluman

2015: un appassionato collezionista milanese e suo figlio, raffinati intenditori di automobili, cercano un'auto che soddisfi tutti i requisiti richiesti da un vero amante delle automobili e della loro storia: un'auto non troppo impegnativa di costo e cilindrata ma vera sportiva, possibilmente che abbia avuto come modello una storia importante nelle competizioni; che sia sempre bene accetta a qualsiasi manifestazione, dalla "garetta" al concorso di eleganza; che sia facile da guidare e competitiva anche sulla neve; se poi è d'autore e ha un pizzico di esclusività, meglio ancora.

Sembra un identikit: quello della Lancia Fulvia Sport Zagato. Trovata (buona) e comprata: per la precisione una 1,3 S del 1969, prima serie con cambio a 4 marce "leva lunga", due soli proprietari di cui il secondo l'ha custodita per oltre 40 anni, curandola bene tanto da richiedere adesso soltanto una piccola rinfrescata per riportarla al pieno splendore della sua livrea corsaiola, azzurra con bande bianche e fanaleria dal sapore di "Monte". «Siamo entusiasti -dicono i due- di questa automobile: è come guidare una piuma bagnata di grinta, maneggevole, scattante, con una frenata pronta e una tenuta di strada invidiabile. In più -continuano- è comoda, con sospensioni non troppo dure, e nell'abitacolo ti accompagna un'autoradio originale perfettamente funzionante, che dall'unico altoparlante centrale fa riecheggiare le note delle canzoni di metà anni '60».

Sono quegli anni formidabili dell'automobile e dell'automobilismo italiani: tra le gare che più fanno sognare ci sono quelle per vetture Turismo; i Rally sono ancora soprattutto maratone di resistenza, ma c'è aria di novità: la piccola Mini ha vinto le ultime due edizioni del Rallye di Monte-Carlo. Alfa Romeo e Lancia sono le due marche preferite degli appassionati nostrani ed entrambe, nel 1965, presentano un modello che fa battere il cuore. È Marzo quando, a Ginevra, il Portello presenta la Giulia Sprint GTA; a novembre, a Torino, appare la Lancia Fulvia Sport Zagato. Sembra quasi che le due Case più importanti d'Italia si marchino

a uomo, e in un certo senso è così, ma ognuna segue il proprio DNA. Entrambi i modelli sono versioni sportive di una berlina, entrambe fanno largo uso di una lega leggera che sembra la banda larga dell'automobilista anni '60: il Peralluman. Un misto di alluminio e magnesio che, usato per sportelli, cofani e altri pannelli, permette un bel risparmio di peso.

Comunicazione

Alfa Romeo spinge di più sull'acceleratore, la GTA nasce dedicata alle corse e quindi pensa soprattutto alle prestazioni: pesa meno di 800 kg (oltre 100 kg meno del modello da cui deriva). Lancia è più elegante, van bene le prestazioni ma senza ostentazione mi raccomando: la Fulvia ha la trazione anteriore: c'è di mezzo una tradizione da difendere, quella dell'innovazione, tecnica e stilistica. E quindi si affida a Zagato, il carrozziere forse più innovativo del momento, per comunicare la differenza tra la Fulvia coupé e la versione "Sport". Da Terrazzano di Rho arriva pronta la risposta, con un design firmato Ercole Spada che sottolinea, con i suoi volumi del tutto originali, come la potenza venga da davanti.

Il frontale massiccio, la coda filante, per uno stile del tutto personale, che attira subito gli sguardi degli appassionati e, benché non del tutto omogeneo, non la-

scia indifferenti. Anzi, nel complesso, piace parecchio. Sono gli anni nella storia dell'automobile in cui la creatività è massima e più libera di esprimersi: il designer è slegato da dettami di marketing e libero di interpretare la realtà delle cose e dunque anche un'automobile ha la sua personalità. Così, come Castagnero per disegnare la Fulvia coupé si era ispirato al motoscafo Riva, Spada interpreta il nuovo modello in modo comunicativo: cos'ha la Fulvia di diverso rispetto alla concorrenza? Che è brillante ed è una "tutto avanti". Perciò Spada sottolinea il concetto con una forma a cuneo in cui la parte anteriore è importante, mentre la posteriore è filante e leggera; nel complesso, una forma aerodinamica. Inoltre, le dimensioni generali sono più importanti rispetto al modello di derivazione: sullo stesso interasse la "Sport" è più lunga rispetto alla normale coupé (4,09 metri contro 3,975) e molto più bassa (1,20 metri contro 1,30). Lungo tutta la fiancata corre uno spigolo a diedro che alleggerisce l'insieme e nel contempo lo rende omogeneo, dissimulando la notevole differenza tra parte anteriore e posteriore.

La Fulvia di Zagato è bassa, dicevamo: in effetti, una volta calati nell'abitacolo, ci si ritrova con il volante in alto, perché la plancia non cambia, mentre qui i sedili sono ben più in basso. Ne deriva una posizione di guida che ricorda le auto da corsa, con braccia e gam-

CERCHI FPS

Qui sotto, un bellissimo bozzetto di Ercole Spada, il designer della Zagato autore delle linee della Fulvia Sport. Nelle foto piccole, alcuni dettagli distintivi della vettura: da sinistra, la presa d'aria al centro del cofano anteriore; lo specchio retrovisore sul parafrangente sinistro (dalla seconda serie sarà spostato



sulla porta di guida); i cerchi FPS in lega leggera misura 4,5x14 montano gomme extra-large: 175/70 R14; la bella coda con la scritta identificativa del modello da una parte e il marchio Lancia dall'altra. Nella foto grande della pagina a fianco, la Fulvia Sport in azione in città.





be distese, come in una monoposto. È una cosa che fa sognare l'appassionato. Una delle tante che fa passare in secondo piano il maggiore esborso necessario ad acquistare la "Sport" rispetto alla Fulvia normale: 1.986.000 Lire contro 1.633.000. Tanto che è proprio con la Fulvia che il carrozziere milanese diventa anche costruttore, nonostante già con l'Appia Sport un "suo" modello fosse entrato stabilmente nei listini della Casa di Chivasso. Ma fino al 1965, da Zagato si era sempre lavorato a mano, battendo i pannelli di alluminio delle carrozzerie delle auto, con volumi produttivi forzatamente limitati. Con la Fulvia Sport la commessa è da subito più impegnativa, tanto da dover passare allo stampaggio dei lamierati: proprio per questo si usa il Peralluman, che è sempre una lega di alluminio (come potete leggere in altra parte di questo servizio) ma si può stampare, al contrario del duralluminio; e tuttavia, il montaggio resterà manuale, cosa che comporrà una caratteristica oggi molto apprezzata dagli intenditori come i proprietari della vettura di queste pagine: che ogni esemplare è diverso da un altro in piccoli dettagli. In particolare, questa "biodiversità" si nota nelle asimmetrie tra i due lati delle vetture: le porte, i parafranghi, per esempio, hanno sempre proporzioni e dimensioni differenti tra loro.

Intrecci

La Fulvia Sport ritratta in queste pagine è una 1,3 S, dunque della serie 818.362 dotata del motore tipo 818.303, V4 con angolo tra le bancate di 12°45'28" da 90 CV a 6.000 giri, una potenza più che rispettabile su un corpo vettura che pesa soltanto 935 kg. La carrozzeria non è più tutta in lega leggera come sulla 1,2, bensì in parte in acciaio, ma restano molti particolari in lega leggera, in particolare cofani e portiere; tuttavia, come in ogni costruttore artigianale che si rispetti (e Zagato rimane tale anche mentre produce le Fulvia Sport), c'è poca uniformità: è possibile infatti trovare esemplari che hanno addirittura una porta di un materiale e una dell'altro. Nel passaggio da una serie all'altra spesso sono usate componenti già presenti in azienda, così per esempio della Fulvia Sport "seconda serie" (la 1,3 S presentata al Salone di Torino di novembre 1970) ci possono essere esemplari considerati "prima serie e mezzo", con carrozzeria interamente o in buona parte in alluminio ma cambio a cinque marce. In realtà, dalla prima Fulvia Sport 1,2, con carrozzeria interamen-

te in lega leggera, alla ultima 1,6, tutta in acciaio, ci sono varie fasi intermedie molto difficili da codificare, dal punto di vista della carrozzeria.

Secondo le più note pubblicazioni librerie sul tema, nel passaggio dalla serie di telai 818.332 alla 818.362, entrambe in teoria con motore 1,3, si trovano esemplari con motore 1,2 e parti di carrozzeria battute a mano. L'esemplare del nostro servizio, costruito il 4 luglio 1969, ha telaio del tipo 818.362. Tutto ciò ha fatto ritenere ad alcuni che all'interno della serie 818.332 ci

ALLUMINIO E PERALLUMAN: LE DIFFERENZE

La presenza del magnesio nelle leghe d'alluminio segna la principale differenza fra le leghe della serie 2000 (comunemente dette duralluminio, dural o avional) e quelle della serie 5000 (comunemente dette Peralluman). Nel primo caso il magnesio non supera l'1,5%, mentre nel secondo può arrivare al 5,6%.

Le leghe della serie 2000 sottoposte a trattamento termico hanno migliori caratteristiche meccaniche. Sono apprezzate dove si richiede elevata resistenza meccanica, in particolare nelle costruzioni aeronautiche e nelle parti strutturali sottoposte a forti sollecitazioni.

Le leghe della serie 5000 resistono meglio alla corrosione e si lavorano meglio (sono più duttili e più saldabili). Le loro qualità meccaniche possono migliorare con trattamenti a freddo, ma non a caldo, in ogni caso non eguagliano quelle delle leghe della serie 2000. La lavorabilità e la saldabilità sono apprezzate nella costruzione di carrozzerie per automobili o di parti strutturali non sottoposte a sollecitazioni elevate.



TARGA FLORIO

La Fulvia Sport Zagato ha avuto una notevole carriera sportiva, ricca di importanti successi. A sinistra, in primo piano l'esemplare con numero di telaio 001289: è una delle quattro "Competizione" considerate di pre-serie perché realizzate da Zagato prima dell'ordine da parte di Lancia. Questa, qui ripresa alla Targa Florio del 1969 condotta da Fiorenzo Genta, fu costruita il 9 Gennaio 1968.



sia stato un piccolo lotto di auto prodotto per le competizioni su specifica richiesta di gentleman driver. Riteniamo più probabile, come detto, che in Zagato producessero con quello che avevano in casa, senza troppo riguardo se fossero pezzi in lega leggera o acciaio.

Daytona

Di certo, la Fulvia Sport iniziava a farsi valere parecchio nelle competizioni, al pari della “sorella” normale. Proprio del 1969 sono le clamorose affermazioni (di classe, ma accompagnate da lusinghieri piazzamenti assoluti) a Sebring e Daytona, che fanno seguito all'exploit alla Targa Florio dell'anno prima, dove Munari-Pinto e Maglioli-Crosina, con due esemplari competizione ufficiali (iscritti come Gruppo 5 perché dotati di motore 1401 cc), arrivano subito dietro i Prototipi delle Case ufficiali, 11° e 15° rispettivamente. Era stato il giovanissimo Cesare Fiorio, con la squadra HF da lui inventata, a stimolare la partecipazione alle corse della Sport Zagato; non soltanto, ma aveva commissionato al carrozziere milanese la produzione di tre esemplari competizione ufficiale (i numeri di telaio 1911, 2290 e 2300, costruiti nella prima metà del 1968); a questi, il cui primo proprietario è Lancia S.p.a., si aggiungono altri 4 esemplari prodotti autonomamente da Zagato che, da ex-pilota, intuisce subito le potenzialità

dell'auto; più altri 22 esemplari richiesti dalla Lancia per essere affidati a piloti e scuderie (tra cui la Jolly Club). L'unico esemplare di questi che si può vantare dell'appellativo “Competizione Daytona”, essendosi classificata 17esima alla 24 ore di Daytona (e 11esima alla 12 Ore di Sebring) del 1969, è la numero 1911. Secondo Stella e Vettore, autori del libro che compendia la storia di questo modello, con l'avvento del modello 1,3 S (fine 1968), Zagato avrebbe prodotto in autonomia un'altra piccola serie di “Competizione” su richiesta di alcuni clienti sportivi, ma non ci sono riscontri oggettivi di questo fatto, né partecipazioni a gare che lo possano confermare.

Una storia italiana

Quel che è certo è che le Fulvia Sport furono protagoniste dell'automobilismo di quegli anni, soprattutto in pista, dove potevano far valere le qualità del motore e del telaio e la leggerezza della struttura. Il che aumentò la già notevole appetibilità di questa vettura che a suon di risultati confermò di essere una “sportiva di razza”. Già con la prima evoluzione, la 1,3, le vendite si impennarono a quasi 1000 unità nel solo 1968, dopo i 202 esemplari costruiti nel 1966, primo anno di produzione, e le 640 del 1967. In totale furono 1.804 gli esemplari prodotti tra il 1966 e il 1969 con motori 1,2 e 1,3;

SPIGOLO

Nella vista posteriore (sotto) è evidente lo spigolo che corre lungo le fiancate e alleggerisce l'insieme. Il portello posteriore si apre con un comando elettrico per poi essere sollevato completamente a mano.



con la 1,3 S la richiesta aumentò ancora: 1.898 esemplari tra 1968 e 1970, per un totale di 3.702 esemplari "prima serie". Poi arrivò la "seconda serie" (cambio a cinque marce) 1,3 S e 1,6 di cui si produssero 3.400 esemplari tra il 1970 e il 1972, per un totale di oltre 7.100 esemplari. La Zagato si trovò quindi a fronteggiare volumi inaspettati, cosa che non fa che confermare quanto detto sopra sugli intrecci di carrozzeria e materiali nella produzione: è facile immaginare quali potessero essere i ritmi lavorativi all'interno di un'officina artigianale, per quanto grande fosse. E, con essi, la necessità di non buttare via nulla.

Abbiamo detto quali possono essere i motivi di acquisto di una Fulvia Sport Zagato oggi, da parte di un collezionista. All'epoca il suo successo venne per lo stile, certo, ma soprattutto per le prestazioni. La Fulvia Sport, grazie alla sua aerodinamica, era molto veloce in rapporto alla cilindrata. La 1,2 da 80 CV raggiungeva i 170 km/h, tra l'altro consumando meno benzina (in media circa 1 litro ogni 100 km) rispetto alla Fulvia coupé normale; velocità che sale a 175 km/h, poi 180, con le 1,3 e 1,3 S, per arrivare ai 190 km/h della 1,6. Una vera "piccola bomba". Le prove su strada di tutte le riviste specializzate, italiane e straniere, furono molto positive. Alla personalità della linea si abbinavano indubbie qualità dinamiche, la brillantezza del motore

e la facilità di guida, unita a un'ottima tenuta di strada e una frenata sicura. Da alcuni fu definita un'auto "da dandy", per sottolineare il fatto che fosse un'automobile da usare in solitudine o al massimo in coppia. E chi attendeva il fine settimana per dare sfogo alla propria passione per la guida, non aveva difficoltà a incrementarne la potenza: 10-15 CV in più si potevano ottenere, soprattutto con le 1,3 e le 1,6, con poca spesa e senza stravolgere la macchina. Preparatori, meccanici e accessori non mancavano, nell'Italia da corsa degli anni '60 e '70.

ALLUNGATA

La posizione di guida (sotto) è bassa e allungata, perciò l'ampio volante si trova un po' in alto. Sotto, il vano motore con il tipico V4 stretto, montato inclinato verso sinistra rispetto al senso di marcia. Il cofano motore è incernierato di lato, una particolarità di questa Zagato.



SCHEDA TECNICA

LANCIA FULVIA SPORT 1,3 S (1969)

Motore Tipo 818.303 Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri a V di 12°45'28" Alesaggio e corsa 77 x 69,7 mm Cilindrata 1.298 cc Rapporto di compressione 9,5:1 Distribuzione due alberi a camme e bilancieri in testa e due valvole per cilindro Accensione Bobina Marelli BZR 200 A, candele Champion N 6 Y oppure Bosch o Marelli Impianto elettrico 12V, batteria 30 A Alimentazione due carburatori doppio corpo Solex C35PHH/PHH1 1-7 Lubrificazione a carter umido, radiatore a comando termostatico Potenza 90 CV a 6000 giri Coppia 11,6 kgm a 4.600 giri **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce + RM, rapporti: I 3,690; II 2,179; III 1,419; IV 1; RM 1,411; rapporto finale coppia conica 11/39 Ruote in acciaio, 4,5J x 14"; pneumatici 145-14 SR **Corpo vettura** Telaio tipo 818.362, pianale in acciaio, carrozzeria con pannelli di saldati di acciaio e lega di alluminio Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale, bracci oscillanti, balestra trasversale, barra antirollio, ammortizzatori telescopici idraulici; posteriori ponte rigido, molle a balestra longitudinali, barra di reazione Panhard, barra antirollio, ammortizzatori telescopici idraulici Freni a disco sulle 4 ruote, ant. Ø 255 o 58 mm, post. Ø 265 o 267 mm Capacità serbatoio benzina 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.330 Carreggiate ant. / post. 1.300/1.280 Lunghezza 4.090 Larghezza 1.570 Altezza 1.200 Peso 935 kg **Prestazioni Velocità** massima 180 km/h

Il colore rosa

Rally

**“LA LASCI PURE LÌ”, DISSE
UN ALBERGATORE AL PADRE
DELL’ATTUALE PROPRIETARIO:
LA FULVIA INGOMBRAVA
L’INGRESSO DELLA PENSIONE,
MA FACEVA DA RICHIAMO
NEGLI ANNI DELLA FANTASIA
AL POTERE, QUELLA TINTA
ERA A CATALOGO LANCIA**

DI DARIO MELLA, FOTO MATTEO BOEM



Dura dal 1969 il rapporto della famiglia di Alessandro Bison, di Piazzola sul Brenta (PD), con la Lancia Fulvia coupé 1,3 rallye qui fotografata, quando il padre di Alessandro, Roberto, la acquistò nuova presso una concessionaria della zona. Se fosse di un altro colore, sarebbe una Fulvia coupé come tante. E invece è color rosa Mirabello, una tinta particolare ma molto riuscita, che esalta l'eleganza della vettura senza risultare leziosa o metterne in ombra la sportività. La nota particolare è la tonalità scelta di rosa, un po' tendente al malva, un po' iridescente, un po' cangiante, dipende dalle condizioni di luce e dall'angolazione con la quale la si guarda. Di sicuro un colore riuscitissimo. Il bello è che questa vettura è conservata, anzi, magnificamente conservata, nella sua originalità. Questa tinta,

assieme al blu e al grigio, fu scelta a suo tempo dalla Lancia per saggiare la reazione del pubblico verso le tinte metallizzate, mai utilizzate fino a quel momento. E proprio per questo la verniciatura di duecento vetture fu affidata a una carrozzeria esterna. Una nota caratteristica di queste speciali è la tinta dei cerchi ruota uguale a quella della carrozzeria. Per il resto non ci sono altre differenze: la meccanica è quella del coupé 1,3 rallye con cambio a quattro marce a leva lunga. Il proprietario ci ha raccontato il rapporto che lui e la sua famiglia hanno instaurato, nel corso degli anni, con quest'auto.

►Quando e da chi fu acquistata la Fulvia? Fu una decisione condivisa con la famiglia?

La Fulvia fu acquistata nel marzo del 1969 da papà e

MIRABELLO
Non passa inosservata questa Fulvia coupé Rallye 1,3. Il merito è del colore rosa Mirabello, una tinta originale che esalta l'eleganza di questo modello senza intaccarne minimamente la sportività. Anzi, l'effetto finale è esaltare ancor più la raffinatezza meccanica e il prestigio Lancia.



da mamma in sostituzione della Fiat 850 che era l'auto di mio padre, mentre la mamma possedeva una 500. Fu una scelta condivisa tra loro, in quanto la famiglia sarebbe iniziata da lì a poco (io sono arrivato dopo qualche mese, quindi sono coetaneo della Fulvia).

► Perché non fu acquistata una Fulvia berlina, visto che lei era in arrivo?

Probabilmente la scelta del coupé fu indotta dal fatto che i miei genitori erano sposati da poco, quindi ancora senza figli. In prospettiva il coupé era comunque un 2+2, quindi idoneo a soddisfare le esigenze per un certo numero di anni potendovi alloggiare i figli piccoli. Un'auto non esageratamente sportiva, ma comunque comoda e di classe e che aveva un suo appeal. Papà inoltre ne apprezzava la trazione anteriore.



► Come mai fu scelta di quel colore?

Bella domanda. Probabilmente il caso fece la sua parte, oppure fu la Fulvia a scegliere la nostra famiglia: fu acquistata presso un concessionario della cittadina dove mio padre lavorava. Una località dove girava già una Fulvia coupé azzurra e, poiché l'acquisto di un'auto di questo genere comportava un esborso economico non irrilevante, sembra che la richiesta fosse per una Fulvia che si distinguesse da quel-

GIOIELLO

Da sempre appartenuta alla famiglia del primo proprietario, oggi la Fulvia coupé rosa è nelle mani del figlio, Alessandro Bison, qui a fianco ritratto assieme al "gioiello di famiglia".



la "azzurra". Probabilmente la concessionaria, per andare sul sicuro, trovò una Fulvia con un colore diverso da tutte le altre. Non dimentichiamo inoltre che questa Fulvia è una delle ultime Rallye prodotte: può essere che, per spingere le vendite, alcuni esemplari fossero stati allestiti con colori particolari e che uno sia finito alla concessionaria nel momento giusto. L'altra ipotesi è che la concessionaria disponesse di due Fulvia: venduta quella azzurra, era rimasta quella rosa.

► Come fu usata in prevalenza?

All'inizio fu usata come qualsiasi altra auto: percorso casa-ufficio, vacanze eccetera. Ricordo che negli anni '70 le vacanze erano piuttosto "stanziali". Mamme e bambini stavano al mare o in montagna (nel nostro caso, al mare) più a lungo dei papà, che spesso facevano la spola nel fine-settimana. Il tetto della Fulvia ha una piccola ammaccatura provocata da una pigna in una di queste "soste al mare". La nascita di mia sorella e la crisi energetica del 1973 resero sempre meno conveniente l'uso giornaliero della Fulvia, così la seconda auto, una Fiat 500, fu sostituita

da una Renault 5 TL, che divenne la "prima auto" mentre la coupé fu riservata alle "grandi occasioni".

► Come reagivano gli altri alla vista di un'auto rosa?

Da quanto ricordo, fino ai primi anni '70 non c'erano reazioni particolari di fronte a un colore come questo. Si trattava di una tinta rara, ma in fin dei conti era applicata a un'auto sportiva e all'epoca i colori sgargianti erano di moda. Poi, con il passare degli anni, iniziarono a chiederci se si trattasse di un colore "di fabbrica". Le tinte delle automobili andavano

LEGNO

Allestimento e dotazioni sono quelle tradizionali: abitacolo in finta pelle, cruscotto e plancia in legno, moquette sul pavimento, il caratteristico taglio del faro posteriore e il cofano con profilo centrale e presa d'aria cromata.





SCHEDA TECNICA LANCIA FULVIA COUPÉ 1,3 RALLYE

Motore 4 cilindri a V stretto (12°45'28") raffreddato ad acqua, anteriore longitudinale, cilindrata 1298 cc (77 x 69,7 mm), due alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro Potenza 87 CV-DIN a 6000 giri Coppia 11,6 kgm-DIN a 4500 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce sincronizzate + RM, ruote 4,5Jx14", pneumatici 145 SR 14 Corpo vettura Scocca portante con telaio ausiliario anteriore smontabile, sospensione ant. a ruote indipendenti, balestra trasversale superiore, ammortizzatori idraulici, barra antirollio, post. ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio, freni a disco, capacità serbatoio 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.330 Carreggiata ant / post 1.300 / 1.280 Lunghezza 3.975 Larghezza 1.555 Altezza 1.300 Peso (kg) 925 in ordine di marcia **Prestazioni** Velocità massima 168 km/h



omologandosi, da un lato, e dall'altro si iniziò a pensare che le Lancia Fulvia dovessero essere tutte rose con cofani neri, come quelle da gara.

►Ci racconta qualche aneddoto legato alla Fulvia di famiglia?

Una volta, il proprietario della pensione dove i miei erano andati in vacanza, disse a mio padre di lasciare la Fulvia parcheggiata davanti all'ingresso: "la lasci pure lì", gli disse, benché ci fosse un divieto e il parcheggio per gli ospiti fosse sul retro. Evidentemente la considerava una buona pubblicità per il suo albergo. Al contrario, a pochi giorni dall'acquisto, il direttore della filiale di banca presso la quale mio padre lavorava gli ordinò di non parcheggiarla di fronte alla sede, probabilmente perché un'auto rosa era in contrasto con l'immagine di serietà che il direttore voleva trasmettere.

►Un'auto così ben conservata di quel periodo è una cosa non comune. Quali sono stati, nel tempo, gli accorgimenti e le cure che hanno permesso di farla giungere fino a noi in ottimo stato?

Le vecchie Lancia sono di qualità eccezionale, comunque la nostra è sempre stata in garage e sempre pulita; in più non è molto sfruttata, ha percorso poco più di 82.000 km, e abbiamo fatto la manutenzione ordinaria con regolarità.

►Ci sono stati interventi importanti sulla meccanica?

Che io ricordi no, più che altro la vita limitata delle batterie, per lo scarso uso (è capitato di restare a piedi un paio di volte) e dello scarico, che arrugginiva. Il terminale è stato riparato un paio di volte, poi è stato cambiato, insieme al silenziatore centrale che abbiamo sostituito di recente. Circa venticinque anni fa è stata sostituita la pompa dell'acqua e l'anno scorso abbiamo sistemato le testine dello sterzo.

►Per conservare un'automobile così bene e per tanti anni, dev'esserci stato un valido motivo.

Più d'uno: sentimentale, il primo; ma anche perché abbiamo il garage dove tenerla. E poi negli anni l'auto è diventata un accumulatore di ricordi: l'abbiamo usata anche per il mio matrimonio. E poi, con quel colore è irripetibile...

TESTIMONIANZA

Il potente e compatto quattro cilindri a V stretto della Fulvia (in alto) fa bella mostra di sé all'interno del cofano, ovviamente della tinta della carrozzeria. Lo stesso dicasi per i cerchi (sotto): questo esemplare ha una importanza storica, perché testimonia dell'esistenza dei colori metallizzati nella gamma Lancia Fulvia, e di questo rosa in particolare.





Coupé **Miss Rallye**

PROVATA AL BANCO L'AUTO PRONTA PER LA GARA 2017

HA UN GRAN MOTORE, MA NEL PRINCIPATO CONTANO TANTO LE GOMME

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO CLAUDIO CORTEMIGLIA



Si avvicina il tradizionale appuntamento con il Rallye Monte-Carlo Historique: la 20esima edizione della gara più famosa del mondo scatterà il 25 gennaio prossimo, per terminare una settimana dopo. La gara monegasca è la più importante non soltanto nel Campionato del mondo Rallye, ma anche nel più limitato (ma assai più ricco di partecipanti) mondo delle auto storiche. Le due gare, moderna e d'epoca, hanno molto in comune: parte del percorso; la difficoltà di interpretare le variabili meteorologiche; il fascino anche mon-

dano. Ma la versione vintage può essere addirittura più dura, visto che si ispira proprio alle maratone di un tempo, ben diverse dai rally moderni: un esempio per tutti, la lunga tappa di avvicinamento al Principato, con partenza da alcune importanti città europee. Quest'anno saranno Barcellona, Reims (posti esauriti nel momento in cui scriviamo), Bad Homburg, Copenhagen, Glasgow, Lisbona, Stoccolma. E poi l'intero percorso dello "Storico" è fatto di prove a media, con rilevamenti segreti. Mantenere una velocità media di quasi 50 km/h per centinaia di km

SI FACCIA LUCE

La Fulvia coupé 1,2 da noi provata monta una notevole batteria di fari: il proprietario non ama alzarsi presto al mattino, quindi finisce sempre la tappa con il buio... A parte gli scherzi (ma in questo caso è vero) al "Monte" storico prima o dopo il buio si incontra sempre.



può essere relativamente semplice con l'asfalto pulito, ma con neve e ghiaccio è un'impresa.

Ecco allora che la preparazione dell'automobile diventa di primaria importanza; e, naturalmente, anche la scelta del modello, che per regolamento deve aver partecipato, almeno una volta, alla gara "originale". E se poi l'ha anche vinta, meglio ancora.

La Lancia Fulvia Coupé, per esempio, ha fatto la storia del "Monte" (con la mitica vittoria, nel 1972, di Sandro Munari), e dei Rallye in generale. E la sta facendo anche adesso: Gianmaria Aghem, uno dei maggiori specialisti della Regolarità, nel 2017 disputerà la gara per la sedicesima volta e nel 2016 è stato terzo assoluto; la Fulvia, di cui Aghem è un grande appassionato (possiede sette coupé), ha vinto due volte l'edizione storica della gara, di cui una volta, nel 2005, con il figlio di Gianmaria, Marco, al volante: "Queste macchine sono molto affidabili - racconta Aghem sr.-: ho disputato quindici Rallye storici di Monte-Carlo su Fulvia Coupé e mi sono riti-

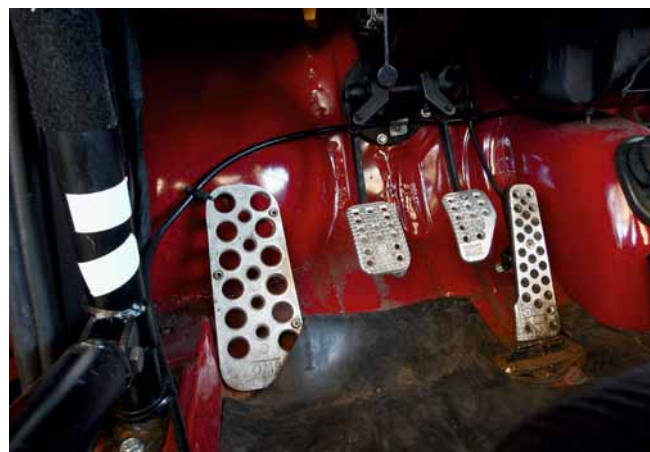
rato soltanto una volta, peraltro per un incidente; per il resto, ho accusato soltanto la rottura di un cavo del gas". Tanto per smentire chi sostiene che le auto "vecchie" sono poco affidabili a prescindere; e a maggior conferma della qualità delle Lancia (soprattutto le pre-Fiat, come quella di queste pagine). Ma come si prepara un'auto che per sette giorni deve correre di buona lena senza quasi mai fermarsi, al freddo e al gelo, con neve e vento e sbalzi termici notevoli (non è raro trovare 10° C al porto di Monte-Carlo quando, sulle montagne alle spalle del Principato, c'è neve e temperatura intorno ai -20°)? Ve lo diciamo con la collaborazione del nostro Centro Prove e Servizi che, grazie alla disponibilità dello stesso Aghem, ha provato al banco la Fulvia Coupé 1,2 del 1965, una delle prime prodotte.

Carburatori da 40

La vettura è stata acquistata verso fine 2015, tramite un'inserzione trovata su un sito specializzato di

CENTRO PROVE

Nel riquadro sopra, un momento della prova al banco del Centro Prove e Servizi della nostra casa editrice. Chiunque può provare la sua macchina: basta scrivere a centroprove@edisport.it oppure telefonare al numero 02 - 38085272.



vendita: era “in stato pietoso”, secondo la definizione di Aghem, e si trovava a Serravalle Scrivia (AL). Per ragioni di vicinanza, è stato quindi Italo Barbieri di Rosso Corsa, che ha la sede a Genova, a procedere al recupero. Nonostante le condizioni in cui si trovava, l'esemplare riscuoteva subito interesse per il fatto di essere uno dei primi prodotti, tra ottobre e novembre del 1965. Alle problematiche di restauro consuete, si sono poi aggiunte le altrettanto solite difficoltà burocratiche: in particolare, il certificato dell'ASI riportava la dichiarazione di un meccanico di Piacenza, perciò Aghem è stato obbligato ad effettuare in quella città la revisione; e siccome mancava il timbro a secco, è stato anche obbligato a tornare una seconda volta. Ottenuto l'ok il 27 dicembre 2015, le targhe sono arrivate il 7 gennaio, in pratica alla vigilia della partenza; la vettura è dotata del passaporto FIA rilasciato da ACI.

Il tutto ha comportato un aggravio di lavoro non differente, perché l'auto è stata smontata una prima

volta per il restauro e per portarla in omologazione, e una seconda per la preparazione al fine di correre a Monaco. Quest'ultima ha riguardato soprattutto la meccanica, ma anche il telaio e l'alleggerimento complessivo della vettura, fattore molto importante come vedremo non soltanto per le prestazioni. Il motorista, Silvio Emanuel della Silcar di Torino, ha preparato il motore secondo regolamento, puntando sull'equilibrio generale ma, come si vede dai rilevamenti al nostro banco prova, senza disdegnare la prestazione assoluta. La preparazione consiste nel montaggio di pistoncini stampati a compressione maggiorata (della CPS di Torino) e alberi a camme specifici, oltre a carburatori doppio corpo da 40 mm, in luogo di quelli di serie da 32. L'ottimizzazione della fasatura e l'equilibratura di tutti gli organi in movimento ha completato la lavorazione che ha portato a ottenere quasi 16 CV in più rispetto al valore dichiarato per il motore di serie, ma senza andare a scapito dell'erogazione. Il tutto accoppiato a una coppia co-

NULLA AL CASO
L'abitacolo di questa Fulvia è ricchissimo di strumenti Blizz: il proprietario, Gianmaria Aghem, è uno dei più forti regolaristi italiani e non lascia nulla al caso. La pedaliera è ampiamente alleggerita, mentre la plancia è di serie. Alla gara monegasca si decide prima della partenza quale media si desidera tenere in gara: alta, media o bassa, anche in base a età e cilindrata della vettura. La Fulvia del 1965 permette di scegliere quella “bassa”.



nica 9/43 anziché la 11/43 di serie. Il cambio invece è a quattro marce, di serie, anche perché la Fulvia 1,2 non ha quello a 5 marce omologato nella fiche, quindi si può usare soltanto l'originale.

Alleggerita

Per quanto riguarda telaio e sospensioni, la preparazione di questa Fulvia ha comportato varie modifiche. Al posteriore sono state montate balestre dei primi modelli della II serie, che hanno attacchi uguali alla I serie ma portano a un assetto più alto, mentre all'avantreno per raggiungere lo stesso obiettivo è stato sufficiente montare i tamponi della Fulvia Coupé II serie, che sono un po' più alti. Sempre all'avantreno l'assetto prevede il camber a zero rispetto a quello positivo della Fulvia di serie (mentre sulla HF è leggermente negativo). Gli ammortizzatori sono regolabili e specifici per la guida nelle condizioni che è più probabile trovare nel Rallye monegasco: la regolazione incide soltanto sulle basse e medie velocità, per migliorare la trazione sulla neve. L'interno di vano motore e passaruota e tutto il sottoscocca sono protetti con vernice industriale, resistenze all'abrasione e ai liquidi più aggressivi, per intendersi la stessa usata sulle autocisterne; diversamente dall'antirombo, non assorbe i rumori ma può essere

nella stessa tinta della vettura, come in questo caso in Rosso Montebello.

Dicevamo dell'alleggerimento: a tal fine i finestrini sono in Lexan, fissi, le porte vuote, senza rivestimento all'interno (e così possono essere usate anche come portaoggetti); la palpebra del cruscotto è tutta di vetroresina; l'originale aveva un'anima di metallo, era ricoperta di espanso e rifinita con finta pelle. I cerchi sono da 14 pollici di diametro, come gli originali, ma Cromodora in magnesio, per un risparmio totale di 8 kg rispetto a quelli di serie; il peso complessivo della macchina così allestita è di circa 925 kg contro i 960 dell'auto di serie. Niente male, considerando che al serbatoio di benzina di serie da 38 litri ne è stato abbinato un altro da 45 litri nel bagagliaio, con un aggravio di peso non indifferente; il vano resta comunque capiente, tanto che consente di stivare due ruote di scorta (e il serbatoio supplementare è in posizione molto avanzata, quasi dentro l'abitacolo).

Una gara appagante

Aghem possiede sette Fulvia coupé: una 1,2 stradale del 1967; una 1,3 S del 1969 di serie, con porte e cofani in alluminio; una "Fanalone" con cui ha disputato dodici Rallye di Monte-Carlo; un'altra "Fanalone"

GOMME

Sopra, Aghem in azione: la vettura montava al momento della foto morbidissime gomme Continental Viking 5. La scelta delle gomme è fondamentale. Partire in fondo al gruppo può aiutare in caso di fondo innevato/ghiacciato perché le auto davanti "grattano" la superficie.



intensa e una "Fanalino" (cioè la 1,6 HF "seconda serie", prodotta dopo il passaggio della Lancia a Fiat). Ma Aghem è un collezionista a tutto tondo: della sua scuderia fanno parte, tra le altre, anche una Panhard CT 24 e una Daf 66 Coupé, una Ford A Roadster del 1929, due Ford T, una Citroën 5 CV del 1925, una Ballilla coupé Kelsch del 1932 e una spider del 1933 e una BMW 328 Roadster del 38.

"Io sono un entusiasta del Rallye di Monte-Carlo Storico, tanto che nel 2017 lo disputerò per la 16esima volta. Per questo motivo spingo sempre a farlo, chi me lo chiede. D'altra parte è un gioco facile, perché chi lo fa una volta quasi sempre poi torna. Secondo me è meglio concentrarsi su questa gara, anche se richiede uno sforzo supplementare, in tutti i sensi, piuttosto che investire da altre parti".

Cos'ha di speciale?

"Potrei rispondere semplicemente che è il Monte-Carlo! È una gara molto appagante, anche se è chiaro che ci vuole un po' di fortuna per ottenere una buona prestazione. Ma anche se si va senza ambizioni, per me è il massimo: la storia, la lunghezza, la complessità... Tutto lo rende inimitabile. Ti senti parte di qualcosa di mitico. E poi quelle stradine, in mezzo alle Alpi, spesso in solitaria... Molto affascinante".

Come ci si prepara?

"Per prima cosa serve una macchina adatta, cioè che sia facile da guidare e non corra il rischio di essere respinta all'iscrizione: una Fulvia Coupé 1.3 in tal senso va benissimo, anche senza preparazioni particolari. Basta alzarla un poco e darle un minimo di protezione, un assetto un po' morbido e il gioco è fatto. Volendo si possono montare gomme "/>

Al Monte-Carlo gli pneumatici hanno un'importanza fondamentale, che scelta consiglia?

"Al debuttante con un budget ristretto consiglio di fare tutta la gara con le invernali chiodate. L'importante è ricordarsi di verificare che siano in regola con il codice francese, che in proposito è un po' diverso dal nostro. Consiglio di acquistare sei gomme, oltre a quella di scorta: due da montare nuove quando si arriva nel Principato, prima dell'ultima notte di gara. L'importante è che siano già un po' rodiate, non vanno montate nuove di fabbrica altrimenti si rischia di avere meno trazione e più facilità di perdere i chiodi".

Si può disputare una gara intera con i chiodi? Non si staccano in caso di asfalto asciutto?

"In rettilineo non si staccano, l'importante è usare un po' di cautela nei tornanti e nei raccordi autostradali. Io un anno sono partito da Marrakech con i chiodi e

PROFILATI

Sopra, alcuni dettagli significativi: il "fermo" per evitare che il parabrezza si stacchi; la chiave per smontare le ruote fissata all'interno del cofano posteriore; il serbatoio supplementare all'interno del bagagliaio; i sedili profilati; Aghem in azione nella gara 2016.



ho concluso al nono posto. Va anche detto che i chiodi servono soltanto su ghiaccio o neve durissima. In caso contrario bastano le gomme invernali. Consiglio i chiodi al neofita per essere preparato a ogni evenienza anche senza mettere a budget l'assistenza che ti porta in giro tre tipi di gomme differenti. Volendo rischiare possono bastare anche delle Continental Viking 5, che sono gomme invernali vendute in Scandinavia. L'importante è avere sempre motricità: nel caso della Fulvia, quindi, l'anteriore".

Le "scarpe" giuste

Voi top-driver che pneumatici usate invece?

"Io per il 2017 sto pensando di portarmi due Burzet 165/70-14 Special Blue con chiodi soltanto all'interno e due TR-Ice 165/70-14 Special Blue con chiodi da ambo i lati. Peraltro devo ancora provarli, magari associati ai Continental Viking 5 al posteriore". Di che gomme si tratta?

"Le Burzet e le TR-Ice sono prodotte da un gommista che si chiama SESS Tyres (sta per South Europe Studding Service, ndr); sono gomme ricoperte, con mescole morbidissime, intagli che scavano nella neve e chiodature di vario tipo. L'abbinamento però devo ancora provarlo".

Quali altre dotazioni non devono mancare?

"Servono fari supplementari per vedere nei tornanti; di riflesso, alternatore o dinamo adeguati, e quindi un voltmetro, al limite anche collegato all'accendisigari. Il voltaggio deve stare a 13,5, se scende a 12 bisogna spegnere subito un po' di fari altrimenti fai dei danni grossi: se si blocca la dinamo magari si rompe anche la cinghia, collegata alla distribuzione. Oltre

SLITTE

A destra, in alto la Fulvia al momento del ritiro. Restauro e preparazione sono stati effettuati da Rosso Corsa di Italo Barbieri: nella seconda foto la scocca smontata e irrobustita con l'inserimento di barre all'altezza delle porte. Sulla plancia sono stati montati fogli di alluminio per supportare gli strumenti (li vediamo applicati con i riferimenti per la lavorazione. All'anteriore sono montate slitte che, oltre a proteggere meccanica e sospensioni, in caso di neve molto abbondante aiutano a non innevare, "scivolando" al di sopra di essa.



agli strumenti giusti, è utile anche avere degli amici che diano consigli. Una cosa importantissima è il road-book: gli organizzatori non lo forniscono, bisogna comprarlo”.

In che senso: comprarlo?

“Si compra, c’è gente che vive di questo. A meno che uno non voglia guardarsi il percorso su Internet e poi trasferirlo in un road-book fatto da sé. Ma non conviene proprio”.

Chi lo vende?

“Lo spagnolo Cuni, per esempio: è un punto di riferimento, precisissimo”.

E quanto costa?

“250 euro”.

Torniamo alle cose da sapere: a cosa bisogna pensare prima di trovarsi in mezzo alla gara e dirsi “managgia, a questo non avevo pensato”?

“Bisogna portarsi da mangiare e bere, cose come parmigiano, gallette, biscotti, acqua e integratori, insomma cose nutrienti ma leggere, perché a pranzo si sta sempre in macchina. Poi è bene avere un giaccone e delle scarpe, caldi e impermeabili, da tenere nel baule. Bisogna immaginarsi di restare fermi nella neve, magari di notte e magari dover fare 5 km a piedi. Lì nessuno ti verrà a prendere. A me è capitato perfino di ritrovarmi senza parabrezza, con un



gran freddo. Altre cose: una tanica da 10/20 litri; carte di credito che funzionino in Francia, per i distributori di benzina”.

Bene, a questo punto non resta che il domandone finale: quanto costa tutto questo, come minimo?

“Se la macchina non ha bisogno di interventi particolari, direi un po’ meno di 10.000 euro, magari anche sotto i 9.000. Comprendendo i 4.800 euro di iscrizione, nella quale sono compresi tre pernottamenti in alberghi di alto livello. Poi qualche euro si può risparmiare unendosi ad altri per ammortizzare le spese: la Scuderia Milano, per esempio, in occasione del Monte-Carlo raccoglie tutti gli italiani anche i non soci. Mettendo insieme più auto si può risparmiare sulla bisarca, nel caso che non si voglia arrivare a Monte-Carlo con la stessa auto con cui si gareggia”.

WEBER

Sopra, la Lancia Fulvia coupé 1,2 in azione. Sotto, i cerchi Cromodora in magnesio. In basso, dettaglio dei Weber doppio corpo da 40 mm e il pregevole V4 “stretto”.



SCHEDA TECNICA

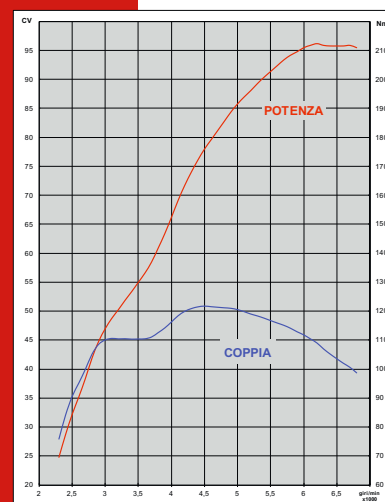
LANCIA FULVIA COUPÉ 1,2 S (1965-1969)

Motore Tipo 818.130 Anteriore longitudinale Quattro cilindri a V 12°45' Alesaggio 76 mm Corsa 67 mm Cilindrata 1.216 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza 80 CV a 6.000 giri Coppia 10,6 kgm a 4.000 giri Distribuzione a doppio albero a camme in testa Alimentazione due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 32 DOL oppure Solex C32 PHH 1 Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 4,3 litri Raffreddamento ad acqua circolazione forzata Impianto elettrico 12 Volt Alternatore 400 Watt Batteria 45 Ah **Trasmis-**

sione Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a quattro marce sincronizzate Rapporti: I 3,690; II 2,179; III 1,419; IV 1; RM 1,411 Pneumatici 145 SR 14 Cerchi in acciaio 4,5J x 14” **Corpo vettura** Carrozzeria portante Coupé a due porte Sospensioni anteriori indipendenti, trapezi, balestra trasversale, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche, barra Panhard Freni ant e post a disco con servofreno e correttore di frenata al retrotreno, doppio circuito frenante Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.330 Carreggiata anteriore 1.300 Carreggiata posteriore 1.280 Lunghezza 3.975 Larghezza 1.555 Altezza 1.300 Peso in ordine di marcia 960 kg **Prestazioni** Velocità massima 160 km/h

POTENZA ECCELLENTE

Sotto, il grafico della potenza rilevata al banco: le curve sono eloquenti della eccellente regolarità di erogazione, nonostante la preparazione: 96,20 CV a 6.200 giri e 12,42 kgm a 4.500 giri (regime al quale ci sono già 78 CV).





ALPHA (1907)

La prima Lancia (sopra, il fondatore Vincenzo). La sigla ufficiale, 12 HP, indica la potenza fiscale ed è sostituita dal nome Alpha nel 1919, quando il fratello di Vincenzo suggerisce di utilizzare le lettere dell'alfabeto greco per nominare i diversi modelli. Ha motore anteriore bi-blocco di 2.545 cc, cambio a 4 rapporti e trasmissione ad albero; velocità massima 90 km/h. In totale ne furono costruiti 108 esemplari di serie.



Le 10 più belle (+ una)

A MILANO È STATO PRESENTATO IL PROGRAMMA LANCIA CLASSICHE

RICORDIAMO QUI ALCUNI DEI MODELLI PIÙ RAPPRESENTATIVI DELLA CASA

DI LUCA GASTALDI



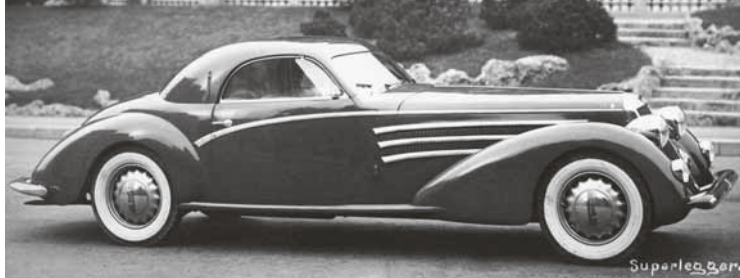
LAMBDA (1922)

Prima auto di serie con scocca portante. Inoltre ha il pavimento abbassato e cavo, per contenere l'albero di trasmissione. Motore a "V" stretta, per essere corto. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti e freni sulle quattro ruote, per la prima volta simultaneamente comandati dal pedale.

DILAMBDA (1928)

Sostituisce la Trikappa. Telaio in lamiera saldata a sezione chiusa. Motore otto cilindri a "V" stretta, 4 litri e 100 CV a 3.800 giri; velocità massima 120 km/h. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti e impianto frenante come sulla Lambda.





ASTURA (1931)

Prima Lancia dal nome non legato all'alfabeto greco. Presentata al Salone di Parigi del 1931, motore V8 2,5 litri. Telaio a crociera di lamiera scatolata con montaggio elastico del motore tramite due corte molle a balestra: brevetto Lancia per ridurre al minimo le vibrazioni. Velocità della berlina carrozzata da Lancia: 125 km/h (in foto, una coupé Touring).



D50 (1954)

Una delle più belle monoposto della storia; ha motore V8 di 2,5 litri da circa 280 CV. I serbatoi laterali la rendono più aerodinamica ed equilibrata delle rivali. I costi e la morte di Alberto Ascari convincono la Casa ad abbandonare la F1. Ma la D50 vincerà il mondiale '56, benché con le insegne della Ferrari.



FLAMINIA LORAYMO (1960)

Esemplare unico su chassis Flaminia Coupé, disegnato da Raymond Loewy, lo stesso della bottiglia della Coca Cola. Realizzata da Rocco Motto. Il nome è un anagramma di nome e cognome del designer. Ampia calandra a griglia racchiusa in una cornice di acciaio cromato in funzione di paraurti; parafranghi anteriori arretrati; fari antinebbia esterni; fiancate convesse nella parte centrale; spoiler antiturbolenza sul tetto.



STRATOS (1973)

Mito delle corse e insieme pietra miliare del design. Motore V6 2.4 di derivazione Ferrari, telaio monoscocca in acciaio. Nei Rallye è quasi imbattibile e rispetto alle concorrenti sembra un'astronave.



APRILIA (1936)

Testamento spirituale di Vincenzo Lancia, morto qualche mese prima della commercializzazione. Carrozzeria autoportante integrata con il telaio e linea aerodinamica. Leggera, consuma poco anche se raggiunge i 130 km/h. Motore V4 stretto con camere di scoppio emisferiche. Sospensioni indipendenti davanti e dietro.



AURELIA B24 SPIDER (1955)

Detta anche "America", è un simbolo degli anni '50. Ha parabrezza panoramico e porte senza maniglie né vetri discendenti. Stile di Pinin Farina. Telaio della coupé B20 GT, ma con passo più corto. L'Aurelia è la prima auto di serie prodotta con motore V6 (2.5) e cambio in blocco con il differenziale.



FLAVIA (1960)

Prima auto italiana a motore e trazione anteriori. Primo boxer Lancia. Prima auto italiana con 4 freni a disco. La versione coupé è disegnata e montata da Pininfarina, con motore a iniezione.

THEMA 8.32 (1988)

Presentata al Salone di Torino del 1986, la versione più esclusiva della Thema è subito ribattezzata "Thema Ferrari" per il motore V8 a 32 valvole progettato e sviluppato a Maranello. In pratica è lo stesso montato sulla Ferrari 308, opportunamente adattato: 215 CV, per 240 km/h circa. Tra i dettagli estetici inconfondibili: i cerchi in lega ispirati nel design alle Ferrari dell'epoca, la calandra con griglia modificata, la targhetta identificativa con logo "8.32" e l'alettone posteriore a scomparsa, regolabile con un comando elettrico. Sospensioni a controllo elettronico, interni in vera pelle e radica. Tra il 1986 e il 1992 ne sono prodotte 4300 unità in due serie differenti.



Sonett **Rosso '70**

**COLORE APPARISCENTE, LINEA
SPORTIVA E AVVENIRISTICA:
QUESTA VETTURA SEMBRAVA
FATTA APPOSTA PER IL MERCATO
AMERICANO DI QUEL DECENNIO
QUESTO ESEMPLARE È ARRIVATO
IN ITALIA DA NEW YORK**

DI CARLO CARUGATI - FOTO PIERPAOLO ROMANO



BRILLANTE
A fari alzati, in
velocità e con
il suo colore
brillante, la Saab
Sonett sembra
una supersportiva.
In realtà è una
piccola ma
leggera sportiva,
non molto
potente ma certo
affascinante.

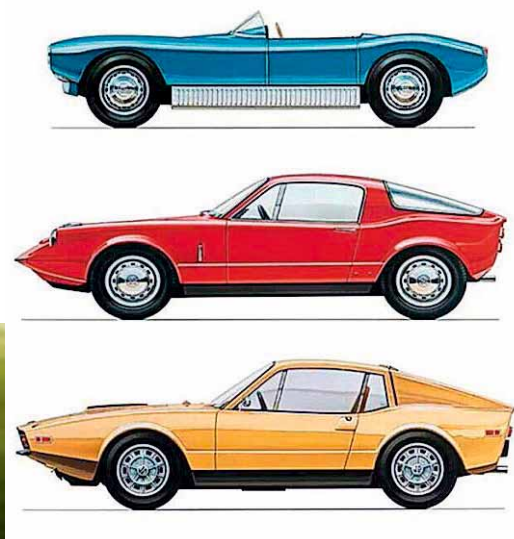


Molti non la conoscono, altri pensano sia un prototipo di Zagato su meccanica Alfa Romeo, magari un'antesignana della sua "Junior Z". Invece è una svedese, una Saab. Il nome Sonett (da pronunciare con l'accento sulla "o") deriva dall'espressione svedese *Så nätt*, "così bella", e in effetti il successo commerciale ottenuto soprattutto sul mercato d'Oltreoceano, il principale per questo modello, lo conferma. Nel 1970, la Sonett III (che per la Casa rimase sempre e comunque il modello "97") sostituì la prece-

dente Sonett II, presentata nel 1966 e derivata dal prototipo MFI13, realizzato nel 1964 a partire da un'idea di Björn Karlström e Björn Andreasson. Sonett "II" perché il nome era già stato utilizzato nel 1956 per una piccola roadster disegnata con intenti agonistici (e criteri aeronautici) dallo storico stilista della Casa, Sixten Sason. La carriera di questa piccola Saab da corsa fu subito troncata dall'aggiornamento dei regolamenti riguardanti le competizioni per vetture derivate dalla serie: ne furono approntati soltanto sei esemplari, ma nel frattempo si era cre-

STIRPE

In basso, la bella linea della Sonett III. Sotto a sinistra, la stirpe delle Sonett, partendo dalla barchetta del 1956 (in alto), proseguendo con la Sonett II (poi rinominata "V4"), infine con la Sonett III. Qui sotto, i paraurti "americani" e la luce posteriore con i ripetitori.



ato un precedente... La Sonett II continuava a utilizzare il classico motore tre cilindri, due tempi, raffreddato ad aria derivato da quello della berlina Saab 93 del 1956, in questo caso in una versione da 841 cc che sviluppava 60 CV: un motore ormai inadatto al rispetto delle normative anti inquinamento nordamericane. Fu così che, nel corso del 1967, la "Sonett II" si trasformò in "Sonett V4": e cioè dopo aver subito un "trapianto" analogo a quello a cui fu sottoposta la corrispondente berlina 96: il V4 in questione era quello da 1498 cc, di costruzione Ford, utilizza-

to dalle contemporanee Taunus 12, 15 e 17M. Montato sempre in posizione longitudinale, raffreddato ad acqua e più ingombrante del precedente, richiese un nuovo cofano dotato di una necessaria "gobba" nel mezzo, che guastò un po' la linea filante della vettura.

Ford

La Sonett III nasce sostanzialmente da un restyling della precedente coupé, ispirato da un disegno del talentuoso dottor Sergio Coggiola (dell'omonima

MANIGLIA

Nelle foto qui sotto, da sinistra: la cerniera del portellone posteriore; il rigonfiamento in plastica sul cofano motore per consentirne la chiusura (sotto c'è la scatola filtro); la bella soluzione della maniglia integrata nella carrozzeria, con la porta che si apre con il pulsante.





carrozzeria torinese) adattato poi al telaio e alle esigenze di produzione da Gunnar Sjögren. La vettura fu presentata al New York Motor Show nella primavera del 1970, e rimase in produzione fino al 1974 presso gli stabilimenti ASJ (Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, ovvero “Società Svedese Trasporti Urbani su Rotaia”, che normalmente costruiva tram e carrozzerie per autobus) di Arlöv. L'ultimo esemplare fu consegnato direttamente al Museo Saab di Trollhättan, dov'è tutt'ora conservato.

La Sonett III si presenta come una sportiva di impronta “muscolosa”, basata su una semi-monoscocca in fibra di vetro e acciaio che consentì di contenere il peso complessivo entro gli ottocento chilogrammi. In questo caso, il propulsore Ford V4 è quello da 1698 cc della Ford Capri: alimentato da un carburatore FoMoCo (Auto-Lite), eroga 75 CV a 5.000 giri e consente alla Sonett una velocità massima (dichiarata) di 169 km/h. Completano il quadro le sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoida-

DUE POSTI

In alto, l'abitacolo della Sonett: la GT svedese è una due posti “secchi”. I sedili sono anche sottili come si addice a una vera sportiva. Qui sopra, i grossi paraurti appaiono posticci e “sporcano” la linea in modo avvertibile.



AUTORADIO

A lato, una pubblicità dell'epoca, ambientata negli Stati Uniti. Sotto, la plancia è molto gradevole e la strumentazione completa: il volante ha corona e razze piuttosto sottili. Questo esemplare monta anche una bella autoradio d'epoca.



li e ammortizzatori telescopici idraulici, il cambio a quattro velocità con comando a cloche, i freni a disco montati soltanto all'avantreno e la trazione sulle ruote anteriori.

Nel 1970 ne furono costruiti 303 esemplari (numeri di telaio da 7050007/001 a /303), esportati in gran parte negli States. Nel 1971 (telaio da 71500/0001 a /1265) furono adottati i cerchi in lega leggera e fu proposto, a richiesta, l'impianto di aria condizionata. I principali aggiornamenti estetici arrivarono però

nel 1972 (telaio da 9772500/0001 a /2000), con l'introduzione di una nuova griglia frontale completamente ridisegnata, di colore nero opaco e con il nuovo logo Saab al centro. Ridisegnati anche il posteriore e i cerchi ruota in alluminio, sullo stile del modello 99 EMS. Alla base della fiancata si aggiunse una fascia decorativa di colore contrastante con quello della carrozzeria, in pieno stile "anni Settanta".

Nel 1973 (telaio da 97735000/0010 a /2300) la Sonett III fu dotata di un nuovo paraurti anteriore ad

DUE TEMPI

Sopra, la prima Sonett (a sinistra), del 1956, era una sportivissima barchetta, dalla linea piuttosto piacevole, che rimase esemplare unico. Nel 1966 il nome fu ripreso per la Sonett II (a destra), dapprima con motore 2T e poi "V4" con motore a 4 tempi.

assorbimento d'urto, capace di sopportare collisioni fino a otto chilometri all'ora senza deformarsi. Furono inoltre aggiunte nuove barre tubolari di rinforzo all'interno delle porte, per proteggere i passeggeri in caso di urto laterale. Le maniglie delle porte furono modificate, e alla gamma colori si aggiunse il verde malva. Nuovi erano anche il pomello del cambio rivestito in pelle e vari controlli sul pannello portastrumenti. Nel 1974, anno di fine produzione (telaio da 9774500/0001 a/2483), ulteriori modifiche riguardarono i fari anteriori, dotati di nuove lampade e di un regolatore dell'altezza del fascio, e i nuovi pneumatici (più larghi) di misura 165/65 R15. Disponibili anche i nuovi colori nero, argento, rosso Baja, arancio bruciato, giallo melone, blu e verde smeraldo.

Baja Red

La Sonett del nostro servizio fotografico è stata costruita nell'agosto del 1974, e appartiene quindi alla serie di ottantaquattro esemplari realizzati nell'ultimo anno di produzione (telaio 9774500/2399). Importata dagli Stati Uniti (dove fu a suo tempo acquistata dalla dottoressa Irene Krabich di Ghent, nello Stato di New York), è stata oggetto di un accurato restauro conservativo eseguito in Italia, al fine di lasciarne immutata il più possibile l'originalità. Il colore è il suo originario Baja Red, e l'interno è giunto ai giorni nostri così come quando fu consegnata alla prima proprietaria, nel settembre del 1974.

La vettura è accogliente, con sedili avvolgenti dagli alti poggiatesta. L'escursione del sedile di guida consente a tutti di trovare la posizione più adatta, e il volante a tre razze di diametro contenuto è quello di un'automobile di intento sportivo. Anche la plancia ha una finitura "raggrinzante" che può rammentare le Ferrari di una volta. Cosa notevole per un'automobile del 1974, erano già presenti le cinture di sicurezza, l'hazard (ovvero le quattro frecce d'emergenza) e uno specifico apparecchio radio marchiato "Saab". All'avviamento, il timbro del motore fa capire subito che non si tratta di un'Alfa Romeo... ma del resto, con soli 800 kg di peso e 75 CV di potenza, le prestazioni si preannunciano comunque adeguate al tono sportivo della linea. L'assetto è rigido ma nell'insieme il confort è buono, lo sterzo è diretto



e preciso anche se un tantino pesante nelle manovre da fermo, e il cambio è un po' gommoso, ma gli innesti sono precisi: la retromarcia si trova a fianco della seconda, come nel Maggiolino. La visibilità anteriore è buona, ma per vederci a sufficienza dai lati e dietro è opportuno regolare bene i due specchietti laterali, oltre a quello centrale.

Al giorno d'oggi, una Saab Sonett III è una vera rarità. Trovarne poi una così ben mantenuta e con tutti i suoi interni originali, con un'unica proprietaria in America e poi un solo successivo proprietario in Italia, è ancora più difficile. Mediamente, la quotazione può essere pari a metà di quella di un'Alfa Romeo Junior Z, sua diretta concorrente dell'epoca. Si

dice che per le donne l'età migliore sia quella intorno ai quarant'anni... Che valga lo stesso anche per certe automobili?

DOTAZIONI

Bello il cerchio in lega (a sinistra). In basso, una pubblicità che metteva in risalto le dotazioni della Sonett in rapporto alla classe della vettura. Il servizio fotografico è stato realizzato con la collaborazione di Roberto Tanghetti di Villa Badia Piccola, a Brescia.

It has features that even the most expensive sports cars in the world don't have.

You could spend a fortune for a sports car and not get things like front-wheel drive for excellent traction, control and cornering. Or dual built-in roll bars for extra strength and safety. Or an aerodynamically designed fiberglass body, with one of the lowest drag factors of any production car in the world. Or impact absorbing bumpers (the kind you'll find on the Saab 99) that keep little bumps from becoming big repair bills. Or retractable headlamps. But besides giving you things that most other cars can't give you, our Sonett gives you some things you might have to pay extra for with some other sports cars. Mag-type wheels, for example, or a leather covered steering wheel, or adjustable seat back cushions. All standard equipment on the Sonett.

And of course, as most good sports cars, our Sonett comes equipped with rack and pinion steering, power-assisted front disc brakes, radial tires, full instrumentation, and an anti-corrosion treated bottom.

The Limited production Saab Sonett. It has something over most other sports cars when it comes to features. And has something under them when it comes to price.

Saab Sonett. \$3,995.

**LA SONETT È UN'AUTO BRILLANTE
SOPRATTUTTO NELLA LINEA
IL MOTORE È UN 1.7 DA 75 CV**





PRATICA
Molto bella anche la vista di tre quarti posteriore della Sonett (in basso). Il vano bagagli (a lato) è più che sufficiente per le esigenze di due persone, come evidenziava anche la pubblicità qui sotto, che sottolineava la praticità della vettura nonostante la sua intonazione brillante.



SCHEDA TECNICA

SAAB SONETT III (1970)

Motore Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri a V, alesaggio e corsa 90 x 66,8 mm, cilindrata 1698 cc, rapporto di compressione 9:1, distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, albero a camme centrale (ingranaggi), lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale, accensione spinterogeno, alimentazione con carburatore FoMoCo (Auto-Lite) del tipo 73TF-9510-KEA Potenza 75 CV a 5000 giri Coppia 13 kgm a 2500 giri **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a comando idraulico, cambio a 4 marce + RM Ruote in lega da 5,5 x 15, pneumatici 165 SR 15 **Corpo vettura** Telaio semi monoscocca in fibra di vetro su telaio in acciaio Carrozzeria coupé, tre porte due posti Sospensione anteriore molle elicoidali Sospensione posteriore molle elicoidali con ponte De Dion; ammortizzatori idraulici Sterzo a pignone e cremagliera Freni a disco anteriori a tamburo posteriori Capacità serbatoio benzina 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2123 Carreggiata anteriore e posteriore 1232 Lunghezza 3900 Larghezza 1500 Altezza 1190 Peso 800 kg **Prestazioni** Velocità massima 169 km/h



Fiat **Piccola Europa**

SOMIGLIA ALLA FERRARI 250, COEVA

E DELLO STESSO CARROZZIERE

UN PICCOLO GIOIELLO CHE, IN QUESTA

VERSIONE INTERMEDIA, ESPRIME

LA MASSIMA COERENZA CON I DETTAMI

STILISTICI DELL'EPOCA

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO THOMAS MACCABELLI

Quando, nell'aprile 1953, nasce la Fiat 1100/103, è già da un po' di tempo che tutti gli addetti ai lavori, ed anche la clientela più appassionata, si chiedono quale sarà la sorte delle "fuoriserie" visto che, ormai era chiaro, il futuro avrebbe visto abbandonata la tecnologia del telaio separato a favore delle più rigide ed economiche scocche portanti.

Eppure non sarà questo motivo eminentemente tecnico a decretare la fine delle "carrozzate" bensì, come è noto, la sempre più variegata offerta di versioni proposte direttamente dalle stesse Case costruttrici: tendenza che ridusse progressivamente la nicchia di mercato in cui potevano muoversi i nostri maestri Carrozzeri.

Ci pare una premessa importante per capire come una fuoriserie così carina, come questa del servizio, possa essere stata costruita e venduta, ad un prezzo sì alto ma non stratosferico, partendo da una vettura a scocca portante; una situazione, peraltro, del tutto comune in quei primi anni '50 del secolo scorso quando anche una piccola berlina, di un costrut-

tore che oggi chiameremmo generalista, quasi sempre era affiancata in gamma da una serie di versioni particolarmente sfiziose spesso curate da Carrozzeri esterni alla Casa madre.

Nel caso della "nostra" Fiat 1100/103, la prima di queste fu la versione spinta, l'ormai leggendaria TV (Turismo Veloce), che debutta nel luglio del 1953 ed è realizzata dal reparto Carrozzerie Speciali della Fiat stessa; potenziata di 14 CV nel motore (da 36 a 50), presenta la novità dell'albero motore diviso in due parti per evitare vibrazioni e risonanze ai molto maggiori regimi in cui andava a ruotare, rispetto a quello montato sulla 1100/103 normale.





SCUOLA

Il ricercato andamento della carrozzeria intorno al fanalino posteriore crea una sorta di "pinna". Uno dei tanti dettagli di questa vettura che parlano di una scuola di stile: quella di Pinin Farina. A fianco, una pubblicità dell'epoca.

Il suo aspetto, poi, grazie a una serie di personalizzazioni estetiche molto riuscite, appariva, oltre che più sportivo, anche molto più elegante; come detto, però, ciò non era sufficiente e la Fiat, non appagata, predispose, per il debutto al Salone di Parigi in ottobre, anche una splendida piccola coupé, allestita in toto dalla Pinin Farina (disegno ed assemblaggio) nel suo stabilimento torinese di Corso Trapani, sulla stessa meccanica della descritta TV.

Per la sua costruzione il maestro Pinin scelse l'acciaio per la scocca e l'alluminio per le parti apribili: un modo saggio di contenere il peso senza complicare eccessivamente il processo produttivo; è anche per questo calo ponderale, oltre che per la migliore profilatura, che la coupé riuscì a valorizzare ancor più, seppur limitatamente, le doti meccaniche della TV: le prove dell'epoca parlavano di circa 5 km/h in più di velocità massima, che si raggiungeva peraltro in due/tre secondi in meno rispetto alla berlina.

Miniatura

Maggiori prestazioni che però non le valsero maggiore gloria sportiva: nelle gare su strada, ed in particolare nella Mille Miglia, allora così importanti a livello pubblicitario, non riuscì ad eccellere a causa della sua omologazione nella categoria gran turismo, che la costringeva quasi subito a misurarsi con la molto più leggera cugina, carrozzata da Zagato, interamente in alluminio.

Vi fu, tuttavia, un proficuo interprete della Fiat 1100/103 TV Pinin Farina: Luciano Ciolfi, colui che vinse la categoria GT fino a 1.300 al Giro di Sicilia del 1954 classificandosi addirittura dodicesimo assoluto e riuscendo a sopravanzare, dopo una gara sempre al limite, una delle prime subentranti Zagato; aggiungendo a questo risultato il 1° di classe alla Coppa della Toscana ed altri utili piazzamenti, quell'anno si laureò Campione Italiano di categoria.

Dove, invece, la coupé giocò efficacemente le sue carte fu nei concorsi di eleganza e, conseguentemente, nelle preferenze del pubblico più elegante; totalmente diversa dalla berlina, filante, sobria, tondeggiante in tutti i suoi contorni, la 1100/103 TV Pinin Farina era una accattivante



COEVE

Sopra, dall'alto: il lunotto panoramico che caratterizza questa esecuzione di Pinin Farina; lo squisito andamento del paraurti posteriore (l'indicatore di direzione è un'aggiunta per ottemperare alle disposizioni del codice della strada); la scritta Fiat degli anni '50.

A sinistra, la 1100 TV in mezzo ad altre due auto con lunotto panoramico a lei coeve: l'Alfa Romeo 1900 C dello stesso Pinin Farina (sopra) e la Ferrari 250 GT Ellena (sotto).



CALANDRA

Questo esemplare di 1100 TV è tanto più interessante in quanto si tratta di un esemplare intermedio tra I e II serie. Mantiene cioè l'aggressiva e bellissima calandra associata al particolare lunotto posteriore.



COME LA B20

Nell'abitacolo i sedili sono rivestiti in panno con bordi in finta pelle: ricordano quelli della Lancia Aurelia B20. La strumentazione è la medesima della 1100 berlina, sovrastata da una palpebra di tono sportivo.

miniatura delle contemporanee Ferrari dello stesso Carrozziere: una circostanza che si verificò anche in seguito e che aiutò molto il successo commerciale di queste più umili, ma molto curate, vetture di Mirafiori; una cura che si spinse fino ad una scelta di colori molto e azzeccata. Ferma restando la possibilità di scelta di qualsiasi colore su campione, il catalogo snocciolava le seguenti tonalità: grigio chiaro, grigio medio, azzurro chiaro, blu notturno, verde chiaro.

Le maggiori analogie stilistiche con le Ferrari di Pinin Farina si ritrovano sulla 250 GT Europa, anche lei debuttante nel 1953, alla quale la nostra protagonista assomiglia nel trattamento dei volumi, nell'impostazione due più due posti e nella levigatezza dell'insieme.

Non presenta, però, all'inizio, lo stesso lunotto panoramico che tanta luce dona all'abitacolo e tanta legadria alla linea; una differenza cui si pone rimedio nel 1955, creando la versione più riuscita di questo modello: quella intermedia tra la prima e la seconda serie del 1956.

Filtro aria

Essa, infatti, è caratterizzata esteticamente sia dal lunotto panoramico sia dal tipico frontale della prima serie con la calandra riportante la sigla TV cromata e artisticamente interpretata al di sotto del cofano con la pronunciata presa d'aria che, pur predisposta per la prosaica ragione di consentire la conservazione del radiatore e del voluminoso filtro dell'aria cilindrico della berlina, dona al muso della vettura indubbia aggressività.

Molto personalizzato anche l'interno che, pur mantenendo la strumentazione della berlina, piuttosto avara di informazioni per una piccola gran turismo, la dispone su una plancia di impostazione sportiva sotto due palpebre evocatrici di ben altri indicatori e quindi non stona minimamente con la moquette nella parte posteriore del pianale e con il rivestimento dei sedili in panno con bordi in finta pelle che ricorda da vicino quello della Lancia Aurelia B20.

In sostanza un abitacolo di alto livello, molto accogliente e in perfetta sintonia con lo spirito della vet-



PANCHETTA

Sopra, a sinistra gli strumenti: tachimetro/contakm, indicatore benzina e spia dell'olio; al centro gli interruttori dei servizi secondari; a destra il pannello porta rivestito in panno come i sedili. Nella foto grande, la panchetta posteriore, adatta soltanto a un trasporto di fortuna; notare lo schienale anteriore che si ribalta in un sol pezzo. Il restauro di questo esemplare ha fatto emergere una predisposizione per fari supplementari che sembrerebbe testimoniare di un suo passato sportivo. Con una vettura come questa gareggiò, tra gli altri, anche Umberto Agnelli.



tura; questo nonostante la presenza del volante e del comando del cambio sul piantone presi dalla più umile “/103”: due componenti che gridano vendetta non appena si apre la porta. Sono incongruenze, d'altronde, che in quel periodo si ritrovavano spesso anche su automobili dal prezzo più che doppio e forse create ad arte per spingere la clientela ad attingere alla lista degli accessori a richiesta: volante di legno, autoradio, interno in pelle, contagiri.

Reticella

Dicevamo della seconda serie: essa vede la luce, insieme alla versione “E” della Fiat 1100/103 TV, nel giugno del 1956 e ne condivide il motore dalla potenza portata a 53 CV.

E, pur mantenendo il bellissimo lunotto panoramico, presenta alcuni elementi di “imborghesimento” rispetto alla prima serie che ne sminuiscono la personalità: ci riferiamo alla sparizione, sulla calandra, del mega logo TV per far posto ad una banale mascherina a reticella attraversata da un fregio di forma assai più scontata e, all'interno, all'adozione della strumentazione della “103/E” a sviluppo rettangolare e con tachimetro a nastro, molto meno sportiva. Altri aggiornamenti riguardano il listello cromato sulla fiancata, che viene traslato all'indietro di una ventina di centimetri ed allungato fino alla ruota posteriore, e le piccole luci posteriori che perdono la loro caratteristica forma a funghetto a favore di più visibili ma meno pertinenti faretto presi dalla Alfa Romeo 1900 Super; rimane, per fortuna, il raffinatissimo trattamento delle ruote verniciate nello stesso colore della carrozzeria e adornate da calotte cromate di bel disegno: una soluzione che rende poco comprensibile la scelta di alcuni di montare, allora, le ruote a raggi offerte a richiesta dalla Fiat ma del tutto fuori posto su una vettura di questo tipo.

Così abbigliata, la Fiat 1100/103 TV Coupé Pinin Farina arriva alla conclusione della sua carriera nell'autunno del 1957 quando la 1200 Granluce sostituirà la 1100/103 TV nel ruolo di piccola brillante berlina nella gamma Fiat.

Quel giorno, come riportato dal “Pininfarina Catalogue Raisonné”, ne saranno stati costruiti 780 esemplari in tutto; non è noto come essi possano essere suddivisi tra prima e seconda serie; quel che appare certo è che gli esemplari cosiddetti “intermedi” del 1955, come quello del servizio, sono i più rari in assoluto.

Venduta in quell'anno a Perugia, in allestimento base ma in una splendida livrea azzurra che ancora la rende bella come non mai, la nostra protagonista viene poi acquistata da una nobile famiglia di Arezzo nel 1962, da cui la targa ancora montata; di proprietà da pochi mesi di un appassionato lombardo che l'ha

comprata già in ottime condizioni, è dotata di Certificato d'Identità A.S.I. e di Carta d'Identità FIVA. Durante un recentissimo rifacimento dell'impianto elettrico, unica parte dell'auto bisognosa di cure, si sono trovate tracce che fanno pensare ad una presenza passata dei bei fendinebbia ottenibili a richiesta oppure, ancor più suggestivamente, ad un passato sportivo; d'altronde su un'auto come questa partecipò a varie competizioni anche un giovane Umberto Agnelli oltre al leggendario Luciano Ciolfi, alle cui imprese abbiamo già dato il giusto risalto.



DOPPIO CORPO

In alto, il vano bagagli elegantemente rivestito in panno: intelligente lo stivaggio della ruota di scorta, che limita la perdita di spazio. Sopra, il 4 cilindri in linea è lo stesso della 1100/103 TV, da 50 CV, con carburatore doppio corpo; si nota la scatola del filtro aria a barilotto.



SCHEDA TECNICA

FIAT 110/103 TV PININ FARINA (1955)

Motore Tipo 103.006 Quattro cilindri in linea anteriore alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1.089 cc Rapporto di compressione 7,6:1 Potenza 50 CV a 5.400 giri Coppia 7,2 kgm a 3.200 giri Distribuzione monoalbero a camme nel basamento, aste e bilancieri Alimentazione un carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD 3 Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 3 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Capacità circuito 5,6 litri Impianto elettrico a 12 Volt Dinamo 180 Watt Batteria 28 Ah

Trasmissione Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio manuale a quattro rapporti, prima non sincronizzata Rapporti del cambio I 3,86; II 2,38; III 1,57; IV 1; RM 3,86 Rapporto al ponte 4,3:1 Cerchi in acciaio 3,5x14" Pneumatici 5.20-14 **Corpo vettura** Monoscocca in acciaio con parti mobili in alluminio Coupé due porte Sospensioni anteriori indipendenti, triangoli sovrapposti molle elicoidali, barra antirollio Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semi ellittiche, barra antirollio Freni a tamburo, comando idraulico Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 40 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.340 Carreggiate ant / post 1.229 / 1.212 Lunghezza 3.780 Larghezza 1.450 Altezza 1.310 Peso a vuoto 820 kg

Le Balilla piccanti

**ABBIAMO RIUNITO UNA SPIDER
SPORT DEL 1933 (CON LA
"MITICA" TESTA SIATA) E UNA
BERLINETTA MILLE MIGLIA
DEL 1936. DUE MODELLI CHE
HANNO FATTO LA STORIA DELLE
CORSE NAZIONALI ED ESTERE**

DI NINO BALESTRA - FOTO PAOLA DE CALÒ



SEGNÒ
L'inconfondibile stilema della Fiat 508 sulla calandra del radiatore. Una grafia e un nome che hanno segnato la storia dell'automobile e la società italiana.

Era la vettura che mancava nella produzione nazionale. Non ancora alla portata di tutti, ma certo in grado di allargare la base dei possibili automobilisti italiani.

Negli anni Trenta era in voga la canzone che recitava "Se potessi avere mille lire al mese..." il che stava a significare come un simile stipendio fosse quasi un miraggio, perciò pensare di motorizzare l'Italia con una vettura "economica", come la Fiat 501 presentata nel 1919 con un prezzo di listino di 31.000 lire, era pura utopia. Nel 1925 Fiat compì un netto miglioramento proponendo la 509, una "mille" di cilindrata dalle buone prestazioni, con un costo iniziale di 18.500 lire per la versione torpedo base, ma eravamo ancora lontani dalla possibilità di una larga diffusione.

Finalmente, nel 1932 ecco la nuovissima berlina 508 "Balilla" a 10.800 lire, con la spider a due posti in vendita al prezzo di 9.900 lire. Non sarà ancora l'auto del popolo che tutti si potranno permettere, ma certamente si trattava di un buon passo avanti. Le versio-

ni proseguivano con la torpedo (quasi esclusivamente pensata per i Paesi caldi), il furgoncino e qualche modello militare, sia nella prima serie a tre marce che nella successiva, più moderna di linea e con il cambio a quattro rapporti.

Fessia

Oggi le Balilla più ricercate, e largamente più costose, sono le sportive "Spider Sport" e "Berlinetta Mille Miglia": entrambe, inizialmente... costruite da altri! Riteniamo sia un caso unico, quello cioè che una vettura Fiat non esca, come studio e prototipo, direttamente dalle officine torinesi.

Ma andiamo con ordine. L'Italia, nel 1929, non è subito travolta dalla grande crisi economica partita da Wall Street, ma tra il 1930 e il '31 essa si fa sentire pesantemente in tutta Europa, Italia compresa. La produzione automobilistica Fiat nel 1931 si ferma a 25.800 auto, contro le circa 65.000 di quattro anni prima. I salari sono ridotti del 20% e i consumi scendono di circa il 30%. Una crisi profonda -comunque

SAVA

Sotto e a destra, le due Balilla protagoniste dell'articolo: la Sport Spider nera con testa Siata e la Berlinetta MM blu. In bianco/nero: una pubblicità del 1932. La Balilla dette un scossa al mercato italiano. Era una'auto "vera" e completa in vendita a "sole" 10.800 lire. E si acquistava anche a rate, tramite SAVA, una società creata appositamente dalla Casa torinese.



IL RAGAZZO CHE LANCIÒ IL SASSO

"Balilla", negli anni Trenta del secolo scorso, era sinonimo di ragazzo inquadrato dal regime fascista, per praticare sport, parate e cerimonie. Ma il nome ha origini più lontane. Nel 1746, a Genova, alcuni militari austriaci occupanti, volevano obbligare alcuni passanti a tirare fuori dal pantano a forza di braccia un pesante cannone. Ma un ragazzo genovese, certo Giovanni Battista Perasso detto "Balilla", lanciò un sasso contro l'ufficiale che comandava i soldati, dando inizio alla ribellione che portò alla cacciata degli austriaci da Genova. Ovviamente durante il Ventennio questo nome tornò in auge e, oltre alla Fiat 508, anche un trattore, costruito dalla Motomeccanica, fu chiamato Balilla, così come un aereo, il Fiat A1, e una intera classe di sommergibili.

molto più blanda di quella che viviamo al giorno d'oggi- che il governo fascista dell'epoca cerca di contrastare con grandi opere pubbliche. Fiat, dal canto suo, deve reagire proponendo qualcosa di nuovo per riprendere quota. Si studiano allora, nel 1929-1930, due ipotesi: una bicilindrica raffreddata ad aria e trazione anteriore, dovuta all'ingegnere Oreste Lardone, e una, più tradizionale ma evoluta in ogni più piccolo dettaglio, ideata dall'ingegnere Antonio Fessia. Si sceglie quest'ultima soluzione, alla quale collaborano Bartolomeo Nebbia per il motore, Votta e Martinotti per il telaio e Schaeffer per la carrozzeria. Anche il giovanissimo ingegnere Giacosa ha qualche responsabilità nel progetto.

La nuova vettura, modello "508", non ha in effetti grandi novità, ma è molto equilibrata. Merita un raffronto veloce con la "509" della quale prende il posto. Entrambe contano sulla cilindrata di un litro e quattro cilindri, valvole e albero a camme in testa per la prima, semplici valvole laterali per la seconda, po-





ANTEGUERRA | FIAT 508 S

tenza di 22 CV per la prima e di 20, poi portati a 23, per la seconda. La “Balilla” vanta un telaio più evoluto, con crociera centrale di irrigidimento e conseguenti spessori inferiori dei longheroni, freni e ammortizzatori idraulici. Il risultato è che la Balilla berlina pesa 685 kg, contro i 795 della 509, e offre anche un’abitabilità migliore. La velocità di 78 km/h per la 509 sale con la nuova vettura a 85 km/h, mentre cala il consumo da 9 a 8 litri ogni 100 km. Il tutto con un confort molto superiore. A questa serie di migliorie va aggiunto l’ultimo, non indifferente, tassello: il prezzo che scende dalle 18.500 lire della 509 berlina, addirittura a 10.800 lire della Balilla corrispondente. La presentazione avviene al Salone dell’Automobile di Milano il 12 aprile del 1932, mentre la nuovissima e attesa vettura è illustrata privatamente a Mussolini, capo del Governo, quattro giorni prima.

Il successo è grande e immediato. Qualcuno calcola il costo chilometrico della nuova auto, su una percorrenza tipo annua di 15.000 km e quattro persone a bordo, in 40 centesimi per chilometro, cioè 10 centesimi a persona, una cifra inferiore a ogni altro mezzo di trasporto, treno e tram compresi.

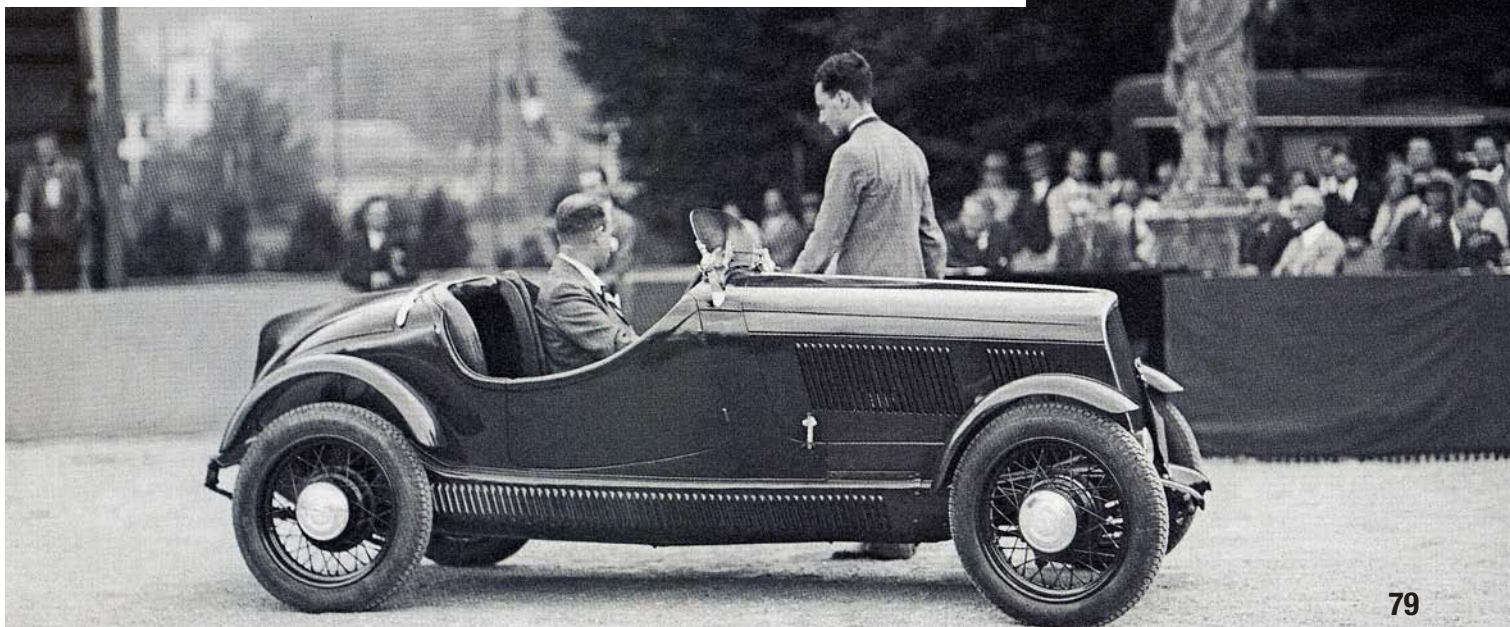
Due anni dopo la macchina sarà aggiornata, con una linea più rotonda e moderna, in versione a due o quattro porte, lieve incremento di potenza, passo allungato da 2250 a 2300 mm e cambio a quattro marce. La nuova Fiat sarà costruita su licenza anche in Germania, Francia, Gran Bretagna, Cecoslovacchia, Polonia e Spagna. Alla fine saranno oltre 113.000 gli esemplari prodotti.





UFFICIALE

Sotto, la proposta di Siata e Ghia per una 508 Balilla sportiva, a Villa d'Este nel 1932. Nelle foto piccole, dettagli di abitacolo, strumentazione e carrozzeria: si notino la "F" di Fiat sulla coppa ruota con lo stile del fascio littorio e la "pinna" aerodinamica sul cofano posteriore. I sedili hanno schienali con inclinazione differente per pilota e passeggero. Il cruscotto comprende tachimetro, manometro olio e indicatore benzina.





| ANTEGUERRA | FIAT 508 S

S.I.A.T.A.

Naturalmente la nuova automobile attira subito l'attenzione di preparatori e carrozzieri, che studiano modifiche, accessori, abbellimenti. La più pronta e attiva è la SIATA di Torino, che già negli anni precedenti ha realizzato delle interessanti trasformazioni con valvole in testa per le Fiat 522, 524 e 514, con prestazioni e risultati notevoli.

Il fondatore Giorgio Ambrosini si getta a capofitto sulla nuova meccanica con un'apposita testa speciale, applicando perfino un compressore a una Balilla trasformata in monoposto, ma che già fa intravedere gli stilemi della futura "Spider Sport". La potenza sale a 56 CV, poi arrivati addirittura a 65, per una velocità superiore ai 150 km/h!

Fiat guarda con molto interesse ai successi della SIATA, che nel frattempo si è organizzata per produrre vetture complete con l'assorbimento della Carrozzeria Italiana di Andrea Mantelli.

Il 18 settembre 1932 debutta, nella categoria "fuoriserie" al Concorso di Eleganza di Villa d'Este, una Balilla carrozzata a siluro da Ghia e con meccanica potenziata da SIATA. È proprio la Spider Sport, con parafranghi motociclistici, che Fiat presenterà come propria al Salone dell'Automobile di Milano dal 17 al 27 aprile dell'anno do-

VALVOLE IN TESTA
Bellissima la linea "aerodinamica" della Berlinetta, che Fiat propone con motore di normale cilindrata 995 cc, senza compressore ma a valvole in testa (anziché laterali come sul motore delle Balilla normali). La potenza è di 36 CV per una velocità massima (ragguardevole, per l'epoca) di 120 km/h.

po. Può avere parafranghi piccoli, oppure lunghi, affusolati ed elegantissimi, che tagliano tutta la fiancata. Il motore della versione Fiat è ancora a valvole laterali, ma con potenza innalzata a 30 CV a 4.000 giri e velocità di 110 km/h.

Molte di queste eleganti Spider Sport adottano, come quella del nostro servizio, la testa SIATA con valvole in testa che dava altri 8/10 CV in più. Nel 1934 alla gara Praga-Bratislava-Praga, una sorta di 1000 Miglia cecoslovacca, una 508 Spider Sport, costruita su licenza dalla Walter con testa e compressore SIATA, raggiunge punte di 165 km/ora!

Visto che SIATA ha ceduto, unitamente a Ghia, lo spider alla Fiat con logici accordi fra le parti, Ambrosini pensa ad una nuova realizzazione che manca nella lista dei vari modelli: una berlinetta aerodinamica. Questa volta è anche maggiorata la cilindrata allungando la corsa del pistone a 80 mm con un risultato di 1.060 cc (per farla meglio competere nella categoria 1100 cc), testa speciale e compressore. Splendida la carrozzeria, alla cui linea si dice abbia collaborato Mario Revelli de Beaumont. Il parabrezza è molto inclinato, la parte centrale della carrozzeria è a forma di goccia, i parafranghi sono molto avvolgenti. Ogni dettaglio è studiato con grande finezza, come la targa posteriore incassata nel portellone, ma coperta a filo da un foglio di celluloido per non creare la minima turbolenza. Il giornalista Aldo Farinelli raggiunge, durante la sua prova in autostrada, i 153 km/ora. Anche questa versione suscita l'immediato in-

NUMERAZIONE AUTOTELAI

Tutti gli chassis Fiat 508, 508S e 508 CS, indipendentemente dagli allestimenti di serie o fuoriserie in tutte le versioni, ebbero numerazione unica e progressiva.

Anno	1° N.	Ultimo N. telaio	Esemplari
1932	000001	012424	12.424
1933	012425	037768	25.344
1934*	037769	065543	27.775
1935	065544	092433	26.880
1936	092434	105013	12.580
1937	105014	113165	8.152

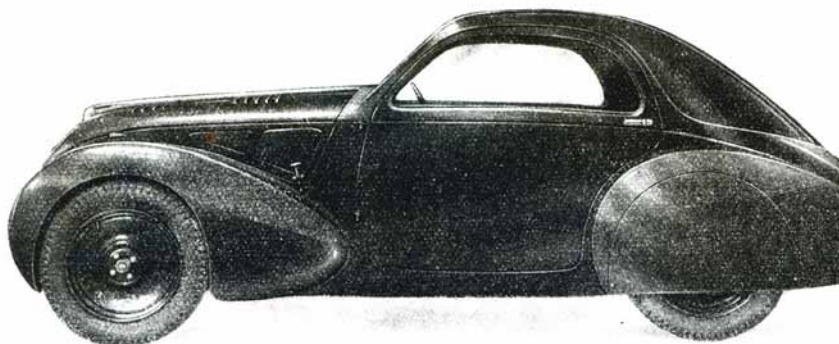
Totale 113.165

**Dal n. 041397 inizia la seconda serie con cambio a 4 marce.*



COMPRESSORE

In questa pagina, viste e dettagli della Balilla berlinetta; notare il pannello sul sedile per contenere il pilota: lo spazio in abitacolo è esiguo. A sinistra, il piccolo lunotto posteriore dà luminosità alla cappelliera; le griglie di sfogo dell'aria calda dal vano motore. In basso, il vano posteriore alloggia ruota di scorta e serbatoio. In bianco/nero, la "Mille Miglia" della Siata in una foto d'epoca. La meccanica è molto spinta: cilindrata maggiorata a 1.060 cc, testa speciale e compressore, per una velocità di punta di 153 km/h.



teresse di Fiat, che concorda con SIATA di mettere in produzione, con poche modifiche estetiche, la berlinetta aerodinamica denominata "Mille Miglia". Quella proposta da Fiat ha motore a valvole in testa di 995 cc, che frattanto Fiat ha introdotto di serie dopo le sperimentazioni condotte da Ambrosini, però priva di compressore e velocità di 115-120 km/h.

Rarissime

Sono, queste, due versioni in salsa piccante che, grazie alle innumerevoli vittorie nelle corse più prestigiose, aumentano l'appeal delle tranquille versioni stradali di serie, aiutando la produzione che si attesta su 12.400 esemplari il primo anno, 25.300 nel '33, 27.800 nel 1934 e così via.

La Spider Sport e la Berlinetta Mille Miglia sono due automobili oggi rarissime (almeno le originali), briose e godibili, dalla linea pressoché perfetta, come la coppia che abbiamo potuto fotografare e che fanno parte della interessante collezione Fraccaro Genovese. Riteniamo che ancora oggi, a distanza di oltre ottant'anni, non sia possibile intervenire minimamente nel disegno delle carrozzerie. Qualunque, sia pur piccola, modifica ne guasterebbe la linea, non

potendola certamente migliorare.

Le vetture sport aperte furono costruite in circa 4.500 esemplari, mentre la berlinetta aerodinamica in circa 1.000. Le Spider Sport sono sopravvissute in un numero abbastanza rilevante, si ipotizza forse in qualche centinaio, sparse in tutto il mondo, mentre le berlinette aerodinamiche si contano sulle dita di due mani al massimo.



150 KM/H

A lato, la trasformazione Siata sulla Fiat 508 Balilla appena presentata: una monoposto da 150 km/h. Essa dette lo spunto per la Spider Sport 508S, suggerendone anche la linea, che già s'intravede nella parte anteriore.

A destra, la Balilla Sport di Brignone-Aymini, che vinse la Coppa d'oro del Littorio del 1934 (una gara di 5.687 km) a quasi 80 km/h di media. Come si vede, aveva parafanghi piccoli motociclistici. Soltanto così la Balilla è "Coppa d'Oro". In basso, i motori delle "nostre" auto: a valvole in testa (sopra) e "Siata" (sotto).

CINQUANT'ANNI VISSUTI DI CORSA

Giorgio Ambrosini, fondatore della SIATA, nasce a Fano (PU) nel 1890. Il padre -preside di scuola- è trasferito nel 1896 a Torino, città che già si sta guadagnando il titolo di capitale italiana dell'automobile. Il giovane Ambrosini esercita prima il giornalismo dell'auto e quindi nel 1923 progetta e costruisce una sua automobile denominata "Vittoria", della quale purtroppo non esistono tracce, anche se sembra sia stata venduta in qualche esemplare.

Nel 1926 fonda la S.I.A.T.A., acronimo di Società Italiana Applicazioni Tecniche Autoaviatriche, poi Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche, con lo scopo di costruire parti ed accessori per migliorare le prestazioni di auto Fiat, favorita dalla vicinanza delle sedi.

Fiat vede di buon occhio la piccola azienda, perché le consente di sperimentare nuove soluzioni senza compromettersi in caso di risultati negativi. Ambrosini dedica le prime elaborazioni, con teste speciali, ai modelli "522", "524", "514" e "508 Balilla", che trasformano questi motori, nati a valvole laterali, in brillanti valvole in testa. Le modifiche sono alla portata di qualunque buon meccanico, che per il montaggio non deve fare altro che seguire alla lettera le chiare spiegazioni rilasciate per il montaggio.

Nel 1936 arriva la 500 "Topolino" che, con carrozzeria aerodinamica e testa speciale, gira per 24 ore sulla pista di Monza conquistando il primato nazionale alla media di oltre 116 km/h.

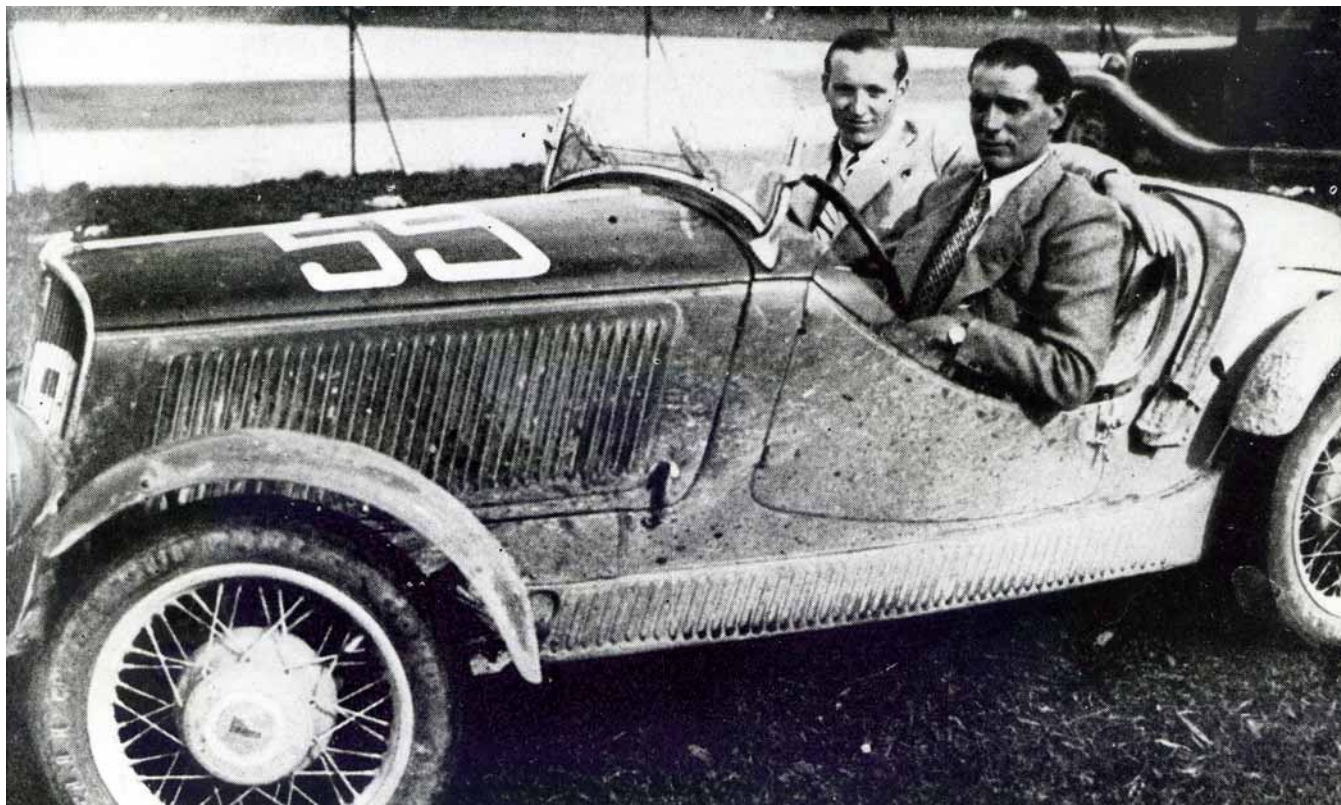
In quel periodo la maggior parte degli artigiani preparatori si rivolge alla SIATA, che fornisce anche cambi speciali a più marce, freni maggiorati, ampia scelta di coppie coniche, compressori, eccetera. Nel dopoguerra, con meccanica derivata Fiat 500 "Topolino", nasce la SIATA Amica, una elegantissima spider sulla linea della nota Cisitalia: prima però era stata la volta del piccolo motore ausiliario detto "Cucciolo", adatto a qualunque bicicletta.

Nel 1953, SIATA presenta la Mitzi, una moderna e simpatica due posti, con motore posteriore bicilindrico, quattro tempi di 400 cc, raffreddato ad aria; ma, forse a seguito di accordi con Fiat, la produzione non ha inizio. Proseguono invece le serie ridotte, un ambito più consona alla piccola industria torinese, come nel caso della Daina, derivata Fiat 1400, o la possente SIATA 208S, elaborazione della Fiat 8V. Con la nuova 1100/103 nascono nuove e brillanti vetture, ma sarà la Fiat 600 a dare un grande impulso all'attività di SIATA e di molte altre aziende.

Una particolare citazione merita la SIATA Spring, simpatica piccola spider che riprende le linee degli anni Trenta, costruita sulla meccanica della Fiat 850. Il successo è letteralmente travolgente e, per paradosso, porta alla chiusura l'azienda: in un solo mese arrivano 3.600 prenotazioni, pari alla produzione massima di oltre due anni! Se ne costruiranno oltre 4.000, ma per evadere gli ordini servirebbero nuovi investimenti e linee di montaggio che non è possibile realizzare.

Così, nel 1970 la SIATA AUTO (ultima denominazione, dal 1961) chiude definitivamente l'attività. Giorgio Ambrosini muore nel 1974.





SCHEDA TECNICA FIAT 508 SPIDER SPORT (TESTA SIATA)

Motore Tipo 108S n. 019116, 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, testa smontabile in ghisa (in alluminio) Alesaggio e corsa 65 x 75 mm Cilindrata 995 cc Rapporto di compressione 7:1 (7,2:1) Potenza 30 CV a 4.000 giri (38 CV a 4.800 giri) Distribuzione un asse a camme nel basamento Valvole laterali (in testa) Fasatura 12-50 / 60-10 (20-55 / 55-23) Gioco a freddo punterie, aspirazione 0,10; scarico 0,20 (aspirazione 0,15, scarico 0,20) Alimentazione carburatore Zenith 30 VEIZ Accensione a spinterogeno Magneti Marelli Ordine di accensione 1-3-4-2 Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, capacità coppa olio kg 2,700 (Siata 3,800) Raffreddamento con radiatore a nido d'ape e circolazione a termosifone, capacità acqua litri 7 Impianto elettrico 12 Volt **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 3 marce + RM con leva di comando sul pavimento (cambio SIATA a 4 marce + RM) Rapporto finale 10/43 (9/41 o altri a scelta) Ruote a raggi con fissaggio a bulloni Cerchi 17 x 2,5" Pneumatici Pirelli 4.00 x 17 Corpo vettura Telaio n. 018759 Carrozzeria spider aerodinamica in acciaio con parafranghi continui o di tipo motociclistico Telaio in lamiera d'acciaio con longheroni e crociera centrale di irrigidimento Sospensione anteriore ad assale rigido e balestre longitudinali Sospensione posteriore a ponte rigido con balestre longitudinali Ammortizzatori regolabili a frizione Freni a tamburo sulle quattro ruote con comando idraulico a pedale Freno di stazionamento a comando meccanico sulla trasmissione azionato da leva a mano posta sul pavimento Sterzo a vite e settore elicoidale **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiate ant / post 1180 / 1200 Lunghezza 3.145 Larghezza 1350 Altezza al parabrezza 1260 Peso a vuoto: con ruota di scorta e utensili 580 (590) kg; con parafranghi motociclistici 600 (610) **Prestazioni** Velocità massima km/h 110 (120) **Prezzo** 14.900 (17.700) lire



FIAT 508 S BERLINETTA MM

Motore Tipo 108CS, n.001166, quattro cilindri in linea, monoblocco e basamento in ghisa, testa smontabile in alluminio Alesaggio e corsa 65 x 75 mm Cilindrata 995 cc Rapporto di compressione 7,1:1 Potenza 36 CV a 4400 giri Distribuzione un asse a camme nel basamento Valvole in testa (fasatura 12-50 / 60-10) Gioco a freddo punterie: aspirazione 0,20 e scarico 0,30 Alimentazione con un carburatore Zenith 30 VIM Accensione a spinterogeno Magneti Marelli Ordine di accensione 1 - 3 - 4 - 2 Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi Capacità coppa 2,7 kg Raffreddamento con radiatore a nido d'ape e circolazione a termosifone, capacità impianto litri 7 Impianto elettrico a 12 Volt **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a quattro velocità + RM, comando a leva sul pavimento Rapporto finale 10/43 Ruote a raggi con fissaggio a bulloni, cerchi 17 x 2,5" Pneumatici Pirelli 4.00 x 17 Ruota libera a richiesta **Corpo vettura** Telaio n. 092251 in lamiera d'acciaio con longheroni e crociera centrale di irrigidimento Carrozzeria berlinetta aerodinamica in acciaio a due posti Sospensione anteriore ad assale rigido e balestra longitudinali Sospensione posteriore a ponte rigido e balestre longitudinali Ammortizzatori regolabili a frizione Freni a tamburo sulle quattro ruote con comando idraulico a pedale Freno di stazionamento meccanico sulla trasmissione Sterzo a vite e settore elicoidale **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.300 Carreggiate ant / post 1180 / 1200 Lunghezza 3.130 Larghezza 1.420 Altezza alla capota 1.410 Peso con ruota di scorta e utensili 745 **Prestazioni** Velocità massima 115/120 km/h **Prezzo** Lire 16.500 (indicativo)



**ABBIAMO TROVATO IN ITALIA UN ESEMPLARE DI QUELLE
PICCOLE SPORT INGLESÌ, CON CARROZZERIA IN VETRORESINA,
CHE FURONO UNA VERA FUCINA DI PILOTI E TECNICI**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Club Racing car



STRADA E CIRCUITO

Esponente della lunga stirpe delle Sport inglesi del dopoguerra, la Convaire ha la tipica linea sinuosa che trasmette leggerezza e rapidità. Erano auto adatte sia alla guida sportiva su strada, sia alle gare in circuito; spesso le due cose erano abbinate nel fine settimana.



Clive e Terry Wren sono i due fratelli inglesi che nel 1957, a Londra, fondarono la Convair Developments. Una delle tante aziende artigianali che negli anni Cinquanta e Sessanta si specializzarono nell'utilizzo della fibra di vetro per la realizzazione delle cosiddette "club racing car": quelle piccole automobili sportive (o "special", come vengono definite dagli anglosassoni) allestite principalmente su telai Austin e Ford e adatte sia al normale uso su strada, sia alle decine e decine di gare organizzate ogni fine settimana dai vari club inglesi nei numerosi circuiti d'Oltremarica. I fratelli Wren iniziarono un po' in sordina già nel 1955, sfruttando l'officina del padre per costruire i loro gusci in vetroresina. Ben presto le carrozzerie Convair furono apprezzate dagli sportivi inglesi e i due costruttori iniziarono a progettare e a sviluppare le sospensioni e addirittura delle modifiche ai telai di origine Ford. Arrivarono quindi i modelli S-Type ed Excell, introdotti per soddisfare un maggior numero di appassionati piloti. In seguito fu introdotta la Convair GT con carrozzeria chiusa (mediante un hard-top dotato di porte con apertura ad ala di gabbiano) e coda aerodinamica (secondo le approssimative concezioni dell'epoca). Con la nascita della Austin Healey Sprite, Clive e Terry Wren dovettero modificare la loro strategia: non avrebbero potuto contrastare il potenziale di un costruttore tanto più grande di loro. Chiusero i battenti della Convair e si divisero: il primo fondò la Nordec e il secondo la TWM (Terry Wren Motors). Alla fine, nel 1962, si ritirarono del tutto. Entrambi parteciparono a nume-

rose gare club, sia al volante delle proprie Convoir, sia con altre vetture. In tutto costruirono una settantina di carrozzerie, trenta Excell e sei GT (tre delle quali ancora esistenti: una è conservata presso l'Haynes International Motor Museum di Sparkford).

Formula 1172

Tra le poche, pochissime Convoir rimaste, in Italia conosciamo l'esistenza di un solo esemplare: quello pubblicato su queste pagine. È del 1959, ha ancora le targhe inglesi di origine (361 EYA) e monta un motore Ford 10 Aquaplane (E93A). Il telaio è tubolare (di disegno italiano, come si legge in una scheda tecnica dell'epoca) e fu progettato per ospitare la ciclistica Ford. Questa vettura venne allestita appositamente per partecipare alle gare della Formula 1172 Seven Fifty Motor Club: una serie nata nel 1953, in Inghilterra ovviamente, e riservata alle vetture due posti con motori Ford 933 e 1.172 cc a valvole laterali. Una formula che riscosse grande successo. In griglia di partenza era possibile vedere vetture di ogni genere, dalle Lotus alle Buckler, poi Mallock, Lola, Chevron, Tornado, Terrier e ovviamente le Convoir. Questo campionato riuscì a far emergere molti giovani tecnici di talento, come i vari Colin Chapman, Mike Costin, Len Terry e Brian Hart.

La Formula venne poi aggiornata in seguito alla nascita dei motori Ford 1200 a valvole in testa e, alla fine degli anni Sessanta, con i più prestazionali 1300 cc. Dopo tanti anni di silenzio, nel 1994 il Seven Fifty Motor Club iniziò ad organizzare la "750 Trophy Series" per vetture storiche. La prima gara fu organizzata a Silverstone ("The Eight Clubs 1994 Silverstone Race Meeting") e vi prese parte -vincendo- anche la "nostra" Convoir con al volante Graham Chambers.

Tra le caratteristiche principali della vettura, evidenziate già all'epoca dal costruttore, c'è la mancanza di rollio in curva, ottenuta mediante un particolare setup delle sospensioni (di origine Ford). Questa Convoir sembrerebbe anche aerodinamica, soprattutto nella parte frontale che è molto bassa.

Su strada la Convoir è scattante, nervosa. Una tavola su quattro ruote. Ti scuote come un frullatore, ma al pari di tutte le piccole barchette degli anni Cinquanta e Sessanta, rappresenta l'essenza romantica dell'automobilismo sportivo per tutti.



ARTIGIANALE

Sopra, l'abitacolo con tachimetro, contagiri, manometro e termometro olio, termometro acqua, amperometro e indicatore benzina; in mezzo c'è un'effigie di San Cristoforo... Bello il volante in legno e alluminio, davanti a cui c'è il parabrezza dedicato al pilota. Sotto, le proporzioni del frontale rivelano la fattura artigianale.





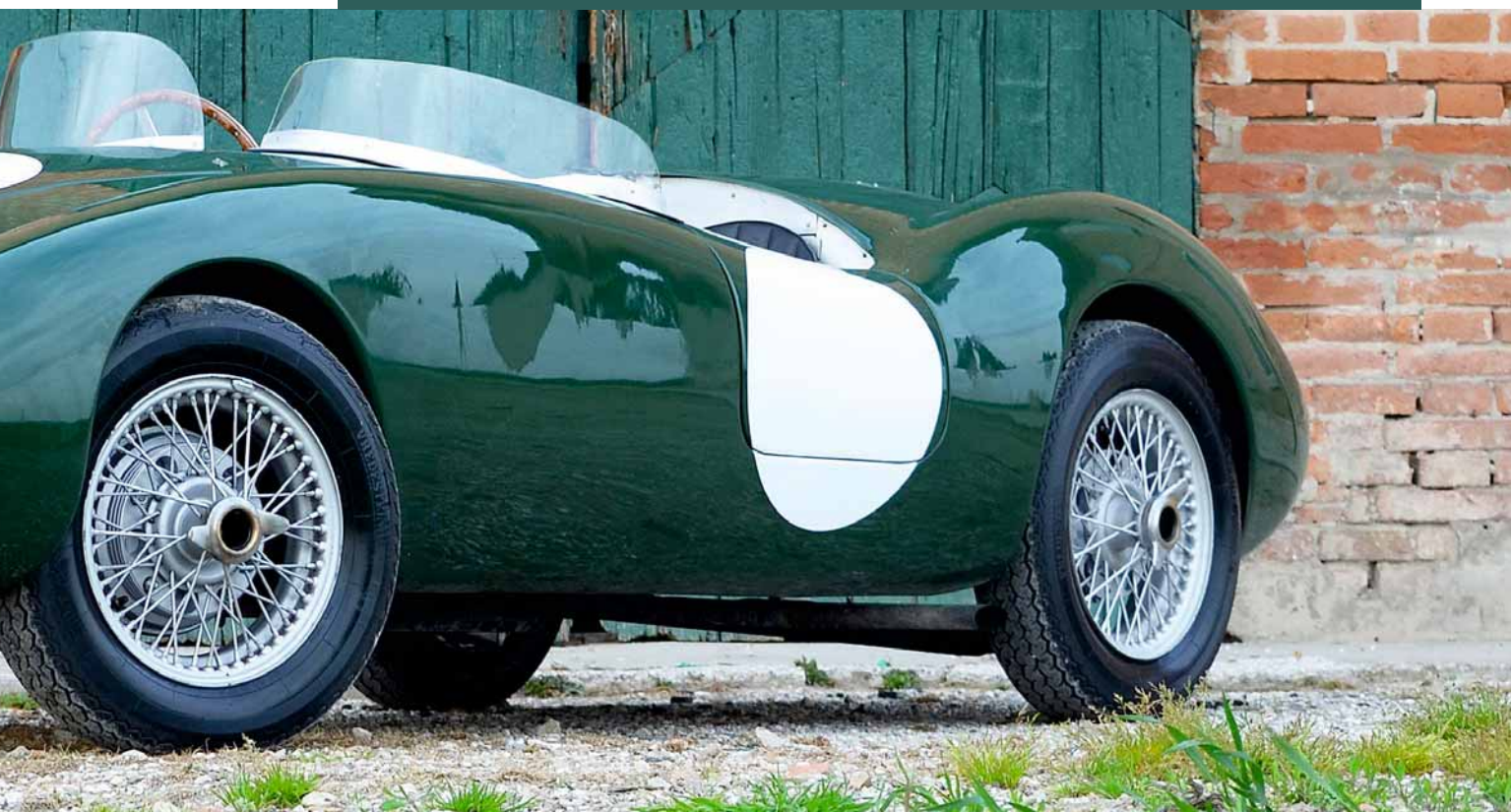
ANNI '30

Qui sopra, altre due viste significative della Convaire: sotto lo sportello posteriore è celato lo scomparto della ruota di scorta. A sinistra, il vano motore con il 4 cilindri Ford a valvole laterali: il progetto è degli anni '30 del secolo scorso, Aquaplane era ed è specialista nell'elaborazione.

SCHEDA TECNICA

CONVAIRE GT (1959)

Motore: tipo Ford E93A, anteriore longitudinale, quattro cilindri in linea, 1.172 cc, testa Aquaplane a valvole laterali, rapporto di compressione 6,3:1, potenza 50 CV 5.500 giri; raffreddamento ad acqua. **Trasmissione:** cambio manuale a tre rapporti (secondo e terzo sincronizzati), frizione monodisco a secco, trazione posteriore. **Corpo vettura:** carrozzeria aperta in vetroresina; sospensioni: molle a balestra trasversali, ammortizzatori idraulici; freni a tamburo sulle quattro ruote.



MONTI LIGURI

Le due Panda 4x4 fotografate per questo servizio sull'Alta Via dei monti liguri: una versione speciale "Gold" di Moretti (in basso) e una di serie. Le due sono identiche, eccezion fatta per alcuni piccoli dettagli di allestimento.



Moretti Panda 3 x 1

TRE, COME LE STORIE RACCHIUSE IN UNA SOLA AUTO

CE LE RACCONTA IL SUO STESSO PROPRIETARIO

DI GUIDO BEVEGNI, HA COLLABORATO ELVIO DEGANELLO - FOTO ALBERTO CERVETTI

Per l'uso quotidiano volevo una 4x4 più maneggevole e meno ingombrante della Mercedes 300 GD che ho nella mia piccola collezione. Abito nell'entroterra genovese e nelle stradine scoscese una Panda 4x4 va sempre bene, specialmente se nevicata, così ho iniziato a cercare un modello già "storico". Volevo una versione particolare, per esempio una Sisley o una "Nuova Panda 4x4" con il bull-bar e il tetto in vinile. Ne ho trovate alcune in cattive condizioni e ho capito che ai proprietari delle Panda 4x4 non importa nulla delle serie speciali e le strapazzano, su e giù per tratturi e fossati, al pari delle altre. Alla fine ho preso in considerazione anche le "elaborate" di Giannini, Scioneri, Moretti, e quelle per usi specifici, come le commerciali di Maggiora e Boneschi.

Un giorno mio figlio ha trovato l'annuncio di una Panda 4x4 descritta come "Gold Moretti", in vendita in provincia di Alessandria, neanche tanto distante da casa nostra, così sono partito con il libretto degli assegni nel caso avessi concluso l'acquisto.

Quando l'ho vista con la sua prima targa TO (interessante sia come Fiat, sia come Moretti) mi ha subito intrigato. Esaminando le carte ho appreso che si tratta di un esemplare della cosiddetta serie "supernova" (telai ZFA141A0004260X33) costruita dalla Fiat alla fine 1988 e completata da Moretti in allestimento "Gold"

il 19 gennaio 1989, come si capisce dal foglio complementare. Nello stesso documento ho trovato il prezzo di 13.350.000 lire, pagato dal primo proprietario residente a Pinasca in provincia di Torino, e la trascrizione dei due successivi passaggi di proprietà, uno in provincia di Torino, l'altro nell'alessandrino.

Tartufi

L'ultimo proprietario ha detto che la usava per andare a tartufi. È vero: aprendo lo sportello ho sentito il caratteristico profumo, che poi è rimasto a lungo nell'abitacolo. Esaminando la vettura, ho appurato che non le è stata risparmiata alcuna fatica, ma almeno è stata protetta con un robusto paracoppa sotto la scocca ed è stata dotata delle ruote libere sul retrotreno per consumare meno sulle strade normali. Con una certa gioia ho verificato che erano presenti i caratteristici antiturbo sui finestrini, montati in origine da Moretti. Per il resto la macchina era abbastanza a posto, c'era soltanto qualche particolare





non appropriato, piccole incongruenze facili da sistemare. Ho staccato l'assegno e sono tornato a casa soddisfatto: ho acquistato un'auto con tre storie e ne ho pagata una.

Giugiaro

La prima storia è quella della Panda. La chiede, nell'estate del 1976 alla Italdesign di Giorgetto Giugiaro, l'ingegnere Carlo De Benedetti, da poco divenuto amministratore delegato del Lingotto: "Mi aspetto un'auto alla francese - dice - tipo Citroën 2CV o Renault 4, che privilegi lo spazio per i passeggeri, che sia all'apparenza rustica ma fondamentalmente razionale. Peso e costo dovranno essere simili a quelli della Fiat 126, che il modello dovrà rimpiazzare". Giugiaro sta partendo per le ferie, ma prende con sé anche gli "attrezzi" del lavoro. Le indicazioni di De Benedetti sono chiare, ma tutto sommato vaghe. Rispettarle è facile e difficile insieme: in pratica Giugiaro ha carta bianca, con tutti vantaggi e tutti i rischi e le responsabilità che ciò comporta. La prima elaborazione del designer è di tipo concettuale, ri-

voluziona l'idea di utilitaria minima con una soluzione abitativa giocata su volumi insolitamente ampi per questa classe di auto e questa rivoluzione produce un design non convenzionale, nel quale lo "stile" è conseguenza, non punto d'avvio, della ricerca. Mentre Giugiaro definisce i dettagli e il socio Aldo Mantovani pensa all'industrializzazione, Nicola Tufarelli sostituisce Carlo De Benedetti al vertice della Fiat e, fresco di nomina, si mette nelle mani della Italdesign dicendo a Giugiaro e Mantovani: "Buon lavoro, ci aspettiamo che ci facciate trascorrere un Buon Natale". La libertà operativa favorisce un design molto corretto. Infatti, al contrario di quanto di solito accade, nessuno, e tanto meno l'ufficio marketing della Fiat, mette il naso sul progetto per stravolgerlo con richieste impertinenti e questo nella storia dell'auto moderna è un fatto eccezionale.

Steyr-Püch

Non è altrettanto eccezionale, ma è curioso che la Panda 4x4 nasca insieme alla versione base. Giugiaro, accingendosi a progettare, subito immagina la





RIGATI
Moretti realizzò un allestimento speciale per la Panda 4x4, nulla di tecnico. All'interno spiccano i tessuti rigati che donano un tocco di brio all'insieme. A destra, il finestrino posteriore a compasso. Sotto, il fuoristrada non spaventa la Panda.



DALLA CITTA ALLA PANDA

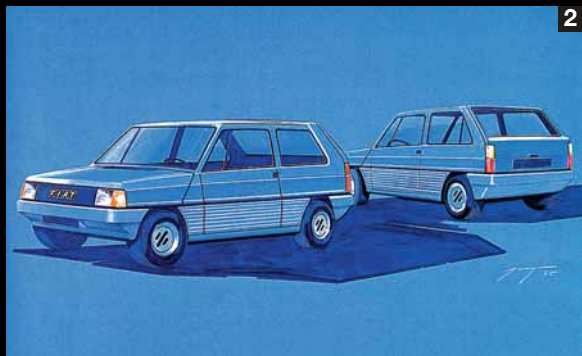


versione 4WD, spinto dalla sua passione di praticante del fuoristrada con le moto. Il prototipo della Ital-design, battezzato Panda 4x4 Offroader, debutta al Salone di Torino nel novembre 1980, con la versione aperta "4x4 Strip", anch'essa costruita dalla Ital-design senza alcuna richiesta o sollecitazione da parte di Fiat. I due prototipi e un terzo leggermente diverso sono collaudati a lungo, fornendo responsi tanto positivi da incuriosire la Fiat e alla fine indurla a industrializzare il progetto. Per produrre le parti necessarie alla trasformazione, Fiat si rivolge all'austriaca Steyr-Püch che ha una solida esperienza con le quattro ruote motrici e una lunga partnership con la Casa torinese per l'assemblaggio e la vendita delle Fiat in Austria. La conversione comporta un motore più potente per compensare la potenza assorbita dalla trasmissione, il cambio a cinque marce per avere una prima "corta" adatta alle forti pendenze, un ponte posteriore con il differenziale e, ovviamente, un albero di trasmissione. Questo prende il moto da un ingranaggio conico all'uscita del cambio, accanto al classico ingranaggio cilindrico dei motori trasversali. L'albero è in tre pezzi. Il primo è montato elasticamente su due giunti per compensare gli scuotimenti del motore. Il secondo è fisso, con i supporti su due traverse del pianale, il terzo sopporta gli scuotimenti del ponte posteriore, perciò ha un giunto di allungamento e un giunto cardanico per parte.

Moretti

La terza storia è quella della Moretti, di cui la Pan-





2



4



3



5

VARIANTI MORETTI
Nella foto 1, la Moretti Cita del 1949 nella rara versione Giardiniera. Uno dei primi figurini (2) di Giugiaro su cartoncino canson blu. Il prototipo Panda 4X4 Offroader (3) presentato da Italdesign al Salone di Torino 1980. La Panda 4X4 Strip carrozzata torpedò (4) con le panchette al posto del sedile posteriore. La Panda Rock (5), una realizzazione di Moretti a metà strada fra la "carrozzata" e l'elaborata. Riscosse un buon successo, fino alla chiusura della Moretti a fine 1989.



da 4x4 Gold segna l'epilogo: l'elaborazione estetica della vettura è uno degli ultimi lavori del carrozziere prima di cessare l'attività. Abbiamo detto carrozziere, ma il termine è riduttivo per un marchio che orgogliosamente ha una propria produzione fino a quando le condizioni del mercato lo consentono. Il fondatore Giovanni Moretti, nato a Reggio Emilia nel 1904, avvia l'azienda nel 1926 occupandosi prevalentemente di moto e costruisce anche un paio di quadricicli. Nel 1941 inizia a produrre auto, motocarri e piccoli camion elettrici, adatti a circolare con la penuria di carburante. Dopo la guerra Moretti si orienta verso le automobili iniziando con la Cita, un'utilitaria minima interamente progettata e costruita in casa con un motore bicilindrico di 250 cc raffreddato ad aria, poi di 350 cc raffreddato ad acqua. Aggiungendo due cilindri a quest'ultimo, ottiene poi la 600. Da questa, nel 1952 deriva la 750, proposta per le corse anche con il motore bialbero. Nel 1953 è la volta delle 1200 e 1500, anch'esse con motori a quattro cilindri mono o bialbero. Le 750, le 1200, e le 1500 restano in produzione con gli opportuni aggiornamenti fino alla soglia degli anni Sessanta, quando per paradosso la gamma, per ambizione articolata su troppe varianti, diventa un ostacolo all'ulteriore sviluppo. Così Moretti rinuncia al ruolo di costruttore e cerca un accordo con Fiat per diventare uno dei tanti carrozzieri delle versioni speciali. Fra le più riuscite "carrozzate" Moretti ricordiamo la Fiat 850 Sportiva prodotta in oltre 1.500 esemplari, l'aristocratica 2500 SS derivata Fiat 2300, la Panda Rock decapottabile e infine le Uno, le Ritmo e le Panda elaborate sulla scocca originale, che concludono la vicenda dell'azienda.

Cercasi gemella

Non esiste documentazione sulla Panda Moretti Gold, nemmeno un depliant come quello che il carrozziere prevede per la Ritmo: c'è solo una foto di tre quarti posteriore nella quale si vedono alcune particolarità dell'elaborazione estetica, che comprende: deflettori antiturbo sui finestrini, prese d'aria nere sulle feritoie del cofano, fregi, adesivi e stemmini Moretti. In più ci sono i copri cerchi fuori serie, la targa da esposizione con la scritta Moretti e i paraspruzzi, qui rimossi per non danneggiarli in fuoristrada. All'interno la "Gold" ha i sedili rivestiti in Alcantara bicolore, con le imbottiture più comode di quelle di serie. L'Alcantara riveste anche i fianchetti e il marsupio portaoggetti. Con il passare del tempo ci siamo accorti che la Panda Moretti 4x4 Gold è davvero una rarità. Non ci sono notizie di altri esemplari come il nostro si sa soltanto che a Torino c'era una 750 Gold, che però è finita all'estero.



RUOTA LIBERA

In alto, i mozzi ruota della Panda 4x4 normale (sopra) e quelli a ruota libera (sotto) di cui è stata dotata la Gold Moretti. Quest'ultima ha anche una slitta paracolpi per proteggere la coppa dell'olio e il differenziale anteriore (qui sopra). Nella foto grande, un passaggio fuoristrada: la Panda 4x4 riesce a muoversi su terreni anche molto impervi.

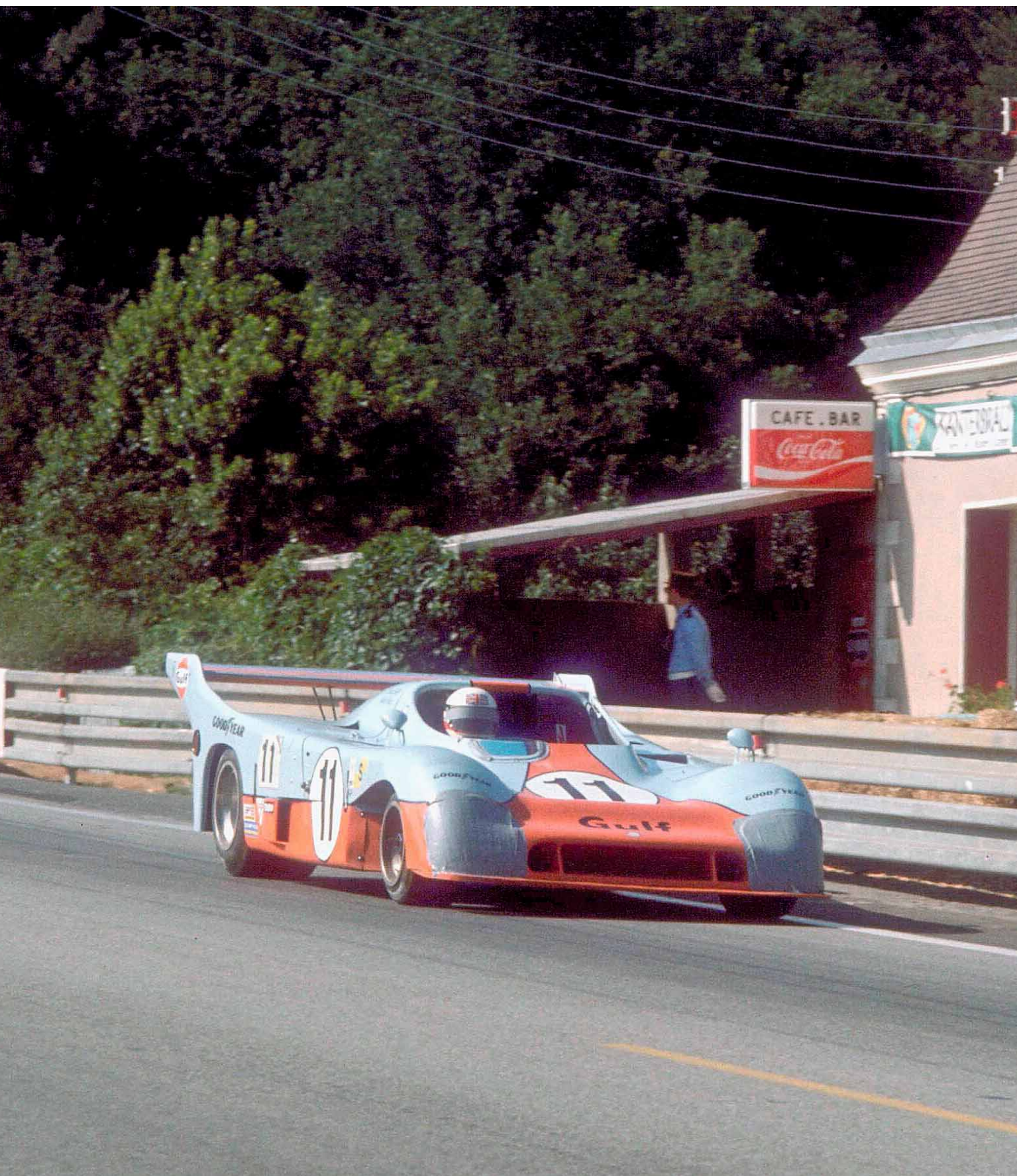


SCHEDA TECNICA

FIAT PANDA 4x4

Motore Tipo 112 B1.054 Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 68,2 x 68 mm, cilindrata 965 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Raffreddamento a liquido, elettroventilatore con termostato (capacità circuito 5,2 litri) Accensione spinterogeno Alimentazione un carburatore doppio corpo Weber 32 DAT R 10/100 Lubrificazione forzata (capacità carter 3,4 litri) Potenza 48 CV a 5600 giri Coppia 7,1 kgm a 3500 giri Impianto elettrico 12 V, alternatore 45 A, batteria 30 Ah Trasmissione **Trazione** anteriore, posteriore inseribile Frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce + RM Rapporto finale coppia cilindrica elicoidale e ingranaggi ipoidi (14/41) Pneumatici 145 SR 13 Winter **Corpo vettura** Berlina due volumi tre porte, cinque posti Carrozzeria in acciaio autoportante Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali e puntoni obliqui, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici; posteriori: ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori telescopici Sterzo a cremagliera Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo Capacità serbatoio benzina 35 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.170 Carreggiate ant / post 1.254/1.258 Lunghezza 3.990 Larghezza 1.485 Altezza 1.451 Peso 740 kg a vuoto **Prestazioni** Velocità massima 135 km/h





Non fu un miraggio

**JOHN WYER, UOMO DI FIDUCIA FORD IN GRAN BRETAGNA,
CREÒ LA SUA SCUDERIA A FINE ANNI '60. CON I COLORI GULF
E UN AMBIZIOSO PROTOTIPO CON MOTORE DA F1, VINSE A LE MANS
UNA DELLE SUE VETTURE GIRA ANCORA PER I CIRCUITI EUROPEI**

DI ROBERTO MOTTA - FOTO GGRM, ROBERTO ZANELLO E MOTTA

In un caldo mattino di fine estate di qualche anno fa, abbiamo incontrato a una gara del Classic Endurance Racing, Marc Devis, proprietario e pilota della Mirage M6/601, una delle auto da corsa più interessanti tra quelle iscritte alle gare di Peter Auto. Incuriositi, gli abbiamo chiesto di raccontarci la storia della vettura che gareggiò con i colori del Gulf Research Racing Company: «L'ho acquistata nell'agosto 2006 -ci disse Devis-, per il suo interesse storico visto che è stata la prima costruita di una serie di soli cinque esemplari. La macchina nacque nel 1972 come Gruppo 6 e, dopo aver partecipato al Mondiale Marche del '72 e '73 fu convertita in Gruppo 7 (in sostanza, una Can-Am, ndr). Nella sua vita agonistica ha percorso ben 25.000 km in pista tra test, prove e gare, con piloti famosi, tra cui Derek Bell. Io l'ho comprata già restaurata, ma in un secondo tempo ho acquistato un gran numero di pezzi di ricambio e ho fatto realizzare una nuova carrozzeria perché quella originale ero stata riparata più volte. Dopo il primo test a Silverstone, decisi di revisionare completamente il motore. Trattandosi di un Cosworth, mi sono rivolto allo specialista Richardson». Come si trova alla guida?: «È facile da guidare -diceva Devis-, però pesa tanto, circa 70 kg in più delle Lola e Matra che sono abituato a guidare. Comunque mi ha regalato momenti indimenticabili, come al Goodwood Revival del 2007 quando, dopo tanti anni, la mia Mirage si è riunita a Derek Bell e, sempre a Goodwood due an-

ni dopo, è tornata in pista con Jacky Ickx».

Dopo la nostra chiacchierata, Marc si calò nell'abitacolo e, dopo un breve riscaldamento, si diresse verso la pista. Un affondo, una sequenza di "fucilate" che segnavano i cambi di marcia e... via! La vettura sparì velocissima dalla nostra vista.

Nascita di un mito

La Mirage nasce alla fine del 1966, quando la Ford abbandona la sede inglese dei veicoli avanzati a Slough, nel Buckinghamshire, per trasferire la produzione e lo sviluppo delle vetture da competizione nella propria sede americana, per seguire al meglio il progetto GT40. A seguito di questa decisione John Wyer, capo del progetto Ford GT40, e John Willement, distributore Ford e già proprietario di una scuderia automobilistica, fondano la J.W. Automotive Engineering Ltd. (JWAE). La società costruisce GT40 stradali, offre assistenza, fornisce a scuderie private le GT40 MKI da competizione e gestisce le proprie vetture in gara.

In previsione della partecipazione al Mondiale Marche del 1967, e per fronteggiare le stesse GT40 ufficiali, che montano motori da 7 litri, la JWAE ne realizza una versione alleggerita, motori V8 da 5 o 5,7 litri preparati da Holman & Moody, e la chiama Mirage-Ford M1. La vettura si distingue per la livrea azzurra con banda arancio, i colori dello sponsor Gulf, e per il tetto a goccia. Il debutto avviene, senza fortuna, alla 1000 km di Monza con gli equipaggi Piper-Thompson e Ickx-Rees. Ma già

BELL

Lo Zenith della Mirage fu la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1975, con la GR8 guidata da Derek Bell e Jacky Ickx. Nella foto in apertura, Bell in azione in quella edizione sul rettilineo di Hunaudières.



| BELLISSIME DA CORSA | MIRAGE M6

alla seconda apparizione, la M1 (telaio n. 10003) vince la 1000 km di Spa con Ickx-Thompson.

Per il 1968 la federazione internazionale cambia il regolamento, limitando la cilindrata a 5 litri per le Sport e 3 litri per i Prototipi: la JWAE decide di competere nella prima categoria e riconverte due delle tre M1 alle specifiche della GT40, con motori 5.0 dotati di teste Gurney-Weslake. Le vetture si dimostrano tanto efficienti da conquistare il Mondiale e la 24 Ore di Le Mans sia nel 1968 sia nel 69. In pratica, Ford vince grazie a una scuderia privata. In parallelo, la JWAE costruisce i Prototipi M2, con motore V12 BRM, ed M3 con il V8 Ford-Cosworth.

Nel 1970 e 1971, la JWAE Ltd. accantonerà il progetto Mirage per gestire in pista le Porsche 917 ufficiali.

Gli anni 70 e le barchette

Le vittorie della Porsche a Le Mans arriveranno per mano di altri team, ma le prestazioni e gli scenografici colori delle 917 azzurro-arancio delle vetture gestite da Wyer saranno protagonisti in molte altre gare del Mondiale Marche e diventeranno mitici per gli appassionati.

Nel Gennaio 1972 la Gulf Oil Corporation presenta il team Gulf Research Racing Company, e ne affida la direzione a Wyer. Contemporaneamente, in stretta collaborazione con Ford, il team inglese si avvia a di-

ventare costruttore a tutto tondo, con la progettazione della Mirage M6. Il telaio della vettura, progettato da Len Bailey e Ken MacLeod, è costruito dalla Gomm Metal Developments Ltd ed è una monoscocca aperta di fogli di alluminio incollati e rivettati a cui sono vincolate una paratia di acciaio e una struttura tubolare che sostiene il propulsore Cosworth DFV con funzione portante; il V8 di 2993 cc è lo stesso protagonista da anni in F1: alimentato con iniezione meccanica Lucas e con un rapporto di compressione di 11:1, eroga circa 450 CV a 10.000 giri; le prestazioni sono dunque molto simili alla versione usata sulle monoposto: usarlo per gare di durata appare una vera scommessa. Al motore è abbinato un cambio Hewland DG 300 con 5 rapporti + RM. Le sospensioni anteriori sono a triangoli sovrapposti, quelle posteriori hanno una bielletta superiore, bracci paralleli inferiori e puntoni longitudinali di rinforzo; oltre alle solite molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. La vettura pesa soltanto 685 kg e ha una linea grintosa e gradevole, pur se non è molto filante a causa del radiatore dell'acqua posizionato sull'anteriore e dell'alettone posteriore staccato dal corpo vettura.

Vibrazioni

Il primo telaio Mirage M6, numerato 601, è completato nel Marzo 1972 e mette le ruote in pista il giorno 14 a Silverstone, condotto da Derek Bell. Dopo pochi giorni, il 25 marzo, debutta alla 12 Ore di Sebring con Bell-van Lennep, ma fin dalle prove è afflitta da problemi

ORIGINALE

Sopra, la Mirage M6/601 di Marc Devis in azione a Monza, durante una edizione della Coppa Intereuropa. La vettura è rimasta in condizioni pressoché originali.

TUTTI I MODELLI

Modello	Anno di attività
M1	1967/68
M2	1969
M3	1969
M4	1969
M5	1969/70
M6	1972/73
M7/GR7	1974
M8/GR8	1975
M8	1976
M9	1977
M9	1978
M10	1979
M12	1982



di surriscaldamento del propulsore e noie ai freni e in gara si ritira al 48° giro per problemi al differenziale. È l'inizio di una stagione difficile, nella quale la macchina ha continui guasti che ne compromettono i risultati in gara; il problema è che la principale fonte dei problemi viene proprio dal motore Cosworth su cui Wyer ha scommesso: le vibrazioni del V8 arrivano a rompere il telaio. Oltre a ciò, Alfa Romeo e Ferrari hanno già un anno di esperienza con i Prototipi di 3 litri, dunque raggiungere le loro prestazioni non è affatto semplice. L'altra rivale più accreditata è la Lola T280, che usa

lo stesso motore ma è pronta da qualche mese prima. Dopo essere stata modificata, la vettura il 16 Aprile partecipa alla 1000 km di Brands Hatch dove, con Bell-vanLennep, conclude la gara senza classificarsi. Dopo aver disertato la gara di Monza, il 19 e il 28 aprile affronta dei test a Goodwood e riappare in gara alla 1000 km di Spa del 7 maggio dove ottiene il 4° posto con Bell-van Lennep. Poi salta la Targa Florio e, dal 17 maggio, è sottoposta a una serie di prove in previsione della 1000 Km del Nürburgring del 28 maggio, gara nella quale, sempre condotta da Bell-van Lennep, va al comando per un giro e conclude al 4° posto. Il risultato convince il team a non partecipare alla 24 Ore di Le Mans, per sottoporre la M6 a una lunga serie di prove a Zeltweg, con van Lennep e Adamowicz. Alla 1000 km di Zeltweg, la M6/601 gira soltanto nelle prove, mentre in gara le viene preferita la M6/602 che, affidata sempre a Bell-van Lennep, è costretta al ritiro per la rottura del telaio. Il 22 luglio si disputa la 6 Ore di Watkins Glen e il team di Wyer schiera entrambe le vetture: la "601" per van Lennep-Adamowicz (ritiro al 141° giro per noie al cambio) e la "602" per Bell-Pace che concludono al 3° posto. Dal 20 agosto fino al 5 dicembre, il team Mirage sottopone le vetture a un intenso programma di sviluppo che prevede il confronto tra i motori Ford Cosworth e il V12 Weslake, recentemente rinnovato. Quest'ultimo, però, pur molto più progressivo del Cosworth, è di poco più potente ma assai più pesante e, soprattutto, meno affidabile.

Dettagli tecnici

GT40 modificata nella sezione dell'abitacolo e corpo vettura alleggerito. Motore Ford 5.0 o 5.750 cc.
Coupé disegnato da Len Terry. Motore BRM V12 da 3 litri
Come M2, vettura in versione coupé e spider. Motore Ford-Cosworth DFV 3.0.
Formula Ford.
Come M3, vettura in versione spider. Motore Ford 4.950 cc.
Vettura in versione spider disegnata da Len Bailey. Motore Ford-Cosworth DFV da 3 litri. Versione coupé con motore Weslake da 3 litri (test Le Mans 1973).
Come M6, vettura in versione spider. Motore Ford-Cosworth DFV da 3 litri.
Telaio M6 modificato, passo allungato di 150 mm. Progetto Horsman e Wyer. Motore Ford-Cosworth DFV da 3 litri.
Come M8/GR8, versione spider. Motore Ford-Cosworth DFV da 3 litri.
Come M8. Corpo vettura aggiornato. Motore Renault V6 turbo da 2,1 litri.
Vettura in specifiche tecniche 1977, carrozzeria a coda lunga. Motore Renault V6 turbo 2,1 litri.
Telaio M8 aggiornato, carrozzeria a coda lunga. Motore Ford-Cosworth DFV.
Vettura coupé Gr C. Telaio monoscocca in honeycomb di alluminio realizzato da Tiga. Progetto Horsman. Motore Ford-Cosworth DFL 3,9 litri.



Vittoria!

Nel 1973 l'impegno del team Gulf Mirage diventa più importante e Derek Bell è affiancato di volta in volta da John Watson, Mike Hailwood, Vern Schuppan e Howden Ganley.

Il Campionato del mondo Marche prende il via il 4 febbraio con la 24 Ore di Daytona, senza l'Alfa Romeo che ha preso un anno di pausa in attesa di tornare con la nuova 33 a 12 cilindri; in compenso, la Matra vincitrice a Le Mans nel 1972 si impegna a tempo pieno, ed è una concorrente fortissima. A Daytona sono iscritte la Mirage M6/601 con Bell-Ganley e la M6/602 con Hailwood-Watson. Nelle prove la M6/601 ottiene la pole-position, mentre la vettura gemella fa segnare il 3° tempo. Nonostante le buone premesse, in gara sono entrambe costrette al ritiro. Tornata in Europa, la M6/601 è impiegata in test a Vallelunga, con Bell e Watson; sullo stesso circuito, il 25 marzo si disputa la 6 Ore ma né la M6/604 di Hailwood-Schuppan né la M6/605 di Bell-Ganley ottengono risultati. Il 31 marzo, il team Gulf Research Racing si trasferisce in Francia per le prove preliminari della 24 Ore di Le Mans, a cui il team porta la M6/601-Ford per Ganley e la M6/603-Ford Weslake per Bell, che ottengono il 2° e 3° tempo dietro la Matra MS 670B di Beltoise e Larrousse. Un anno abbondante di sviluppo ha portato le Mirage ad avere le prestazioni quasi pari alla concorrenza, ma l'affidabilità è ancora precaria, come dimostreranno le gare seguenti.

Il 15 aprile, alla 1000 km di Digione, la M6/602 di Hailwood-Schuppan termina al 5° posto, mentre la M6/605 di Bell-Ganley è costretta al ritiro. Il 25 aprile la M6/601 e la M6/602 partecipano alla 1000 km di Monza con Bell-Ganley e Hailwood-Schuppan, ma non riescono a concludere la gara.

Il 6 maggio, alla 1000 km di Spa-Francorchamps, arriva finalmente il giorno memorabile: la M6/605 di Bell-Hailwood vince davanti alla M6/602 di Ganley-Schuppan, una Ferrari e una Matra. La M6/605 entra nella storia anche per aver portato alla vittoria per la prima volta il motore Ford-Cosworth in una gara di durata. Dopo questa vittoria, la Mirage non partecipa alla Targa Florio e alla 1000 Km del Nürburgring, per riapparire alla 24 Ore di Le Mans del 9-10 giugno con la M6/604, per Hailwood-Watson, e la M6/605 per Bell-Ganley, che però non concludono la gara a causa di problemi al cambio la prima e per un'uscita di pista la seconda. Entrambe erano dotate qui a Le Mans di cambio ZF anziché Hewland. Alla gara era iscritto anche un telaio con carrozzeria coupé e il motore V12: il tentativo di sfruttare potenza e aerodinamica sui lunghi rettilinei della Sarthe rimase però frustrato dai continui rifiuti di riavviarsi del motore Weslake. La macchina fu dunque ritirata e il motore V12 mai più considerato.

Nella 1000 km di Zeltweg del 24 giugno, vengono schierate la M6/602 con Hailwood-Watson e la M6/605 con Bell-Ganley che terminano la gara al 4° e 5° posto



RADIATORE

In alto, la M6 spogliata della carrozzeria mostra la struttura tipica delle Sport anni '70: il telaio è una vasca di alluminio rivettata, a cui è applicato il motore. Si notano il radiatore dell'olio verticale e l'enorme serbatoio del lubrificante; il radiatore acqua è nel frontale. Qui sopra, la sospensione posteriore a bilanciere, soluzione in voga in quegli anni.

LA STORIA



Sopra, a sinistra la Mirage M6 di van Lennep/Adamowicz (nell'abitacolo, mentre parla con lo stesso van Lennep) ai box durante le prove della 6 Ore di Watkins Glen del 1972; al centro, la vettura in corsa con il pilota olandese van Lennep al volante. La gara della Mirage terminerà con un ritiro. A destra, la M6 di Derek Bell (al volante)-van Lennep in azione alla 1000 km del Nürburgring dello stesso anno: concluderà al 4° posto assoluto.



Le foto qui sopra si riferiscono al 1973. A sinistra, Howden Ganley in azione nelle prove della 24 Ore di Daytona, in coppia con Derek Bell, che terminerà con un ritiro, al pari di Hailwood/Watson con l'altra Mirage. Al centro, Bell davanti alla Ferrari 312 PB di Arturo Merzario: siamo a Watkins Glen e l'inglese è ancora in coppia con Howden Ganley: i due chiuderanno al 4° posto, con il 5° occupato da Mike Hailwood (a destra) e John Watson.



Sopra, a sinistra Jacky Ickx in azione alla 24 Ore di Le Mans del 1975: l'immagine consente di apprezzare la differenza nella linea della GR8 rispetto alla M6. Al centro, la seconda GR8 iscritta a quella gara, per i piloti Vern Schuppan-Jean Pierre Jaussaud che terminarono la corsa al 3° posto. A destra, la GR8 di Jean-Louis Lafosse-Francois Migault che termina al secondo posto nel 1976, dopo la vendita del team all'americano Cluixton.

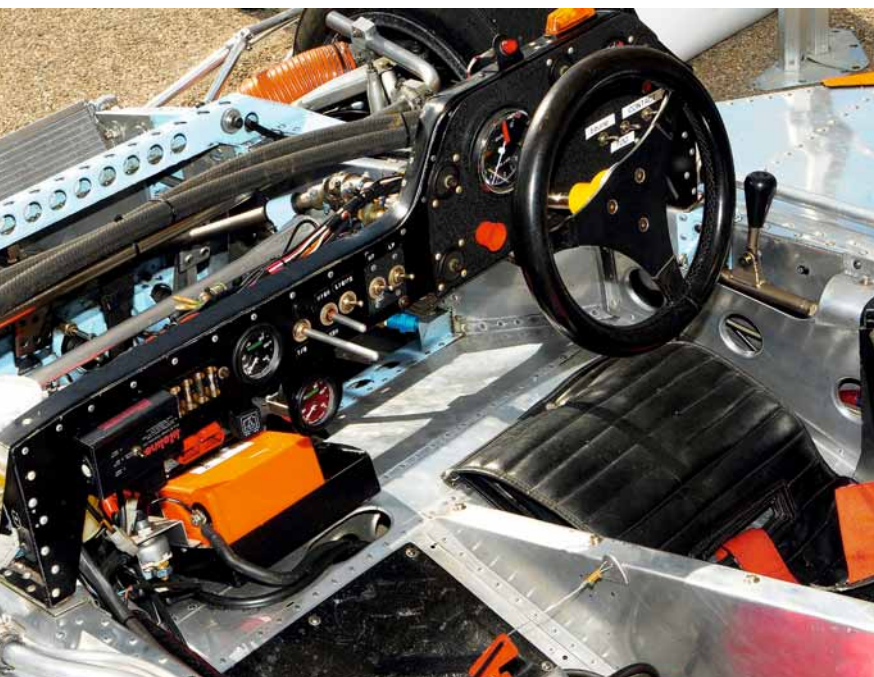
assoluto. Risultato confermato nella successiva 6 ore di Watkins Glen del 21 luglio, con la M6/605 di Bell-Ganley e M6/604 di Hailwood-Watson. La M6/601 ritorna in pista il 16 settembre alla 500 km di Imola dove, affidata a Bell, ottiene la vittoria. Infine, il 3 novembre conquista il secondo posto assoluto nella 9 ore di Kyalami, con Bell-Hunt. In questa stagione, la "nostra" M6/601 ha percorso complessivamente 7746 km sulle piste di tutto il mondo.

Titanio

Nell'inverno, le vetture sono sottoposte all'ennesimo sviluppo; ma anche la società a capo del team cambia nome in Gulf Research Racing, cosa che cambia anche la sigla delle vetture in GR7 e la vettura del nostro articolo diventa GR7/701. L'aerodinamica è ottimizza-

ta con l'introduzione di un nuovo frontale e il riposizionamento dell'alettone posteriore; inoltre molte parti meccaniche sono realizzate in titanio, per contenere il peso tentando di arrivare al limite delle Matra, le più leggere di tutte. Oltre alla Casa francese, torna in pista l'Alfa Romeo con le 33TT12 dotate del nuovo motore boxer a 12 cilindri; si è ritirata invece la Ferrari, per dedicarsi completamente alla Formula 1.

Il 25 aprile, alla 1000 km di Monza, le Alfa Romeo fanno tripletta davanti alla GR7/704 di Bell, che fa segnare il giro più veloce in gara. In seguito, Bell-Hailwood sono secondi alla 1000 km di Spa del 5 maggio e Hunt-Schuppan quarti alla 1000 Km del Nürburgring il 19 maggio. Le Mirage non partecipano alla 1000 km di Imola e riappaiono alla 24 ore di Le Mans, ma con scarsa fortuna: la GR7/701 di Schuppan-Wisell si ritira con



I MIGLIORI RISULTATI DELLE MIRAGE

Circuito	Modello	Equipaggio	Risultato
1967			
Zeltweg, Austria	Mirage M1 Ford/Thompson	Jacky Ickx/Dick Thompson	1°
Montlhery, Francia	Mirage M1 Ford/Hawkins	Jacky Ickx/Paul Hawkins	1°
Kyalami, Sud Africa	Mirage M1 Ford	Jacky Ickx/Brian Redman	1°
Karlskoga, Svezia	Mirage M1 Ford	Jo Bonnier	1°
Karlskoga, Svezia	Mirage M1 Ford	Paul Hawkins	2°
Skarpnacks, Svezia	Mirage M1 Ford	Jacky Ickx	1°
Skarpnacks, Svezia	Mirage M1 Ford	Jo Bonnier	2°
1968			
Kyalami, Sud Africa	Mirage M1 Ford	Jacky Ickx/David Hobbs	1°
1969			
Imola, Italia	Mirage M3 Ford 302 CID	Jacky Ickx	1°
1972			
Spa, Belgio	Mirage M6 Ford	Derek Bell/Gijs Van Lennep	4°
Nürburgring, Germania	Mirage M6 Ford	Derek Bell/Gijs Van Lennep	4°
Watkins Glen, USA	Mirage M6 Ford	Derek Bell/Carlos Pace	3°
1973			
Zeltweg, Austria	Mirage M6 Ford	Derek Bell/Howden Ganley	4°
Spa, Belgio	Mirage M6 Ford	Derek Bell/Mike Hailwood	1°
Spa, Belgio	Mirage M6 Ford	Howden Ganley/Vern Schuppan	2°
Imola, Italia	Mirage M6 Ford	Derek Bell	1°
Kyalami, Sud Africa	Mirage M6 Ford	Derek Bell/James Hunt	2°
Watkins Glen, USA	Mirage M6 Ford	Mike Hailwood/John Watson	4°
1974			
Zeltweg, Austria	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/Mike Hailwood	4°
Spa, Belgio	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/Mike Hailwood	2°
Brands Hatch, Inghilterra	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/David Hobbs	3°
Le Mans, Francia	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/Mike Hailwood	4°
Paul Ricard, Francia	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/Jacky Ickx	3°
Nürburgring, Germania	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/James Hunt/Vern Schuppan	4°
Monza, Italia	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/Mike Hailwood	4°
Kyalami, Sud Africa	Mirage GR7 Ford	Derek Bell/David Hobbs	3°
1975			
Le Mans, Francia	Mirage GR8 Ford	Derek Bell/Jacky Ickx	1°
Le Mans, Francia	Mirage GR8 Ford	Vern Schuppan/Jean-Pierre Jaussaud	3°
Nürburgring, Germania	Mirage GR8 Ford	Howden Ganley/Tim Schenken	2°
Elkhart Lake, USA	Mirage GR8 Ford	Vern Schuppan	1°
1976			
Le Mans, Francia	Mirage GR8 Ford	Jean-Pierre Lafosse/Francois Migault	2°
1977			
Le Mans, Francia	Mirage GR 9 Ford	Vern Schuppan/Jean-Pierre Jarier	2°

il motore rotto e la GR7/704 di Bell-Hailwood taglia il traguardo al 4° posto, risultato bissato alla 1000 km di Zeltweg del 30 giugno da Hailwood-Bell.

La squadra decide di non partecipare alla 6 Ore di Watkins Glen per concentrarsi sulla 1000 km di Le Castellet il 15 agosto, dove la GR7/701 conclude al 3° posto con Bell-Ickx. La stessa vettura è affidata in seguito a Wisell e Schuppan per alcuni test a Silverstone e Brands Hatch. Il 9 novembre, la GR7/701 partecipa alla 9 ore di Kyalami dove ottiene il 2° posto con Bell-Hunt, mentre una seconda GR7/7, affidata a Hailwood-de Fierlant, non supera le qualificazioni.

Con questa gara, la Mirage GR7/701 termina la sua carriera agonistica dopo aver percorso complessivamente 25.067,6 chilometri.

Obiettivo Le Mans

La storia della Mirage però continua, nonostante il pensionamento di Grady Davis, che all'interno della Gulf era l'uomo appassionato di corse. Wyer riesce a convincere la casa petrolifera a supportare ancora un tentativo a Le Mans e modifica due GR7, rinominandole GR8, in funzione del veloce tracciato della Sarthe, quindi con passo allungato e carrozzeria più filante. Per limitare i consumi, il motore è depotenziato e il regime di rotazione ridotto sotto i 9000 giri.

Questa volta Le Mans è fantastica per le Mirage, iscritte dalla Gulf Research Racing Company: i telai 801 e 802 conquistano la prima fila in prova e, nonostante la rottura della pipa di una candela a causa delle vibrazioni, Bell-Ickx vincono davanti a una Ligier e all'altra GR8 di Schuppan-Jaussaud. È la terza vittoria nella classica francese per Wyer e la Gulf, ma anche l'ultima perché il petroliere si ritira.

Tuttavia, le vetture continuano a correre: la JWAE Ltd. nel 1976 è ceduta alla Grand Touring Cars, Inc. di Phoenix, Arizona, di proprietà di Harley Cluxton III, importatore in USA di Ferrari e Lamborghini, ex-pilota della NART e con una sua squadra corse. Cluxton iscrive le GR8-Ford Cosworth ancora a Le Mans, dove conquistano un buon 2° (Lafosse-Migault) e 5° posto (Bell-Schuppan) dietro le Porsche 936. Le auto tedesche hanno dato il via all'era del turbo e anche le Mirage si adeguano: nel 1977, l'anno della mitica vittoria in rimonta della Porsche 936 di Ickx-Barth-Haywood, la GR8 di Schuppan-Jarier conquista un insperato secondo posto, motorizzata con il V6 Alpine-Renault turbo, mentre quella affidata a Posey-Leclère non supera la quinta ora di gara.

Non è ancora finita: l'organizzazione americana torna nel 1978 con vetture dalla veste aerodinamica ampiamente rivista, tanto da cambiare il nome in GR9. Sono ancora due le vetture iscritte, sempre con il motore Renault-Alpine turbo che quell'anno vince la 24 Ore sulla A442 della Règle: il risultato è meno eclatante.



Audi TDI Power



te dell'anno prima ma comunque buono, con il 10° posto di Schuppan-Laffite-Posey; l'altra vettura, affidata ancora a Posey-Leclère, si ritira alla 7a ora di gara. Non è ancora finita: nel 1979 le Mirage M10 tornano in Francia, iscritte con il contributo dei concessionari Ford locali perché montano nuovamente il V8 Cosworth; ma ormai la competitività è sfumata. Né la vettura affidata a Bell-Hobbs-Schuppan, né quella di Schuppan-Jaussiaud-Hobbs riescono a compiere abbastanza giri per essere classificate, vittime di gravi problemi meccanici. Dopo un progetto abortito, l'M11 del 1980, Harley Cluxton realizza la M12, con progetto dell'ex-collaboratore di Wyer e direttore tecnico della Mirage John Horsman, telaio monoscocca di alluminio

realizzato in Inghilterra dalla Tiga e motore Cosworth DFL V8 da 3,9 litri; la vettura, provata intensivamente presso la galleria del vento della Lockheed ad Atlanta e in pista a Riverside, fu iscritta alla 24 Ore di Le Mans 1982 con l'equipaggio Mario Andretti/Michael Andretti. Fu però squalificata, a meno di 20 minuti dalla partenza, per il posizionamento non conforme di un radiatore dell'olio del cambio, nonostante avesse in precedenza superato le verifiche tecniche e dopo essersi qualificata con il 9° tempo in prova. Oggi la Mirage esiste ancora, ha sede a Scottsdale, Arizona. Produce vari modelli di automobile, tra cui la replica della mitica GT40P, vincitrice della 24 Ore di Le Mans nel 1968-69.

HEWLAND

Sopra, la Mirage in una gara della serie europea Classic Endurance Racing. Nella pagina a fianco, l'angusto abitacolo. Sotto, a sinistra in primo piano il cambio Hewland; a destra il V8 Ford-Cosworth.



SCHEDA TECNICA

MIRAGE M6 (1972-73)

Motore: Ford-Cosworth DFV V8, posteriore longitudinale raffreddato a liquido, blocco e teste in alluminio, alesaggio e corsa 85,7 x 64,8 mm, cilindrata 2.993 cc, rapporto di compressione 11:1, distribuzione bialbero in testa (ingranaggi), 4 valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica Lucas Lubrificazione a carter secco Potenza 450 CV a 10.500 giri Coppia 34 kgm a 8.500 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio Hewland o ZF a 5 marce + RM **Corpo vettura:** carrozzeria in fibra di vetro, telaio monoscocca in pannelli di alluminio rivettati, motore portante Sospensioni a ruote indipendenti: anteriori doppi bracci oscillanti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici, barra antirollio regolabile; posteriori a bilanciere superiore, doppi puntoni di reazione inferiori ammortizzatori Koni con molle coassiali, barra antirollio regolabile Sterzo pignone e cremagliera Freni a disco auto ventilanti **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2425, carreggiate ant / post 1447 / 1409, lunghezza 2972, larghezza 1885, altezza 744, peso a vuoto 650 kg

Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	dic-08/gen
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

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

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen
ALFA 6	40	ago/set-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15
ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen

ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14/gen
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD SPRINT	109	lug-15
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	dic-07/gen
ALFETTA GT 1.8 GT	93	dic-13/gen
ALFETTA GTV 2.0 GTV6 2.5	2	dic-03/gen
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	dic-13/gen
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago/set-03
GIULIA	7	nov/dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	lug/ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	mag/giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago/set-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI 1300	115	mar-16*
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	lug/ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04
GIULIETTA SPRINT-SECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic10/gen
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago/set-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	lug/ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10
GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
GTV6 3.0	121	ott-16
JUNIOR Z	39	lug-08
JUNIOR Z	81	ott-12*
MONTREAL	42	nov-08
MONTREAL	114	feb-16*
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	dic-03/gen
TURISMO INTERNAZIONALE	120	ago/set-16

ALPINE-RENAULT

A106	73	dic-11/gen
A110	57	mag-10

SCORPIONE

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

A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

AMC

PACER X	55	mar-10
---------	----	--------

APACHE

FORMULA JUNIOR	92	nov-13
----------------	----	--------

ASA

1000 GT	56	apr-10
1000 GT SPIDER	30	ago/set-07

ASTON MARTIN

DB 4 GT Z	88	giu-13
DB4 TOURING	16	apr-06
DBR1 / 2	88	giu-13
SPEED MODEL TYPE C #A9/722/U	82	nov-12

ATTILA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

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

AUTOBIANCHI

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

AUTOBLEU

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

B.S.A.

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

BENTLEY

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

BERTONE

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

BIANCHI

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





PININFARINA

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

BIZZARRINI

5300	31	ott-07
------	----	--------

BJC

FORMULA JUNIOR	120	ago/set-16
----------------	-----	------------

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA		
E 2002 TURBO	99	lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07
2002 tii	30	ago/set-07
1600 GT	112	nov-15
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14
3.0 CSL	44	feb-09
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09
316i E 36 (1993)	114	feb-16
320i CABRIOLET	119	lug-16
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09
320i E30	112	nov-15*
3200 S	75	mar-12
507 ROADSTER	96	apr-14
700	78	giu-12
E3 2800/3000	73	gen-12
ISETTA 300 GB	118	giu-16
M1	42	nov-08
M1 PROCAR	42	nov-08
M3	92	nov-13
M3 E30 MODIFICATA + GR. N	115	mar-16
SERIE 3 E21	12	set/ott-05
SERIE 3 E21	101	ott-14
Z1	82	nov-12

BORGWARD

P100	45	mar-09
------	----	--------

BRADLEY

GT 1974	17	mag-06
---------	----	--------

BRISTOL

409	63	dic-10/gen
-----	----	------------

BUGATTI

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

BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07
-------------------------	----	--------

CADILLAC

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

CATERHAM

7	77	mag-12
---	----	--------

CEIRANO

150 S	122	nov-16
-------	-----	--------

CEMSA

F 11	41	ott-08
------	----	--------

CHEVROLET

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

CHEVRON

B42 - FERRARI F2	84	feb-13
------------------	----	--------

CHRYSLER

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

CISITALIA

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

CITROËN

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

COBRA

289	82	nov-12
-----	----	--------

CONDOR

AGUZZOLI	27	mag-07
----------	----	--------

DAF

SILURO	73	dic-11/gen
--------	----	------------

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
------------------	----	--------

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
SP 250 C-SPEC	83	dic12/gen

DATSUN

240Z	46	apr-09
------	----	--------

DB

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

DE SANCTIS

SP 1000	116	apr-16
---------	-----	--------

DE TOMASO

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

DEVIN

MG SPECIAL	70	ago/set-11
------------	----	------------

DUNE BUGGY

DUNE BUGGY	80	ago/set-12
------------	----	------------

ELDORADO

MASERATI 420M	40	ago/set-08
---------------	----	------------

ELVA

MK I B (1954)	86	apr-13
---------------	----	--------

FACEL

VEGA	103	dic-14/gen
------	-----	------------

FALCON

MK II	110	ago/set-15
-------	-----	------------

F.A.T.A.

AUREA 400 (1925)	120	ago/set-16
------------------	-----	------------

FERRARI

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

FIAT

8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen
--------------------	----	------------

8V ZAGATO	119	lug-16	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100 D	104	feb-15
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100 FAMILIARE	117	mag-16
124	54	feb-10	500 L (1964)	96	apr-14	1100 R	107	mag-15
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1100/103	4	mag/giu-04
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1100/103 A	94	feb-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1100/103 D	94	feb-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1100/103 TV	47	mag-09
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
125	26	apr-07	500 D	115	mar-16	1500 GT GHIA	71	ott-11
125	88	giu-13	500 SPERANDEO	69	lug-11	1500L	96	apr-14
125	112	nov-15	500 TV L (1972) -			1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
125 COUPÉ SAMANTHA	114	feb-16	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	1400	102	nov-14
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	500L	48	giu-09	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S	113	dic-15/gen	2300	35	mar-08
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
128	101	ott-14	600 RESTAURO - 1	107	mag-15	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
128 COUPÉ 1.3 S	30	ago/set-07	600 RESTAURO - 3	109	lug-15	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 4	110	ago/set-15	ABARTH FORMULA	55	mar-10
128 GR.2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 5	111	ott-15	ABARTH SEO35	91	ott-13
128 RALLY	45	mar-09	600 RESTAURO - 6	112	nov-15	BARCETTA	55	mar-10
130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	CAMPAGNOLA	84	feb-13
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	COUPÉ	66	apr-11
130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	DINO COUPÉ	101	ott-14
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
131	30	ago/set-07	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
131 2500 D	59	lug-10	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
131 ABARTH	111	ott-15	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	MORETTI 850 COUPÉ	43	dic-08/gen
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	850 SPECIAL	75	mar-12	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 SPORT COUPÉ	112	nov-15	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
132 1.6	14	gen/feb-06	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	PANDA 30	36	apr-08
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	RITMO	69	lug-11
500 A	121	ott-16	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
			1100	78	giu-12*	S 76 "300HP"	108	giu-15

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

SAVIO JUNGLA	94	feb-14
UNO	122	nov-16
UNO TURBO	81	ott-12*
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
X 1/9	81	ott-12
X 1/9	113	dic-15/gen*

FITTIPALDI

FD01 E FD04	62	nov-10
-------------	----	--------

FORD

ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08
ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	nov/dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago/set-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
XR2i	117	mag-16
GT/111	70	ago/set-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
TAUNUS TC2	110	ago/set-15
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07

FRAZER-NASH

BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
-------------------	-----	--------

FRONTLINE

DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
----------------------	----	------------

GIAUR

750 SPORT #BT-06	98	giu-14
------------------	----	--------

GINETTA

G3	95	mar-14
----	----	--------

GLOCKLER - PORSCHE

COUPÉ (1954)	64	feb-11
--------------	----	--------

GORDINI

T15	121	ott-16
-----	-----	--------

GRD

374-FORD	109	lug-15
----------	-----	--------

H.R.G.

1100 SPORTS	80	ago/set-12
AERODYNAMIC	44	feb-09

HEALEY

SILVERSTONE	53	dic-09/gen
-------------	----	------------

HILLMAN

IMP 50 ANNI	94	feb-14
-------------	----	--------

HONDA

NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
Z 600	68	giu-11

HOWMET

TX	53	dic-09/gen
----	----	------------

INNOCENTI

AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
IM3S	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
MINI 90 SL	96	apr-14

INTERMECCANICA

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

ISO

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

ISOTTA FRASCHINI

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

JAGUAR

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

JEEP

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

JENSEN

541	65	mar-11
C V8	118	giu-16

KARMANN GHIA

CABRIOLET	77	mag-12
CABRIOLET	117	mag-16

KELLISON

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

LAMBORGHINI

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

LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
037 RALLY	9	mar/apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11

PARAURTONI

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



G KLASSE	96	apr-14
SEC W 126	106	apr-15
SERIE 123 STATION-WAGON	5	lug/ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	mar/apr-04
W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET	78	giu-12
W113		120 ago/set-16
W123 BERLINA	23	dic-06/gen
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago/set-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-13
PEUGEOT		
404	15	mar-06
PORSCHE		
911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10
ROLLS-ROYCE		
SILVER CLOUD	30	ago/set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
SAAB		
900	92	nov-13
TRIUMPH		
TR4	72	nov-11
VOLKSWAGEN		
GOLF GTI I SERIE	2	dic-03/gen
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

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 INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA S4	122	nov-16
DELTA S4 GR.8	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	dic-10/gen
FLAMINIA	80	ago/set-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16
FULVIA BERLINA	115	mar-16*
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA" 35	51	mar-08
FULVIA HF 1.6 1970	15	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	41	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	81	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	19	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	91	lug-06
FULVIA COUPÉ	58	ott-13*
GAMMA COUPÉ	104	giu-10
LC2	2	feb-15
STRATOS	114	dic-03/gen
STRATOS	65	feb-16
THEMA	99	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	116	lug-14
Y		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
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
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 MK II	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

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

MTM

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

NASH

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

NISSAN

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

NSU

PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
PRINZ 30E	44	feb-09
PRINZ 42	39	lug-08



DA COMPETIZIONE

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

RO 80	13	nov/dic-05
OGLE		
SX 1000	104	feb-15*
O.S.C.A.		
MT4 1500	80	ago/set-12
OM		
665 TT (1928)	77	mag-12
OPEL		
1900 GT	23	dic-06-gen
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14
KADETT B	52	nov-09
MANTA 1.2 S	57	mag-10
OMEGA LOTUS	89	lug-13
REKORD C COUPE'	102	nov-14
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07
OSI		
FORD 20 M TS	111	ott-15
PANHARD		
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen
PEUGEOT		
106 RALLYE	100	ago/set-14
106 RALLYE	113	dic-15/gen
163 BR	27	mag-07
203	118	giu-16
203 SPIDER	39	lug-08
204	77	mag-12
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	mag/giu-05
205 1.9 GTI	81	ott-12*
205 GTI GENTRY	109	lug-15
205 GTI E RALLYE	42	nov-08
205 ROLAND GARROS	117	mag-16
205 TURBO 16	103	dic-14/gen
309	87	mag-13
402	88	giu-13
402 DARL'MAT	79	lug-12
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05
403	10	mag/giu-05
403 CABRIOLET	116	apr-16
403 JAEGER	98	giu-14
403 JAEGER (1958)	122	nov-16
404 DA RECORD	102	nov-14
504 CABRIO	70	ago/set-11
504 COUPÉ 1972	22	nov-06
905	49	lug-09
COUPÉ	107	mag-15
TIPO 3	30	ago/set-07
PONTIAC		
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen
GTO (1966)	16	apr-06
PORSCHE		
356 C	6	set/ott-04
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11
356 C	111	ott-15
356 SC COUPÉ	2	dic-03/gen
356 SC (1953)	98	giu-14*
356/2 #004	34	feb-08
550 1500 rs #031	118	giu-16
597	8	gen/feb-05
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-COUPÉ	98	giu-14
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05
911	89	lug-13*
912	5	lug/ago-04
912 (1965)	98	giu-14*

917	46	apr-09
924	75	mar-12
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT 4	mag/giu-04	
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13
928 S	23	dic-06/gen
934 TURBO GR. 4	119	lug-16
935	71	ott-11
936	120	ago/set-16
959	111	ott-15
PUMA		
GTV	58	giu-10
RENAULT		
10 MAJOR	78	giu-12
4 CV	22	nov-06
5 ALPINE	65	mar-11
5 TURBO	17	mag-06
8 GORDINI	54	feb-10
DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09
DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12
FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13
R 16	68	giu-11
R4	31	ott-07
R5	121	ott-16
SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*
RILEY RMC		
2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14
9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16
SPRITE 1.5	105	mar-15
ROLLS-ROYCE		
SILVER SHADOW	113	dic-15/gen
ROVER		
2000 TC	36	apr-08
SAAB		
96 V4	85	mar-13*
SONETT & FACETT	75	mar-12
SONETT III	20	ago/set-06
SAFAF		
6CV (1933)	73	dic-11/gen
SAM		
C 25 F	117	mag-16
SANTANDREA		
FORMULA MONZA 875	66	apr-11
SERENISSIMA		
V8 COMPETIZIONE	18	giu-06
SIATA		
SPRING 850	21	ott-06
SIMCA		
80 ANNI	104	feb-15
8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16
8 SPORT REPLIC DEHO (1949)	100	ago/set-14
1000	86	apr-13
1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06
ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13
RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05
SINGER		
9 LE MANS	59	lug-10
ŠKODA		
110 R (1976)	107	mag-15
SPADA		
ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen
STANGUELLINI		
1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10
STEYR-PÜCH		
650	37	mag-08
STUDEBAKER		
SKYHAWK	37	mag-08

SUNBEAM		
TIGER	46	apr-09
VENEZIA	104	feb-15
SUZUKI		
4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
TALBOT		
SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
LAGO	74	feb-12
TATRA		
TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
TOJEIRO		
BRISTOL	34	feb-08
TOYOTA		
CELICA GT 1600	35	mar-08
RAV 4 (1994)	105	mar-15
SPORT 800	112	nov-15
TRABANT		
P60	54	feb-10
TRIUMPH		
DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
GT6R REPLIC	21	ott-06
ITALIA	41	ott-08
SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
TR2 FRANCOCHAMPS	88	giu-13
TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
TR3 A	2	dic-03/gen
TR3 A	18	giu-06
TR5 P.I.	81	ott-12
TR6	29	lug-07
TR7	102	nov-14
TURBOT		
SUPERTRACTION 2	29	lug-07
VANDEN PLAS		
PRINCESS 1300	54	feb-10
VOLKSWAGEN		
1500	62	nov-10
G40/60	85	mar-13
GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
GOLF GTI	82	nov-12
GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
KARMANN GHIA	29	lug-07
MAGGIOLONE	107	mag-15
MAGGIOLINO	59	lug-10
MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
SAMBA BUS	6	set/ott-04
TL 1.6	28	giu-07
VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
VOLVO		
122S "AMAZON"	85	mar-13*
142 (1970)	122	nov-16
1800/1800 ES	21	ott-06
244 GLE D6	34	feb-08
244 TURBO	66	apr-11
P 1800	74	feb-12
PV 544	31	ott-07
ZAZ		
968 A/M	39	lug-08
VARIE		
AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
MICROCAR	86	apr-13
SPECIALE LANCIA		
VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14

Nota: * confronto tra più modelli

► RIEVOCAZIONE RALLY DI VARESE: LEVA-GIUGNI METTONO LA SECONDA

Dopo l'edizione 2014 Marco Leva e Alexia Giugni (Lancia Fulvia HF 1.6, a destra) hanno vinto la Rievocazione Storica del Rally Acì Varese con una prova impeccabile. Dopo dodici prove, il driver 54enne della Scuderia Milano Autostoriche, coadiuvato dalla moglie, ha totalizzato 91 punti.

Nell'edizione disputata sabato 19 e domenica 20 novembre scorsi, i concorrenti hanno affrontato le difficili strade varesine rese ancora più impervie da pioggia e nebbia: *"Abbiamo gareggiato per otto mesi su un'Alfa Romeo -ha detto Leva- mentre ripristinavamo questa Lancia Fulvia e devo dire che, a parte qualche problemino prevedibile, è andato tutto molto bene: le strade varesine sono sempre molto affascinanti e non è stato facile cimentarsi in queste condizioni."*

Leva-Giugni hanno preceduto i bravi bresciani Cavagna-Seneci (Lancia Fulvia 1.3 S), venuti per la prima volta a Busto e nelle valli varesine: *"Abbiamo trovato una corsa davvero affascinante -racconta il driver lumezzanese classe 1962- e chiudere addirittura secondi è motivo di orgoglio"*. Angelo Seneci, valente copilota di

Cavagna, è un noto giornalista sportivo bresciano molto conosciuto nel settore delle competizioni. I due hanno completato la gara con 113 punti, pochi di meno rispetto all'emiliano Maurizio Aiolfi, già vincitore assoluto un anno fa. Anche in questa edizione il pilota, nonché delegato sportivo dell'Acì Piacenza, ha gareggiato da solo sulla Golf GTI del 1981.

Di rilevanza i ritiri, che hanno colpito alcuni dei principali favoriti al successo: Perfetti-Kessel (Alpine A 110) hanno abbandonato dopo una serie di errori ai controlli orari; Fontanella-Giafusti (Fiat 128) hanno dovuto arrendersi a un problema ai freni; Schön-Orlando Contucci (Lancia Beta Montecarlo) si sono ritirati per problemi agli strumenti mentre Aghem-Conti (Lancia Fulvia HF) per uscita di strada.



CLASSIFICA

1. Leva-Giugni (Lancia Fulvia HF) punti 91; 2. Cavagna-Seneci (Lancia Fulvia 1.3 S) pt. 113; 3. Aiolfi-X (VW Golf Gti) pt. 118; 4. Gandolfo-Amato (Mini Cooper) pt. 124; 5. Palazzi-Palazzi (Opel Kadett Gt/E) pt. 138; 6. Bergamaschi-Tarenzi (VW Maggiolino) pt. 146; 7. Ginesi-Ginesi (Porsche 914-6 GT) pt. 163; 8. Roveta-Roveta (Fiat 124 Spider) pt. 165; 9. Seno-Bertuzzi (Alfa Romeo Gt Junior) pt. 166; 10. Regalia-Costadoni (Lancia Delta) pt. 262.

► GRANDE PARTECIPAZIONE ALLA 4ª COPPA CITTÀ DI SOLESINO

Buon successo della quarta edizione della Coppa Città di Solesino, gara di regolarità turistica valida per il Campionato Triveneto disputata nel week-end del 13 novembre nella provincia di Padova. Notevole è stata la partecipazione nelle diverse sezioni: 56 vetture in quella delle "storiche" (le più anziane: dagli Anni '70 a metà Anni '80); nella categoria delle "storiche 2" (fino al 1990 compreso) erano 20 invece gli equipaggi iscritti. Assieme ai due gruppi di "storiche" c'erano poi le "moderne", vetture prodotte dal 1991 sino ai giorni nostri.

Nella sezione "storica" c'è stata la partecipazione di molti equipaggi specialisti dei cronometri e non a caso a vincere è stato l'equipaggio Turri-Frascaroli, su Fiat 128 berlina del 1974 (foto a destra, sopra). In tutta la prova hanno accumulato 104 penalità, cioè appena quattro meno dei secondi classificati Zago-Zago (padre e figlio) su Volkswagen Golf GTI.

Più staccati i terzi classificati Sernani-Marin, su Innocenti Mini Cooper, che hanno concluso con 130 penalità. I concorrenti si sono sfidati in 15 prove speciali cronometrate (ne erano previste 16 ma una è stata annullata).





► TUTTI I PREMIATI DEL "TRE REGIONI"

Lo stand dell'ACI alla rassegna Auto e Moto d'Epoca di Padova d'ottobre è stata la sede della premiazione dell'edizione 2016 del Trofeo Tre Regioni che ha animato la stagione appena ultimata della regolarità-sport nella zona del nord-est. Prima c'è stata la consegna dei premi agli equipaggi vincitori delle diverse divisioni: Mauro Argenti-Roberta Amorosa; Andrea Giacoppo-Daniela Grillone Tecioiu; Maurizio Senna-Lorena Zaffani; Enzo Scapin-Ivan Morandi e Giordano Mozzi-Oscar Savoldelli, rispettivamente nella quarta, quinta, sesta, settima e ottava divisione. Quanto alle scuderie il successo è andato alla Squadra Corse Isola Vicentina, vincente nella Regolarità e nei Rally. Al secondo posto si è piazzata la scuderia del Progetto M.I.T.E., col Team Bassano sul terzo gradino del podio. È stata poi la volta della classifica assoluta, cominciando dai vincitori Andrea Giacoppo e Daniela Grillone Tecioiu su Autobianchi A112 Abarth, che hanno preceduto Maurizio Senna e Lorena Zaffani che hanno corso con la Volkswagen Golf Gti, tranne l'ultima gara disputata con l'Autobianchi A112. Il premio per il terzo posto è andato Mauro Argenti e Roberta Amorosa, che nella stagione hanno corso su Porsche 911 T e BMW 1602. Giordano Mozzi con Oscar Savoldelli su Opel Kadett Gt/e hanno ricevuto il quarto premio e Pietro Iula e William Cocconcini su Porsche 911 SC il quinto.

► LA SCUADERIA DELLE PALME CONTINUA A CORRERE... NEI RICORDI

Nell'autunno del 1966 gli appassionati di auto del Ponente ligure dettero vita a una scuderia per assistere chi voleva cimentarsi in gara. Nasceva così, a Bordighera -città delle Palme- la Scuderia delle Palme, che in cinque anni totalizzò oltre mille partecipazioni in gare nazionali ed estere, conquistando per due stagioni il titolo italiano per scuderie. Il successo del sodalizio è testimoniato dal numero delle adesioni che ebbe: oltre 500 soci sparsi in varie regioni d'Italia, e addirittura una "succursale" a Torino. Un successo che ebbe suoi alfieri in gara soprattutto piloti come Leo Cella (nella foto, in azione al Rallye dei Fiori del 1967 con la Lancia Fulvia), Gigi Tarrazzo, asso delle gare in salita con Porsche e Ferrari, Amilcare Ballestrieri, campione d'Italia Rally 1973, oltre ai "navigatori" Daniele Audetto, Mauro Mannini, Luca Pazielli, Claudio Berro. E si può dire che poi, per paradosso, la Scuderia concluse la sua attività proprio per il grande successo, perché i suoi nomi più brillanti intrapresero strade sportive che li portarono lontano dalla Riviera. Cinquanta anni dopo, i fondatori della Scuderia Renato Ronco -che dopo quegli anni ha vissuto una carriera da giornalista motoristico di primo piano- e Daniele Audetto hanno voluto ricordare quella storia di gare e vittorie, ma soprattutto di grande passione, con una serata nella stessa città "delle palme".



BORAS

AVES

ECHOS



maggiori info su:
www.digitechtiming.com

seguici anche su:
 **Digitech Timing**

DIGITECH

Regolarità, per professione, da sempre.

► APERTE LE ISCRIZIONI ALLA 5^a EDIZIONE DI WINTERACE

C'è tempo fino al 10 Febbraio per partecipare alla Super Classica ACI Sport, in programma a Cortina d'Ampezzo dal 2 al 4 Marzo 2017. Previste 72 prove a cronometro su un percorso di 400 km. Anche questa quinta edizione verrà ospitata dalla splendida Cortina d'Ampezzo, come da tradizione *(nelle foto, tre momenti dell'edizione 2016)*. Organizzata da Alte Sfere, la gara resta riservata come gli anni scorsi a 80 vetture costruite entro il 1976 con un circuito dolomitico che prevede tappe nuove ed entusiasmanti. Le iscrizioni chiuderanno il 10 Febbraio 2017.

Tutto italiano il percorso: circa 400 km tra tornanti, piste ghiacciate, paesini da fiaba e città glamour, questi i panorami, tutti italiani, che gli equipaggi attraverseranno nella due giorni di gara. Il percorso partirà da Corso Italia a Cortina e transiterà sulle strade più belle della zona: Passo Falzarego, Arabba, Pordoi, Canazei, Moena, Passo San Pellegrino, Alleghe; proseguiranno poi per Cortina dopo aver superato il passo Giau e aver disputato le prove sul circuito di Fiammes. Il giorno dopo, Passo San Antonio, Passo Monte Croce, San Candido, Dobbiaco, il Passo Cimabanche.

La competizione, che si svolgerà in ore diurne, prevede 72 prove cronometrate suddivise in 60 prove con rilevamento a fotocellula e 4 di media al decimo di secondo con 12 rilevamenti. L'equipaggio che avrà ottenuto il miglior risultato sommando le penalità delle prove cronometrate e di media, verrà proclamato vincitore della WinteRace 2017 e riceverà un lingotto d'oro da 100 grammi dal valore di euro 3.500 messo in palio dal Main Sponsor della manifestazione: la private bank BSI.

Il nuovo sponsor, Girard-Perregaux, brand svizzero di Alta Orologeria, metterà in palio il prestigioso modello Competizione Stradale con quadrante argentato e cinturino in pelle.

La Manifestazione avrà inizio giovedì 2 Marzo con le verifiche tecniche e sportive presso il Grand Hotel Savoia, cui seguiranno il briefing del direttore di gara ed il welcome light dinner BSI.

Visto il successo dello scorso anno, si disputerà, anche quest'anno, il "2° Porsche WinteRace" dedicato ad un massimo di 30 vetture Porsche che saranno selezionate dall'organizzazione: le auto storiche (costruite dal 1977 al 1990) e quelle moderne (costruite dal 1991 ad oggi) partiranno in coda alla gara e avranno una loro classifica e premi dedicati.

www.winterace.it



► ANCHE PER GLI "ABARTHISTI" A112 È L'ORA DEI RICONOSCIMENTI

Ad Auto e Moto d'Epoca di Padova d'ottobre, l'appuntamento d'autunno dell'auto storica, c'è stata anche la consegna dei premi per il Trofeo A112 Abarth 2016, la serie monomarca organizzata dal Team Bassano che arricchisce il mondo dei rally italiano nel segno della tradizione più profonda.

La vittoria per l'edizione 2016 del Trofeo è andata all'equipaggio composto da Maurizio Cochis e Milva Manganone, che ha preceduto gli equipaggi Massimo Gallione-Luigi Cavagnetto, secondi assoluti, e Matteo Armellini-Luca Mengon, terzi. A proposito di quest'ultimo, Armellini ha ricevuto anche il riconoscimento di vincitore nella speciale classifica "Under 28".

C'è stata infine anche la premiazione dell'equipaggio femminile che ha fatto meglio durante la stagione: Lisa Meggiarin e Silvia Gallotti. Ultimo riconoscimento assegnato è stato quello a Giorgio Pesavento e Tommaso Salizzoni che hanno primeggiato tra le vetture di "Gruppo 1".



► NELL'ITALIANO VELOCITÀ AD ADRIA CONFERMA DI GUERRA, RITORNO DI ZORZI E TRINCO NEW ENTRY

Nel fine settimana del 22-23 ottobre si è svolto il settimo appuntamento del Campionato Italiano Autostoriche in pista, ultimo organizzato dal Gruppo Peroni Race. Sede dell'evento è stato l'autodromo veneto di Adria, dove per la prima volta tutti i partecipanti sono stati suddivisi in due schieramenti in base alle prestazioni delle vetture. Ventiquattro sono state le auto scese in pista. Nel 1° Gruppo ha vinto Giuliano Trinco, che ha disputato la gara al volante della sua Lotus Elan (a destra). L'equipaggio Giorgio Zorzi-Denny Zardo ha conquistato la vittoria nel 2° Gruppo, mentre tra le auto del 3° Gruppo è stato ancora una volta il forte binomio Massimo Guerra/Porsche 935 (a sinistra) ad avere la meglio sui concorrenti.

Nel primo schieramento, quello con le vetture meno potenti, Trinco si è fatto valere fin dalle qualifiche dove ha preceduto l'Alpine A110 di Chiaramonte-Bordonaro, assente poi sullo schieramento di partenza per un problema meccanico. Protagonisti della gara sono state soprattutto l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA di Giovanni Serio-Renato Ambrosi e la Ginetta G12 di Marco Malaguti, entrambe vetture del 2° Gruppo. Il testa-a-testa è durato quasi tutta la gara e si è risolto sotto la bandiera a scacchi a favore di Malaguti, risultato poi quarto nella classifica finale comprensiva delle vetture dei due schieramenti. Nel finale di gara l'Alfa Romeo di Serio-Ambrosi è anche stata superata dalla Lotus Elan S1 di Trin-

co, che appunto si è così aggiudicato il successo nel 1° Gruppo. Dalla seconda gara, quella delle vetture oltre 1,6 litri, escono invece i vincitori degli altri due raggruppamenti. Per il 3° c'è stato il consueto assolo di Guerra -un cliché della stagione- che al termine dell'ora di gara ha vinto compiendo 42 giri, uno in più su Ronconi-Gulinelli, i quali erano risultati i più veloci durante le qualifiche. Il 2° Raggruppamento è stato come quasi sempre il più combattuto. L'equipaggio Zorzi-Zardo ha vinto dopo un confronto serrato con Giacomo Jelmini su Porsche 911 3.0 (secondo classificato di Gruppo) e Marazzi-Milani su Porsche 911 RS (terzi).

CLASSIFICA

► 1° RAGGRUPPAMENTO

1. Giuliano Trinco (Lotus / Elan S1) in 1:01:19.696
2. Richard Bateman (Lotus Elan) 1 Giro
3. Carlo Boido (Austin / Cooper S) 3 Giri

► 2° RAGGRUPPAMENTO

1. Giorgio Zorzi-Denny Zardo (Porsche / 911 3.0) in 1:01:27.914
2. Giacomo Jelmini (Porsche / 911 3.0) a 1 giro
3. Andrea Marazzi (Porsche / 911 RSR) a 1 giro

► 3° RAGGRUPPAMENTO

1. Massimo Guerra (Porsche / 935 K3) in 1:00:25.177
2. Massimo Ronconi-Giovanni Gulinelli (Porsche 930) a 1 giro
3. Giuliano Giuliani-Renato Benusiglio (BMW 2002) a 4 giri



Old Cars CHALLENGE 2016



Il Campionato di Regolarità per Auto Storiche del Centro Italia

Con l'annullamento de "Dalla Majella al Mare" e del "Trofeo del Terminillo", ultima manifestazione in calendario dell'Old Cars Challenge 2016, a causa del gravissimo terremoto che ha colpito le zone di passaggio di questo trofeo a pochi giorni dal suo svolgimento, l'edizione 2016 del nostro campionato si è ufficialmente concluso.

Dato che col Trofeo del Terminillo è saltata anche la cerimonia di premiazione conclusiva, gli organizzatori di Old Cars Challenge hanno deliberato una nuova manifestazione di regolarità per il prossimo 5 marzo, della durata di un solo giorno, per concludere ufficialmente il campionato e per essere comunque vicini alle popolazioni vittime del terremoto. La manifestazione, denominata "Aspettando il Terminillo", non è valida ai fini della classifica finale, che è già definita e pubblicata sul sito www.oldcarschallenge.it, dove a breve saranno diffusi anche i dettagli di partecipazione dell'edizione 2017.

**EVENTO
EXTRA!**



Aspettando il Terminillo

Manifestazione di abilità Formula ASI

Cerimonia di Premiazione Old Cars Challenge 2016

5 Marzo 2017

Campionato di Regolarità per Auto Storiche a strumentazione libera come da norme A.S.I.. Info, regolamento e classifiche su www.oldcarschallenge.it



INTERVISTA | di Tito Tazio

CARLO

Il cavaliere elettrico

UNO DEI PIÙ GRANDI ESPONENTI DELLA CATEGORIA, OGGI ESTINTA, DEI "CAVALIERI DEL RISCHIO", RACCONTA UN AUTOMOBILISMO CHE NON C'È PIÙ

DI TITO TAZIO NUVOLARI - FOTO GIANLUCA BUCCI

Con Carlo Facetti si parla... con due uomini: il pilota e il meccanico. La sua esperienza è di un periodo eroico, nel quale la differenza fra i due ruoli era molto sottile, e spesso l'uno e l'altro erano necessari per partecipare e arrivare al traguardo.

Facetti ha una voce che sa di storia: un groviglio di ricordi, sensazioni, memorie e aneddoti da affrontare con coraggio, tagliando le curve del pensiero come faceva sulle strade delle sue corse.

L'officina in pista: questo è il tema che affrontiamo con lui, partendo dalla sua esperienza per tracciare un percorso che ci porti fino a oggi, in un momento che vede l'automobilismo sportivo cambiare profondamente, sotto la spinta della tecnologia e dei "format"

che lo show-biz mediatico impone alla gara e ai suoi partecipanti. Che ne penserà Facetti? Per farlo parlare lo abbiamo invitato a tornare a sedersi nella "sua" Alfa Romeo 33 TT 12, di cui fu collaudatore e uno dei piloti, ora al Museo Alfa Romeo di Arese.

"Ma questo non è il mio sedile... è quello di Arturo Merzario!" brontola quando, con agilità inaspettata, si mette al volante sotto i nostri occhi. Ed è vero: si è subito accorto che il sedile non è il suo! Cose che succedono, quando la storia incontra la cronaca.

► Abbiamo visto a Le Mans, nel giugno scorso, una gara bellissima: l'Audi che si ferma alla settima ora per cambiare il radiatore, i meccanici che lavorano per rimettere l'auto in pista: un'officina da corsa. Sta tornando la relazione fra pilota e meccanico, a vantaggio dello spettacolo e dello spettatore?

Mi fai ricordare la 24 ore di Le Mans nel 1973, quando la scuderia Brescia Corse diede all'Autodelta la vettura con cui gareggiai insieme a "PAM" (al secolo Marsilio Pasotti, ndr) e Zeccoli. Eravamo tra i primi ma dopo diciotto ore si ruppe il cuscinetto del pignone del differenziale. I meccanici lo sostituirono in meno di un'ora, il tempo imposto dal regolamento per tornare in pista, velocità incredibile nel sostituircelo, ma la riparazione non era completamente terminata, così feci un giro pianissimo e poi tornai di nuovo ai box per sistemare la macchina definitivamente.



**FACETTI HA UNA VOCE CHE SA
DI STORIA: È UN GROVIGLIO DI
RICORDI, SENSAZIONI E ANEDDOTI**



FACETTI

► Delle esperienze in Argentina parli come di qualcosa di appagante e bellissimo, nonostante percorsi certo non facili. La bellezza della gara è data anche dalla durata e dall'impegno richiesto?

Hai toccato un aspetto importante. A cosa servono gare iridate con sessioni da venti minuti? Venti minuti non bastano neppure per scaldare il sedile! Negli anni '70 le gare erano di 500 km, 4 ore o più. Allora mettevvi alla prova la macchina, il pilota, la meccanica, tutto... talvolta in circuiti dove si stava in fila indiana, dove non si riusciva a sorpassare. Capisco l'esigenza delle TV, ma per me chiamare campionato del mondo una gara di venti minuti non ha senso.

► I produttori di pneumatici investono moltissimo in F1, ma quanto ritorno ci può essere? E quanto condizionano le gare?

Beh, sicuramente i costruttori di pneumatici fanno delle prove di durata non indifferenti e sono molto impegnati in questo senso. Pensando alla F1 trovo assurdo che vi siano tanti tipi di gomme: un GP si gioca sul tipo di gomma, o sul complesso macchina-pilota-organizzazione? L'attuale predominio delle gomme è controproducente, ne basterebbero una per la pioggia, una intermedia e due tipi al massimo per l'asciutto. Non ha senso che si progetti una vettura in funzione del pneumatico. Dovrebbe essere il contrario.

► Molti criticano il tecnicismo esasperato. Negli anni '60 e '70 le gare Turismo erano appassionanti anche perché il pubblico vedeva nelle mani di Carlo Facetti l'auto che aveva in garage. Giusto?

È vero... Vedo che il pubblico è la metà di quello dei miei tempi, o addirittura meno. In passato i clienti potevano acquistare auto preparate per le competizioni con caratteristiche identiche a quelle delle squadre ufficiali, così potevano competere ad armi pari, sviluppando anche l'assistenza in gara e l'organizzazione della squadra in modo da essere concorrenziali. Mi domando come tutto questo non sia evidente agli organizzatori e alla FIA.

► Perché si sono così ridotti i partecipanti alle gare?

Oggi partecipano quasi soltanto le Case, con tre auto ufficiali, dunque sono una quindicina in pista. Le restanti macchine sono di concessionarie, ma sempre limitate nel numero. Al Nürburgring, quando correvo, c'erano sessantacinque o settanta auto. Io che avevo la fortuna di essere fra i primi, dopo quaranta minuti facevo i primi doppiaggi e questo era di stimolo alla competizione: in passato c'era più spazio per chi voleva fare un salto di qualità.

► Per noi spettatori è un vero peccato. Come si arriva all'automobilismo? L'accesso alle gare è fondamentale per sviluppare la passione, no?

Purtroppo non c'è più il ragazzino che lavora nell'officina di un preparatore e ha la voglia di vedere, di sperimentare, di stare con chi progredisce. Oggi l'ottanta per cento è lavoro di routine, dalle otto alle cinque, mentre in questo campo le notti in bianco dovrebbero essere tante, se si vuole essere migliori degli altri. Ai miei tempi a Milano di preparatori ce ne erano cinque o sei, quindi dovevi impegnarti per emergere.

► Si dice che Vittorio Brambilla, al GP d'Austria '75 da lui poi vinto, fosse partito pensando di fare soltanto tre o quattro giri per un problema, a un paraolio del semiasse, che non si era riusciti a risolvere malgrado il lavoro di tutta la notte. Dopo la gara si scoprì che il paraolio era stato montato al contrario, per la stanchezza, ma proprio per questo resistette!

Fu un caso, favorito dal fatto che si gareggiò sul bagnato, con minore stress meccanico. Ma di storie così ce n'è tante! Alla 1000 Km di Buenos Aires del 1972 gareggiai con una Alfa Romeo 33.3 iscritta da Giovanni Alberti. Le 33 avevano tutte uno speciale serbatoio antincendio, che pesava circa 50 chili. Nelle prime prove le Ferrari furono tre secondi più veloci delle Alfa Romeo. Allora Nanni Galli chiese e ottenne che il serbatoio fosse tolto dalle 33 ufficiali; noi da privati eravamo vincolati da un contratto, per cui non sostituimmo il serbatoio e facemmo segnare il nono tempo. In gara, al primo rifornimento, il serbatoio antincendio esplose e riempì il fondo della macchina con un liquido che mi bruciava la pelle: io diventavo matto, però volevo terminare il turno. Appena finito, corsi sotto la doccia, mentre la macchina restò ferma due giri per eliminare il liquido, attraverso un foro fatto sotto la macchina. Malgrado ciò terminammo al terzo posto assoluto; Andrea De Adamich fece l'ultimo turno di guida, poiché la sua auto si era fermata.

► Quando si dice la creatività e dedizione dei meccanici!

Pensa che con la stessa macchina facemmo poi il GP di Balcarce, città natale di Fangio. C'era un problema ai cuscinetti dei mozzi anteriori ma eravamo rimasti soli io e un meccanico, e di cuscinetti non ne avevamo. Allora andai a Mar del Plata, ne trovai alcuni che si potevano adattare e con il fratello di Fangio costruimmo delle boccole di fortuna, mettendo la macchina in condizione di correre pochi minuti prima dalla partenza.



SEDILE

Carlo Facetti vicino alla Alfa Romeo 33TT12 esposta nel Museo Alfa Romeo di Arese! L'intervista è stata ambientata anche con l'uso di una riproduzione slot della stessa vettura, con relativo tratto di pista (a fianco).

MA SÌ (HE SONO SVEGLIO,
APPENA IN TEMPO PER L'APPELLO
ALLA VERIFICA TECNICA...

SEGNALETICA 1,
STO ANDANDO ALLA GRANDE!
VEDRAI (HE...

... (OSA INTENDI PER
"('ERA UNA GARA"?)

NOI FACCIAMO
GARE ?!



UNA GRANDE INIZIATIVA DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA

Dalla "garetta" domenicale di club al grande evento internazionale, il binomio Regolarità-auto storiche è sempre più imprescindibile. Seguendo un percorso a puntate andremo alla scoperta del mondo delle "gare classiche": regole, consigli e trucchi per imparare a diventare dei buoni driver



Favorisca i documenti

► Testo e foto di Michele Di Mauro
In collaborazione con 3S Eventi
e Digitech Timing
Strisce di Luca Vergerio
(disegni) e Alessandro Capuano
(sceneggiatura)



Ultima puntata: è arrivato il momento di iscriversi a una gara. Bisogna sapere cos'è una "fiche", come funzionano le verifiche tecniche e sportive, il regolamento di gara, i coefficienti e le classi

► Per partecipare

I requisiti necessari per partecipare alla gara sono diversi a seconda della sigla organizzatrice. In linea di massima possiamo dire che, per quanto riguarda le vetture, la CSAI richiede una sua propria "fiche" d'identità, ma accetta anche un certificato d'omologazione o d'identità ASI oppure l'iscrizione al Registro Storico Na-

zionale AAVS, mentre l'ASI esige esclusivamente l'omologazione o il certificato d'identità ASI (o FIVA). La più "tollerante" UISP richiede soltanto che le vetture abbiano superato i vent'anni, siano regolarmente immatricolate e assicurate e non siano in contrasto con le norme tecniche del C.d.S. Queste ultime due condizioni so-

**3S Eventi è una società sportiva con sede a Roma dedita allo sviluppo e alla diffusione, tra giovani e meno giovani, della Regolarità automobilistica e del mondo che ruota attorno ad essa, privilegiando gli aspetti aggregativi e una competizione sana e amichevole. Digitech Timing dal 1992 è un'azienda leader nel settore della produzione di strumenti professionali di cronometraggio, apprezzati dai professionisti sia per l'affidabilità, anche in condizioni estreme, che per la semplicità di utilizzo anche delle funzioni più avanzate.*



SEMPLICI FORMALITÀ
Alle verifiche sportive (a sinistra) si controlla che l'iscrizione sia stata formalizzata con il pagamento della tassa e i documenti di auto e piloti. Sotto, le verifiche tecniche: qui i controlli riguardano la conformità della macchina alla sua "fiche" e il funzionamento dei dispositivi della stessa.



no ovviamente richieste anche dagli altri organismi.

Per ogni vettura può essere iscritto un "equipaggio" formato da una o due persone, delle quali una come conduttore e una come navigatore. Il conduttore dev'essere titolare di patente di guida; altri documenti aggiuntivi sono richiesti da ciascuna sigla in base ai singoli regolamenti (Licenza CSAI, certificati medici, tessera ASI, tessera UISP).

► Verifiche

Prima della gara l'auto e l'equipaggio sono sottoposti alla verifica

dei requisiti tecnici richiesti. In genere si usa parlare di verifiche sportive, che attestano la correttezza della documentazione prodotta, e verifiche tecniche, che consistono nel controllo dei vari dispositivi della vettura (luci, stop, lampeggiatori eccetera) e della rispondenza della stessa alla "fiche" presentata.

Terminate le verifiche, al concorrente è rilasciato un adesivo con la scritta "verificato" da applicare sulla vettura (C.S.A.I.); contestualmente sono consegnati i numeri di gara (da apporre anch'essi sulla vettura), il regolamento particolare di gara, eventuali note informative, la tabella delle distanze e dei tempi, un fac-simile della tabella di marcia e il road-book o radar. Circa mezz'ora prima dell'inizio della gara è esposto l'elenco dei concorrenti con annotata, per ciascuno, l'ora di partenza; i concorrenti, di norma, partono a un minuto di distanza l'uno dall'altro.

► Regolamento particolare di gara (R.P.G.)

L'R.P.G., talvolta posto all'inizio del road-book, è un documento che è bene leggere con attenzione in quanto contiene le norme e le prescrizioni (rilevamento dei tempi, penalità, redazione classifiche, premi, modalità di reclami eccetera) che disciplinano lo svolgimento della gara.

► Tabella delle distanze e dei tempi

Questa tabella, quasi sempre inserita tra le prime pagine del radar, contiene in forma sintetica e chiara lo schema dell'intera gara, vale a dire la successione di tutte le prove, con elencate le distanze parziali e totali che separano i singoli rilevamenti, i tempi stabiliti per percorrerle, le medie corrispondenti, l'orario indicativo di partenza del primo concorrente ed i suoi successivi orari di passaggio ai singoli C.O. È un documento fondamentale per programmare la gara. Nel caso abbiate già scaricato le distanze e i tempi dal sito internet del club organizzatore, verificate che coincidano: in caso di difformità, prevale la tabella consegnata al momento della partenza.





ALLA PARTENZA
A sinistra, la partenza di una gara. Prima di avviarsi, è bene aver letto l'R.P.G. Allo stesso modo, se si è scaricato il percorso dal sito dell'organizzatore, con relativi tempi e distanze, è bene verificare che la tabella corrisponda a quella fornita dall'organizzatore: spesso è difforme, cose che potrebbe influire negativamente sul road-book (sotto).

► Coefficienti, classi e classifiche

Come abbiamo avuto modo di scoprire, nelle gare per auto storiche spesso si trovano veicoli anche molto diversi tra loro. Per cercare di livellare almeno in parte tali disparità, spesso si applicano dei coefficienti alle penalità di ciascun equipaggio, solitamente stabiliti in base all'età in modo da favorire le vetture più anziane, presumibilmente meno veloci e meno affidabili. Nelle gare ASI, inoltre, si penalizzano in maniera incisiva i veicoli privi del certificato d'identità.

In base alla tipologia e l'anzianità dei veicoli, poi, ogni ente stabilisce un proprio criterio di divisione in categorie, che dividono le vetture in base alla loro tipologia e/o al periodo storico di costruzione.

Al di là di queste classificazioni, ogni campionato o anche ogni gara possono avere particolari disposizioni o restrizioni, per cui



è sempre bene, prima di iscriversi ad una manifestazione, verificare che il veicolo con il quale si intende partecipare abbia i requisiti necessari: le classifiche di ciascuna gara riportano infatti le penalità assolute per ciascuna prova, le classifiche per ciascuna classe, e la classifica assoluta, applicando, se previsti, i coefficienti correttivi.



Millas

Meravigliosa Argentina

BELLISSIMI PANORAMI E AUTO MOLTO INTERESSANTI

UN TEMPO LA GARA SUDAMERICANA ERA VINTA DAI

TOP DRIVER ITALIANI: OGGI SONO PROTAGONISTI

I PILOTI LOCALI, NOTI ANCHE ALLA MILLE MIGLIA

“RITROVATA” UNA ZÜST DEL 1908

DI ATTILIO FACCONI, CON LA COLLABORAZIONE DI FABRIZIO ROSSI
FOTO TILLOUS / LAPIZ





BARILOCHE

Nella foto grande,
Erejomovich-Llanos, vincitori
della 28ª 1000 Millas
Argentina su AC 16/80 HP
Competition Sport (1938).
Sopra, l'Hotel nei pressi di
San Carlos de Bariloche, sede
della partenza e arrivo della
manifestazione.



L'autunno è il momento in cui i driver, sia italiani sia stranieri, si prendono una pausa di riposo. Non è così per gli appassionati di auto d'epoca nell'emisfero australe. Da ventotto anni in Argentina si organizza la 1000 Millas Sport, una competizione di Regolarità per auto d'epoca, paragonabile alla corsa bresciana. Per molte edizioni la gara argentina è stata una vera e propria rivincita, a sei mesi di distanza, della competizione bresciana, tra i top driver italiani e quelli argentini. Nell'albo d'oro della 1000 Millas si trovano i nomi di Giuliano Canè, con due primi posti, e Luciano Viaro con ben tre vittorie. Nelle ultime edizioni il classico duello fra i nostri piloti e gli argentini è scemato, ma la corsa ha conservato tutto il suo fascino e il valore agonistico.

Anche la 28a edizione si è svolta con la formula delle tre tappe in tre giorni, con partenza e arrivo nell'incantevole località Llao Llao, tra i laghi Perito Moreno e Nahuel Huapi, nei pressi della città di San Carlos de Bariloche, ai piedi delle Ande, Patagonia nord occidentale. Tre frazioni per un totale di poco più di mille chilometri con 86 prove speciali. La competizione, organizzata dal Club de Automóviles Sport, ha visto in gara 131 equipaggi.

Di questi, la grande maggioranza argentini e una esigua rappresentanza internazionale tra cui spagnoli, cileni, messicani, tedeschi, americani e uruguayi. A rappresentare l'Italia in gara si è presentato l'appassionato, collezionista e storico dell'auto Fabrizio Rossi, con signora Chiara, ma la sua avventura in Patagonia si è infranta ben presto contro le bizzesse dell'impianto elettrico della Lancia Fulvia noleggiata sul posto.



Menditeguy

Il campionario delle auto in gara, non strettamente legate a un preciso periodo storico come invece accade con la Mille Miglia, è da considerare di valore per l'ampio arco di tempo tra la più datata, una Züst italiana del 1908, fino alle più recenti auto degli anni '70. Gli esemplari anteguerra erano soltanto dodici, tra Bugatti Type 35 e 57 Le Mans, Amilcar GCSS e una Fiat 520, ma in perfetto stato e di buon restauro, tant'è che quasi tutte hanno concluso la corsa compresa l'eccellente "nonnetta" Züst. Tra le vetture post guerra merita una citazione di rilievo la Ferrari 166 Inter Coupé carrozzata Vignale del 1950, esemplare con cui gareggiò a suo tempo Carlos Menditeguy (che l'aveva acquistata da Edoardo Lualdi) sul Circuito di Buenos Aires. L'immagine di questo stupendo

VOLTI NOTI

In alto, l'esperto driver Fernando Sanchez Zinny in coppia con Maximo Speroni su Amilcar CGSS del 1927: hanno conquistato il quarto posto. A fianco, la Fiat 520 Baquet del 1928 della coppia Lucas Arguelles e Agustin Martinez, terzi assoluti. Sotto, gli specialisti "Calillo" Sielecki e Juan Ervans, già vincitori a Brescia alla Mille Miglia del 2003, in piena azione sulla Bugatti T35 del 1926.





VIGNALE

Sopra, la Ferrari 166 Inter Coupé carrozzata Vignale del 1950, con cui gareggiò il pilota argentino Carlos Menditeguy (che l'aveva acquistata da Edoardo Lualdi) sul Circuito di Buenos Aires. A fianco, Martin Castro e Fabian Salse su una bella e rara (specie per noi italiani) Chrysler 66 del 1928.

esemplare del "Cavallino rampante" campeggia sul poster ufficiale dell'edizione 2016.

La gara è stato un vero derby tra gli argentini. Nella prima frazione, di quasi 500 km, il percorso ha portato i concorrenti fino a San Martín de Los Andes, ai confini con il Cile. Lo specialista Carlos "Calillo" Sielecky, al volante della sua stupenda Bugatti T35 del 1926, da noi molto conosciuto per essere spesso protagonista alla Mille Miglia e per aver vinto nel 2003, ha guadagnato il comando al termine della prima tappa.

Il secondo giorno gli equipaggi in gara hanno affrontato le dure rampe andine fino a Cerro Catedral (Collina Cattedrale) la montagna situata nelle vicinanze di San Carlos de Bariloche nel Parco nazionale Nahuel Huapi, dove si trovano le principali stazioni sciistiche del sud America. Al termine di questa seconda frazione, Sielecky, navigato dal fedele Hervas, ha dovuto cedere il comando alla copia Erejomovich-Llanos, anche loro assidui concorrenti a Brescia, in gara sulla AC 16/80 Comp Sport del 1938.

Nella terza e conclusiva frazione, con spostamento verso sud fino al Lago Puelo, è continuato il testa a testa fra i vincitori delle prime due tappe. Alla fine ha prevalso la coppia composta da Daniel Erejomovich-Gustavo Llanos che ha staccato di pochi punti il bravo "Calillo", in gara con lo pseudonimo "Buga-Tina". Il terzo gradino del podio è andato alla coppia Lucas Arguelles-Agustin Martinez, su Fiat 520 Baquet del 1928. Quarti nella classifica finale si sono classificati Fernando Sanchez Zinny-Maximo Speroni su Amilcar CGSS del 1927. Anche Fernando è un assiduo frequentatore della nostra Mille Miglia e del Gran Premio Nuvolari.

ERA DIVENTATA UN TRATTORE

Di particolare interesse in Argentina era la vettura più datata, partita pertanto con il n. 1: una rara Züst torpedo quattro posti (di cilindrata non dichiarata, ma all'epoca montava motori da 7,4 a 11,3 litri, a quattro cilindri) dell'anno 1908, di proprietà del collezionista argentino Daniel Van Lierde. Non sono conosciute più di quattro o cinque vetture di questa marca (una si trova al Museo dell'Automobile di Torino), vetture che furono costruite negli stabilimenti di Milano (dal 1905) e di Brescia (come Brixia Züst dal 1906). Questo esemplare fu ritrovato anni fa in condizioni assai precarie nella provincia argentina di Santa Fe: era usata come mezzo agricolo in una "estancia", cioè una fattoria. Daniel van Lierde ne ha curato un lungo restauro, con cui si è ricostruita quasi integralmente la carrozzeria. La Züst ha completato il percorso, dimostrando una piena affidabilità.

Una Züst come questa partecipò alla "Greatest Automobile Race on Earth" del 1908, che da New York portò i partecipanti a Parigi attraverso Alaska, Giappone, Russia e Germania. La partenza avvenne nella Grande Mela al cospetto, riportano le cronache del tempo, di 250mila spettatori.







FIAT SU TUTTI
In apertura,
l'equipaggio
vincitore: Vesco-
Tanghetti (Fiat
Balilla Sport Spider,
1934) immerso
nelle vigne del
Collio. Qui a fianco, il
secondo classificato
Gamberini-Fabbri su
Fiat 508 C (1937).

Race

Ti ricordi Opicina?

**UN MANIPOLO DI CULTORI
E PRATICANTI DELLA REGOLARITÀ
HA DECISO DI RIPORTARE TRIESTE
AI FASTI DI UN TEMPO
ANDREA VESCO SI CONFERMA
TOP DRIVER ITALIANO DEL 2016**

DI FRANCESCO PELIZZARI
FOTO SUSANNA SERRI E LUCA GALBIATI

Quasi ogni angolo d'Italia può vantare quarti di nobiltà automobilistica, non foss'altro perché fino agli anni Sessanta del secolo scorso gli autodromi erano soltanto due: Monza e Vallelunga. L'automobilismo sportivo celebrava i suoi riti domenicali in circuiti cittadini e ancor più nelle gare in salita, disputate ovunque ci fosse una strada adatta e persone volenterose a organizzare.

La Trieste-Opicina era la gara in salita più veloce d'Italia e il 15 Giugno 1930 la Scuderia Ferrari vi conquistò la prima vittoria assoluta, con Tazio Nuvolari al volante della Alfa Romeo P2.

Per questo e altri motivi la gara giuliana è rimasta nella storia come una delle più importanti, ma ultimamente il suo ricordo era un po' sfumato. Ma l'orgoglio triestino si è risvegliato quest'anno grazie a un gruppetto di amici (Riccardo Novacco, Susanna Serri, Maurizio De Marco e Francesco Comotti) appassionati di automobili e di Regolarità, che ha organizzato, nel breve volgere di un anno, una manifestazione in grado di richiamare equipaggi da Giappone, Argentina, Germania, Polonia ed Uruguay, oltre ovviamente a quelli italiani. Il fatto di essere gente ben nota e apprezzata nel "giro" delle auto storiche li ha aiutati, ma la reputazione da sola non basta mai e il risultato testimonia anche di capacità organizzative superiori alla media.

Nomi come Miki Biasion, Fulvio Bacchelli e Tonino Tognana hanno fatto da "testimonial" e appripista delle 40 auto iscritte (non poche per un debutto, di questi tempi): sotto una leggera pioggia che, si sa, al debutto porta sempre fortuna, da piazza Unità d'Italia a Trieste, Bacchelli-Rossetti si sono avviati sulla nuova Abarth 124 seguiti dal serpentone di auto iscritte. I nomi di spicco erano anche tra i partecipanti alla gara, primo fra tutti quell'Andrea Vesco che il 2016 ha definitivamente elevato a ruolo di "cannibale" della Regolarità italiana con le vittorie alla Mille Miglia, al GP Nuvolari, alla Coppa Franco Mazzotti e, ora, anche di questa nuova gara. Vesco sulla sua Balilla Sport non era l'unico "top driver": c'erano anche Andrea Belometti, Fabio Salvaneli, Sergio Sisti, Alessandro Gamberini, Lucia Fanti, Tiberio Cavalleri.



GIAPPONESI

In alto, la Osca MT4 (1954) dei giapponesi Yasuyuka-Tetsuya. Sopra, la Porsche 356 A Cabrio (1958) di Corneliiani-Murru. A fianco, uno scorcio del paddock con la Amilcar GCS (1926, in primo piano) di Gatta-Piccinelli che sono giunti al terzo posto finale; in secondo piano, la Austin Mini Cooper S di Galbiati-Lodi, che hanno partecipato con le insegne di *Automobilismo d'Epoca*.

| GARE | MITTELEUROPEAN RACE

Parterre

Non da meno era il “parco” delle auto, a cominciare dalla più “data-ta”: una Amilcar CGSS del 1926; ma c'erano anche Aston Martin Le Mans, Lancia Lambda, Fiat 501 e 514, Alfa Romeo 6C, Bugatti T40, Osca MT4 (dell'equipaggio giapponese Yasuyuki-Tetsuya) e due Siata Daina Gran Sport del 1952: la Spider di Gandolfi-Brunori e la coupé di Fanti-Viaro. Trieste è la patria dei Viaro, e la presenza di Antonio non era casuale, in quanto gli organizzatori hanno ricordato la figura di suo padre Luciano, un “padre della patria” per quanto riguarda la Regolarità italiana.

Tuttavia i grossi nomi, auto e piloti, non arrivano se non “c'è” la gara, il percorso. Quest'ultimo si componeva di 348,250 km, divi-

si in due tappe con dentro 86 prove di precisione più due a media, tra Italia e Slovenia. Dopo il passaggio a Portopiccino, le prove cronometrate a Sistiana su fondo sterrato reso sconnesso dalla pioggia sono state testimoni del primo ritiro, quello dell'equipaggio Cristina/Baroli su Bugatti T40. Il resto della carovana proseguiva poi verso un percorso molto tecnico, a tratti stretto e cieco, impegnativo anche per gli equipaggi più esperti, verso la sosta alla cantina Germann, e subito dopo le prove tecniche, che decretavano Vesco-Tanghetti vincitori del Trofeo Germann. La rottura della trasmissione della Lancia Aprilia obbligava al ritiro l'equipaggio Sisti-Gualdi, in quel momento ben piazzato in classifica. Ai passaggi suggestivi lungo il Carso ed il Collio Goriziano seguiva la prima prova a media, che porta le auto fino alla vicina Slovenia per poi rientrare in Italia, dove la coppia Vesco-Tanghetti si aggiudicava anche il Trofeo Portopiccino. La prima tappa terminava all'imbrunire, con l'arrivo in piazza dell'Unità d'Italia



STRANIERI
Sotto, i sudamericani
Mariano Reyes (Uruguay)-
Fernando Donikian
(Argentina) su Giulietta
Sprint: non sono mancati
gli stranieri a questa prima
edizione della gara triestina
(a lato, piazza Unità d'Italia).



splendida nelle luci della sera. Era il momento della cena di gala al Grand Hotel Duchi d'Aosta dove la star assoluta era l'Alfa Romeo Disco Volante coupé, variante costruita nel 1953 in un singolo esemplare e arrivata direttamente da Automobilismo Storico Alfa Romeo: graditissima, oltretutto scenografica, testimonial del Portello.

Calvario

L'ultima giornata si apriva subito con le insidiose prove Calvario che impegnavano i concorrenti in un percorso chiuso al traffico tortuoso e scivoloso. Gli equipaggi, dopo il passaggio a Cormons, devono vedersela anche con prove cronometrate concatenate a prove a media nel tragitto in direzione Gorizia per poi rientrare a Trieste.

A quel punto era il momento delle premiazioni: sul podio insieme ai vincitori Vesco-Tanghetti (Fiat 508 Balilla Sport del 1934)

salivano Gamberini-Fabbri (Lancia Aprilia) e Gatta-Piccinelli (Amilcar CGSS), mentre ClassicTeam Eberhard si aggiudicava il trofeo per le scuderie.

A testimonianza della riuscita della manifestazione, venivano le parole di Maurizio Bucci, assessore comunale al turismo di Trieste: «Per la città si tratta di una grande opportunità di diffondere la propria immagine: manifestazioni di questo tipo sono un veicolo di promozione e l'amministrazione comunale confida che si ampli nel 2017. Mitteleuropean Race è un ottimo esempio di promozione del territorio e della città a fini di turismo culturale. In tal senso per il futuro ci piace immaginare una sorta di "10 giorni dei motori" qui a Trieste». Parole istituzionali confermate da quelle di Riccardo Novacco, della società organizzatrice "Adrenalinika": «Il nostro è un progetto di marketing territoriale con dentro una gara di Regolarità. La nostra prospettiva è a cinque anni».

NOVITÀ IN EDICOLA

PER TUTTI I MOTOCICLISTI

291 COSE CHE OGNI MOTOCICLISTA DEVE SAPERE



EDISPORT

Per informazioni: assistenza.clienti@edisport.it



LA MOTO

Tutte le informazioni
utili per non sbagliare
prima di salire in sella



LA GUIDA

I consigli dei
professionisti per usare
consapevolmente la moto



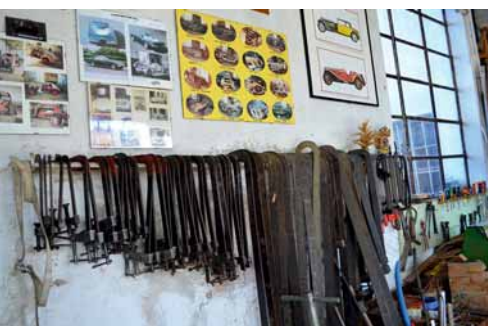
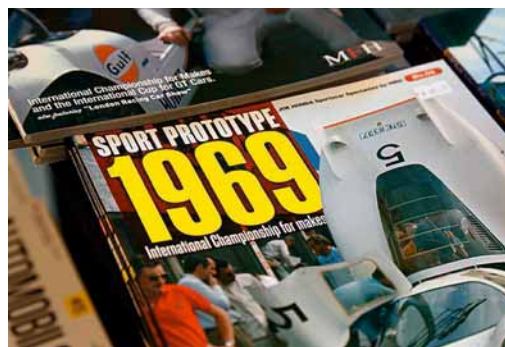
LA TECNICA

Le riparazioni, la messa
a punto e la manutenzione
che devi saper fare da solo



AGENDA D'EPOCA

- SPECIALISTI DEL RICAMBIO E DEL RESTAURO
- TASSE DI CIRCOLAZIONE
- TABELLA DI CONVERSIONE DELLE MISURE DELLE GOMME
- ASSICURAZIONI E METODI DI MISURAZIONE DELLA POTENZA
- TUTTI GLI INDIRIZZI E LE INDICAZIONI CHE L'APPASSIONATO DEVE AVERE SEMPRE SOTTO MANO



TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

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

Afra - MI

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

Alfaricambi - CT

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

AR105 / Sagicar Corse - AL

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

Autofficina ACR - CO

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

Autofficina Bergia - TO

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



Diego Maspes - CO

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

Magnoli Auto - VA

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

FIAT

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

Andronico - ME

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

PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate. Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine
- esterno e selleria in buono stato

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

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

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

rilasciato.

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

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

Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

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

Carta d'Identità F.I.V.A.

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

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

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





Autofficina Tano - BO

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

Autoricambi Sassi - TO

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

Casa del Contachilometri - BO

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

Squerzanti Sauro - BO

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

LANCIA - AUTOBIANCHI

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

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

Concinnitas - TS

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

Mara - MI

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

Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25
Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali
www.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 oppure telefonate al numero 02 - 38085272.

info@innocentistore.com

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

MASERATI

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

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

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

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com
Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60 (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

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

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiautodepoca.com

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

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

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

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

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

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

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

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

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

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



ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

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



FRANCESI

CITROËN

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

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

Traction Avant Club - VR

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

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
Fax: 0382 - 58 34 14
www.vertuani Enrico.com - info@vertuani Enrico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

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

GMA - PV

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

MINI

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

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

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

Mini & Cooper Service - MI

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

Palmer Speed Racing - RM

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

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

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

Autofficina Il Barco - FI

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

Autovigano - MI

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

Borgi Automobili - MI

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

British Classic Parts & Cars - RM

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

British Racing Green - BS

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

Engine&Audio Devices - LT

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

Felice Service - NA

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

F.lli Morolli - MI

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

Luzzago S.r.l. - BS

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

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

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

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

Route 63 - BI

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

Tecning - PD

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

PORSCHE

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

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

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

Autofficina A.C.R. - CO

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

Autofficina Ballabeni - MN

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

Officina Cocchiaro - CE

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



Autotecnica

di Claudio Garbolino - TO

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

Colpani Enrico - BS

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

Vintage Toys - PR

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

VOLKSWAGEN

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

Air Cooled - BZ

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

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MB

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

AMERICANE

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

Euroamerica - CT

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

V8 Tech - VB

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

FUORISTRADA

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

Aylmer Motors Italiana - PC

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

Centro Lariano Fuoristrada - CO

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

Giuseppe Turi - BO

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

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
www.areagomme.com

Flli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

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

Autorettifiche Fumagalli - MI

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

Brandoli Egidio - MO

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

Carrozzeria Gran Torino - TO

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

Carrozzeria K2000 - BI

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

Casa del Freno - TN

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

Co.Me srl - MB

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

Cromatura Elia - LO

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

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
www.cromaturapetranzan.it
info@cromaturapetranzan.it

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

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

Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - MI e LC

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

Franco Rodighiero - VI

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

G.A. Restauri - MO

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

Galvanica Cromatura - CR

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

Gambetti Mario - FE

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

Geri Casini - FI

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

Ivano Raniero - TO

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

La Cromatura Barcella - BG

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

Lanzoni Carburatori - VR

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

Luigi Scarazzai - VR

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

Marietti Cars Garage - MI

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

Minilite Italia - BS

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



Modena Classic Works - RE

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

Nonsologas - PV

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

Officina F.lli Moriggi - MI

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

ORAM Sospensioni - MI / CO

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

Piacenza Gas-Auto - PC

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

Prina Ingranaggi - BI

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

Soram / Imasaf - PD

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

WWT - TV

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

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

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

Elvezio Esposito - CS

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

RT Autotappezzeria - FE

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

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

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

Cuttica - GE

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

Del Corona & Scardigli - MI

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

Gilena - BS

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

R.S. Historics - MB

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

Turatello - PD

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

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

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

Giancarlo Catarsi

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

Vittorio Falzoni Gallerani

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

Sergio Puttini

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



Quadrata e milionaria

**Solida e senza fronzoli,
è più innovativa di quanto
sembri e ha un motore
economico ma brillante
di temperamento
Sommando gli esemplari
prodotti in tutto il mondo,
si superano i 20 milioni!**

DI UMBERTO LACCHETTI

FOTO SIMONA CAVALLARI



Quando, fu presentata al Salone di Ginevra del 1966, la Fiat 124 berlina non sembrava possedere i requisiti per avere successo. C'erano perplessità perché il progetto appariva piuttosto tradizionale, poco innovativo: Fiat riproponeva la carrozzeria a tre volumi, squadrata, con lamiere piatte per costare poco, e restava ferma allo schema motore anteriore-trazione posteriore, nonostante dal 1964 fosse già in produzione la Primula dell'Autobianchi (controllata da Fiat) a trazione anteriore. Invece, un milione e mezzo di esemplari furono prodotti soltanto in Italia, quattro in

TRADIZIONALE E ABITABILE

In alto e sopra, la caratteristica linea della 124, più larga che lunga per favorire l'abitabilità. Un'estetica sobria, valorizzata dal colore verde pisello emblematico degli anni di produzione di questa berlina. All'epoca non ce n'erano di più larghe. Grazie a queste qualità e alla capienza del bagagliaio fu molto apprezzata dalle famiglie, nonostante l'architettura tecnica tradizionale.

totale nel mondo, addirittura circa diciassette milioni in Russia, prodotta su licenza dalla Lada-Vaz con il nome "Zhiguli", fino a un paio di anni fa.

La Fiat 124 ai tempi era una delle berline preferite dalla classe media italiana e il gradimento era esteso anche all'estero: e vinse il prestigioso titolo di "Auto dell'Anno 1966". L'inaspettato successo, almeno con queste proporzioni, della berlina fu

merito dell'affidabilità, ma anche di alcune caratteristiche innovative. In particolare, il disegno era meno banale di quel che sembra, la notevole larghezza (1,62 metri) rispetto alla lunghezza (4,03 metri) la rendeva diversa da tutte le concorrenti, interne ed esterne, e favoriva l'abitabilità. Con il contributo delle quattro porte per un'accessibilità ottima e dell'ampiezza delle vetrature per una visibilità eccellente.



2



3



4



1



5



6

CALANDRA A GRIGLIA

La Fiat 124 di queste pagine fa parte della terza serie, come si può desumere dalla calandra a griglia (foto 1). La 124 del 1974 si distingue anche per i rostri dei paraurti interamente in gomma nera, come si può notare nelle foto (2 e 3) insieme ai gruppi ottici anteriori e posteriori. Le maniglie (4) sono incassate a partire dalla terza serie (nelle versioni precedenti erano sporgenti). Nella foto (5) la griglia di scarico dell'aria sui montanti posteriori, per facilitarne il ricambio nell'abitacolo anche a finestrini chiusi: non era presente sugli esemplari della prima serie. Anche il bagagliaio (6) è capiente (385 dm cubi); la ruota di scorta è collocata a sinistra ed è facilmente estraibile; sulla destra c'è il serbatoio della benzina. Sotto, nella foto (7), la parte anteriore dell'abitacolo, con il posto guida e i sedili anteriori: si noti lo spazio disponibile e la semplicità di allestimento; essenziale il volante in bachelite. La strumentazione (8) è ridotta all'indispensabile: in assenza del contagiri il tachimetro indica i limiti raggiungibili nelle marce inferiori, in corrispondenza del segno rosso. Il divano posteriore (9) può ospitare tre persone, confermando l'ampiezza della berlina torinese in senso laterale.



7



8



9



A RAPPORTO

A sinistra, un'immagine che valorizza la larghezza della 124: il rapporto larghezza-lunghezza fa della 124 una vettura quasi moderna. L'abitabilità fa invidia alle auto di oggi di pari cilindrata. I gruppi ottici posteriori distinguono le varie serie: a partire dalla seconda la fanaleria posteriore è ingrandita dallo sdoppiamento (sopra la luce di direzione, sotto le luci di posizione e arresto). Sotto, le Lada 124 costruite in Unione Sovietica dalla Vaz, dette "Zhiguli": una dei primi anni '70 (sopra) e una anni '90 (rossa). Il valore di una 124 (non "Special") oggi è molto variabile, in relazione soprattutto alle sue condizioni e al luogo di vendita (privati, commercianti, fiere eccetera) ma difficilmente supera i 5.000 euro.

A ciò si univa la brillantezza del monoalbero 1200 ad aste e bilancieri, dalla potenza non strabiliante (60 CV, poi 65) ma con una notevole rapidità nel prendere i giri grazie anche al carburatore doppio corpo e al peso contenuto in soli 855 kg. Il progetto del motore d'altra parte portava la firma dell'ingegner Aurelio Lampredi, una garanzia in tal senso. La cubatura 1200 poi era ideale nel rapporto costi di esercizio/prestazioni.

Quattro dischi

Altra dotazione degna di nota era l'impianto frenante, con quattro dischi quando già averli all'anteriore era una novità. A partire dal 1970 poi si aggiungono il servofreno e il circuito sdoppiato in aggiunta al regolatore di frenata al posteriore.

Le sospensioni sono in linea con i tempi: a ruote indipendenti con bracci trasversali oscillanti e barra stabilizzatrice davanti; il ponte rigido dietro. Il gruppo motore-cambio è collegato alla scocca tramite tasselli elastici che attutiscono le vibrazioni. All'interno l'allestimento è improntato a criteri di economicità, essenzialità e funzionalità. I sedili comunque sono confortevoli. La strumentazione è ridotta, non c'è il contagiri, i pannelli delle porte sono



spartani. Non dimentichiamo però che la vettura aveva un prezzo decisamente concorrenziale. In alternativa, a chi desiderava allestimenti migliori e motorizzazioni più potenti, Fiat proponeva la 124 "Special" (dal 1968).

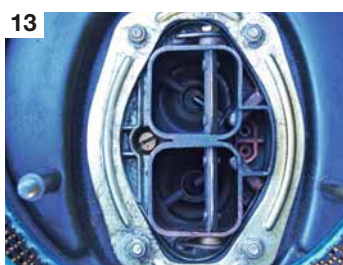
La Fiat 124 viene prodotta fino all'Ottobre 1974. Sono riconoscibili tre serie, che si distinguono esternamente per gli aggiornamenti della calandra e della fanaleria posteriore. I lamierati invece restano invariati. La terza serie, sul mercato dal 1972 al 1974, si distingue dalle altre per la calandra a griglia e le maniglie delle portiere incassate. Nel '74 arriva l'ultimo ritocco: i rostri dei paraurti anteriori e posteriori sono interamente in gomma.

L'auto che abbiamo fotografato appartiene alla terza serie. Fu immatricolata

nel Maggio 1974, è in tinta originale verde brillante, un colore diffuso all'epoca. Lo strumento indica una percorrenza di 56mila km. La vettura è rimasta ferma per circa 5 anni.

Come un mulo

Abbiamo intervistato il meccanico che l'ha rimessa in moto, Balduccio Navetta detto "Baldo", titolare dell'officina Nuova Thema di Vercelli. Ha una certa esperienza e ricorda bene le Fiat 124: "Erano automobili che non presentavano problemi particolari, anzi direi che erano robuste e infaticabili come muli". Qualche fastidio lo davano le crociere, che si bloccavano all'improvviso e facevano vibrare l'albero di trasmissione, mentre i differenziali diventavano rumorosi con l'uso. Con la vettura del servizio Baldo non ha dovuto faticare troppo: le pinze freni erano bloccate per la lunga inattività, è bastato intervenire sui pistoncini per rimettere in sesto l'impianto; la pompa della benzina invece è stata sostituita. Restano ancora da registrare le punterie, operazione non difficile ma, ci ricorda il meccanico, sulle vetture di oggi non si fa più, quindi un minimo di esperienza ci vuole. Per il resto la manutenzione è semplice, non c'è neanche



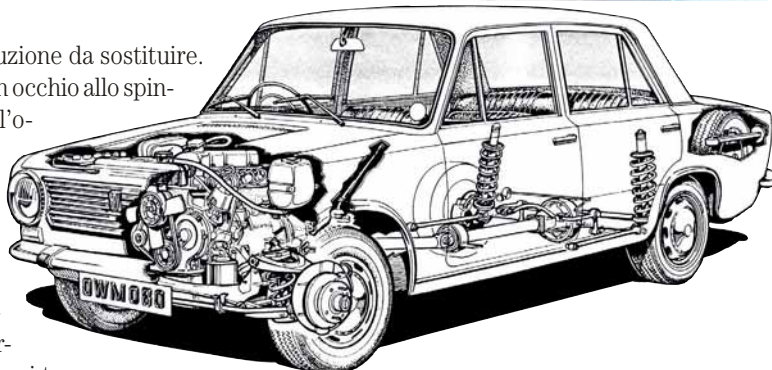
DUE POSIZIONI

Il vano motore è ordinato (10): si notano le candele, facilmente raggiungibili, il tappo di rabbocco dell'olio e serbatoi di radiatore (grosso bianco), impianto frenante (piccolo bianco) e del lavavetri (blu). La manutenzione ordinaria non presenta difficoltà. Il coperchio del filtro aria (11) ha due posizioni, per l'estate (E) e per l'inverno (I). Tolto il coperchio (12) si vedono il filtro dell'aria a secco ed il doppio corpo del carburatore (13). Quest'ultimo (14) è un doppio corpo verticale Weber 32 DHS 23 (in alternativa era disponibile il Solex C32 EIES 30). Il radiatore (15) ha una ventola sempre in presa. La coppa dell'olio motore (16) è un po' esposta. Sospensioni: il retrotreno è a ponte rigido (17), in vista la barra trasversale e l'ammortizzatore coassiale; l'avantreno (18) ha ruote indipendenti con doppi bracci oscillanti; i freni sono a disco su tutte le ruote. In basso, un disegno illustra la disposizione meccanica.

verticale Solex C32 o Weber 32, filtro aria a secco, pompa carburante meccanica Impianto elettrico 12 Volt, batteria 45 Ah, alternatore (prima del 1970: dinamo) Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, filtro olio a cartuccia Raffreddamento ad acqua, con serbatoio di espansione Trasmissione Trazione Posteriore Frizione monodisco a secco a comando meccanico Cambio a 4 marce sincronizzate + RM; rapporti di trasmissione: I 3,75; II 2,30; III 1,49; IV 1; RM 3,87; rapporto al ponte: 4,3:1 (10/43) Ruote cerchi 4,5J x 13" Pneumatici 155-13

Corpo vettura Berlina 5 posti e 4 porte, carrozzeria portante Sospensioni: anteriori ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali, barra stabilizzatrice; posteriori ponte rigido, quattro puntoni longitudinali (due fino al 1968), barra trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali Freni a disco sulle quattro ruote con servofreno a depressione (dal '70), doppio circuito idraulico (dal '70), regolatore di frenata sui freni posteriori Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante: 39 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420 Carreggiate ant/post 1.330/1.300 Lunghezza 4.042 Larghezza 1.611 Altezza 1.420 Peso in ordine di marcia kg 900 (fino al '72: kg 855) **Prestazioni** Velocità massima 150 km/h

la cinghia di distribuzione da sostituire. Ogni tanto va dato un occhio allo spinterogeno. Oltre all'olio motore, vanno controllati anche l'olio del cambio e del differenziale. Nessun problema a revisionare i carburatori doppio corpo: "i kit di revisione si trovano". Per quanto riguarda gli interni, il sedile lato guida presenta qualche segno del tempo, ma si può rimediare rivolgendosi a un tappezziere. In conclusione, la Fiat 124 si dimostra una vettura affidabile, di facile manutenzione, piacevole da guidare. Merita senz'altro di essere tenuta in considerazione dai collezionisti, anche nella versione "base" come questo esemplare.



SCHEDA TECNICA

FIAT 124 (1972-1974)

Motore Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, basamento in ghisa, testa in alluminio con sedi valvole riportate, albero motore su cinque supporti di banco, alesaggio e corsa 73 x 71,5 mm, cilindrata 1197 cc, rapporto di compressione 8,8:1, potenza 65 CV-Din a 5600 giri, coppia 9 kgm-Din a 4000 giri; distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri (catena) Alimentazione con carburatore doppio corpo

**Un gruppo di ragazzi appassionati del Biscione
nella Monaco di Baviera anni '80: da un garage
è partita un'attività che oggi fattura milioni
In progetto la produzione in serie di bialbero preparati**
DI EUGENIO MOSCA

Amici per le Alfa

Questa potrebbe sembrare una favola moderna, invece è tutto reale. Due amici di Monaco di Baviera, appassionati alfisti, si trovano a un raduno e, dall'esigenza di trovare i ricambi per restaurare le loro GT, scaturisce l'idea di recuperare e realizzare ex-novo ricambi per le Alfa Romeo d'epoca. Ora, a distanza di trent'anni, quell'idea si è trasformata in una solida realtà aziendale, OKP, che esporta ricambi Alfa Romeo in tutto il mondo. Ma la passione è rimasta inalterata: Kristian Ondrak e Mathias Körber hanno arricchito la propria collezione, guidano regolarmente le loro storiche e ci corrono in pista. Li abbiamo incontrati per l'appunto al circuito di Cremona, dove hanno radunato gli amici alfisti per festeggiare i

trent'anni di attività.

• Com'è iniziata questa storia?

“Trent'anni fa, con cinque amici di Monaco appassionati di Alfa Romeo GT, comprammo per pochi Marchi delle vecchie GT e affittammo un locale officina dove restaurarle la sera. Io avevo lavorato per tre anni in un'officina e frequentavo un istituto tecnico. A un raduno conobbi Kristian e il giorno dopo lavorai sulla sua GT saldando un pezzo di carrozzeria; da allora siamo amici. Già a fine anni '70, primi '80, i ricambi Alfa Romeo si trovavano a fatica, ed erano anche cari. Perciò andavamo dagli sfasciacarrozze, spingendoci fino a Bolzano, con delle Giulia senza sedili, che riempivamo di ricambi. In Germania si sparse la voce e iniziarono ad arrivare i primi clienti. Nel 1986

affittammo un piccolo negozio di 40 metri quadri a Monaco e avviammo l'attività: di giorno in negozio e di notte a restaurare macchine. Lavoravamo molto e guadagnavamo bene, perché in Germania c'è grande passione per le Alfa Romeo”.

• Come mai? In Germania ci sono tanti marchi di prestigio...

“Ho il massimo rispetto per la BMW, ma non ne ho mai comprata una, anche se oggi potrei permettermi qualsiasi auto. Prima viene l'Alfa Romeo, poi Porsche e Ferrari. Questa passione è nata per due motivi: il proprietario dell'albergo di Merano dove andavo in vacanza con i miei genitori aveva una 1750 berlina blu metallizzata, un giorno mi portò a fare un giro ed io che avevo 10 anni rimasi incantato da come cam-



PARTENZA
Al centro: due giovanissimi Mathias Körber, a sinistra nella foto, e Kristian Ondrak ai tempi dell'incontro che li ha "uniti" dando vita a quella che oggi è la OKP. A lato: la sede del primo negozietto, a Monaco di Baviera, con il quale i due avviarono l'attività nel settore ricambi.

biava le marce e dal sound del motore. Poi, mia sorella per un po' di tempo frequentò un ragazzo di Parigi, che ogni fine settimana veniva a Monaco a trovarla con una Alfetta GTV 2.0, anche quella blu metallizzata, e mi raccontava entusiasta di come riuscisse sempre a diminuire il tempo del viaggio. Ma la cosa che mi colpì ancora di più fu che tutta la sua famiglia era appassionata di Alfa Romeo, oltre che di auto francesi. La mia prima macchina fu una VW, ma presto fu sostituita da una Giulia GT del 1977. La comprai per pochissimi soldi nel 1981, distrutta dalla ruggine, e doveti restaurarla completamente".

• **Com'è nata l'idea di realizzare i ricambi per Alfa Romeo?**

"Negli anni. Per avere prezzi accettabili bisogna produrre grandi numeri, oppure ritirare grandi stock di magazzino, in entrambi i casi affrontando grossi investimenti. Infatti abbiamo cominciato con le parti meccaniche, più semplici perché nella maggior parte sono intercambiabili tra Giulia e GT, aumentando la disponibilità ogni anno. Dopo cinque anni è arrivato il primo cliente straniero, un giapponese, così abbiamo iniziato a vendere pezzi a Tokio. E tuttora il mercato giapponese è uno dei più importanti".

• **Quali sono gli altri?**

"Noi esportiamo il 70% della produzione in tutto il mondo. Dopo il Giappone vengono gli USA, poi l'Europa e i paesi emergenti. In ogni paese abbiamo un rivenditore. Pian piano si sta sviluppando anche in Italia, dove se occupa Alfa Delta, però

c'è ancora la mentalità di andare a cercare i pezzi dai normali ricambisti credendo di spendere meno, oppure di avere la qualità soltanto per l'imballaggio originale. Invece spesso non è così, perché non si può pensare di comperare una serie di pastiglie di trent'anni fa a 70 euro quando noi le facciamo fare oggi da Ferodo, quindi della massima qualità, e le vendiamo a 36 euro al privato".

• **Quanto vale il business OKP?**

"Abbiamo un fatturato di qualche milione di euro l'anno. E il trend è in crescita".

• **I ricambi li produce da campione o da disegno?**

"Entrambi i modi. Alcuni fornitori che all'epoca lavoravano per Alfa Romeo hanno an-

che i disegni originali. Mentre altri ci hanno offerto di comperare stock che avevano ancora in magazzino. L'abbiamo fatto, affrontando investimenti importanti, così come negli anni abbiamo ritirato molto materiale anche da concessionari che cessavano l'attività. Così abbiamo creato un grande magazzino, con un mix al 50% di pezzi originali e nuovi. Oggi sarebbe impossibile: servirebbe un investimento superiore a quello che noi abbiamo diluito in trent'anni".

• **Il cliente tipo chiede ricambi originali o preferisce quelli nuovi?**

"Chiede il ricambio buono. Oggi i pezzi devono essere di qualità. Anche noi ci rivolgiamo a Cina e India, ma soltanto per parti secondarie. Le guarnizioni dei motori, per

IN PISTA CON IL MITO L'ARTISTA DELLE TRAIETTORIE

Per l'occasione OKP ha ingaggiato Arturo Merzario in qualità di "taxi racing driver" per offrire ai propri invitati un'occasione unica: compiere alcuni giri di pista al fianco di uno dei grandi campioni che hanno corso e vinto con le Alfa Romeo. Noi naturalmente non ci siamo fatti sfuggire l'occasione, resa ancora più ghiotta dall'asfalto bagnato, e vi possiamo assicurare che

vedere "l'Arturo" comandare con abili e precisi tocchi di volante la GTV, così come effettuare doppiette da manuale, è stato un po' come ammirare un artista intento a creare un'opera a colpi di pennello.





esempio, le produce lo stesso fornitore di allora. Un fanalino originale può andare bene, ma guarnizioni, o parti di motori e sospensioni, anche se nuove, prodotte 30-40 anni fa, posso essere deteriorate. Abbiamo rifatto le fusioni delle teste della GTA e abbiamo corso da poco la 6 Ore di Spa tirando al massimo per tutto il tempo senza problemi. E sono convinto che in parte è anche merito dei materiali migliori. Naturalmente ogni ricambio deve avere il giusto rapporto prezzo/qualità, ma oggi la clientela per la maggior parte capisce che la qualità migliore merita di essere pagata un poco di più. Oggi molti portano le proprie auto al secondo restauro, rifacendo bene ciò che fu fatto male anni fa. D'altra parte le quotazioni sono cresciute parecchio e con esse il livello della clientela, che spesso in garage ha anche una Porsche o una Ferrari, ma si diverte di più con l'Alfa Romeo. A tal scopo abbiamo anche realizzato dei kit che, oltre a incrementare le prestazioni, migliorano frenata e assetto".

• **Per quali modelli avete disponibilità?**

"Per tutti dagli anni '50: dalla 1900, 2600, tutti i tipi di Giulietta e Giulia (che con i modelli berlina, GT e GTV sono quelli che

vanno per la maggiore, oltre al Duetto - serie 105), fino alla 75, ma adesso comincia a crescere anche la Spider GTV (serie 916). Di queste abbiamo ricambi sia di meccanica sia di carrozzeria, ma anche parti elettriche e racing. Come detto, della GTA oltre alle fusioni delle teste abbiamo realizzato alberi motori e tante altre parti".

• **Adesso avete un progetto per realizzare motori e trasmissioni "di giro", ma come la mettiamo con l'originalità?**

"Posto che uno abbia in macchina il motore originale, può sempre tenerlo da parte. Detto questo, noi vendiamo già motori in tutto il mondo, ma vorremmo fare un salto di qualità realizzandoli in serie, in modo da avere un risparmio. Ora, con Roberto Restelli abbiamo trovato la persona giusta per occuparsi di questo progetto, che vorremmo far partire questo inverno. Oltre a rivendere i nostri pezzi in Italia abbiamo affidato a lui tutte le nostre vetture da curare. È una persona di cui mi fido, ormai un amico e forse un domani anche socio, perché lavora bene, è giovane e parla l'inglese, ma soprattutto è serio e onesto. E questo nel nostro lavoro è determinante. Noi siamo una ditta seria: soltanto co-

si si può crescere. Noi infatti abbiamo molti clienti che sono rimasti fedeli fin dall'inizio, perché evidentemente li abbiamo trattati bene".

• **E dunque cosa proporrete?**

"Pensiamo a due, tre livelli di potenza. Un motore 2.000 originale è dato per 130 CV; in realtà al banco ne dà 110. Noi con i motori da competizione siamo arrivati a 195 CV al banco, perciò pensiamo non sia un problema offrire un motore da 160 CV per un'auto da usare tutti i giorni".

• **Non avete mai avuto contatti con la Casa?**

"No. Loro non hanno sviluppato questa attività. Se non fosse stato per noi, credo che oggi ci sarebbero molte meno Alfa Romeo in circolazione. D'altronde ora non potrebbero neppure riprendere l'attività, perché non hanno più i contatti con i fornitori. Possiamo dire di esistere perché nessuno in Italia ha pensato e prendersi cura di questa attività. Noi saremmo anche disposti a collaborare con Alfa Romeo, ma servirebbe una logistica e soprattutto la voglia di fare. Resto sempre dell'idea che dipende dalle persone".

• **Come appare oggi l'Alfa Romeo agli occhi di un appassionato?**



IN PISTA

A sinistra: alcune delle tante Alfa Romeo che, nonostante il maltempo, non si sono risparmiate sul Circuito di Cremona.

A destra, dall'alto: l'attuale sede OKP; un piccolo scorcio del grande magazzino che accomuna ricambi originali e ricostruiti ex-novo. Sotto: Mathias Körber, a sinistra, e Kristian Ondrak con Roberto Restelli, al centro nella foto, di Alfa Delta, che oltre alla manutenzione di tutte le vetture dei due amici tedeschi si occupa della vendita in Italia dei ricambi OKP e seguirà il progetto della realizzazione di motori e trasmissione in serie.



“Dispiace vedere che si è persa la vera anima Alfa Romeo. Purtroppo da quando l'Alfa è stata acquistata dalla Fiat non è stata più la stessa cosa. La mentalità degli uomini Fiat è del tutto diversa. Ma un marchio perde tutto il suo valore quando smette di fare belle macchine, non si può vivere solo di ricordi”.

• **In gara, a Imola, c'era anche Altavilla: ha avuto occasione di parlarci?**

“Purtroppo no. Però trovo molto positivo che uno come lui abbia voluto tastare il terreno. So che è un appassionato, perciò spero possa fare davvero cambiare marcia. In Alfa Romeo devono tornare a costruire belle macchine. La 8C era molto bella ma di fatto era una Maserati, trovo più anima Alfa nella 4C. Ora spero nella Giulia, ma non vedo una strategia concreta. Ad esempio, BMW e Porsche quando lanciano un nuovo modello lo fanno nel modo giusto, e hanno sviluppato l'heritage perché hanno capito che chi apprezza una vecchia BMW o Porsche probabilmente ne compera una nuova. Così dovrebbe fare anche Alfa Romeo, non solo parlare di futuri nuovi modelli ma costruire per davvero automobili. Altrimenti succede come con la Giulia:



è stata lanciata tre anni fa, ce ne sono poche disponibili e nel frattempo è già diventata vecchia”.

• **Festeggiando i primi trent'anni, come vede i prossimi trenta?**

“Sono molto appassionato del mio lavoro e siamo in costante crescita, ma il futuro lo vedo grigio, perché ci sono pochi giovani appassionati di auto d'epoca. E le automobili restaurate si usano poco, perciò necessitano di meno ricambi. In Germania, poi, dopo il 2030 non dovranno più circolare auto a motore termico, ma solo elettrico. Credo che negli anni resteranno soltanto le automobili di valore, oppure quelle a cui si è molto affezionati, come le Fiat 500, mentre

le altre potrebbero man mano essere abbandonate. Fortunatamente da alcuni anni abbiamo iniziato a produrre ricambi anche per le Ferrari, dato che anche a Maranello hanno lasciato questa attività agli inglesi”.



Ci vediamo a primavera

L'auto va usata il più possibile, ma se proprio preferiamo metterla via, ecco alcuni consigli per mantenerla al meglio. Le operazioni che andrebbero fatte periodicamente durante l'anno

DI EUGENIO MOSCA - FOTO GIANLUCA BUCCI

Posto che siamo per usare l'auto d'epoca il più possibile, con la bella stagione che ci ha ormai salutati sono sempre meno le giornate che invitano a metterci al volante della nostra amata. Giornate che peraltro consigliamo di sfruttare il più possibile

per mantenere in attività la nostra vettura. Ciò detto, va da sé che il nostro istinto di protezione, in alcuni casi forse eccessivo, ci spinge a ricoverare il nostro gioiello in garage, che si spera il più asciutto possibile. Ma se le vogliamo veramente bene, prima di metterla a riposo e... rimboccarle il

telo protettivo, è utile riservarle alcune cure che l'aiuteranno a riposare al meglio, in modo da presentarsi in perfetta forma per la prossima stagione, mantenendosi però anche pronta, in caso di... attacco di nostalgia del proprietario e di sole invernale, per un fugace giro della domenica.



1



La gran parte delle auto d'epoca ha degli appositi ugelli tramite i quali introdurre del grasso all'interno degli organi in movimento (albero di trasmissione; montanti ruote; scatola guida, organi in movimento e snodi), così da mantenere lubrificate le parti di attrito e salvaguardarne la durata. È un'operazione semplice: inserire il beccuccio femmina, dell'apposita pompa professionale oppure quelle piccole per il "fai da te", in quello maschio dell'ugello, poi spingere il grasso all'interno finché fuoriesce dall'ugello.

2



Verificare livelli e, soprattutto, tipologia corretta dei liquidi. Ad esempio, che all'interno del circuito di raffreddamento vi sia la giusta percentuale di antigelo (di tipo azzurro per monoblocchi in ghisa e rossastro per quelli in alluminio), in modo da scongiurare residui di calcare che possono incrostare le pareti, oppure la girante della pompa fino a causarne il grippaggio (come nelle foto a sinistra e al centro), i tubi e il radiatore (a destra), dando luogo a surriscaldamento e perdite.



Sulle vetture dotate di circuito di riscaldamento separato tramite apposito rubinetto, che probabilmente durante l'estate non usiamo mai, verificare la tenuta di rubinetto e tubi, così da evitare perdite nel circuito.

3



4

Allo stesso tempo verificare tutte le altre parti di tenuta in gomma: tubetti circuito frenante (sopra); cuffie semiassi e scatola sterzo (sotto); cuffie di protezione testine. Nel caso appaiano usurate, screpolate o, addirittura, tagliate, converrà sfruttare il periodo di fermo della vettura per fare eseguire da un meccanico la sostituzione degli elementi rovinati, così da avere la vettura pronta per l'uso all'arrivo della bella stagione.



5

Se le verifiche hanno dato esito negativo e quindi non ci sono interventi da effettuare, consigliamo un accurato lavaggio della vettura, sia sopra sia sotto. Sui cerchi, prima del lavaggio, andrà steso un prodotto specifico che agevola l'asportazione della classica patina, particolarmente resistente, che si forma dall'unione tra polvere e residui dei materiali d'attrito dei freni. Terminato il lavaggio, asciugare la carrozzeria e, prima di stendere un velo di cera protettiva, fare un po' di strada per agevolare l'evacuazione dell'acqua dagli anfratti dei cerchi, dalle parti meccaniche (che possono anche essere asciugate con l'ausilio di aria compressa) e dai freni, soprattutto i tamburi. Se si prevede di non usare l'auto per molte settimane o addirittura mesi, sarebbe bene sollevare la stessa sulle apposite colonnette asportando le ruote in modo da limitare l'ovallizzazione degli pneumatici; in caso non si possa effettuare tale operazione, si può gonfiarle a una pressione superiore ai 3 bar.

6



Dato il lungo periodo di inattività in arrivo, sollevare le spazzole dei tergicristalli in modo da evitare che lo schiacciamento dovuto alla pressione della molla possa piegare la lama (nella foto al centro) limitandone l'efficacia. Siccome spesso, sulle auto d'epoca, in caso di pioggia, l'efficacia dei tergicristalli è piuttosto limitata, consigliamo l'uso di appositi prodotti, come "Aquavelox" di Mafra, che stesi preventivamente sui vetri aiutano lo scivolamento del velo d'acqua, migliorando la visibilità.



7



Lubrificare le guarnizioni in gomma per conservare il più possibile le loro proprietà, garantendo così la massima tenuta. Questa operazione va fatta spruzzando su un batuffolo un apposito prodotto siliconico nutriente per poi stenderlo sulle guarnizioni. Operazione che andrebbe eseguita periodicamente durante tutto l'anno.





8

Sulle parti cromate si depositano residui di vario genere, moscerini all'anteriore, macchie di resina dagli alberi, residui dell'impianto di scarico al posteriore, e smog, che a lungo andare possono macchiare e intaccare in modo poi indelebile la lucentezza delle superfici. Perciò, periodicamente e certamente prima di lasciare l'auto ferma per alcuni mesi, sarebbe bene rimuovere lo strato di sporco e di residui con uno specifico prodotto lucidante e protettivo.



9

Tra le parti più delicate e importanti da proteggere, con interventi periodici e certamente prima della sosta, c'è la parte interna dei lamierati delle aree scatolate della scocca. Spruzzate al loro interno, tramite dei fori che poi vanno chiusi, un prodotto spray (in commercio anche in apposite bombolette "fai da te") con alto contenuto silconico.

10



La capote in tela va sempre pulita e protetta con prodotti specifici, a maggior ragione prima del ricovero invernale o in caso di uscite nella brutta stagione. Dopo averla pulita con un prodotto sgrassante, va steso sulla superficie un prodotto specifico, come l'Idrostop Mafra che migliora l'impermeabilità e, agevolando lo scivolamento delle gocce d'acqua evita ristagni, deposito di residui oleosi e resinosi.

Le occasioni dei lettori

- **Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento ➤** agliando 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 berlina-Blu Olanda, TexAlfa panno, vernice originale di fabbrica, intonsa, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousses utensili mai adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Alfetta GTV 2500-1984, 6 cilindri, rossa conservata in ottime condizioni, euro 12.000 trattabili o permuta-tel 336-259241

Duetto Spider-1989, colore nero, interni neri, km 55.000, iscritta ASI, 4 pneumatici nuovi, euro 8.900-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@virgilio.it

Giulia 1600 Biscione-pedaliera alta, prima vernice, 30.000 km circa da nuova, targhe originali, uniproprietario-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

GT 1750-prima serie, Blu Cosmo metallizzato, vera pelle, targhe e documenti originali, pochi km, sempre box, introvabile, ASI-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

AUTOBIANCHI

Y10 GT IE 1300-1989, km 57.000, ASI, revisionata, gomme nuove, doppie chiavi, libretto, tagliandi-tel 335-5315434

BMW

318 i berlina-1992, interni in pelle, tetto apribile, ASI, motore km 25.000-tel 347-5848685

850 i coupé-1990, blu chiaro, catalizzata, automatica, perfetta, circolante, ASI, targa oro, euro 28.000-tel 346-8486644 / gioielleriabalestra@hotmail.com

FERRARI

365 GT4 2+2-1973, 45.000 km, conservatissima, circolante, euro 130.000-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

FIAT

128 Berlina 4 porte-1975, colore bronzo metallizzato, interno beige, omologata ASI, Targa Oro, conservata, unico proprietario, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

128 Berlina-1974, Asi, sanissima, gomme marmitta, ammortizzatori, freni nuovi, bellissima, km 11.000-tel 051-495906

500 L-1972, Corallo, restauro completo, ASI, Targa Oro, km 104.000, euro 6.900-tel 349-0740351

127 2 porte-1980, conservata, certificazione ASI, km 72.800, euro 2.100, visibile Ancona-tel 349-0740351

LANCIA

Fulvia berlina GT 1.300-1967, completamente restaurata di carrozzeria,

motore, cambio, freni, rimasto da fare solo alcune riparazioni all'internovettura. Unico proprietario, euro 2.900-tel 0549-907766 / tel 333-7080098



Flaminia berlina 2.8-1970, una delle ultimissime prodotte, no documenti, da restauro totale, motore 2.8 ricambio nuovo di magazzino, solo motore euro 8.000-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

PORSCHE

3200 Carrera G 50-1987, conservata, full optional, euro 55.000 trattabili o permuta-tel 336-259241

RENAULT

Clio Williams-1994, originale, serie numerata, colore blu, in perfette condizioni, targhe e documenti originali, visibile a Pescara-tel 338-8889076

VOLKSWAGEN

11/D Maggiolino 1200-1966, completamente rifatta con documentazione fasi restauro, prezzo a richiesta, Asi oro-tel 0376-320310

VENDO VARIE

per ABARTH

595 / 695-carburatore Solex 34 PBIC, revisionato, euro 1.000-tel 0524-572418 ore ufficio

595-originale, carburatore Solex C28 IB da revisionare, euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio

per ALFA ROMEO

Giulia, Giulietta, Giulia GT-1960-1975, vari tipi di testate complete di alberi a camme, cambi, volanti, contachilometri e altro di carrozzeria e meccanica-tel 338-2340826

75 1.8 I.E.-1990, vari cerchi lega acciaio con gomme e senza da 14" quattro fori originali Alfa, pinze anteriori, pompa freni, 2 pompe frizione, pastiglie freni, radio epoca, antenna elettrica, vari ricambi, tutto buone condizioni originali, in blocco, separati-tel 346-8824137

per BMW

520i-1989, con attestato ASI di storicatore e carrozzeria in ottimo stato, tettuccio apribile-tel 338-7952430 / pierinore@gmail.com

Prepara la tua storica alla sosta invernale, ora.



Info@sintoflon.com - Tel. 0438 470354

Sintoflon
TECHIM

PER CONSERVARE LE STORICHE
E PREVENIRNE IL DEGRADO



... dal 1937 PAPURELLO
www.innocentistore.com

RICAMBI PER INNOCENTI
... dal 1960 al 2000

Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO
3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL

VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49

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

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com

e-mail: moto@oramsospensioni.it
info@oramitalia.com

per CITROËN

Traction Avant-manuale parti di ricambi, euro 20, riprodotto-tel 338-3391744

per FIAT

Topolino A-libretto uso e manutenzione riprodotto, euro 10-tel 338-3391744

127 Sport 75 HP-specchio retrovisore esterno con comando di regolazione a cavi, euro 30-tel 338-3391744

600-manuale officina completo di tutto no carrozzeria, circa 200 pagine, euro 20-tel 338-3391744

600 1° serie-1955, cofano anteriore, vetri, tappeto posteriore, schienale, visibile Ancona-tel 349-0740351

1500 6C-1935-1950, parte anteriore completa di cruscotto, parafranghi, cofani, portiere, cambio prima serie, legni e altro-tel 338-2340826

500-126-carburatore dell'orto FRG28, buonissime condizioni, trasformabile 30, euro 190-tel 0524-572418 ore ufficio

per INNOCENTI

Turbo de Tomaso e 1300-ricambi usati e nuovi di carrozzeria e meccanica-tel 328-3376800 / silvano103@virgilio.it

per LANCIA

Aurelia B24 convertibile-1956/58, paraurti anteriore perfetto, solo da cromare, euro 2.500-tel 340-6082313 / gioielleriabalestra@hotmail.com

Fulvia Coupé 2° serie-5 cerchi originali, diametro 14, buonissime condizioni, euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia Coupé e Delta Integrale 16V-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

per MORETTI

750 e 1200-1950, quattro borchie nuove, prezzo euro 500, sono da cromare-tel 338-7179086 / crdelgatto2@gmail.com-



per PEUGEOT

205 - GTI - 1.9-1990, coppia sedili anteriori, rifatti nuovo in panno + skay bleu n. 4, cerchi OZ 14' x 6, quattro fori-tel 346-8824137

VARIE

Giacca a vento-Olio Fiat originale (vincitore Trofeo 79), taglia 50-tel 349-5602681 / forri@libero.it

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruote Classiche 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

Teschio rabbioso-in metallo cromato cm 14x6, completo di viti per montarlo su cofano motore, euro 130-tel 333/6934881

CERCO 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, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR, ecc, scala 1/43, 1/18, Kits, Obsolete, Die Cast, cerco sempre intere collezioni, massima riservatezza-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

46^a Mostra scambio

AUTOMOTOCICLO D'EPOCA

FIERA di RIMINI

INGRESSO EST

11-12
Febbraio
2017



COMPLETAMENTE AL CHIUSO
PARCHEGGIO GRATUITO (Ingresso EST)

Treni con fermata diretta a FIERA di RIMINI

Per info: tel./fax 0541 731096 cell. 347 1844267
mostrascambiorimini@gmail.com

www.museomotociclo.it

Organizzato da:



Con il patrocinio di:



Ospitata da:

ITALIAN
EXHIBITION
GROUP

A merger of
Rimini Fiera and Fiera di Vicenza

Orario visitatori:
Sabato 11 febbraio 9 - 18
Domenica 12 febbraio 9 - 16,30

Gambarnini&Musi



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

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



LE QUOTAZIONI

IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico:** indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico:** indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza:** ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
ABARTH (Italia)						
MONOMILLE						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	***	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	***	+
695 F/SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	***	+
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	***	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	42.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE & DERIVATE						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
COBRA & DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	***	+
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	***	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	=
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+
1900 M AR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	**	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	60.000	***	***	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	49.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	***	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+
Giulietta SS	1968/62	1290/100	77.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	*	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	=
2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/98	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	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	20.000	**	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	13.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	14.500	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	11.500	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	12.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	24.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2593/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Duetto	1966/69	1570/110	21.500	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	19.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	24.000	**	**	=
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	8.500	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	9.500	*	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	*	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	11.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
Junior Z	1969/76	1290/88	21.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	26.000	**	**	=
ALFAUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	*	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N/L/L 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 ti 1.5 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=
Alfasud ti 2.5m/1.3/1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=
Alfasud ti 2.5m rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	*	*	=
Alfasud 1.3/1.5 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490/95	3.500	**	**	=



CHARME LEATHER CARE KIT

Deterge, idrata, protegge dall'invecchiamento
Adatto per qualsiasi tipo di pelle



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186 / 63	2.000	•	•	=
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	•	•	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	•	•	=
ALFASUD SPRINT						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	•	•	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	•	•	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	•	•	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	6.000	•	•	=
Sprint 1.3 / 1.5	1982/87	1351 / 86	4.000	•	•	=
Sprint 1.5 / 1.7 Q.V	1982/87	1490 / 105	4.500	•	•	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•	•	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	•	•	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	•	•	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	7.000	•	•	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	7.500	•	•	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962 / 128	6.000	•	•	=
Alfetta 2.0 CEM	1981/82	1962 / 128	7.000	•	•	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	4.500	•	•	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	4.500	•	•	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	•	•	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	7.000	•	•	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	10.000	•	•	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	9.000	•	•	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	6.000	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	8.500	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	9.000	•	•	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•	•	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 2.5	1980/83	2492 / 158	9.000	•	•	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	8.000	•	•	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•	•	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•	•	=
NUOVA GIULIETTA						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	3.000	•	•	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	3.500	•	•	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	4.000	•	•	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	5.000	•	•	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	3.000	•	•	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	3.500	•	•	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	4.000	•	•	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	15.000	•	•	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	•	•	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	•	•	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	•	•	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 118	3.000	•	•	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	4.000	•	•	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	•	•	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	•	•	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	•	•	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	•	•	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	•	•	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•	•	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	13.000	•	•	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 185	15.000	•	•	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	7.000	•	•	=
Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst	1990/92	1779 / 165	9.000	•	•	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	15.000	•	•	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	16.000	•	•	+
SZ	1989/94	2959 / 192	47.000	•	•	=
RZ	1991/94	2959 / 192	52.000	•	•	=
ALFA 90						
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	2.000	•	•	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	2.500	•	•	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	•	•	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	•	•	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	•	•	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	•	•	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	•	•	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	•	•	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•	•	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•	•	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•	•	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•	•	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•	•	=
A310						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	•	•	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	•	•	=
ASA (Italia)						
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•	•	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•	•	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	•	•	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	•	•	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	•	•	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	•	•	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	•	•	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	•	•	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	•	•	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	•	•	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	•	•	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	•	•	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	•	•	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	•	•	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	•	•	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	•	•	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	•	•	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	•	•	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	•	•	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	•	•	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	•	•	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	•	•	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	•	•	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	•	•	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	•	•	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	•	•	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.000	•	•	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	30.000	•	•	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	•	•	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	•	•	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	•	•	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	•	•	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	•	•	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	•	•	=
V8 SS f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	•	•	=
V8 SS f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•	•	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•	•	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•	•	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	•	•	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	•	•	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	•	•	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	•	•	=
Lagonda f.l. S3	1986/87	5340 / 300	34.000	•	•	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	•	•	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•	•	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•	•	+
AUDI (Germania)						
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 LS	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.200	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 GTE 2p	1978/78	1585 / 110	1.500	••	•	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
COUPE B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPE B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	•	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	•	=
CABRIOLET B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	•	•	=
100 C1 E DERIVATE						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	•	•	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	••	•	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	••	••	=
100 coupé S 112 Cv	1972/75	1871 / 112	1.500	••	••	=
100 C2 E DERIVATE						
200	1979/81	2144 / 170	1.500	•	•	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	•	•	=
100 C3 E DERIVATE						
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	•	•	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	•	•	=
200 2.2 quattro	1988/89	2226 / 200	1.500	•	•	=
200 2.2 quattro Avant	1988/89	2226 / 200	1.800	•	•	=
200 2.2 cat quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	•	•	=
200 2.2 cat quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	•	•	=
V8 3.6 quattro	1988/92	3562 / 250	2.000	•	•	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	•	•	=
QUATTRO E DERIVATE						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	•••	•••	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	•••	•••	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	•••	•••	+
quattro Sport	1984/86	2133 / 306	120.000	•••	•••	+
AUSTIN (Regno Unito)						
SEVEN / MINI E DERIVATE						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	4.500	••	••	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	4.000	••	••	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	•••	•••	+
Mini MkII Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	•••	•••	+
Seven / De Luxe Countryman	1962/62	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe Countrym.	1967/69	998 / 38	5.500	••	••	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	4.500	••	•	=
MAXI						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	2.000	•	•	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	2.200	•	•	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	2.200	•	•	=
1100 / 1300						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	•	•	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	•	•	=

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	••	•	=
1300 MkII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	•	•	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	•••	•••	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	•••	•••	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	•••	•••	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	•	••	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	•	•	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	•	•	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	••	•••	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	•••	•••	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	••	•••	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	•••	•••	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	•••	•••	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	•••	•••	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
SPRITE						
Sprite AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprite AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Sprite AN10 MKV	1969/71	1275 / 65	8.500	••	••	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	••	•	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	••	•	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	••	•	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	••	•	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	••	•	+
Bianchina Trasf. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	••	•	+
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	••	••	+
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	••	••	+
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	••	••	+
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	••	•	+
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	••	•	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	••	•	+
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	•••	•	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	•••	•	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	•••	•	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	•••	•	=
A111						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	•	•	=
A112						
A112	1969/73	903 / 44	4.000	•	••	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	•	••	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	•••	•••	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	2.500	•	••	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	•••	•••	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	2.500	•	••	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982 / 58	7.500	•••	•••	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	8.000	•••	•••	=
A112 4a serie	1977/79	903 / 42	2.500	•	••	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049 / 70	5.000	•••	•••	=
A112 5a serie	1979/82	903 / 42	3.000	•	••	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049 / 70	5.500	•••	•••	=
A112 6a serie	1982/84	903 / 42	2.500	•	••	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049 / 70	6.500	•••	•••	=
A112 Junior 7a serie	1984/86	903 / 40	2.000	•	••	=
A112 Abarth 7a serie	1984/85	1049 / 70	6.500	•••	•••	=
Y10						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	•	•	=

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

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	••	••	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	••	••	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•••	•••	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TIi Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	••	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	••	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	••	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	•	•	•
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	•	•	•
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	•	•	•
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	••	••	•
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	•••	•••	•
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	•	•	•
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	•	•	•
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	••	•	•
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	••	•	•
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	••	•
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	•	••	•
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	•
2800	1969/75	2788 / 170	3.500	•	•	•
3.0 S	1971/77	2965 / 180	4.000	•	•	•
3.0 Si	1971/77	2965 / 200	4.500	••	•	•
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	•
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	•	•	•
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	•
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	••	•	•
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	••	•	•
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	••	•	•
3.0 CS	1971/75	2985 / 180	10.000	••	•	•
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	•••	••	•
3.0 CSL	1971/72	2985 / 180	100.000	•••	•••	•
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	•••	••	•
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	•••	•••	•
SERIE 3 E21						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	•
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	•
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	•
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	••	••	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	••	•
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	••	+
SERIE 5 E12						
518	1973/76	1766 / 90	2.500	•	•	•
520	1972/76	1990 / 115	2.500	•	•	•
520i Bosch	1975/76	1990 / 125	3.000	•	•	•
520 M60	1976/81	1990 / 122	3.000	••	•	•
525	1973/76	2494 / 145	3.000	•	•	•
528	1973/76	2788 / 165	3.000	•	•	•
528i	1973/76	2788 / 177	3.500	•	•	•
M 535i	1980/81	3453 / 218	6.500	•••	••	•
SERIE 7 E23						
725i	1981/86	2494 / 171	2.500	•	•	•
728	1977/79	2788 / 170	3.000	•	•	•
728i	1979/86	2788 / 184	3.000	•	•	•
730	1977/79	2985 / 184	3.000	•	•	•
732i	1979/86	3210 / 197	3.000	•	•	•
733i	1977/79	3205 / 197	3.500	•	•	•
735i	1979/86	3453 / 218	3.500	•	•	•
745i	1980/86	3210 / 252	4.500	••	••	•
SERIE 6 E24						
628 CSI	1979/87	2788 / 184	5.000	•	•	•
630 CS	1975/79	2986 / 185	5.000	•	•	•
633 CSI	1975/82	3210 / 200	5.000	•	•	•
635 CSI	1977/82	3453 / 218	7.000	••	••	•
635 CSI 3.4	1982/89	3430 / 218	7.500	••	••	•
M 635 CSI	1983/89	3453 / 286	10.000	•••	•••	•
SERIE 3 E30						
318is 2p	1989/92	1796 / 136	4.500	•	•	•
320i 2p	1982/85	1990 / 125	3.000	•	•	•
320is 2p / 4p	1988/90	1990 / 192	7.500	•••	••	•
323i 2p	1982/85	2316 / 150	5.000	•	•	•
M3	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	•
M3 Kat	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	•
M3 Kat 215 CV	1990/92	2302 / 215	28.000	•••	•••	•
325ix / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	5.000	•	•	•

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
SERIE 8 E31						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	5576 / 375	9.000	••	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	••	••	=
2 CV Sahara	1958/66	2x425 / 24	12.000	•••	•••	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	•••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	•••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	•••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	•••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	•••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GTI / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	••	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	•••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	••	•••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	••	••	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	78.000	••	••	=
Pantera GTS	1972/80	5763 / 350	97.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5	1980/90	5763 / 330	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763 / 350	98.000	•••	•••	=
Pantera 90	1990/93	4942 / 305	65.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Valletunga	1964/67	1498 / 104	43.500	••	••	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	65.000	•••	•••	=
Deauville	1970/85	5763 / 300	19.000	••	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	24.000	••	••	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•••	•••	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•••	•••	=
410 Superamerica	1965/68	4962 / 340	1.500.000	•••	•••	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	=
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•••	•••	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•••	•••	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•••	•••	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•••	•••	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•••	•••	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•••	•••	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	•••	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GTC/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	45.000	•••	••	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•••	••	=
400i	1982/86	4823 / 300	30.000	•••	••	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•••	••	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•••	•••	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•••	•••	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•••	•••	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•••	•••	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•••	•••	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•••	•••	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•••	•••	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	••	••	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 254	36.000	•••	•••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	••	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	••	•••	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•••	•••	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•••	•••	=
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	••	•••	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	••	••	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	••	•••	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	••	••	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	••	••	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	22.000	•••	••	=
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	22.000	•••	••	=
Mondial T	1988/94	3405 / 300	24.000	•••	••	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•••	•••	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•••	••	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
288 GT0	1984/86	2855 / 400	650.000	•••	•••	+
F40	1988/90	2936 / 478	450.000	•••	•••	+
F50	1996/98	4698 / 520	500.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	***	***	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	***	***	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	***	***	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	***	**	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	***	**	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	*	**	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	*	**	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	*	**	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	*	**	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	*	**	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	*	*	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	*	**	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	**	*	=
1400A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	*	*	=
1400A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	*	**	=
1400A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	**	*	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	*	*	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	*	**	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	**	*	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	*	*	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	*	**	=
1900A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	*	*	=
1900A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	*	**	=
1900B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	*	*	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80	13.500	*	**	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479 / 14	8.500	**	***	=
Nuova 500 normale	1958/60	479 / 14	7.000	**	***	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479 / 14	7.500	**	***	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499 / 21	7.500	**	***	=
Nuova 500 D	1960/65	499 / 18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499 / 18	5.000	**	**	=
Nuova 500 L	1968/72	499 / 18	5.000	**	**	=
Nuova 500 R	1972/75	594 / 18	3.500	**	**	=
Nuova 500 giardiniera	1960/66	499 / 18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamine Vignale	1967/69	599 / 18	6.000	**	***	=
600 E DERIVATE						
600	1955/59	633 / 22	6.000	**	***	=
600 25 Cv	1959/60	633 / 25	6.000	**	***	=
600 D porte controvento	1960/65	767 / 29	3.500	**	**	=
600 D 2a serie	1965/70	767 / 29	3.000	**	**	=
600 Multipla	1956/60	767 / 22	12.000	**	***	=
600 D Multipla	1960/67	767 / 29	10.000	**	***	=
750 Granluce Viotti	1960/64	767 / 29	6.500	**	***	=
850 E DERIVATE						
850	1964/68	843 / 34	2.000	*	*	=
850 Idroconvert	1968/72	843 / 34	2.400	**	*	=
850 Super	1964/68	843 / 37	2.600	*	*	=
850 Special	1968/72	843 / 47	2.800	*	*	=
850 coupé	1965/68	843 / 47	6.500	**	***	=
850 Sport coupé 2a / 3a serie	1968/72	903 / 52	6.000	*	**	=
850 spider	1965/68	843 / 49	7.500	*	***	=
850 spider CL	1965/68	843 / 49	7.000	*	**	=
850 Sport spider 2a serie	1968/72	903 / 52	7.000	*	**	=
Racer berlinaetta Bertone	1969/71	903 / 52	6.500	*	**	=
Racer convertibile Bertone	1969/71	903 / 52	7.000	*	**	=
Racer Team Bertone	1969/71	903 / 52	8.500	*	**	=
1100 E DERIVATE						
1100 / 103 A	1953/56	1089 / 37	8.500	*	*	=
1100 / 103 B	1953/56	1089 / 37	7.500	*	*	=
1100 / 103 familiare	1953/56	1089 / 37	7.500	*	*	=
1100 / 103 TV	1953/56	1089 / 44	8.500	**	**	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089 / 40	7.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 2a serie	1956/57	1089 / 40	7.000	*	*	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089 / 44	8.000	**	**	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089 / 44	6.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 3a serie	1957/62	1089 / 44	6.000	*	*	=
1100 / 103 TV 3a serie	1959/62	1089 / 52	7.000	**	**	=
1100 D	1962/66	1221 / 56	3.000	*	*	=
1100 D familiare	1962/66	1221 / 56	3.500	*	*	=
1100 R	1966/69	1089 / 49	2.500	*	*	=
1100 R familiare	1966/69	1089 / 49	3.000	*	*	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221 / 56	7.500	**	***	=

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	••	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	••	••	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•••	••	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	••	••	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•••	••	=
1200 cabriolet	1963/63	1221 / 56	12.000	•	•••	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	••	•••	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•••	••	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	••	•••	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•••	•••	=
1800 / 2300 E DERIVATE						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	••	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	••	••	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	••	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	••	••	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	••	••	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	••	•••	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	••	•••	=
124 E DERIVATE						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	••	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	••	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	••	••	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	••	••	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	••	••	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	••	••	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	••	••	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	••	•••	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	••	•••	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	••	•••	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	••	••	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	••	••	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	••	•••	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	••	•••	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•••	••	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•••	•••	=
125						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	••	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	••	••	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	••	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	••	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	••	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	=
126						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	••	••	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	••	••	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	••	••	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	3.500	••	••	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	3.500	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
128 rally	1971/76	1290 / 67	8.000	••	••	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	••	••	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	••	••	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	••	•	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	••	•	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	••	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	••	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	••	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	••	••	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	••	••	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•••	••	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•••	•••	=
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	••	•••	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	••	•••	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	••	•••	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•••	•••	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•••	•••	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•••	•••	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	••	••	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	••	••	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	••	••	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo I.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•••	••	=
RTMIO						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	••	••	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•••	•••	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	••	••	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•••	••	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	••	••	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	••	••	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	••	••	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	••	••	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	••	••	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•••	•••	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
Cortina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	••	••	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	••	••	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	25.000	•••	••	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	20.000	••	••	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	11.000	•••	••	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	9.500	•••	••	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	••	=
S 600 Convertible	1964/70	606 / 57	12.500	•	••	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	••	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	••	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	••	=
A40						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=
MINI						
Mini Minor	1965/67	848 / 37	3.500	••	••	=
Mini Minor 42 Cv	1967/68	848 / 42	3.500	••	••	=
Mini Cooper	1966/68	998 / 56	12.000	•••	•••	=
Mini t	1966/67	848 / 37	3.000	••	••	=
Mini t 42 Cv	1967/68	848 / 42	2.500	••	••	=
Mini Minor Mk2	1968/70	848 / 48	3.000	••	••	=
Mini Cooper Mk2	1968/70	998 / 60	10.500	•••	••	=
Mini t Mk2	1968/70	848 / 48	2.500	••	••	=
Mini t Mk2 legno	1968/70	848 / 48	3.000	••	••	=
Mini Minor Mk3	1970/72	848 / 48	3.000	••	••	=
Mini Matic Mk3	1970/72	998 / 46	2.500	••	••	=
Mini Cooper Mk3	1970/72	998 / 60	9.500	•••	••	=
Mini t Mk3	1970/72	998 / 48	2.500	••	••	=
Mini 1000 / 1000i	1972/73	998 / 55	2.500	••	••	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	••	••	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	***	**	=
MK BERLINE LUXURY						
MkV	1948/50	3486 / 126	42.000	**	**	=
MkVII	1950/54	3442 / 160	24.000	**	**	=
MkVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	**	**	=
MkIX	1959/61	3781 / 220	28.000	**	**	=
MkX	1961/64	3781 / 220	20.000	**	**	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	***	**	=

E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	***	***	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	***	***	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	***	**	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	***	**	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	***	***	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	***	***	=

XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	***	**	=
XJ 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	**	***	+
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	***	***	+
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	***	***	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	***	***	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3960 / 225	7.000	**	**	=
XJ12 6.0	1992/96	5993 / 300	8.500	***	**	=

LAMBORGHINI (Italia)

350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	***	***	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	***	***	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	***	***	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	***	***	+

MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	***	***	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	***	***	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	***	***	+

JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	+

JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	+

ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	+

URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	**	**	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	**	**	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	**	**	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	**	**	=
Jaipa / Jaipa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=

COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	=
Countach Quattroruote	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=

LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=

LANCIA (Italia)

ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	***	**	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	**	**	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	**	**	=

APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	***	**	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	***	**	=
Aprilia criolet	1942/49	1486 / 48	38.000	***	***	=

AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	**	***	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	**	**	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	**	**	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	**	**	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	**	**	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	**	**	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	***	***	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	***	***	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	***	***	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	***	***	+

APPIA E DERIVATE

Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	**	**	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	**	***	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	**	***	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	***	***	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	***	***	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	***	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	***	=
Appia giardinetta Viotto 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	**	**	=

FLAMINIA E DERIVATE

Flaminia 2.5	1957/61	2458 / 102	12.000	**	**	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	**	***	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458 / 119	60.000	**	***	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	**	***	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	***	***	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	**	***	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	**	***	=

FLAVIA E DERIVATE

Flavia 1.5	1960/63	1498 / 78	3.000	**	*	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	**	*	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	***	*	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	**	*	=
Flavia 1.8 2a serie / i.	1967/69	1799 / 92-102	2.400	**	*	=
Flavia 2000 / i.	1969/72	1991 / 131-140	3.000	**	*	=
Flavia 2000 820 / i.	1971/72	1991 / 114-131	3.000	**	*	=
2000 / i.e.	1971/72	1991 / 115-125	2.500	**	*	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	**	**	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	**	**	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	***	**	=
Flavia coupé 820 / i.	1968/71	1799 / 131-140	8.500	**	**	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	**	**	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	***	**	=
Flavia convertibile / i.	1962/65	1799 / 88-102	24.000	**	***	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	**	***	+

FULVIA E DERIVATE

Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	*	*	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	**	*	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	2.000	*	*	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	**	***	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	8.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	22.500	***	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	***	**	=
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	5.000	**	**	=
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	16.000	***	***	=
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	15.000	***	***	=
Fulvia Sport Z 1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298 / 90	13.000	**	**	=
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	14.000	**	**	=

BETA BERLINA E DERIVATE

Beta 1600	1972/75	1592 / 100	2.000	*	*	=
Beta 1800 LX	1972/75	1756 / 110	2.300	*	**	=
Beta 1600 2a serie	1975/80	1585 / 100	1.800	*	*	=
Beta 2000 2a serie	1975/80	1995 / 119	1.800	*	*	=
Trevi VX Volumex	1983/84	1995 / 135	3500	**	*	=

DERIVATE BETA

Beta coupé 1600	1974/75	1592 / 108	2.800	*	**	=
Beta coupé 1800	1974/75	1756 / 120	3.200	*	**	=
Beta coupé 2000 i.e.	1981/85	1995 / 122	2.800	*	**	=
Beta coupé VX Volumex	1983/85	1995 / 135	3.400	***	**	=
Beta HPE 1600	1974/75	1592 / 108	2.800	*	**	=
Beta HPE 1800	1974/75	1756 / 120	3.200	*	**	=
H.P. Executive VX Volumex	1983/85	1995 / 135	3.400	***	**	=
Beta spider 1600	1974/75	1592 / 108	6.000	*	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
Beta spider 2000	1974/75	1995 / 120	7.000	*	***	=
Beta spider 1600 2a serie	1975/81	1585 / 100	5.000	*	***	=
Beta spider 2000 2a serie	1975/81	1995 / 119	6.000	*	***	=
Beta Montecarlo coupé	1975/79	1995 / 120	7.000	***	***	=
Beta Montecarlo spider	1975/79	1995 / 120	7.500	***	***	=
Montecarlo coupé	1979/84	1995 / 120	7.500	***	***	=
Montecarlo spider	1979/84	1995 / 120	8.000	***	***	=

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	60.000	***	***	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	58.000	***	***	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	***	***	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	***	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
GIBILI						
Ghibili	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibili SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibili spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibili SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	=
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	**	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	**	**	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	**	**	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	**	**	+
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
224v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	***	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1989/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	***	***	+
Ghibili 2.0	1992/98	1996 / 306	10.000	***	*	=
Ghibili 2.8	1995/98	2790 / 284	8.500	***	*	=
Spyder	1987/92	1996 / 185	10.000	**	***	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=
Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	20.000	***	*	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	*	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	*	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	*	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	*	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	*	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	*	=
4.18v	1992/93	1996 / 220	3.000	**	*	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	*	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	*	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	*	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	*	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	*	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	*	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	*	=
Quattroporte seicilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	*	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	*	=
MATRA (Francia)						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
170 V a / b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a / b	1947/53	1767 / 38	14.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	18.000	*	*	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	16.000	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b / c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b / c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a / b / c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a / b / c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	*	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	*	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	*	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	*	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	*	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	*	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	***	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	**	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	120.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	*	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	*	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	*	*	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	**	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	*	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	*	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	*	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	*	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	***	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	*	+
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	***	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	***	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	••	•••	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	••••	••	+
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	••••	•••	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499 / 200	40.000	••••	•••	+
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499 / 200	50.000	••••	•••	=
W 100						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	•••	•••	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	•••	•••	=
600 Landauletta	1963/81	6330 / 250	160.000	•••	•••	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	•	•	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	•	•	=
230.4	1973/76	2277 / 110	4.500	•	•	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292 / 120	5.000	•	•	=
250	1967/72	2496 / 130	5.000	•	•	=
250 2.8	1970/76	2778 / 130	5.500	•	•	=
280	1973/76	2746 / 160	6.000	•	•	=
280 E	1972/76	2746 / 185	6.500	••	•	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	•	••	=
250 C 2.8	1969/76	2778 / 140	9.000	•	••	=
250 CE	1969/72	2496 / 150	9.500	••	••	=
280 C	1972/76	2746 / 160	10.000	•	••	=
280 CE	1972/76	2746 / 185	11.000	••	••	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/80	1988 / 94	1.800	•	•	=
200 109 Cv	1979/85	1997 / 109	2.000	•	•	=
230 E	1979/85	2299 / 136	2.500	•	•	=
250 120 Lunga	1975/79	2525 / 129	2.500	•	•	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525 / 140	2.800	•	•	=
280 E	1975/79	2746 / 177	3.500	••	•	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746 / 185	3.600	••	•	=
200 T	1976/80	1988 / 94	2.500	•	•	=
200 T 109 Cv	1979/86	1997 / 109	2.800	•	•	=
230 TE	1979/86	2299 / 136	3.200	•	•	=
280 TE	1976/79	2746 / 177	5.000	••	•	=
280 TE 185 Cv	1979/86	2746 / 185	5.000	••	•	=
240 TD	1976/86	2399 / 72	3.000	•	•	=
300 TD	1976/78	3005 / 80	3.500	•	•	=
230 C	1977/79	2299 / 109	3.500	•	••	=
230 CE	1979/84	2299 / 136	4.000	•	••	=
280 C	1977/80	2746 / 156	4.000	•	••	=
280 CE	1977/79	2746 / 177	5.000	••	••	=
280 CE 185 Cv	1979/84	2746 / 185	5.500	••	••	=
W 116 SERIES S						
280 S	1972/79	2746 / 160	3.000	•	•	=
280 SE / SEL	1972/79	2746 / 185	3.500	•	•	=
350 SE / SEL	1972/79	3499 / 200	4.500	•	•	=
450 SE / SEL	1972/79	4520 / 225	5.000	•	•	=
450 SEL 6.9	1975/79	6834 / 286	10.000	••	••	=
W 201 BERLINE						
190 / E	1982/86	1997 / 90-122	5.000	•	•	=
190 E 2.3 - 16	1984/88	2299 / 165	8.000	•••	•••	+
190 E 2.5 - 16	1988/91	2498 / 195	10.000	•••	•••	=
190 E 2.0 rst	1991/94	1997 / 122	2.800	•	•	=
190 E 2.5 - 16 rst	1991/94	2498 / 195	6.500	•••	•••	=
190 E 2.6 rst	1991/94	2599 / 166	3.800	••	•	=
W 124 BERLINE E DERIVATE						
200	1984/92	1997 / 109	1.000	•	•	=
200 E	1984/92	1997 / 122	1.000	•	•	=
200 E - 16	1991/92	1996 / 136	1.200	•	•	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599 / 170	1.500	•	•	=
300 E / 4-Matic	1982/92	2962 / 188	2.500	•	•	=
300 E - 24	1989/92	2962 / 231	3.000	••	•	=
500 E	1991/92	4973 / 326	10.000	•••	•••	+
200 T	1986/92	1997 / 109	2.000	•	•	=
200 TE	1988/92	1997 / 122	2.500	•	•	=
200 TE - 16	1991/92	1997 / 136	2.500	•	•	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962 / 188	3.000	•	•	=
300 TE - 24	1989/92	2962 / 231	3.500	•	•	=
200 CE	1990/92	1997 / 122	5.000	•	••	=
200 CE - 16	1991/92	1996 / 136	6.000	•	••	=
300 CE	1987/92	2962 / 188	6.500	••	•	=
300 CE - 24	1989/92	2962 / 231	6.500	••	••	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962 / 231	8.000	••	••	=
W 126 SERIES S						
280 S	1979/85	2746 / 156	2.500	•	•	=
280 SE / SEL	1979/85	2746 / 185	3.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
380 SE / SEL	1979/81	3818 / 218	4.500	•	•	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818 / 204	4.500	•	•	=
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	••	•••	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•••	•••	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•••	•••	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	••	•••	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	••	••	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	••	•••	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	•	••	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	•	•	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	•	••	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	•	••	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	••	••	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	•	•••	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	•	•••	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	•	•••	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	•	•••	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	••	•••	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	•	•••	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	••	•••	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	••	•••	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	••	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	••	•	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	••	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	••	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	••	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	••	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	••	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 72	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 84	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 88	5.000	••	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•••	•••	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•••	•••	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•••	•••	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•••	•••	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•••	•••	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•••	•••	=
A Twin Cam coupé / roadster	1959/60	1588 / 108	38.000	•••	•••	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•••	•••	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•••	•••	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•••	•••	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	••	•••	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	••	•••	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	••	••	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•••	••	=
MCC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	••	••	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	••	••	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	••	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	••	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	••	=
Midget MkIV	1974/79	1433 / 66	7.000	•	••	=
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	••	••	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	••	••	=
Plus 8	1977/92	3552 / 150	44.000	•••	••	=
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	••	••	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	••	••	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini Cooper	1961/64	997 / 55	13.500	•••	••	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	•••	••	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	•••	••	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	•••	••	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	••	••	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	•••	••	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	•••	••	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
NSU (Germania)						
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	•	•	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	•	•	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	••	•	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	•	•	=
Prinz spider Wankel	1964/67	496 / 50	7.500	•••	••	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	998 / 43	2.500	•	•	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	••	•	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	••	•	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	•	•	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	•	•	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	•	•	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	•	•	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	•	•	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	••	•	=
ALTRI MODELLI						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2x498 / 115	8.500	•••	••	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•••	••	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	••	•••	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•••	••	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•••	•	=
PEUGEOT (Francia)						
404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	••	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•••	••	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•••	••	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	••	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	••	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	••	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	••	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	•	••	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	••	••	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	•	••	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	••	••	=
205						
205 GTi 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTi 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•••	•••	=
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmund	1948/50	1086 / 40	150.000	•••	•••	=
356 Gmund cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
356	1950/55	1086 / 40	55.000	••	•••	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	••	•••	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	••	•••	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	••	••	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	••	••	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	•••	••	=
356 1.3 Speedster	1953/55	1290 / 55	95.000	••	••	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	••	••	=
356 A						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	••	•••	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	••	•••	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	••	••	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	••	••	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	••	••	=

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	***	***	=
911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	70.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	6.000	**	*	=
944 S	1986/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	***	**	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	***	**	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	***	***	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	**	**	=
928 GT	1989/92	4957 / 320	15.000	***	**	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	**	=
RENAULT (Francia)						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5TS	1974/84	1289 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	*	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	***	**	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	**	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750 / -	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	**	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
P6						
2000TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
3500 V8	1977/82	3532 / 145	2.500	***	*	=
3500 V8 S / SE	1979/87	3532 / 155	3.000	***	*	=
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95V4 / 96V4	1966/79	1498 / 65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	**	**	=
99 / 900						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	**	**	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	**	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
STEYR-PUCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	**	**	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Hafllinger	1958/75	643 / 25	7.500	**	*	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499 / 84	10.000	**	*	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499 / 90	12.000	**	*	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	*	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	*	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	*	*	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	***	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	**	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	**	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	*	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	*	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	*	**	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	*	**	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998 / 104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	**	*	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	**	**	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetrini	1946/53	1131 / 25	8.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Hebmüller	1949/53	1131 / 25	28.000	***	***	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192 / 30	6.500	**	**	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	15.000	**	**	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	5.000	**	**	=
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192 / 30	13.500	**	***	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	3.500	**	**	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	3.500	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Maggiolino 1500	1966/70	1493 /44	4.000	••	••	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 /40	12.500	••	•••	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 /44	13.000	••	•••	=
Maggiolone 1302	1970/72	1285 /34	3.500	••	••	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 /50	10.500	••	•••	=
Maggiolone 1303	1972/73	1285 /44	3.500	••	•	=
Maggiolone 1303 cabriolet	1972/79	1285 /50	9.500	••	•••	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 /30	15.000	••	••	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 /30	16.000	••	••	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 /34	9.500	••	••	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 /40	10.000	••	••	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 /44	10.500	••	••	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 /34	12.500	••	••	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 /40	13.000	••	••	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 /44	13.500	••	••	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 /44	10.000	••	••	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 /50	10.500	••	••	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 /44	13.000	••	••	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 /50	13.500	••	••	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 /45	8.500	••	••	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 /54	9.000	••	••	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 /54	9.000	••	••	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 /45	2.500	•	•	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 /54	2.500	•	•	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 /54	4.000	•	•	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 /44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 /48	4.000	•	•	=
GOLF I						
Golf GTI	1976/79	1588 /110	10.000	•••	••	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 /110	9.000	•••	••	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 /110	8.000	•••	••	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 /112	8.000	•••	••	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 /70	6.000	•••	••	=
SCIROCCO						
Scirocco GTI	1976/81	1588 /110	3.500	••	••	=
VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)						
914 /4	1969/72	1679 /80	12.000	••	••	=
914 /6	1969/72	1991 /110	24.000	•••	••	=
914 1.8	1973/75	1795 /85	10.000	••	••	=
914 2.0	1972/75	1991 /100	10.000	••	••	=
VOLVO (Svezia)						
SERIE 100 / 200						
144 GL	1966/74	1986 /103	1.000	•	•	=
145 GL	1966/74	1986 /103	1.500	•	•	=
164 GL	1968/74	2968 /140	2.500	•	•	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 /123	1.500	•	•	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 /123	2.500	•	•	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 /155	3.500	••	•	=
264 GLE	1976/82	2664 /148	3.500	••	•	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 /148	5.000 (00)	•	•	=
Polar	1982/86	1986 /112	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 /40	8.500	•	•	=
PV 445	1958/65	1778 /90	8.500	•	•	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 /96	12.000	•	(00)	=
P 1800 ES	1969/73	1986 /126	13.500	•	(00)	=
480 Turbo	1988/94	1721 /122	3.500	•	•	=
WILLYS (USA)						
M 38	1950/68	2199 /54	7.500	•••	•••	=
CJ-5	1955/79	4235 /98	5.000	•	•	=
CJ-7	1976/79	4235 /98	5.500	•	•	=
Cherokee	1974/84	4226 /110	5.000	•	•	=
Cherokee 2.1L TD	1984/92	2068 /80	2.500	•	•	=
Wagoneer	1963/91	4226 /110	5.000	•	•	=



Quella volta che... NINO VACCARELLA

Danilo Castellarin

Il saluto

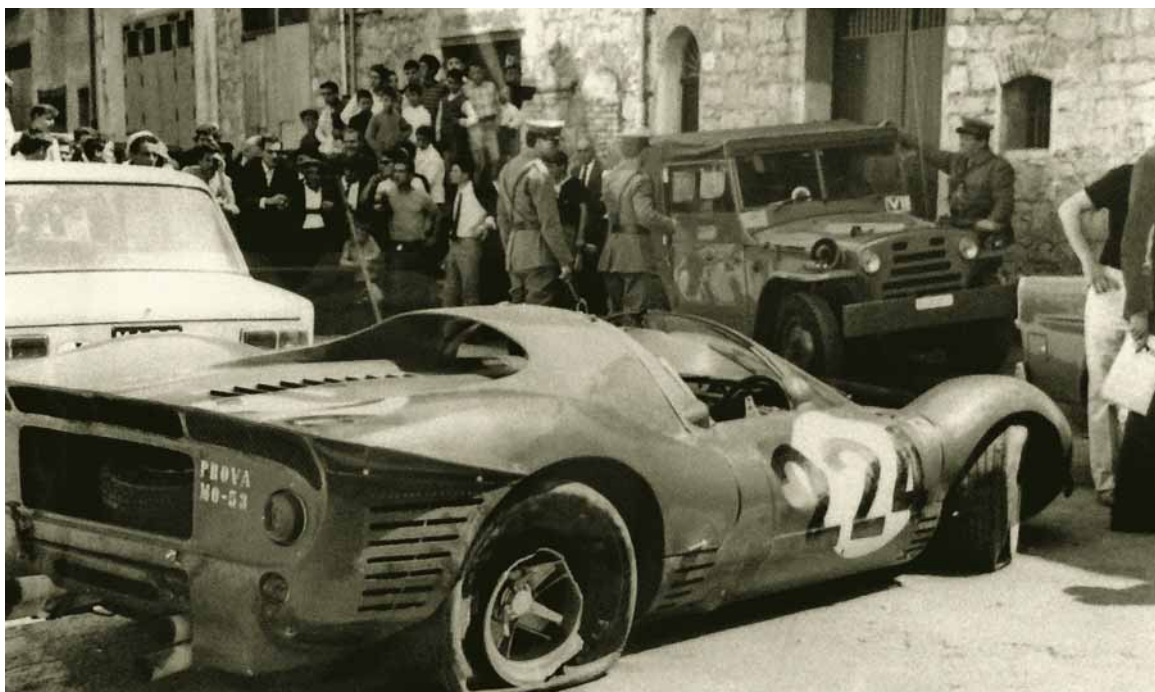
Domenica 14 maggio 1967 si corre la 51^a Targa Florio. Lorenzo Bandini è morto da quattro giorni all'ospedale di Monte-Carlo. Enzo Ferrari dà una disposizione chiara a Nino Vaccarella e Ludovico Scarfiotti, piloti di punta: alla Targa Florio vincete per lui. I due guideranno la muscolosa P4. Nino ha il sangue caldo, vive le emozioni intensamente. Prova l'auto e promette vittoria. Proprio con Bandini, qui ha già vinto nel 1965 sulla 275P, ma quella del 1967 è un'edizione speciale. L'avversaria più temuta è la bianca Chaparral di Phill Hill, che parte un minuto prima di lui.

Al "Pronti, via!" i giornalisti lo pressano, lo stringono, lo incalzano. E gli chiedono se quell'auto americana, con il gigantesco alettone posteriore, sarà un'avversaria temibile. Lui solleva altero il sopracciglio destro e spiega esattamente il punto in cui la supererà. Così, gli elicotteri della Rai si alzano e ronzano come calabroni subito dopo l'abitato di Cerda, dove ha detto lui, il "Re" della Targa. Ninni mantiene la promessa. Agguanta la Chaparral e la ingoia in accelerazione piena, con l'urlo strepitoso dei dodici cilindri che riempie la vallata.

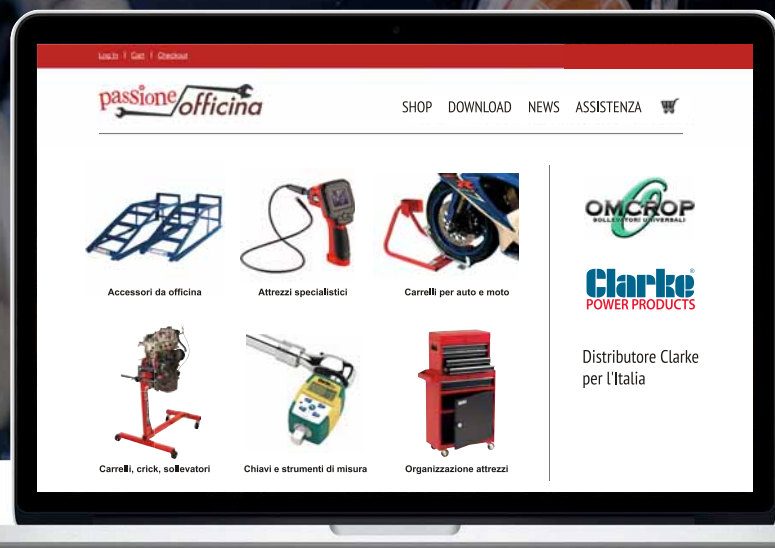
Poi succede il guaio. A Collesano lo acclamano, il suo pubblico si alza in piedi, lo saluta, urla il suo nome. E lui, palermitano fiero, risponde con la mano. Forse si distrae, chissà. Succede che la P4 gli scappa di mano e scivola sull'asfalto viscido finendo la corsa contro un muretto in pietra, a bordo strada, un gradino alto e robusto che delimita la carreggiata. L'esito è fatale: Vaccarella sfascia i cerchi e rompe le sospensioni. Gara finita. Qualcuno va a riferire al direttore sportivo Franco Lini che il pilota si è distratto salutando la folla. E ai box la reprimenda è dura. "Tutto falso - si difende oggi il campione siciliano - la colpa non fu dei saluti perché conoscevo abbastanza bene il percorso per non sbagliare proprio a Collesano". Poi ci pensa su e aggiunge: "In fondo, che male c'era? Credo che salutare la gente che mi voleva bene fosse il minimo per gratificare migliaia di appassionati che aspettavano da ore il passaggio di Nino Vaccarella".

La vittoria cade fra le mani di Hawkins-Stommelen, su Porsche 910.

Il "Drake", nel suo nido d'aquila di Maranello, ingoia amaro.



A NATALE FALLE UN REGALO SPECIALE!



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

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

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

passione  **officina**



35° SALONE INTERNAZIONALE

AUTOMOTORETRO

TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE

3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Con il patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOBILE CLUB
TORINO



CITTÀ DI TORINO

In collaborazione con



Con il sostegno di



In contemporanea con



Tel. +39 011 350 936

info@automotoretro.it

www.automotoretro.it

