

RUOTECLASSICHE

PROTAGONISTI ATILIO BETTEGA • INCONTRI RAVVICINATI GIANNI BERENGO GARDIN

ruoteclassiche.it

LAND ROVER 80

LE ORIGINI DEL MITO

CONSIGLI PRATICI

PREPARARE L'AUTO
PER VILLA D'ESTE

EVENTI

TECHNO CLASSICA ESSEN
TERRE DI CANOSSA
MEMORIAL MAURO PANE

LE AUTO DEL MESE

ALFA ROMEO 6C 1750 GS
ASTON MARTIN ULSTER
BUGATTI 35 B
LOTUS ELISE
MORETTI 600
MORRIS MINOR TRAVELLER



NATE PER CORRERE

SIAMO SALITI SULLA
MERCEDES 300 SLR CHE
HA VINTO LA MILLE MIGLIA
CON SIR MOSS NEL 1955



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

e

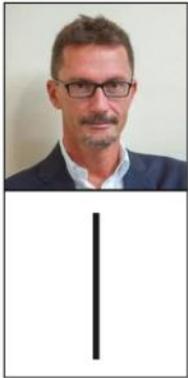
Raid dell'Etna - Porsche Tribute

27 settembre - 3 ottobre 2015



www.arancerossedisicilia.it





L'altra Expo, sui trasporti...

In Italia, ma non solo, nel bene o nel male da mesi non si parla d'altro: l'Expo. Come sarà? Accorreranno davvero in milioni? Che figuraccia, non siamo ancora pronti... Decrerà la nostra ripartenza? Comunque sarà, eccoci, siamo arrivati. Manca niente al taglio del nastro (5 giorni al momento di andare in stampa). Auguriamo al nostro Paese e alla città di Milano di saper cogliere l'occasione per tirar su la testa, per ricordare a tutti quanto noi, nel nostro passato, abbiamo contribuito significativamente a rendere migliore questo mondo (e le nostre opere d'arte, la nostra letteratura, le nostre invenzioni e - perché no - le nostre automobili sono lì a ribadirlo).

Forse non tutti ricordano che ben 109 anni fa un'altra Expo si è tenuta proprio nel capoluogo lombardo. All'epoca il tema non era il cibo, né la sostenibilità, bensì i trasporti. Era l'alba di una grande rivoluzione industriale, in quei tempi in Italia circolavano poco più di duemila automobili contro i 37 milioni odierni. Il tema fu scel-

to soprattutto per l'inaugurazione appena avvenuta del Traforo del Sempione, opera incredibilmente rivoluzionaria per l'epoca e rimasta la galleria ferroviaria più lunga del mondo per i 76 anni successivi.

Avrebbe dovuto svolgersi nel 1905, l'Expo di Milano, ma venne inaugurata il 28 aprile 1906, proprio a seguito dei ritardi nella lavorazione della galleria. Non sorprendiamoci dell'oggi.

Ecco, abbiamo voluto ricordarlo, pubblicando anche qualche immagine di quella rassegna che troverete sfogliando questo numero di Ruoteclassiche tra le sue prime pagine.

Come è nostro obbligo riportare alla memoria due anniversari importanti: i 50 anni dalla morte di Alberto Ascari e i 30 da quella di Attilio Bettega. Due assi del volante, con chiare differenze in termini di notorietà e palmarès, eppure entrambi eternamente nel cuore degli appassionati. Due stelle dell'automobilismo italiano a cui abbiamo voluto dedicare un piccolo ricordo tracciato da due penne d'eccellenza del giornalismo sportivo, quella di Pino Allievi e quella di Carlo Cavicchi. Imperdibili.



DA NON PERDERE

46 TEST A TEST SCONTRO DI CULTURE

Derby d'Europa per tre vetture anteguerra, concepite per esigenze diverse: la pista e il turismo veloce. Alfa Romeo 6C 1750 GS, Aston Martin Ulster e Bugatti Type 35 B.

80 TECHNO CLASSICA SEMPRE PIÙ ÜBER ALLES

Numeri da record per l'ultima edizione della rassegna di Essen, che si colloca ancora una volta al top dei Saloni europei per visitatori e auto esposte.

86 COLLEZIONISTI UNA VITA PER LE "DEE"

Massimo Viganò ha un debole (da sempre) per le Citroën DS; è arrivato ad averne 17, tutte restaurate o in fase di ripristino.

David Giudici
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/



pinterest.com/ruoteclassiche/

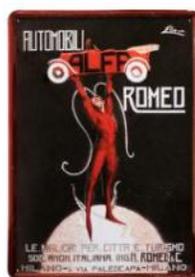
IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

LEGGERE IN MOBILITÀ ASPETTANDO L'ALLEGATO DEL PROSSIMO MESE



DIGITAL EDITION

Tutti i contenuti del numero in edicola in versione digitale per poter leggere Ruoteclassiche ovunque: sullo smartphone, sul tablet e sul PC di casa.



TARGA ALFA A GIUGNO

Una preziosa targa da collezione, in edicola con Ruoteclassiche di giugno, al prezzo complessivo di 11,90 euro; un oggetto unico e introvabile per i fan dell'Alfa Romeo.

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

34 Land Rover **80"** 1948-53

GUIDA ALL'ACQUISTO

40 Land Rover **Series-Defender** 1948-95

TEST A TEST

46 Alfa Romeo **6C 1750 GS** 1932
Aston Martin **Ulster** 1935
Bugatti **Type 35 B** 1926

NATE PER CORRERE

56 Mercedes-Benz **300 SLR** 1955

IMPRESSIONI

64 Moretti **600 Coupé** 1951

68 Morris **Minor 1000 Traveller** 1968

YOUNGTIMER

74 Lotus **Elise** 1996-2001

CLASSICHE DOMANI

178 Peugeot **RCZ R**



S STORIA E COSTUME T TUTTOCLASSICO

ANNIVERSARI

62 Mille Miglia 1955

GRANDI EVENTI

80 Techno Classica Essen

COLLEZIONISTI

86 Massimo Viganò

PROTAGONISTI

92 Attilio Bettega

INCONTRI RAVVICINATI

96 Gianni Berengo Gardin

EVENTI

102 2° Memorial Mauro Pane

106 Gran Premio Terre di Canossa

CONSIGLI PRATICI

112 Preparare l'auto per un concorso

VENDITE ALL'ASTA

116 Mercedes-Benz Museum

120 Goodwood Members' Meeting



R FLASHBACK ALBERTO ASCARI



1955, annus horribilis

*Sessant'anni fa, prima il volo in acqua a Montecarlo. Poi il tragico incidente a Monza.
Pilota versatile e immenso, amava il bel mondo*



Una vita sotto i riflettori

Dall'alto, con il presidente argentino Juan Domingo Perón, durante una delle sue numerose trasferte Oltreoceano; all'ombra di papà Antonio, anche lui morto in circuito (a Monthéry, il 26 luglio 1925); con l'amico e collega Gigi Villorosi (sulla sinistra), Vittorio Gassman e Anna Proclemer. A sinistra, nel 1955 al volante della Lancia D50 sul circuito di Monaco, poco prima di finire in acqua.

Era un uomo di mondo. E allo stesso tempo geloso della propria vita familiare. Quando si recava in Argentina a correre, il presidente Perón lo ospitava nella sua dimora con tutti gli onori del caso.

Pur essendo un milanese purosangue adorava Roma, dove frequentava il mondo del cinema, da Rossellini ad Anna Magnani a Ingrid Bergman. Alberto Ascari è stata una star tra le star. E quando il 26 maggio 1955 perse la vita in un misterioso incidente senza testimoni sul circuito di Monza, furono giorni di lutto in Italia. Grande personaggio, grande carattere, grande pilota. Bravissimo in pista non solo quando partiva in testa, eccezionale nelle gare su strada che a quei tempi abbondavano. Due titoli mondiali, una Mille Miglia e tantissime vittorie in ogni parte del pianeta. Era incredibilmente versatile, guidava con indifferenza le Formula 1, le granturismo e altro ancora. Sempre aggressivo nella guida ma senza strafare. Affamato di velocità al punto da disputare e vincere persino un rally, quello prestigioso del Sestriere, con una Lancia Aurelia.

Ma prima delle quattro ruote aveva gareggiato in moto. Enzo Ferrari ha avuto il cruccio di averne alimentato la passione: "Alberto conobbe suo papà, asso degli anni 20 morto in gara a Monthéry, attraverso i miei racconti. E forse fui io a inculcargli il tarlo delle corse. È per questo che quando venne da me chiedendomi di guidare la 815 nella Mille Miglia del '40 volevo rispondergli di no. Ma se lo avessi fatto lui si sarebbe rivolto a qualcun altro...". Mietta Ascari dopo la tragedia inviò una lettera al "Drake" nella quale tenne a sottolineare una cosa: "Volevo dirle quanto bene le volesse Alberto e mi permetta un cordiale abbraccio". Fatto sta che Ferrari non diede affatto gratis l'Auto Avio Costruzioni 815 ad Ascari, ma gliela fece pagare 20 mila lire. In compenso, Ascari riuscì a farsi riconoscere dalla Lancia un mega-ingaggio da 200 milioni per correre nel 1954.

Villoresi non si diede mai pace per la perdita dell'amico e rivelò: "Ci recavamo insieme, in macchina, a disputare i gran premi europei e dormivamo nella stessa stanza. Alberto però voleva il suo spazio, lo riteneva sacro e con un gesso bianco divideva in due la camera, cominciando poi tutti i suoi riti legati alla superstizione e al numero 13. Era il suo debole. Io lo guardavo e sorridevo...". Cose d'altri tempi. E di altri uomini.

Pino Allievi

a cura di **Dario Tonani**

EXPO

Milano ci riprova dopo 109 anni



Suggerimenti Liberty

In stile Liberty anche il manifesto dell'evento, che riporta, in evidenza, il motivo dell'Expo milanese: l'inaugurazione del Sempione. A sinistra, la sezione automobili di quello che oggi si chiamerebbe il Padiglione Italia.

Un dato è certo: eravamo in ritardo anche allora, e ben più di adesso. Addirittura di un anno. Pochi probabilmente sanno che Milano è alla sua quarta Expo: le prime furono nel 19° secolo - 1881 e 1894 -, l'ultima, nel 1906, aveva come tema i Trasporti ed era nata per celebrare il completamento del Traforo del Sempione. Avrebbe dovuto svolgersi nel 1905, ma il ritardo nei lavori della galleria indusse gli organizzatori a spostarla addirittura all'anno dopo (il traffico regolare dei treni iniziò a giugno 1906, cioè a esposizione cominciata da sei settimane). A stare alle definizioni, le esposizioni

sono state da sempre classificate secondo protocolli (ce ne sono stati ben tre, nel 1933, nel 1972 e nel 1988), che ne sancivano caratteristiche e relative differenze: la distinzione più importante è però tra "Universale" e "Internazionale", a cui vennero fatte precedere 22 edizioni cosiddette "Storiche". Milano 1906 rientra tra queste e fu la prima dell'era moderna a svolgersi in Italia: prima, ma non certo la sola, dato che nel corso degli anni anche Torino (due volte), Genova, Roma e Napoli hanno ospitato esposizioni "specializzate". L'Expo milanese del 1906 fu aperta il 28 aprile per

chiudersi l'11 novembre e si estese su un'area complessiva di 996.000 metri quadrati, occupata da ben 225 costruzioni in stile Liberty. Nonostante il tema generico dei Trasporti, all'automobile (insieme con le biciclette) venne dedicato un intero padiglione di 12.000 metri quadrati, con un ampio salone centrale e numerose gallerie periferiche adornate di stucchi e pitture simboliche, che sorgeva proprio di fronte alla stazione di arrivo della ferrovia elettrica sopraelevata, sorta di avveniristica metropolitana ante litteram. Il mondo delle quattro ruote, rappresentate da tutti i

marchi italiani dell'epoca legati al settore - tra i quali Fiat, Pirelli, Isotta Fraschini e Bianchi - oltre che da una galassia di produttori oggi scomparsi e dai maggiori atelier di carrozzeria - riscossero un buon successo di visitatori, ma non poterono ovviamente competere con il padiglione aeronautico, a soli tre anni dall'impresa dei fratelli Wright, letteralmente preso d'assalto dai curiosi. L'automobile aveva già da anni Saloni dedicati - Parigi e Torino - per cui Milano era una sorta di appuntamento extra, capace comunque di attrarre anche una ventina di Case estere, soprattutto dalla

LOI FA 6



Restare a lungo sulla cresta dell'onda non è facile. Richiede capacità organizzative fuori dal comune, considerevoli doti politiche, grande determinazione, autorevolezza, ambizione e tanta autostima. Tutte doti evidentemente in possesso di Roberto Loi, 72 anni, presidente dell'Asi dal 1997 (dove aveva ricoperto i ruoli di vicepresidente dal '94 al '97 e di presidente della commissione legale dal '91 al '94), al quale l'11 aprile l'assemblea dei delegati dei club federati ha rinnovato l'incarico per altri quattro anni. È la sesta volta consecutiva che capita. Resterà in carica fino al 2019, quando saranno 22 i suoi anni consecutivi di presidenza. Loi è stato eletto dal 73% degli aventi diritto, sicuramente soddisfatti del lavoro svolto fino a oggi. In particolare per come ha saputo gestire la complicata questione legata all'ultima Legge di Stabilità. Resta un 27% di scontenti. E alcuni problemi irrisolti che un gruppo di 44 club federati ha voluto evidenziare con una lettera aperta, il cui contenuto integrale è leggibile sul sito di Ruoteclassiche (<http://goo.gl/fIvXmD>). Tra i punti elencati: la trasparenza delle attività del consiglio federale; la richiesta di uguale dignità per ogni club federato sul giornale ufficiale della federazione "La Manovella"; la necessità di dotare l'Asi di un direttore generale; l'uso dei fondi in attività di promozione del movimento e l'apertura di un tavolo di trattativa con l'Acì. **G.M.**

Passato, presente e futuro

Due edizioni a confronto, a distanza di oltre un secolo: a sinistra, una ricostruzione al computer del Padiglione Italia. Sotto, lo spazio espositivo - particolarmente affollato - dedicato nel 1906 alle automobili francesi.

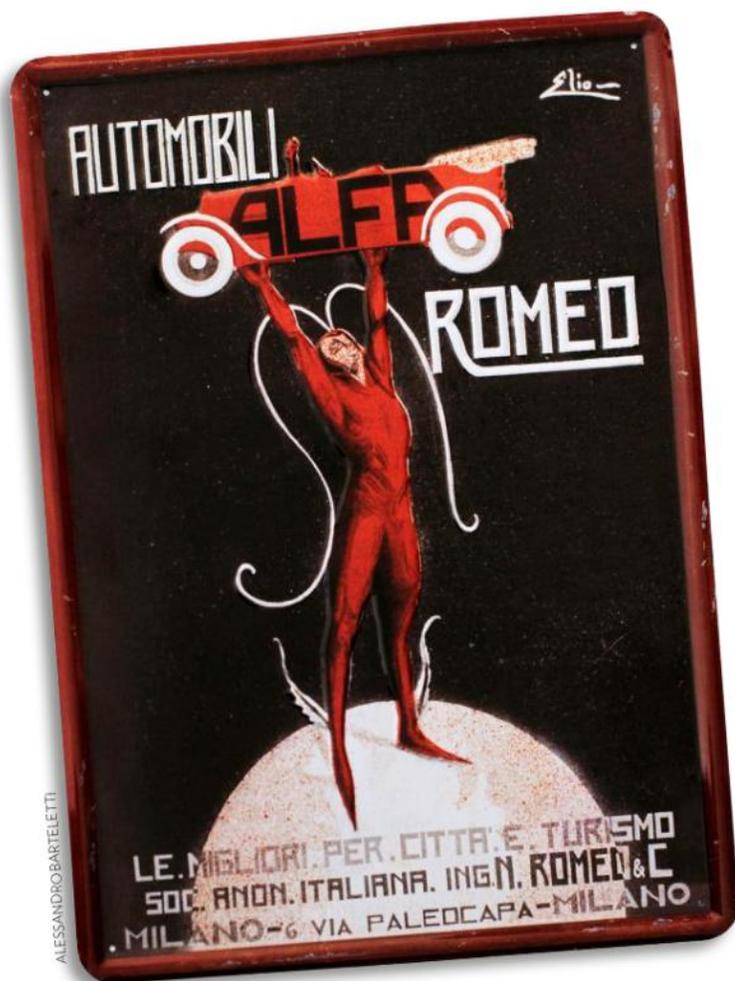


vicina Francia - Renault, Peugeot, Panhard et Levassor, Darracq, De Dion-Bouton, Delahaye - e dalla Germania, con Mercedes, Benz, Opel e Adler. L'aeroplano, e più in generale la conquista del cielo, era invece novità recentissima, in grado di prefigurare scenari ancora molto remoti dal punto di vista del volo commerciale: tanto che Milano, nei giorni dell'Expo, era tutto un pullulare di nasi all'insù per osservare le esibizioni delle mongolfiere e dei primi dirigibili. La grande esposizione venne organizzata in due aree della città; la prima alle spalle del Castello Sforzesco, in quello che oggi è

il Parco Sempione; la seconda all'interno della Piazza d'Armi, che nel 1923 avrebbe convertito i propri spazi per ospitare la Fiera Campionaria. Obiettivo, ieri come oggi, sorprendere e stupire: per raggiungere lo scopo vennero costruiti un tunnel artificiale che, all'ingresso principale dell'esposizione, riproduceva fedelmente la galleria del Sempione, con tanto di statue di minatori al lavoro e materiale edilizio proveniente dal cantiere; un quartiere denominato "Via del Cairo", nell'area della fiera, che voleva offrire uno spaccato di un mondo lontanissimo, ovvero una

strada della capitale egiziana; un "ristorante automatico", che altro non era che un primitivo complesso di distributori self service; il primo ristorante cinese di cui si abbia memoria nella città meneghina e l'Acquario Civico, unico tra gli edifici costruiti per quell'Expo a essere rimasto in piedi e oltretutto visitabile ancora oggi. Le cronache parlano di 40 Paesi aderenti, 35.000 espositori e qualcosa come 5 milioni di visitatori, cifra sbalorditiva per l'epoca. Misurata col metro di oggi sarebbe probabilmente al di là delle più rosee previsioni per Milano 2015... **R**

R



ALESSANDRO BARTELETTI

CON RUOTECLASSICHE DI GIUGNO

Il debutto di Romeo

E la prima testimonianza della nuova "Alfa"

Si arricchisce di un nuovo pezzo unico e introvabile la nostra collezione di targhe d'antan. Con il numero di giugno di Ruoteclassiche troverete in edicola a 6,70 euro in più rispetto al prezzo della rivista quella che ripropone, in rilievo, la stampa realizzata nel 1919 per Automobili Alfa Romeo da un artista che si firma soltanto con il nome di Elio. Il soggetto è un fiammante Mercurio alato, simbolo della scienza e del progresso, che solleva una vettura, ovviamente contraddistinta dalla scritta in grande "Alfa". E sotto, il motto che il marchio milanese volle associare alle sue prime vetture: "Automobili Alfa Romeo, le migliori per città e turismo". Uno slogan un po' naïf se letto con gli occhi di oggi, ma assai azzeccato per l'epoca, quando l'idea del viaggio e della mobilità

urbana non erano ancora entrati nella sensibilità degli automobilisti. A rendere particolarmente prezioso il soggetto sono però le righe sotto, in cui compare per la prima volta il nome dell'ingegner Nicola Romeo, che nel 1915 assunse il controllo dell'A.L.F.A., la quale il 3 febbraio 1918 confluisce appunto nella S.A. Italiana ing. Nicola Romeo & C. La targa, che sarà disponibile in edicola con Ruoteclassiche di giugno, da un lato celebra il centenario di Nicola Romeo (1915-2015), dall'altro è probabilmente la prima testimonianza, all'indomani della Grande Guerra, dell'"era" Alfa Romeo e del nuovo corso automobilistico dell'azienda milanese. Un'opportunità quindi per mettere le mani su un interessante pezzo della nostra storia motoristica.

↓ MODENA MOTOR GALLERY

TECNO, UNA METEORA VINCENTE



Modena Motor Gallery, mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane, renderà omaggio, il 26-27 settembre, al marchio Tecno. Una storia imprenditoriale di creatività e passione quella dell'azienda bolognese, che comincia il 17 gennaio 1962, quando Luciano e Gianfranco Pederzani assieme a Nino Zini fondano la TecnoKart. Il successo dei loro kart è immediato e si traduce nella conquista di 3 titoli mondiali, 3 europei e 36 nazionali in 16 Paesi diversi. Ma soprattutto dà la stura allo sviluppo, in rapida successione, della K 250 (formula addestrativa con motore motociclistico che nasce nel 1965 in collaborazione con la Csa), della Formula 850 (1966) e della Formula 3 (1967). Tutte queste monoposto fanno da palestra a giovani e talentuosi piloti - tra i quali Carlo Facetti, Tino Brambilla e Clay Regazzoni - e portano in bacheca 9 titoli nazionali e circa 300 vittorie. Nel 1968 la TecnoKart cambia ragione sociale in Tecno e comincia la sperimentazione in Formula 2 (la prima vittoria è di François Cevert), che culminerà con la conquista del campionato europeo del 1970 con Clay Regazzoni (8 gran premi vinti su un totale di 13). Nel 1972, la Tecno - con sponsor la Martini & Rossi - debutta in Formula 1 schierando i piloti Nanni Galli e Derek Bell (miglior risultato: Chris Amon sesto al G.P. del Belgio del 1973). La grande cavalcata dei fratelli Pederzani, che in soli sette anni passano dai kart alla F. 1, si conclude nel '74 dopo una stagione magra di risultati e soprattutto caratterizzata da dissidi e incomprensioni. La loro storia sarà protagonista della mostra dal titolo "La Tecno di Bologna: quando una piccola azienda sfida il mondo delle competizioni", organizzata dal Circolo della Biella di Modena.



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Illustrata **1949 MASERATI A6 1500 PININ FARINA BERLINETTA**

PORTFOLIO CLIENTI

1955 Lancia Aurelia B24S Spyder America con hard top Fontana
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
1965 Ford GT40 coupé competizione (ex-Neil Corner/Noel Edmonds)
1989 Aston Martin V8 Vantage X-Pack coupé (ex-Salone di Ginevra)
1989 Porsche 911 Speedster • 1991 Ferrari F40 (ex-Otis Chandler, 4.923 miglia)

Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti



MILLE MIGLIA

In 438 al via, record di sempre

TRADIZIONE

Quella che si terrà dal 14 al 17 maggio sarà la 33esima rievocazione della Freccia Rossa, per la terza volta organizzata da una società dell'Automobile Club di Brescia, proprietario del marchio fin dalla prima edizione, nel 1927.

1760 KM IN 4 GIORNI

La partenza di giovedì 14 maggio - anticipata alle 14.30 - avverrà come sempre da Brescia: la prima tappa si concluderà a Rimini. Venerdì 15 la prima vettura giungerà a Roma, a Castel Sant'Angelo, alle 20.30. Sabato 16 il percorso resterà invariato da Roma alla Toscana; dopo Pisa e Lucca la carovana valicherà il Passo dell'Abetone per concludere la tappa a Parma, davanti al Teatro Regio, alle 21.00. Dalla città ducale la mattina di domenica 17, passando per Monza, Bergamo e la Franciacorta, i 438 equipaggi torneranno a Brescia dopo 1760 chilometri.

IN PISTA A MONZA IN OMAGGIO ALL'EXPO

Allo scopo di omaggiare Expo Milano 2015, la Mille Miglia transiterà nella sede di rappresentanza di Villa Reale di Monza. Di seguito, i concorrenti disputeranno alcune prove all'autodromo di Monza: al vincitore sarà assegnato un trofeo dell'Ac Milano intestato ad Alberto Ascari che, proprio a Monza, perse la vita nel maggio del 1955.

TEDESCHI IN CALO

Le iscrizioni sono state 617, provenienti da 7 nazioni in più dello scorso anno, per un totale di 42 Paesi, con l'Italia che continua a essere il più rappresentato (131 iscrizioni). In lieve calo le partecipazioni dalla Germania, con 85 equipaggi. Resta stabile il Regno Unito, con 54 iscrizioni, seguito da Olanda e Belgio, rispettivamente con 42 e 40 concorrenti, Svizzera con 38, Stati Uniti con 36, Austria con 12 e Giappone con 11.



438 VETTURE ISCRITTE

Oltre alle 430 vetture selezionate, partiranno anche 8 esemplari iscritti dall'Esercito Italiano, nella speciale categoria Veicoli Militari, per un totale di 438 vetture, una cifra record. Le vetture in gara appartengono a 61 diversi marchi: la parte del leone tocca - ex aequo - a Mercedes-Benz e Alfa Romeo, a quota 38 vetture; seguono, nell'ordine, Jaguar con 36, Fiat (34), Lancia (30) e Porsche (22).



Ultim'ora dagli organizzatori
Il CDA di 1000 Miglia srl ha nominato, Valerio Marinelli (a destra nella foto) nuovo presidente della società, dopo le dimissioni di Roberto Gaburri.

UBI BANCA PRESENTA...

LIBRA 1000 MIGLIA

Questo il nome della nuova carta di credito del gruppo Ubi Banca dedicata alla Mille Miglia, simbolo di eleganza e di stile italiano, un'eccellenza che evoca passione, emozione e fascino. Chi richiederà Libra 1000 Miglia entro il 30 giugno 2015 parteciperà al concorso "Passione a 1000!" e potrà vincere un orologio Chopard e altri eleganti premi griffati Mille Miglia. Libra 1000 Miglia sarà disponibile fino al 31 dicembre 2015 in tutte le filiali delle banche del gruppo Ubi Banca.

Maggiori dettagli su www.ubibanca.com/millemiglia

Una card al campione

Il direttore generale di Ubi-Banco di Brescia Roberto Tonizzo (a destra) con Giuliano Canè, vincitore di ben dieci Mille Miglia.





CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

DAYS OF ELEGANCE

**I grandi eventi a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como
dal 23 al 24 Maggio 2015**



Per informazioni più dettagliate: www.concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

LUXURY EXPO

AUTO E MOTO D'EPOCA



MODELLI
50/60/70/80

SPAZIO DEDICATO SPECIAL CARS

FORTE DEI MARMI

PIAZZA MARCONI

19 - 20 GIUGNO 2015

**LA VETRINA PIÙ ESCLUSIVA D'ITALIA
PER VENDERE LE VOSTRE AUTO/MOTO**

ORG. DA S & N DI ANGIOLI LUCA
angioli.luca@gmail.com - 334 5270361

ARTURO MERZARIO

Il terzetto degli uomini straordinari

53 anni di gare "senza mai smettere e senza morire. E son qui a raccontarvi".



NELLA MIA CARRIERA di pilota ho corso per tre uomini straordinari. In ordine cronologico: Carlo Abarth (freddo e calcolatore), Enzo Ferrari (diabolico e super calcolatore), Carlo Chiti (geniale ma timoroso).

Abarth è stato il primo a ingaggiarmi ufficialmente come pilota. Era il 1967. Le sue capacità come ingegnere e la sua conoscenza della meccanica gli permettevano di mettere le mani sulle auto ed era uno che non si fermava alla sensazione del pilota. Abarth si calava nell'abitacolo e provava lui stesso. Mi ricordo che in una sessione di prove a Vallelunga mi fece testare una certa modifica a un prototipo. Era così convinto che sarebbe andata bene (riguardava l'avantreno) che si piazzò in mezzo alla Curva Roma, appena esterno alla traiettoria (all'epoca si girava in senso antiorario), con un giornale sotto i piedi, un quotidiano, in modo che io, passando a venti centimetri da lui, glielo strappassi via con la ruota anteriore destra. Si fidava del suo pilota e della sua macchina, ma soprattutto quello era un metodo infallibile per dimostrare che la sua teoria era valida e sicura. Era una persona rude, con la classica mentalità teutonica, ma aveva anche cuore ed era scrupoloso. Con noi piloti ha più volte rinunciato a una competizione se non reputava sicura l'auto che avrebbe dovuto schierare. E questa sua umanità, devo ammettere, nel mondo delle corse è stata anche un grosso handicap.

Quattro anni più tardi venni assunto dalla Ferrari e lì le cose erano completamente diverse. Il reparto corse era meno ordinato e tutto era concentrato sull'esecuzione e sulla capacità personale di ogni singolo uomo. La figura chiave era l'ingegner Forghieri, Mauro Forghieri. Tutti sapevano che Enzo Ferrari era il padrone, ma la sua presenza sui circuiti era molto limitata: io lo ricordo solamente il venerdì a Monza. Sulle piste

la Ferrari era Mauro Forghieri. Enzo Ferrari credo mi vedesse quasi come un figlio, si era affezionato, sosteneva le mie idee ma restava intransigente. Ricordo che dopo la "24 Ore" del 1973 stroncò il mio risultato dicendomi: "Il secondo è il primo degli ultimi" (ero, appunto, arrivato secondo).

Il mio impegno a non deluderlo andava oltre il mio ruolo di pilota. Avevo un rapporto diretto, lo aggiornavo personalmente sulle varie situazioni (e questa era una cosa anomala a Maranello), sebbene poi al lunedì si discutesse di nuovo di tutto in fabbrica con Forghieri e la squadra.

Lasciata la Ferrari nel 1973, venni subito ingaggiato dall'Alfa Romeo, quindi dall'Autodelta di Carlo Chiti che mi sottopose un programma ambizioso già per il 1974. Avremmo partecipato al Mondiale Marche con la nuova 33, non più col classico V8 ma con il 12 cilindri boxer e telaio tubolare (avremmo poi vinto nel 1975). Sui campi di gara Chiti era un po' come Abarth, responsabile di ogni cosa. Tutto si faceva e si sviluppava in funzione di quello che diceva e decideva lui. A mio avviso uno dei più grandi ingegneri, un progettista completo, ma laddove c'era bisogno d'improvvisazione o di una decisione con rischi in fatto di sicurezza, lui faceva un passo indietro e preferiva mandarti in pista con una macchina meno performante ma più sicura. **R**



Ricordi in bianco e nero
Arturo Merzario, in versione "total white", con l'ingegner Carlo Chiti (in giacca e cravatta) e il suo assistente, Pierluigi Corbari.

MARIO BARTELETTI

Settimane del motorismo storico piacentino



20^a Vernasca Silver Flag

Historic Hillclimb

Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per vetture da competizione
Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars

19-20-21 giugno 2015



39^a Castell'Arquato-Vernasca

Manifestazione di regolarità "Formula A.S.I."

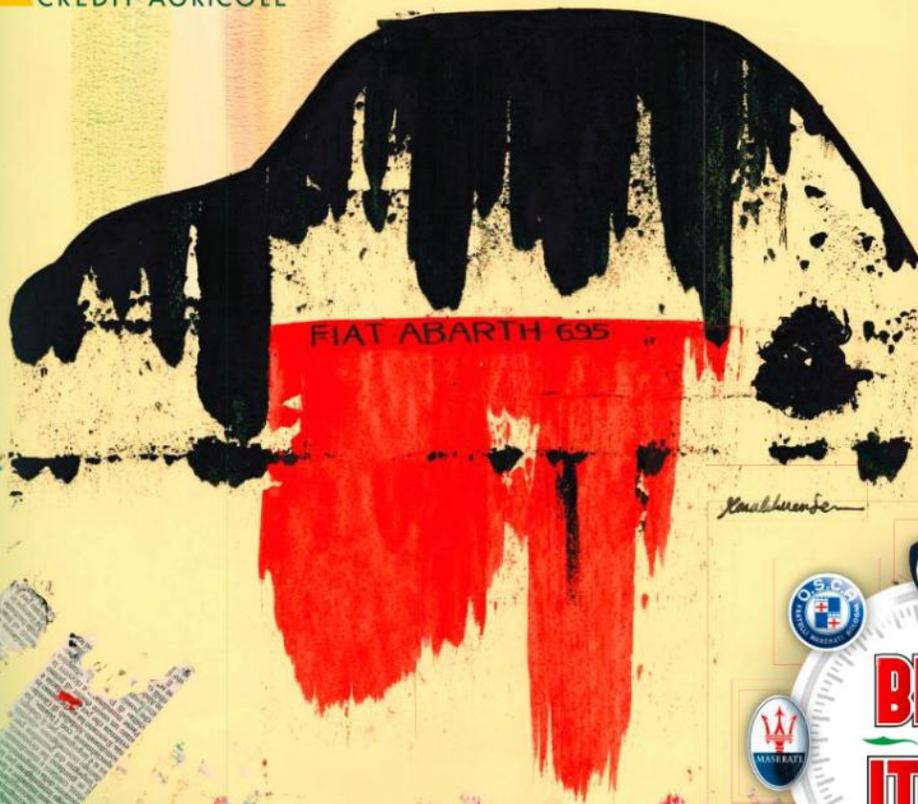
7 giugno 2015



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

CARIPARMA
CRÉDIT AGRICOLE

EXPO



Comune di Piacenza



Provincia di Piacenza



Comune di Castell'Arquato



Comune di Lugagnano



Comune di Vernasca



COYS
Founded 1919
europe



MOTUL

Camera di Commercio
Piacenza



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO



CORRADO LOPRESTO

Che “baldanza” a Chantilly

Raccoglie solo “pezzi unici” italiani, vincendo concorsi in tutto il mondo.



LO SCORSO SETTEMBRE ho partecipato al Chantilly Arts & Elegance, il primo evento organizzato in questo spettacolare contesto. Una kermesse grandiosa, non solo perché ospitata in una location di prestigio come il parco del castello di Chantilly, castello che ospita il museo Condé, in Francia secondo solo al Louvre, quanto per la formula, unica tra i concorsi d'eleganza, di voler mischiare eleganza e cultura, atmosfera raffinata e storia, spettacoli e collezionismo.

Indimenticabili la mostra sul Cinquecento fiorentino che occupava un'ala del maniero, gli esercizi con i cavalli degli allievi della locale scuola di dressage, i voli in mongolfiera, il raduno di barche d'epoca a vapore nel laghetto, e l'arrivo, la domenica, di cinquecento auto d'epoca portate dai soci di una ventina di club francesi, che si sono aggiunte alle cento in gara al concorso.

Ero immerso in questa atmosfera idilliaca quando, improvvisamente, vidi un capannello di persone che confabulava intorno a una vettura bellissima, una Bugatti gialla che spiccava moltissimo nel verde del parco.

Incuriosito, mi avvicinai anch'io. L'auto era la famosa Type 40 Cabriolet Fiacre del 1928 (chassis n. 40623), disegnata da Jean Bugatti per la sorella Lidia, che la conservava nel castello in cui abitava. Oggi questo gioiello è di proprietà di Julia De Baldanza, collezionista di auto importanti e appassionata pilota di gare storiche, presente anche lei al concorso. Un personaggio incredibile, che corre con una Bugatti Type 35 B (l'ultima costruita!) e con varie auto di pregio di altri marchi, molto famosa nel circuito mondiale degli eventi dedicati alle auto da collezione. Scoprii solo allora che l'origine del capannello non era dovuta al prestigio della macchina, bensì alla temerarietà della

sua padrona. Vestita con una elegante giacca verdina e pantalone bianco, Julia De Baldanza (un nome, un destino) trafficava tranquillamente nel vano motore della sua auto, come del resto è abitudine tra il 99% dei collezionisti Bugatti. Ciò che più mi colpì però fu la bellezza dell'interno di

quella splendida vettura. Sinceramente non mi interessava il trafficare della signora intorno alla meccanica sporcandosi le mani (inanelate) in abito elegante. Preferii dedicare le mie attenzioni allo spettacolare interno piuttosto che a qualche valvola inceppata!

Ma tutto d'un tratto non potei fare a meno di fissare lo sguardo su una scena che ancora oggi ricordo con simpatia: senza curarsi di sporcare la sua bella giacca e i suoi candidi pantaloni la signora si gettò a terra e strisciando sotto la vettura si mise a verificare la condizione del differenziale! Meno male che avevo a portata di mano la mia macchina fotografica, grazie alla quale ripresi la scena, altrimenti difficilmente sarei stato creduto. È infatti molto raro che qualcuno si comporti così durante un concorso d'eleganza, soprattutto una signora.

La sua passione per i motori però era tale che non temeva di sporcarsi mani e abiti. Uno splendido esempio di amore per l'auto e una bella lezione di carattere per quanti, come me, si presentano in giacca e cravatta a uso di fotografi e giornalisti. **R**





COPPA INTEREUROPA STORICA

Tanto show anche a bordo pista



Si fa presto a dire pista. Quando di mezzo c'è Monza, adrenalina e spettacolo sono assicurati. Specie nell'evento che - Gran Premio d'Italia di F. 1 a parte - muove di più l'entusiasmo degli appassionati di motori: la Coppa Intereuropa Storica, di cui quest'anno si disputa, dal 19 al 21 giugno, la sessantaduesima edizione. Dopo un anno di stop, la Goodwood italiana torna in grande stile proponendo le sue classiche due anime. Una, la prioritaria, in circuito, con la presenza di 150 sportive e un programma serratissimo di prove libere, qualificazioni e gare di monoposto d'antan (Formula 1, Formula 2, Formula Junior), Sport Prototipi, kart storici e "Tutto Alfa" (a cura della Scuderia del Portello).

Ma anche con coreografiche parate, come quelle organizzate dal Vespa Club Milano, quelle riservate alle Alfa Romeo 4C e 8C e quelle curate dai vari club. L'attesa degli organizzatori è coinvolgere circa 500 vetture e complessivamente - nei tre giorni di evento - almeno 15 mila persone. I sodalizi, che potranno far girare in circuito le proprie vetture, saranno l'altra faccia della "Coppa" di quest'anno, nella quale Ruoteclassiche si ripromette di giocare un ruolo di primo piano. Il progetto è animare anche la sezione "statica" della manifestazione, dove per consuetudine vengono allestiti i banchetti della borsa-scambio (anche al coperto) e i club hanno le proprie aree per esporre le vetture e incontrare gli appassionati.

RUOTECLASSICHE

CON NOI GIOCHI E PREMI

Ruoteclassiche sarà partner dell'evento con una serie di iniziative rivolte proprio ai club di marca e modello. Sarà organizzato un contest per la miglior coreografia, da intendersi come l'allestimento a tema libero del proprio spazio espositivo (per esempio, l'officina d'epoca, lo sport, la contestualizzazione storica, il déjeuner sur l'herbe). Premi saranno previsti per la "ricostruzione" più fedele, come pure per la più fantasiosa e la più simpatica. Ovviamente non saranno trascurate né le automobili né i loro equipaggi: alle prime saranno assegnati riconoscimenti per la meglio conservata, la più rara e l'"arrugginita in pace"; mentre per i secondi, la nostra giuria premierà la migliore corrispondenza equipaggio-vettura. Sarà uno spettacolo in grado di coinvolgere le famiglie al completo, e un divertimento per chi ama la competizione, ma non disdegna di mettersi in gioco in maniera un po' più goliardica. A presto quindi.



V O L V O

NUOVA VOLVO XC90



Nuova Volvo XC90. Valori massimi nel ciclo combinato:
Consumo 8,0 L/100Km. Emissioni CO₂ 186 G/Km.

volvocars.it

VERONA LEGEND CARS

Ieri & oggi, l'incontro è in fiera

Heritage e contemporaneità insieme in un evento che celebra l'automobile a 360 gradi, unendo la forza della tradizione e del passato allo slancio per il futuro. Questa, in sintesi, la filosofia che sta alla base di Verona Legend Cars, in programma nella città scaligera dall'8 al 10 maggio. Tantissimi i motivi d'interesse di questa prima edizione (lo scorso anno, a settembre, ci fu una sorta di "antefatto" in forma di concorso d'eleganza). Quattro, al momento, le Case presenti in via ufficiale - Aston Martin, Porsche, Tesla e Volvo - anche se altre stanno definendo la loro partecipazione al momento di andare in stampa. Di grande appeal si annuncia la mostra Bugatti, allestita in collaborazione con la Cité de l'Automobile di Mulhouse: dalla Francia arriveranno l'unico prototipo esistente al mondo della Type 252, vettura sportiva sviluppata tra il '57 e il '62, e la Type 47 a 16 cilindri del 1929, versione stradale mai ultimata della Type 45 da corsa; dal Museo Nicolis

giungerà invece la Type 49 del 1930, ritenuta l'ultima Bugatti progettata e prodotta da Ettore, prima di lasciare le redini dell'azienda al figlio Jean. Altra chicca sarà la presenza di due preziosi pezzi della Collezione Lopresto: i prototipi - uno di Bertone e l'altro di Pinin Farina - realizzati in vista della produzione in serie dell'Alfa Romeo Giulietta Spider. E poi, per gli ottant'anni del marchio, la prima Jaguar prodotta: la SS 100 del 1936. E tanto tanto altro...



Regolarità doc
Il Trofeo Luciano Nicolis, dedicato alle vetture che abbiano corso almeno una Mille Miglia storica, metterà in palio un ticket gratuito per l'edizione del prossimo anno.



IL TOUR DI RUOTECLASSICHE

RICORDANDO LA DOLCE VITA

Moltissimi gli anniversari che si celebrano nel 2015; due in particolare - i sessant'anni dell'Alfa Romeo Giulietta Spider e della Lancia Aurelia B24 - offriranno lo spunto per il tour estivo "Dolce Vita d'estate", che verrà presentato proprio a Verona Legend Cars, allo stand di Ruoteclassiche. Un viaggio che ci porterà ai tempi de "La Dolce Vita" di Federico Fellini (film che vide la Giulietta tra le protagoniste) andando a ripercorrere, attraverso la via Aurelia, anche i luoghi dove è stato girato "Il Sorpasso", altra pellicola cult di quegli anni (il 1962, regia di Dino Risi), che ha consegnato alla storia l'Aurelia B24. Nello stand di Ruoteclassiche al padiglione 2 saranno esposte le due auto che, a fine giugno, prenderanno il via dalla sede Pininfarina di Torino per arrivare dopo tre giorni a Roma, città eterna e simbolo della Dolce Vita. L'equipaggio di Ruoteclassiche documenterà con foto e video l'intero percorso e darà appuntamento ai suoi lettori durante le tappe più rappresentative. La splendida Lancia Aurelia B24 - esemplare prodotto nel 1955 - appartiene alla collezione Lancia, mentre la Giulietta Spider - esemplare del 1958 - fa parte della Collezione Quattroruote. Come di consueto lo stand ospiterà anche un'ampia area dove acquistare l'ultimo numero di Ruoteclassiche, gli arretrati, i libri, e gli abbonamenti a prezzi fiera.





1960 FERRARI 250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE Carrozzeria Scaglietti; Telaio no. 1953 GT

1971 LAMBORGHINI MIURA P400 S Carrozzeria Bertone; Telaio no. 4827

2002 FERRARI ENZO Telaio no. ZFFCZ56B000129581


 CONCORSO D'ELEGANZA
 VILLA D'ESTE
 dal
 1929

VILLA ERBA

LAGO DI COMO, ITALIA • 23 MAGGIO 2015

**BMW
 GROUP**
 Classic



**REGISTRATI
 OGGI STESSO**

www.rmauctions.com

Italia +39 02 9475 3812
 Regno Unito +44 (0) 20 7851 7070
 Germania +44 (0) 40 441 95 737
 Francia +33 (0) 1 76 75 32 93

Sotheby's



CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE

Ritorno agli anni Settanta

Appuntamento irrinunciabile per gli appassionati di splendide storiche quello che si terrà dal 22 al 24 maggio al Grand Hotel Villa d'Este di Cernobbio. Come ogni anno, nel giardino dell'albergo saranno esposte una cinquantina di prestigiose auto da collezione come raramente se ne vedono al mondo. Dal 1999, da quando cioè la kermesse è patrocinata dal gruppo BMW, sul bel prato prospiciente uno dei panorami più belli del Lago di Como, la presenza delle candidate all'ambita

Coppa d'Oro è tornata all'altezza della storica reputazione di questo concorso nato nel 1929 e divenuto uno dei più rinomati appuntamenti internazionali nel suo genere. Come tradizione, anche quest'anno ci sarà un tema dominante a fare da filo conduttore. Saranno infatti celebrati i favolosi anni 70, all'insegna del motto "Seventies Style - The Jetset is back". A tale proposito la BMW dovrebbe portare a Cernobbio le prime quattro Art Car della sua collezione di "opere d'arte su ruote", realizzate appunto

negli anni 70 da quattro artisti del calibro di Alexander Calder, Frank Stella, Roy Lichtenstein e Andy Warhol. Vetture che potranno essere ammirate dal pubblico domenica 24 (il sabato è a inviti) nel parco dell'adiacente Villa Erba, sempre a Cernobbio, dove saranno anche esposte, per essere votate, le concorrenti al concorso d'eleganza, oltre alle moto d'epoca che parteciperanno alla rassegna riservata alle due ruote e alle Rolls-Royce Phantom di decenni differenti che parteciperanno alla retrospettiva per i 90 anni del



modello. Sarà invece aperta a chi lo desidera (è sufficiente l'acquisto del catalogo) l'asta che nella serata di sabato 23 maggio RM-Sotheby's organizzerà nel parco di Villa Erba e che vedrà tra i lotti anche l'ultima Ferrari 212 Export Barchetta Touring del 1952.

Gilberto Milano



Di tutti i colori

Qui a fianco, la coloratissima BMW M1 passata per i pennelli di Andy Warhol. Corse la 24 Ore di Le Mans del 1979, classificandosi seconda nella sua classe. Più a sinistra, la prima "Art Car" di BMW (1975), opera di Alexander Calder.

AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA
19-20-21
GIUGNO 2015



62^a



COPPA
INTEREUROPA

Beta

Main Partner

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE PIRELLA



DOVE LA STORIA
INCONTRA LA STORIA



RUOTECLASSICHE

Media Partner



Ingresso 14 € - Libero accesso al paddock e parcheggio gratuito

www.monzane.it



AUTOMOTO COLLECTION

Il salotto buono dei club

Appuntamento privilegiato per le automobili quello della manifestazione primaverile tenutasi l'11-12 aprile al Parco Esposizioni di Novogro. Grande risalto e grande spazio sono stati destinati ai club e alle associazioni di marca, per esporre i loro pezzi migliori e per accogliere degnamente il pubblico dei cultori o anche dei semplici curiosi. Interessante la scelta del Club Milanese Automoto d'Epoca che, tra tante meraviglie, accanto a una Fiat Topolino C Belvedere fresca di restauro, ha esposto un telaio completo di trasmissione, con evidenti fini didattici. Nello stand del Classic Club Italia spiccava una Fiat 1200 Trasformabile, mentre in quello del Registro Fiat Italiano erano in mostra, tra le altre, la 600 D Multipla del 1963 e la 1500 L del 1964 protagoniste alcuni anni fa di due servizi sulla nostra rivista. Sempre sul tema Fiat va segnalata la presenza, con una nutrita serie di esemplari, del Barchetta Club Italia e, nello stand di un qualificato



restauratore, di una magnifica 1100/103 H Lusso appena ricondizionata e messa in vendita, con trattativa riservata. Un trionfo di Fiat dunque, ma non solo, dato che si sono viste parecchie Alfa Romeo, Jaguar, Lancia, Mercedes, Porsche e Land Rover.

Maurizio Schifano

Fiat ma non solo
Lo stand del Registro Fiat Italiano, con in primo piano una 600 D e una D Multipla; qui a fianco, una Opel Olympia del 1960, in vendita a 6500 euro.



↓ MOSTRA-SCAMBIO DI REGGIO EMILIA

QUATTRO RASSEGNE A TEMA

Trentacinque candeline per l'importante appuntamento reggiano, organizzato il 28-29 marzo dal Camer, e dodici per la mostra allestita nel "Punto Incontro". Ben quattro i temi presenti quest'anno: il sabato, le moto fiorentine a 150 anni da Firenze Capitale e le prime due ruote fuoristrada (1960-75); la domenica, le leggendarie auto italiane da rally (1960-1975) e la produzione motoristica negli anni del movimento giovanile degli hippy (1965-75). Tutti di rilievo, ma con una preferenza, per quanto ci riguarda, per i due della domenica. A rubare la scena c'era la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF che, guidata da Sandro Munari, vinse il Rally di Montecarlo nel 1972 e che oggi appartiene alla collezione Lancia di Torino. Di grande impatto poi la parata di legendarie moto anni 70: Ducati, Benelli, Honda, Kawasaki, Laverda, Norton... solo per citarne alcune. Questo per quanto riguarda lo spettacolo.

Parlando dell'offerta di ricambi, sempre sterminata a Reggio Emilia, segnaliamo la presenza, in anteprima a quanto ci risulta, di latte di smalto alla nitro Lechler per Fiat, Vespa, Lambretta, originali degli anni 50 e 60 e mai aperte. Erano in vendita a 20-25 euro l'una: da amatori. **M.S.**



Vinse al "Monte"
La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF di Munari-Manucci al "Montecarlo" 1972. A sinistra, latte di smalto Lechler degli anni 50 e 60 (mai aperte).



NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ *VIVI LO SPIRITO GT* ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV*

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



La Silver Flag onora il Best of Italy

Giunta alla sua ventesima edizione, la Vernasca Silver Flag, organizzata dal Club Piacentino Auto d'Epoca di Fiorenzuola, quest'anno è stata scelta dall'Expo di Milano quale evento più rappresentativo in terra piacentina. Forte del successo degli anni passati, in cui si sono sempre festeggiati personaggi ed eventi della storia dell'automobilismo sportivo, l'edizione 2015, in programma dal 19 al 21 giugno, onorerà con una speciale categoria (denominata Best of Italy) il genio creativo del nostro Paese. Sarà dunque possibile ammirare sulla griglia di partenza di Castell'Arquato Ferrari, Maserati, Lamborghini, De Tomaso, Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Cisitalia, Ermini, Stanguellini e tutte le altre Case che hanno contribuito a rendere l'Italia, in fatto di tecnologia, unica nella storia dell'automobile. La manifestazione inizierà venerdì 19 giugno con l'apertura del paddock per accogliere circa 200

bolidi di collezionisti provenienti da tutta Europa. Le operazioni di registrazione continueranno nella mattinata di sabato fino alle 10.30 quando si svolgerà la prima delle tre sfilate del "Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture da competizione", meglio noto come Vernasca Silver Flag. Le vetture, dopo una breve presentazione agli spettatori e alla giuria del concorso, si lanceranno sul percorso di 9 chilometri, chiuso al traffico, che le porterà fino a Vernasca. Oltre alla categoria "Best of Italy", le auto saranno divise nelle tradizionali classi con cui nelle gare in salita si è sempre diviso il parco dei partecipanti: Turismo, Gran Turismo, vetture Sport fino al 1961, vetture Sport Prototipo, Monoposto motore anteriore, Monoposto motore posteriore, Vetture anteguerra. Nel pomeriggio, la seconda salita alle 15.30 concluderà la parte "sportiva" della giornata. In serata si svolgerà invece la parte "elegante", da molti partecipanti la

più attesa. La cena si terrà infatti nella piazza di Castell'Arquato, gioiello architettonico ritenuta una delle piazze più belle del periodo medioevale italiano. La domenica i motori ritorneranno a fare sentire la loro voce nella Val d'Arda quando si svolgerà l'ultima salita, alle 10.30. A Vernasca si

svolgeranno sia il buffet finale che le premiazioni del concorso. Per informazioni: www.vernascasilverflag.it

Cavallini in salita
Due fiammanti Ferrari impegnate sui tornanti della Vernasca Silver Flag: una 250 GT e, dietro, una 250 SWB.





Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/8292911. www.porsche.it

L'eternità è di chi ama.

Partner Porsche Classic.

Ci sono auto di cui ci s'innamora per sempre. Il loro fascino ha bisogno di attenzioni, ma ricambia con emozioni senza tempo. Perché la vostra Porsche merita la cura, la conoscenza e la passione profonda di chi, come voi, sa amarla davvero. Venite a conoscere l'amore eterno dai Partner Porsche Classic, dove tecnici specializzati in vetture d'epoca sapranno coltivare la vostra storia per sempre.

Prime aperture in Italia:

Centro Porsche Milano Est - Porsche Haus S.r.l. - Via Rubattino 94, Milano - Tel. 02 21080000

Centro Assistenza Porsche Padova Est - Verardini S.r.l. - Via IX Strada, 24 - Z.I., Padova - Tel. 049 773616



PORSCHE

Fuoristrada da vetrinetta

La Land Rover ha sempre ispirato ottime riproduzioni in scala. Negli anni 60 hanno debuttato le inglesi Corgi Toys, oggi quotatissime. Tra gli anni 70 e 90, le italiane Polistil e BBurago. Nel 2008, con il 60° anniversario, sono arrivati suggestivi cofanetti. Quest'anno, con l'uscita di produzione della vettura, ci sarà qualche bella sorpresa

POLISTIL **LAND ROVER 109**

Scala 1:24

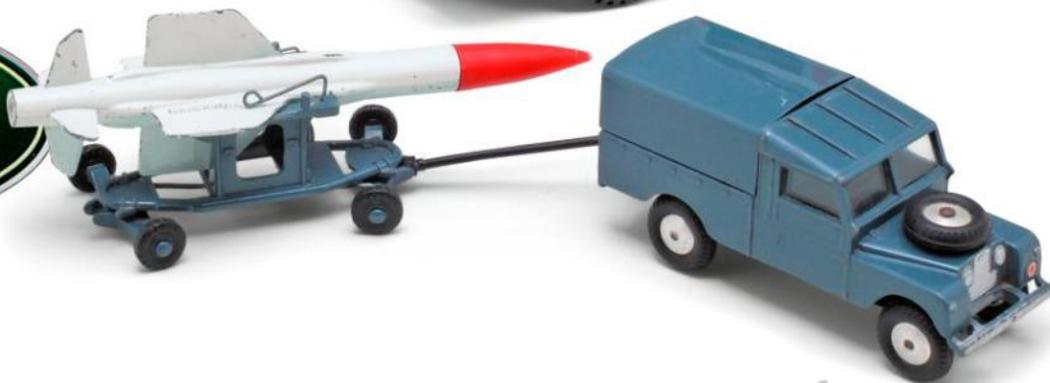
Un modello fedele e dettagliato, parte di una serie che comprendeva molte altre versioni. Oggi è quotato sui 110 euro.



BBURAGO **LAND ROVER 109**

Scala 1:24

Riproduzione degli anni 80 della versione allestita per la spedizione Fiore del Deserto. La quotazione attuale è di 30 euro.



CORGI TOYS **LAND ROVER 109**

Scala 1:43

Tra le numerose versioni a catalogo della Casa modellistica inglese c'era quella della Raf, con carrello e missile Thunderbird. Uscito nei primi anni 60, questo modello è oggi tra i più quotati. Perfetto e nella sua scatola originale vale sui 180 euro.

VANGUARDS **LAND ROVER 80**

Scala 1:43

Il bel cofanetto commemorativo dei 60 anni della Land Rover contiene due modelli della Series One - il primo (a destra) e l'ultimo - e la riproduzione del libretto d'uso e manutenzione. Oggi vale circa 60 euro.



INAUGURATO IL 19 APRILE

Quel piccolo scrigno nelle Murge

All'interno 31 auto e tante chicche raccolte in una vita da una coppia di fratelli pugliesi

Un sogno coltivato da ragazzo e inseguito con tenacia. Ma anche l'epilogo di una bella storia di passione. È stato inaugurato il 19 aprile, a Cassano delle Murge, piccolo centro di 15.000 anime nel Barese, il Museo Proscia. Lo si deve all'iniziativa di Vito Proscia (nella foto), imprenditore della ristorazione di cinquant'anni, collezionista "da sempre", come il fratello Oronzo. La struttura, unica nel suo genere quantomeno nel Sud dello Stivale, è collocata nella zona industriale e artigianale del paese, contornata da

una folta macchia mediterranea, e si sviluppa su due piani di 500 metri quadrati ciascuno: il primo, adibito a officina; il secondo - accessibile grazie a un ascensore che porta dal piano terra i veicoli da esporre - dedicato al vero e proprio museo. All'interno, in un ambiente che accoglie anche manichini in abiti d'epoca, c'è il frutto di una raccolta cominciata decenni fa e culminata a fine 2014 con l'ultimo arrivo: una Ford T Roadster del 1918, recuperata Oltreoceano, a Tifton, in Georgia, da un arzillo signore di 88 anni



che l'ha conservata gelosamente tra gli attrezzi agricoli della sua fattoria. "Avevo già una Ford T del '26, restaurata di recente - ci spiega Proscia - ma volevo che la mia collezione risalisce ancora più indietro nel tempo. E dopo varie ricerche e un numero spropositato di telefonate l'occasione è arrivata poco prima di Natale. Davvero un bel regalo. Peccato che la vettura prima di prendere la via per Genova sia stata spedita erroneamente in Canada, per tornare poi a ridosso del 25 dicembre a New York, porto

di partenza. Ma tutto è bene ciò che finisce bene...". Al di là di proporre al visitatore i pezzi in mostra (31 in tutto, di cui sei ancora in restauro), l'intenzione è di offrire con il museo un autentico polo culturale per quanti condividono la passione per le auto del passato: la struttura, una specie di piattaforma d'incontro tra collezionisti e club, dispone di una ricca biblioteca con libretti di manutenzione d'epoca, manuali d'officina originali, documenti rari, ma mette in mostra anche flipper, juke box e radio d'antan.



Ultra High Pressure Waterjet Equipment

l'unica pompa usata dai professionisti per la preparazione di qualsiasi superficie mediante getti d'acqua ad ultra alta pressione **3'200 Bar!!!**





Quell'Alfa gran lusso

Storia, tecnica e stile di un'ammiraglia senza eguali

In quasi trent'anni la serie 6C ha assunto tutte le declinazioni possibili: dalle biposto da corsa alle monumentali berline presidenziali, dalle cabriolet granturismo alla Coloniale per il Regio Esercito, passando per le coupé sportive e persino per gli allestimenti da lavoro o pubblicitari: l'Alfa Romeo 6C 2500 ne rappresentò in qualche modo il culmine, l'ammiraglia di gran lusso. L'opera omnia in tre volumi di Fucina Editore parte dalla comparsa della 6C 2300, nel 1934, per arrivare alla 6C 2500, auto simbolo che chiude un capitolo importante della storia Alfa Romeo: quello dei telai carrozzabili e dell'artigianato di classe per passare il testimone alla prima Alfa a struttura portante, la 1900. Il secondo volume si sofferma

sulla storia del Registro Internazionale 6C 2500 e dei suoi soci. Il terzo conclude l'opera con una ricca panoramica di pubblicità, figurini, disegni, caratteristiche generali dei modelli, albo d'oro e registro dei telai. In conclusione si tratta di un'autentica bibbia del modello, con un migliaio di immagini e testi bilingue italiano-inglese.

ALFA ROMEO 6C 2300 - 6C 2500

Tre volumi rilegati in similpelle con cofanetto (formato 28 x 24 cm).

Fabio Morlacchi - Stefano Salvetti
Fucina Editore
Pag. 808 - Euro 280,00

DALLA PRIMA ALL'ULTIMA

30 ANNI DI DELTA S4

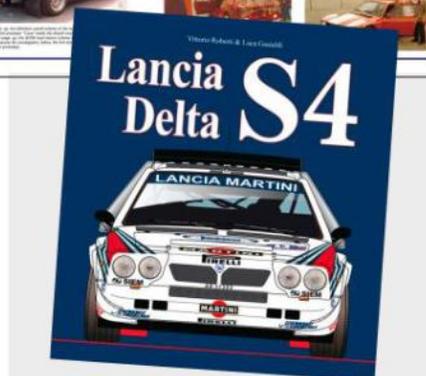
A trent'anni dal primo successo mondiale con Henri Toivonen al Rac Rally del 1985, ecco il primo libro interamente dedicato alla Lancia Delta S4, fra le prime 4x4 del gruppo Fiat (Campagnola e veicoli industriali a parte). Quasi 400 pagine, oltre 1000 fotografie (molte delle quali inedite), testimonianze dei protagonisti (Cesare Fiorio, Miki Biasion e altri), "allestimenti gara", caratteristiche dei prototipi e delle versioni definitive, storia dettagliata di ogni singolo telaio.

LANCIA DELTA S4

Acquistabile online su www.deltas4book.com o sulla pagina Facebook www.facebook.com/deltas4book

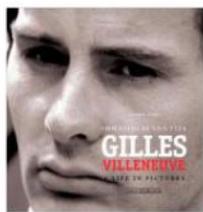
Vittorio Roberti e Luca Gastaldi

Luca Gastaldi Editore
Pag. 368 - Euro 48,00



TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

DAL GRANDE GILLES A GIUGIARO PASSANDO PER LA "FOLLIA" 3 WHEELER



GILLES VILLENEUVE

Dopo Ayrton Senna, tocca all'"Aviatore" (così lo definì Enzo Ferrari) finire nel mirino di Mario Donnini, autore di questa raccolta d'istantanee, commentate con il piglio del grande giornalista sportivo.

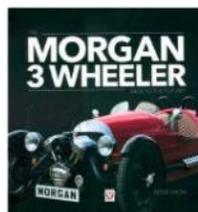
Mario Donnini
Giorgio Nada Editore
Pag. 208 - Euro 40,00



GIORGETTO GIUGIARO

La figura, unica nel panorama del design italiano, di Giugiaro Giugiaro. Bozzetti, fotografie, prototipi e oggetti del grande creativo e imprenditore.

Giuliano Molineri
Rizzoli
Pag. 480 - Euro 75,00



MORGAN 3 WHEELER

La storia di come la Morgan ha ripreso, dopo circa sessant'anni, l'idea della Three Wheeler, facendone di nuovo un piccolo bestseller. Tutto sull'evoluzione del modello dal 2011 a oggi.

Peter Dron
Veloce Publishing
Pag. 146 - Sterline 40,00

1000
MIGLIA



1000MIGLIA

TROPHY SPONSOR

AUTOMOTIVE PRESENTING SPONSOR

WORLD SPONSOR & OFFICIAL TIMEKEEPER



Mercedes-Benz

CHOPARD

GOLD SPONSOR

GOLD SPONSOR



Mille Miglia

BRESCIA
ROMA
BRESCIA

14-17
MAGGIO



MONZA

17 Maggio 2015



“La Corsa più bella del mondo” per la prima volta a Monza.

Più di 500 vetture storiche transiteranno dalla Villa Reale e sullo storico tracciato di alta velocità. Dalle ore 14 tutti gli appassionati potranno vivere la stessa emozione con la propria vettura stradale.

Ingresso Autodromo 5 €



COMUNE DI
MONZA

Info e costi su
www.monza.net.it

WWW.1000MIGLIA.IT

a cura di **Fabrizio Greggio****FORD CUSTOM CONVERTIBLE 1949****La posa del pittore**

Allego una foto di mio zio, il pittore Giuseppe Lizzini, fratello di mia mamma, ritratto a 21 anni a Milano. Era il 1953. Ho cercato di scoprire a quale modello di automobile si fosse appoggiato con fare somione (posto che l'auto non era sua). Mi sembra possa essere una Ford. Di che modello si tratta esattamente?

Giovanni Scansani

In effetti si tratta di una Ford, in particolare di una Custom Convertible del 1949. Presentato in anteprima alla stampa presso il Waldorf Astoria di New York il 10 giugno 1948 e approvato negli showroom delle concessionarie una settimana dopo, il model year 1949 segnò per la Casa americana l'abbandono dei canoni stilistici ereditati dalla fine degli anni Trenta e rimasti in voga così a lungo a causa della pausa imposta dal secondo conflitto mondiale. Per la prima volta infatti una Ford esibiva i parafranghi integrati nella fiancata (il cosiddetto stile ponton)

e non più separati dalla carrozzeria. Tale svolta epocale nell'evoluzione del design automobilistico irruppe proprio nel 1948, anno in cui i principali costruttori d'Oltreoceano rinnovarono la propria gamma presentando i primi modelli realmente innovativi dal 1942. Oltre alle novità stilistiche, la Ford introdusse rilevanti aggiornamenti meccanici, che riguardarono in primo luogo le sospensioni: con grave ritardo rispetto alla concorrenza venne abbandonato l'avantreno ad assale rigido con balestra trasversale a favore di uno schema a ruote indipendenti con molle elicoidali, mentre al retrotreno le balestre semiellittiche longitudinali sostituirono quella trasversale. Il motore venne poi spostato in avanti di 12,7 cm: questo permise di collocare il divano posteriore non più sopra il ponte posteriore,

ma in posizione più avanzata, con evidente beneficio in termini di confort di marcia per i passeggeri seduti dietro. Rivisto anche l'impianto di raffreddamento del V8, un "flathead" di 3,9 litri da 100 CV, la cui temperatura di esercizio fu ridotta di 12°. Il cambio, manuale, era a tre marce con leva di comando al volante; a richiesta con sovrapprezzo poteva essere montato l'overdrive. La gamma comprendeva gli allestimenti "base" e il più lussuoso Custom, entrambi disponibili sia col sei cilindri in linea di 3,7 litri da 95 CV (codice H) sia col sopradetto V8 (codice B). In totale erano sei

le carrozzerie a catalogo, tutte allestite su telaio con passo di 114" (2896 mm) e carreggiate di 56" (1422 mm), con l'eccezione della Station Wagon, che aveva una carreggiata posteriore di 1524 mm. La Convertible (numero di carrozzeria 76) era proposta solo all'interno della famiglia Custom (come la Station Wagon due porte) e veniva offerta in dieci colori, fra i quali figuravano il Miami Cream e il Fez Red, disponibili solo per la convertibile. Fu prodotta in 51.133 esemplari, con un prezzo che andava dai 3234 dollari della versione con motore 6 cilindri ai 3274 per quella col V8.

**ALFA ROMEO SPIDER E GTV****Paternità rivendicata**

Riceviamo dallo stilista Enrico Fumia la seguente lettera, che pubblichiamo, sia pure in forma essenziale, per onor di cronaca.

Egregio Direttore,

Le scrivo perché sono rimasto deluso (ma non sorpreso) nel leggere l'allegato a Ruoteclassiche N° 315 dedicato alla Pininfarina, perché, contrariamente a quello precedente relativo alla Bertone in cui avete dato il giusto risalto a Revelli di Beaumont (con cui mi onora l'aver collaborato in gioventù), Michelotti, Scaglione, Giugiaro e Gandini, non avete citato nessuno dei vari e ben noti stilisti che dal dopoguerra ad almeno fine anni 90 hanno disegnato - con le proprie mani e non a parole! - molti dei capolavori Pininfarina pubblicati. Mi riferisco ai noti Brovarone, Fioravanti, Martin, Sapino, Tjaarda e altri meno conosciuti, fino al sottoscritto. Ribadisco: deluso ma non sorpreso.

Speravo infatti - e ancora spero - che i motivi dell'omissione non siano l'assoggettamento a certi veti imposti per "quieto vivere" editoriale, che ho constatato essere accettati per non urtare la presunta fama (perché non comprovata dai fatti) di certi odierni personaggi che "dirigono" l'attuale mondo del car design millantando paternità stilistiche o contributi del tutto falsi a loro accreditati anziché correttamente smentirli. Ad esempio quello della didascalia a pagina 112 dell'allegato in questione. Non è infatti vero che le Alfa Romeo Spider e GTV sono state: "...entrambe disegnate dalla Pininfarina con la collaborazione di Walter De Silva, che tre anni prima aveva concepito la splendida Proteo". Questo è quello che dall'epoca (l'ex collega Fiat) Walter lascia credere al mondo anche con l'avallò di chi maneggiava il design Pininfarina del tempo... fino a oscurare la mia firma sui figurini

originali. Le Spider-GTV sono state entrambe disegnate da me per Pininfarina nel settembre 1987 e approvate così come le conosciamo l'8 luglio 1988 da Vittorio Ghidella: ovvero ben tre anni prima della Proteo!!! Nessuna modifica esterna da quella data al lancio commerciale di sei anni dopo (1994). Ne deriva che fin da allora De Silva conosceva le fattezze di Spider-GTV (in parte poi "candidamente" riversate sulla Proteo, proprio per poter dopo accampare la paternità di Spider-GTV). Il Centro Stile Alfa Romeo ha solo disegnato gli interni, ma non il benché minimo dettaglio esterno. Per questo Le chiedo la bontà di integrare l'informazione, pubblicando almeno l'essenza di questa mia precisazione, espressa con mera cognizione di causa e solo a favore della verità storica.



FIAT E SPA MILITARI

Sulle note di "Faccetta nera"

Da sempre vostro affezionatissimo lettore, vi invio due foto di un mio parente, credo nella guerra d'Africa degli anni Trenta, nelle quali vi sono alcuni mezzi che non riesco a identificare. Potreste aiutarmi?

Vittorio Nicolai

Gentile lettore, nella prima immagine si riconoscono una Fiat Balilla Camioncino (con posto guida protetto da una capote

ripiegabile, tipico degli esemplari usciti dalle linee di produzione in tale configurazione) alla testa di un convoglio di Fiat 634N in versione civile (con porte della cabina ad altezza piena) anche se con insegne e targhe dell'esercito (2° Autoparto). Nella seconda fotografia gli autocarri sono degli Spa 38R, curiosamente con la fascia rossa del trasporto in conto proprio dipinta sulla calandra (normale per i veicoli civili, ma priva di senso per quelli militari).



Claudio Borrelli - Mazda MX-5



Sergio Piovesan - Fiat 500 L

www.bergamohistoricgranprix.com

"80° ANNIVERSARIO"

Bergamo Historic Gran Prix **DOMENICA 31**
CIRCUITO DELLE MURA **MAGGIO 2015**

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

Regionale Lombardia Sport, Provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, Automobile Club Bergamo, Associazione SpazioAutismo, Lions Club, Bergamo, L'ECO DI BERGAMO CUORE BERGAMASCO, Automobili della EPOCA, ORIS, BRIVIO gioielli, CareDENT cliniche dentali, Iperauto Bergamo, GARE d'EPOCA.COM, AUTOTORINO HYUNDAI, helvetia Agenzia di Bergamo Manuel Selvaggio, CAROBBIO OFFICINE TECNOLOGIA LAMIERE BERGAMO Tel. 038-237722 www.carobbio.it, CARROZZERIA BUSNAGHESE, Indian MOTORCYCLE BERGAMO, STARHOTELS Cristallo Palace, NOTOTAPPEZZERIA CASSINA E MILESI, G.M.A.I., LUZZAGO, EcoRetras, S. Francesco, Emerenergy, La Marianna, LOZZA AUTOMOTIVE, RISTORANTE Lalimentari, GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS www.gilena.com, RISTORANTE il Ducale, CALBER, PlanétW, ZANETTI, 57 RES HOTEL ORIO, CPZ SPA, kefri stampe antiche www.kefri.com, Oricenter Shopping Center

A REGINE DEL PASSATO LAND ROVER 80" (1948-1953)

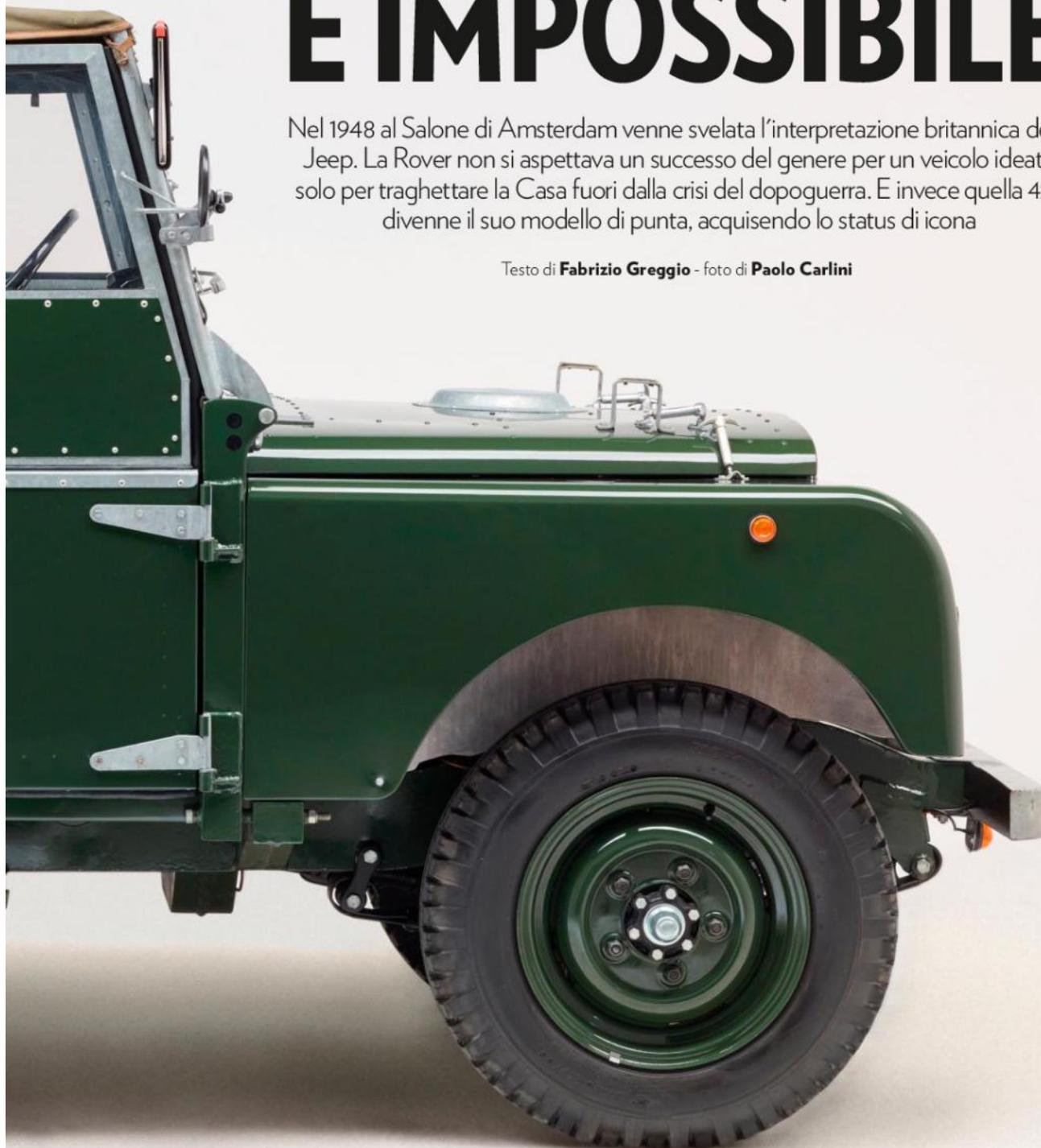


ALLA CONQUISTA DEL MONDO

NIENTE È IMPOSSIBILE

Nel 1948 al Salone di Amsterdam venne svelata l'interpretazione britannica della Jeep. La Rover non si aspettava un successo del genere per un veicolo ideato solo per traghettare la Casa fuori dalla crisi del dopoguerra. E invece quella 4x4 divenne il suo modello di punta, acquisendo lo status di icona

Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Paolo Carlini**





Dettagli da prototipo

Questo esemplare è uno dei cinquanta prototipi utilizzati per testare il nuovo motore di 2 litri. Poiché erano necessari degli strumenti supplementari per controllare i parametri di funzionamento (come pressione dell'olio e temperatura dell'acqua) si dovette realizzare un cruscotto "temporaneo" in alluminio per ospitarli. Notare la robusta barra che funge da maniglia per i passeggeri. La corta leva col pomello giallo serve per inserire la trazione anteriore, mentre quella col terminale rosso seleziona le marce ridotte.



unico veicolo a motore visto da più di metà della popolazione mondiale". Così declamava un vecchio slogan pubblicitario della Land Rover.

Poche parole che sintetizzano una verità inoppugnabile: la gloriosa fuoristrada assemblata nello stabilimento di Solihull (GB) è stata davvero ovunque, divenendo una delle sagome più riconosciute e riconoscibili al mondo. Ecco quindi che oggi la notizia, a dire il vero non inattesa, sul pensionamento della Defender alla fine del 2015 non può lasciare indifferenti.

Una carriera lunghissima, iniziata nel 1948 e continuata per 67 anni senza interruzioni. Mai e poi mai i fratelli Spencer e Maurice Wilks, rispettivamente managing director e technical engineer della Rover, avrebbero potuto immaginare un successo planetario di tale portata quando nel 1947 avviarono lo sviluppo di una vettura polivalente a trazione integrale che replicasse l'impostazione dell'americana Willys MB (la Jeep). Anzi, il progetto nacque dalla necessità di disporre di un veicolo di transizione capace di traghettare la Rover fuori dall'austerità imposta dal governo britannico all'industria locale per far riprendere l'esangue economia del Paese, duramente provata dalla guerra. Ma cosa spinse la Rover, le cui eleganti berline erano particolarmente amate dalla middle class d'Oltremania, a produrre una fuoristrada spartana adatta al duro lavoro nei campi e ad affrontare percorsi accidentati negli angoli più remoti del pianeta? Semplice, la sopravvivenza. Nell'immediato dopoguerra l'accesso alla fornitura di acciaio era infatti rigorosamente razionato dallo Stato e solo i costruttori in grado di esportare il 50% della produzione potevano ottenere ulteriori quantitativi, assolutamente indispensa-

bili per poter mantenere un regime produttivo sufficiente a rimanere competitivi. Al contrario di Case quali la Austin e la MG, apprezzate sul mercato americano, la Rover non disponeva di un modello che potesse rivelarsi adatto ai mercati esteri.

DISEGNATA NELLA SABBIA

Il colpo di genio dei fratelli Wilks venne prendendo in considerazione, oltre alle necessità interne di fornire al settore agricolo un mezzo in grado di aiutare i contadini nella difficile ripresa post-bellica, l'enorme potenziale offerto dai Paesi del Commonwealth, che spaziavano dal Canada all'isola di Nauru, per i quali le prospettive di un veicolo 4x4 affidabile, semplice ed economico apparivano decisamente interessanti. Nei primi mesi del 1947 Maurice Wilks aveva acquistato come residuo bellico una Willys MB del 1943 per utilizzarla nella sua tenuta di Blackdown Manor (Warwickshire) e nelle sue proprietà sull'isola di Anglesey (Galles), imparando a conoscerne pregi e difetti. Si narra che proprio sulle spiagge di Red Wharf Bay Maurice Wilks abbia illustrato al fratello Spencer il concetto della nuova vettura delineandone le forme nella sabbia.

Il 4 settembre del 1947 l'idea per la futura Land-Rover venne presentata al consiglio d'amministrazione, che deliberò un primo lotto di 50 veicoli. Poiché la Casa non aveva alcuna esperienza nel settore dei fuoristrada, punto di partenza del nuovo progetto fu proprio la Willys di Maurice, che venne utilizzata per allestire il primo prototipo, soprannominato "The Centre Steer" per via del volante in posizione centrale. Ultimo nella seconda settimana di ottobre dopo appena tre settimane di lavoro, a eccezione del motore 1600 (con valvole di aspirazione in testa, mentre quelle di scarico erano laterali) della futura Rover P60, della scato-





Abitacolo per non fumatori

Il serbatoio (sopra) è alloggiato sotto il sedile destro, che deve essere tolto ogni volta che si fa rifornimento.

Il vano posteriore (sopra a sinistra) ospita le panchette e la ruota di scorta.

A richiesta quest'ultima poteva essere montata anche sul cofano motore, per il quale era previsto un apposito supporto. I ganci servono per chiudere il cofano e per fissare il parabrezza abbattibile.

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri Alésaggio 77,8 mm - Corsa 105 mm Cilindrata 1997 cm ³ Rapporto di compressione 6,8:1 Potenza 52 CV a 4000 giri/min Coppia 14 kgm a 1500 giri/min Due valvole per cilindro (aspirazione in testa, scarico laterale) Carburatore monocorpo Lubrificazione forzata a carter umido Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore, anteriore inseribile Cambio manuale a 4 marce + 4 ridotte Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 600-16 Cerchi in lamiera.
Corpo vettura	Torpedo, 7 posti Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria in lega leggera Sospensioni anteriori e posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo Sterzo a vite e dado Capacità serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2030 mm Carreggiate 1270 mm Lunghezza 3350 mm - Larghezza 1550 mm Altezza 1920 mm Peso a vuoto 1043 kg.
Prestazioni	Velocità massima circa 90 km/h.



L'importanza della coppia

Il motore di 2 litri fu introdotto ufficialmente nell'autunno del 1951. Rispetto al precedente 1600 forniva circa il 25% in più di coppia; la potenza invece rimaneva pressoché invariata. Mantenuto anche lo schema della distribuzione, con valvole d'aspirazione in testa e quelle di scarico laterali. Questo esemplare, nato il 4 settembre 1950, appartiene a Franco Picchiottini, titolare della Land Rover Team, azienda di Birone di Giussano (MB) specializzata nell'assistenza, nel restauro e nella preparazione delle fuoristrada Land Rover.

→ la del cambio e della carrozzeria in alluminio, rimaneva a tutti gli effetti una Jeep. La scelta della lega leggera rispondeva a esigenze ben precise: era disponibile in quantità (una eredità lasciata dalla produzione bellica di aerei), il suo impiego consentiva di non intaccare le esigue forniture di acciaio destinate dal governo alla Rover e vantava una migliore resistenza all'ossidazione, qualità non trascurabile in un veicolo da lavoro. Inoltre in caso di urti i pannelli potevano essere raddrizzati facilmente.

Il 15 ottobre il "Centre Steer" venne ufficialmente fotografato e l'indomani Spencer Wilks "ottimisticamente" comunicò al consiglio d'azienda che "... la fabbricazione delle prime 50 vetture stava procedendo e che il primo prototipo era in corso di collaudo". Quello stesso giorno i vertici della Casa approvarono per il nuovo veicolo la denominazione ufficiale Landrover (subito dopo mutata in Land-Rover; il trattino sparirà progressivamente a partire dal 1978 con la nascita della Land Rover Ltd.). Nel frattempo due altre Jeep furono acquistate per essere smontate e analizzate. Il prototipo mise in luce carenze a livello di rigidità strutturale: la resistenza alla torsione nella Jeep era ottenuta infatti grazie all'accoppiamento tra il tradizionale telaio a longheroni e la robusta scocca in acciaio, una combinazione che però era venuta a mancare nel momento in cui si era optato per una carrozzeria in sottile alluminio.

LONGHERONI SCATOLATI

Gordon Bashford (responsabile della sezione design) sviluppò quindi un telaio sempre dal passo di 80" (lo stesso della Jeep), ma formato da longheroni scatolati (quelli della Jeep erano con sezione a C), con lamiere spesse 2,05 mm (inizialmente lo spessore era stato di 2,65 mm, ma la struttura era risultata troppo rigida e pesante). La realizzazione di elementi scatolati tuttavia avrebbe richiesto macchinari troppo costosi nella produzione in serie: fu così che Olaf Poppe (chief production engineer) suggerì di realizzare i longheroni saldando tra loro quattro fogli di acciaio. Poiché il contenimento dei costi era prioritario, l'idea di zincare i telai per proteggerli dalla ruggine venne in seguito abbandonata a favore di una semplice verniciatura. Al fine di garantire la massima mobilità in tutte le condizioni la Land-Rover adottò la trazione integrale permanente (la Jeep invece aveva uno schema a trazione posteriore con quella anteriore inseribile manualmente in caso di fondi a scarsa aderenza); per evitare sollecitazioni anomale della trasmissione e dei pneumatici su fondi a buona aderenza fu previsto un dispositivo a ruota libera che disinseriva il moto al ponte anteriore quando il motore non era in tiro o veniva inserita la retromarcia. Il meccanismo era bloccabile tramite un pomello (Front Wheel Drive Lock), situato sulla destra del tunnel del cambio, nel caso si doves-

La carrozzeria in alluminio è leggera, resistente alla corrosione e facilmente riparabile da chiunque e ovunque

sero affrontare discese o tratti in retromarcia su terreni insidiosi. L'11 marzo del 1948 venne ultimata la terza delle 50 vetture deliberate nella riunione del 4 settembre: si trattava della prima vera Land-Rover, identificata nei registri della Rover come "01" in quanto i precedenti veicoli erano stati in realtà prototipi ibridi assemblati con componenti di provenienza Jeep.

Perso l'importante appuntamento con il Salone di Ginevra, ci si preparò per quello di Amsterdam, che avrebbe aperto i battenti alcune settimane dopo, il 30 aprile. Furono due le Land esposte, presumibilmente la L03 (guida a sinistra) in configurazione standard, e la L05, equipaggiata con una saldatrice ad arco. La prima, parcheggiata all'esterno del padiglione a scopi dimostrativi, evidenziò problemi al cambio, causando un certo imbarazzo; nonostante l'inconveniente, dovuto a una frettolosa

messa a punto, l'interesse dei visitatori superò le più rosee aspettative. Dei 50 esemplari preserie previsti in realtà ne furono assemblati 48 (ma i componenti per gli ultimi due furono comunque costruiti); terminato quel lotto nell'agosto del 1948 la fabbrica di Solihull era pronta per avviare la produzione in serie.

Già nel 1949 si avvertì la necessità di un motore in grado di erogare una coppia maggiore; la soluzione individuata dall'ingegnere Jack Swaine fu quella di aumentare la cilindrata da 1595 a 1997 cm³ (l'alesaggio passò da 69,5 a 77,8 mm). Il nuovo propulsore erogava solo un paio di cavalli in più, ma una coppia massima di 14 kgm invece di 11, per di più a 1500 giri/minuto anziché a 2000. Allo scopo di mettere a punto un motore capace di sopportare ogni tipo di maltrattamento nel corso del 1950 furono allestite 50 Land-Rover equi-

paggiate col 2 litri, tra le quali la protagonista di queste pagine, nata il 4 settembre (numero di telaio 07100048). Questi esemplari, identificati da una specifica sequenza numerica, furono in parte utilizzati dalla stessa Casa e in parte consegnati a clienti speciali.

Mentre i test valutativi sul due litri procedevano, nell'ottobre del 1950 venne abbandonata la trazione integrale permanente col dispositivo Freewheel per adottare lo schema cosiddetto part-time (trazione posteriore, anteriore inseribile), più economico da produrre. Nell'autunno del 1951 il nuovo motore venne ufficialmente introdotto. Due anni dopo, a settembre, la cosiddetta 80" avrebbe lasciato il posto, dopo essere stata prodotta in 64.869 unità, alle successive Series I con passo 86", 88", 107" e infine 109": le Land-Rover si apprestavano a conquistare il mondo. **R**



I MODELLI DA TENERE SOTT'OCCHIO

LEGGENDA INTEGRALE

La catena di montaggio della Land Rover Defender si fermerà entro la fine di quest'anno. Tra rimpianti e commemorazioni è l'occasione per un'analisi del mercato di questa gloriosa fuoristrada.

Nata ben 67 anni fa, ha subito innumerevoli aggiornamenti, restando però sempre fedele a se stessa nelle forme e nella filosofia concettuale. Oggi i collezionisti la guardano con crescente interesse

Testo di **Roberto Bruciamonti**

Nel dicembre 2015 uscirà dalla storica fabbrica Land Rover di Solihull l'ultima Defender, a coronamento di un ciclo storico iniziato nel 1948.

Con gli anni questa 4x4 si è guadagnata lo status di icona dell'offroad tra gli appassionati di tutto il mondo e, nonostante il passare del tempo, si è mantenuta sorprendentemente simile al modello originale, con linee squadrate, struttura con telaio in acciaio e carrozzeria in lega d'alluminio, sospensioni a ponti rigidi e cambio con ridotte per il

fuoristrada: la materializzazione del concetto di instant classic. L'uscita di listino del modello, che sarà sostituito entro il 2018 da una nuova 4x4, ma del quale a quanto pare la produzione continuerà su scala ridotta al di fuori dell'Unione Europea, sarà sottolineata dal lancio di tre serie speciali a tiratura limitata e da molti eventi celebrativi collaterali. Tra questi il recupero e l'apertura al pubblico di un'area nello stabilimento di Solihull ove è stata riallestita la prima catena di montaggio Land Rover del 1948, con tanto di prototipi, operai in tenuta d'epoca e macchinari in stile anni Quaranta (Defender Celebration Tour, prezzo del biglietto 45 sterline,

per prenotazioni <http://shop.landrover.co.uk/driving-experiences/find-a-centre/solihull>). Celebrazioni meritate per una 4x4 talmente trasversale da riuscire a mettere d'accordo statisti, esploratori, sportivi, militari, allevatori e stimati professionisti. Una versatilità che ha reso popolare la fuoristrada di Solihull tra i collezionisti. Le Land sono dure a morire: pare che il 70% degli esemplari costruiti sia ancora in circolazione. Compresa la UKE 80 (qui sotto), una Serie I donata nel dicembre 1954 a Winston Churchill in occasione del suo ottantesimo compleanno e venduta a un'asta il 20 ottobre 2012 per 160.000 sterline (circa 220 mila euro). **R**



ORIGINE DELLA SPECIE

Le prime Land Rover, con passo di 80 pollici, furono prodotte dal 1948 al 1953. L'allestimento era molto spartano, e questo ne facilita oggi il ripristino. Il motore originale a benzina, di 1,6 litri, lasciò il posto nel 1951 al più vigoroso 2 litri, preferibile ma, come il 1595 cm³, da sottoporre ad accurata manutenzione nella distribuzione. Il telaio, come su tutte le Land Rover e le successive Defender, è in lamiera d'acciaio verniciata, quindi soggetta all'attacco della ruggine (soltanto i 48 prototipi avevano telai galvanizzati), pertanto da controllare con attenzione. I ricambi si trovano ancora con relativa facilità, considerata l'età della macchina, e molti vengono riprodotti. L'originalità però è molto importante, anche dal punto di vista del valore del veicolo, in quanto i primi lotti di Land Rover subivano aggiornamenti frequenti per incorporare modifiche suggerite dalla clientela o, semplicemente, cambi nei processi produttivi.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **30.000**
Anni **1948-1953**

Tecnica

Cilindrata cm ³	1595
Potenza CV/kW	50/37
Velocità km/h	90

Internet:

Registro Storico Land Rover (www.registrostoricolandrover.eu)
Dinamico registro di marca, fornisce assistenza per il restauro di qualsivoglia Land Rover e organizza raduni. Dal 2013 è federato Asi e conta oltre 500 iscritti.

86" - 107"

ALLUNGA IL PASSO E DIVENTA ANCHE SW

Le Land 86", ovvero le versioni con passo allungato di 6", furono presentate nel 1953, contemporaneamente alle 107" a passo lungo (solo con carrozzeria pickup). Dal punto di vista industriale si trattava di versioni più "mature", anche se in effetti le modifiche in corso d'opera, che rendono impegnativo il perfetto restauro di una Serie I, continuarono più o meno



fino al 1955, l'anno precedente a quello dell'introduzione della 107" station wagon (nella foto). Come per le 80", i motori e le trasmissioni sono robusti e durevoli; considerando l'impiego gravoso di queste 4x4 occorre esaminare con grande attenzione il telaio e il parafiamma (il "bulkhead"), elemento strutturale fondamentale della carrozzeria. I punti più soggetti alla ruggine sono la traversa posteriore del telaio, le "mensole" che sostengono il parafiamma e quest'ultima paratia scatolata. Di questi componenti esistono ottime copie o, nel caso di danni troppo diffusi, interi telai. Le carrozzerie in lega d'alluminio sopravvivono in genere bene, ma occhio ai danni della corrosione galvanica.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **18.000-22.500**
Anni **1954-1958**

Tecnica (Land Rover 107)

Cilindrata cm ³	1997
Potenza CV/kW	52/39
Velocità km/h	95

Internet:

Land Rover Series One Club (www.lrsoc.com)
Sodalizio per le Land Serie I. Edita un bollettino bimestrale, ha la pagina Facebook e un bel sito (molte finestre però riservate ai soci). Associarsi costa 32,5 sterline (45 euro) all'anno.

88" - 109"

CRESCIE ANCORA E MATURA

L'allungamento a 88 e 109 pollici del passo, nell'autunno del 1956, corrisponde alla definitiva stabilizzazione delle linee produttive della Land Rover e prelude alle serie successive, che si sarebbero uniformate su queste lunghezze di passo fino all'introduzione delle sospensioni con molle elicoidali al posto delle balestre, nei primi anni Ottanta. I due pollici aggiuntivi servirono, nel 1957, per alloggiare nel vano motore il nuovo diesel di 2052 cm³ (che affiancò il 2 litri benzina). La 88 Serie I conserva intatto il sapore d'epoca delle primissime Land, comprese le porte dal taglio basso, ma le unisce alle caratteristiche funzionali e al



(relativo) confort delle Land Rover delle serie successive. Rimasero in produzione appena due anni e, sebbene realizzate in numeri rilevanti (le 88" sfiorarono le 40 mila unità, le 109" furono appena meno di 24 mila) sono le uniche che pongono qualche problema per la reperibilità di alcuni ricambi specifici, in particolare per quanto riguarda carrozzeria e telaio.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **13.500-18.000**
Anni **1956-1958**

Tecnica (88")

Cilindrata cm ³	1997
Potenza CV/kW	52/39
Velocità km/h	95

Internet:

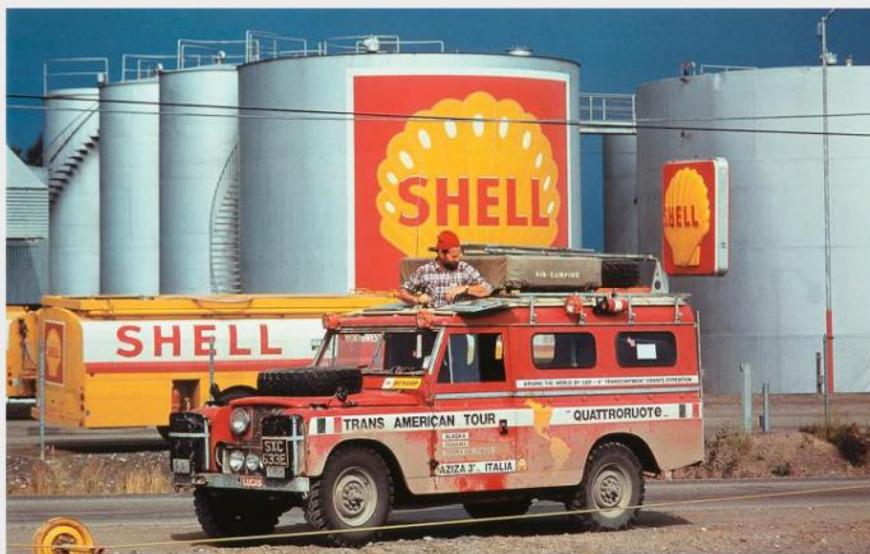
Dunfolds Land Rover (www.dunfolds.com)
DLR è un'impresa familiare britannica che tratta ricambi e Land Rover dal 1968. La passione del fondatore, Brian Bashall, per questi veicoli risale al 1953. La collezione (www.dunfoldscollection.co.uk) è più ricca di quella della Casa.

ALLA CONQUISTA DEL MONDO

DA VEICOLO DA LAVORO A ICONA PLANETARIA

La Serie II arrivò nel 1958. Dopo dieci anni dall'inizio della produzione la Land Rover, nata come veicolo di transizione, rappresentava per la Casa di Solihull non solo la maggior fonte di profitto, ma anche il futuro. Così la Land ricevette per la prima volta le attenzioni dell'ufficio stile. Il responsabile del design, David Bache, non si discostò molto dal layout originale, ma modificò la linea solo quel tanto che bastava per conformarla agli interventi sul telaio e sulla meccanica. Così le fiancate da rigorosamente piatte assunsero un andamento scampanato che seguiva il contorno della parte superiore dei parafanghi, in modo da adattarsi alle carreggiate più larghe e, per la parte inferiore della scocca, vennero adottati per la prima volta pannelli sottoporta per nascondere il telaio e la meccanica, mentre nuove cerniere realizzate in fusione vennero utilizzate per le porte. L'esigenza di lanciare la nuova vettura in occasione del decennale fece tornare d'attualità l'usanza tipicamente Land Rover di definire le linee guida al momento di introdurre il modello, facendo poi seguire, al-

la spicciolata, innovazioni anche importanti. Nel caso della Serie II il profondo rinnovamento doveva coincidere con l'adozione del nuovo motore a benzina di 2286 cm³ (derivato dal diesel di 2052 cm³), operazione che però avvenne dapprima solo per le versioni a passo lungo e solo in un secondo momento fu estesa anche alle Regular, i modelli a passo corto. La Serie II, la successiva IIA (denominazione che, in realtà, fu più legata al nuovo sistema di nomenclatura adottato dalla Rover che non a modifiche sostanziali al modello, in quanto segnò in pratica soltanto l'aumento di cilindrata da 2052 a 2286 cm³ del diesel) e la Serie III coincisero con gli anni di maggior diffusione delle Land e crearono attorno a loro quell'aura di fascino esotico che le avvolge tutt'ora. L'architetto Nino Cirani, con la sua Land IIA battezzata Aziza 3^a, entrò definitivamente nella leggenda quando nel 1968-69 attraversò il Nuovo Mondo dall'Alaska alla Terra del Fuoco. Gli stilemi introdotti sulla Serie II e trasferiti sulle Serie III si riconoscono, quasi invariati, anche nelle attuali Defender.



SERIE II

UNA SILHOUETTE... DEFINITIVA

Classica nella linea e nella struttura, la Serie II è ancora attuale sotto molti aspetti. Il motore a benzina di 2286 cm³, nato specificamente per il fuoristrada e con camera di scoppio studiata da Harry Weslake, noto specialista britannico di motori da corsa, è robusto, efficiente e molto gradevole da usare: grazie ai suoi 77 cavalli, le versioni con passo corto hanno prestazioni ancora adeguate nel traffico moderno e solo il consumo risulta, a volte, un tantino sopra le righe. Il cambio ha le prime due marce non sincronizzate e questo richiede un po' di pratica nei primi chilometri per evitare sonore grattate. Però l'unità è più affidabile e robusta di quella con tutte le marce sincronizzate della Serie III e, talvolta, montata sulle Serie II e IIA come "retrofit". Il diesel di 2052 cm³ è rumoroso anche per gli standard degli anni Cinquanta e non risulta particolarmente brillante, fatto che si ripercuote, ovviamente, sulla sua affidabilità, perché si è obbligati a sfruttarlo sempre al massimo.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € 10.000-12.000
Anni 1958-1961

Tecnica (88" Regular)

Cilindrata cm ³	2286
Potenza CV/kW	77/57
Velocità km/h	115

Internet:

Internet: Land Rover Team
(www.landroverteam.it)
Azienda con sede a Birone di Giusano (MB) specializzata nella vendita, nel restauro, nell'assistenza e nella preparazione di Land e Range. Il titolare, Franco Picchiottini, opera nel settore da moltissimi anni.

SERIE IIA

LA GAMMA MOTORI SI AMPLIA

La serie IIA in realtà differisce solo in pochi dettagli dalla serie II: la nuova denominazione fu introdotta nel 1961 più per rendere il modello Land conforme al nuovo sistema di nomenclatura Rover che per individuare una nuova versione. L'unica modifica di rilievo riguardò l'introduzione del nuovo diesel di 2286 cm³, derivato come la corrispondente unità a benzina dal 2052 diesel, ma meno rumoroso, più potente e più longevo rispetto al predecessore. Nel 1967 la gamma dei motori si arricchì del sei cilindri in linea di 2,6 litri a benzina, capace di 85 cavalli e dotato di notevole coppia motrice a basso regime, che gli conferiva un'eccezionale fluidità nell'erogazione. Nel 1969 la Serie IIA ricevette una nuova calandra e i fari furono spostati sui parafranghi. I freni, a tamburo, richiedono esperienza per essere regolati come si deve.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **8000-10.000**
Anni **1961-1971**

Tecnica (88" Regular)

Cilindrata cm ³	2286
Potenza CV/kW	77/57
Velocità km/h	115

Internet:

Land Rover Series 2 Club
(www.series2club.co.uk)
Fondato nel 1984, raccoglie appassionati di tutto il mondo interessati alle Land II e IIA. Ha sede in Inghilterra e gli associati si tengono in contatto anche attraverso una frequentata pagina Facebook.

SERIE III



BARBECUE... ADDIO!

La Serie III comparve nel 1971. Incorporava le modifiche estetiche inaugurate con le ultime IIA, ma la calandra fu realizzata in plastica verniciata anziché in acciaio zincato, suscitando il disappunto della clientela australiana che non poteva più utilizzarla come griglia per i barbecue. I ritocchi furono di dettaglio, però venne introdotto il cambio con tutte le marce sincronizzate, più comodo ma meno robusto del precedente. I freni furono potenziati e l'abitacolo venne reso più accogliente e sicuro con l'aggiunta di un nuovo cruscotto e di una plancia completamente imbottita. A metà degli anni Settanta era la 4x4 più venduta al mondo. Come per tutte le Land Rover, il telaio (traverse, attacchi posteriori delle balestre ecc...) e il parafrangia sono le parti da esaminare con maggior scrupolo.

Il nostro giudizio ★★★

Quotazione € **7000-8000**
Anni **1971-1985**

Tecnica (88" diesel)

Cilindrata cm ³	2286
Potenza CV/kW	67/50
Velocità km/h	110

Internet:

Land Rover Web
(www.landroverweb.com/landrover/)
Un sito di appassionati ricco di spunti, link, post, consigli per l'acquisto di veicoli o particolari. Ricchissima la lista dei manuali scaricabili gratuitamente in formato pdf.

109" STAGE ONE

L'ESCLUSIVITÀ DEL V8

La 109 V8 del 1979, con motore a benzina di 3,5 litri a otto cilindri a V tarato a 91 cavalli e la trazione integrale permanente della Range è, per certi versi, una delle Land Rover più desiderabili. Non bisogna comunque aspettarsi un mostro di prestazioni e occorre mettere in preventivo un robusto appetito per il carburante: però la musica del V8 (come il soffio dei sei cilindri in linea sulle Land 2.6), unita alla souplesse di marcia, aiutano a dimenticare... Il confort resta quello, piuttosto approssimativo, di tutte le Series, con balestre dalla taratura decisamente rigida. Conosciuta anche come Stage I, la 109 V8 preludeva alla Stage II, la Land Rover 110" con sospensioni a molle elicoidali e trazione integrale permanente (della quale anticipava le linee della carrozzeria) che sostituì la 109" nei primi anni Ottanta e dalla quale fu in seguito derivata la versione 90" a passo corto. Della Stage I furono allestiti, nel 1981, anche 29 modelli 88", per la maggior parte venduti a Trinidad.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **11.000**
Anni **1979-1983**

Tecnica

Cilindrata cm ³	3528
Potenza CV/kW	91/67
Velocità km/h	130

Internet:

The Ultimate Series Land Rover
(www.landroverv8.com)
Sito creato e gestito da un appassionato, proprietario di una 109 V8, dal quale è possibile scaricare gratuitamente tutta la manualistica, in formato pdf, relativa alle 109 V8 (e non solo a quelle).

IL MITO INARRESTABILE

NESSUN LUOGO È IRRAGGIUNGIBILE

Già nella prima metà degli anni Settanta la Land Rover aveva allo studio un modello di fuoristrada leggero, che prefigurava i caratteri che avrebbero contraddistinto le offroad giapponesi degli anni Ottanta. Il progetto giunse allo stadio di maquette, ma per motivi di costi non si andò oltre. Si preferì seguire la strada, più concreta e meglio inquadrata nella tradizione Land Rover, di applicare anche alle Land parte degli accorgimenti che avevano reso vincente la Range Rover, ovvero le sospensioni a molle elicoidali e la trazione integrale permanente. Questo comportò una serie di esperimenti che si conclusero con lievi modifiche all'interasse dei modelli a passo lungo e corto, che passarono rispettivamente da 109 a 110 pollici e da 88 a 90. Il lancio delle nuove Land Rover venne effettuato sfruttando il Camel Trophy, una manifestazione motoristica ideata per scopi promozionali dalla R.J. Reynolds Tobacco e che ancor oggi fa sognare. Le ottime doti del modello e la visibilità garantita dal "Camel" contribuirono al rapido decollo delle 90 e



110, alla faccia della sempre più insidiosa concorrenza delle 4x4 nipponiche. Queste Land nacquero sin dall'origine con motorizzazioni a benzina e diesel, ma ben presto la maggior parte della clientela si orientò sui motori a gasolio e la Land fu rapida a presentare in successione il 2,5 litri aspirato, la sua versione turbo e, tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta, gli ottimi 200 e 300 TDI, motori diesel di ottime prestazioni particolarmente parchi nei consumi. Nel 1992, in concomitanza con l'in-



troduzione nella gamma 90-110 del motore 300 TDI, il tradizionale sistema di nomenclatura inaugurato nel 1948 con le Series e basato solo sulla lunghezza del passo fu modificato, adottando per tutta la gamma anche la denominazione di Defender. All'epoca le linee di prodotto di Land Rover erano dunque Defender, Discovery e Range Rover, accomunate da telaio e carrozzeria separati, trazione integrale permanente e da sospensioni con ponti rigidi e molle elicoidali.

90 - 110

COSÌ UGUALI COSÌ DIVERSE

Nei primi anni Ottanta le fuoristrada Land Rover cominciarono a risentire pesantemente della concorrenza delle 4x4 giapponesi. Per correre ai ripari, a Solihull si decise di ringiovanire la gamma dal punto di vista del confort e della funzionalità senza però stravolgerla nel look. Il primo modello della nuova gamma fu la versione a passo lungo 110" (per gli anglosassoni One Ten), presentata nel 1983. Riprendeva le sospensioni della Range e adottava una carrozzeria strettamente derivata da quella delle Series (le carreggiate più larghe resero perciò obbligatoria l'adozione di parafranghi supplementari in gomma). I primi modelli avevano la parte superiore delle porte smontabile, che impediva di installare cristalli discendenti e obbligava a utilizzare quelli scorrevoli, proprio come sulle Series, delle quali del resto venivano conservati moltissimi altri particolari, maniglie delle porte comprese. Le One Ten avevano la stessa gamma di motori delle Series: il 3,5 V8 e il 2,3 a benzina e il 2,3 diesel. Solo dopo la comparsa della Ninety (che aveva passo effettivo di 92,9 pollici), nel 1984, furono introdotti i motori di 2,5 litri a benzina (80 cavalli) e diesel (65 cavalli) e, dal 1985, Ninety e One Ten vennero offerte anche nella elegante versione County, caratterizzata da una ricca dotazione di accessori e da decorazioni adesive specifiche sulle fiancate.



Il nostro giudizio ★★★

Quotazione € **7500-9000**
Anni **1983-1986**

Tecnica (2,5 diesel)

Cilindrata cm ³	2495
Potenza CV/kW	68/50
Velocità km/h	110

Internet:

Camel Trophy Club Italia
(www.cameltrophy.it)
Si tratta di un'associazione italiana nata con lo scopo di mantenere vivo il ricordo di questa mitica competizione motoristica legata a filo doppio con le fuoristrada Land Rover.

TD

LA LAND METTE IL TURBO

La forte richiesta di motori diesel fece sì che a Solihull fosse messo in cantiere un nuovo propulsore: il 2,5 litri turbo. Non si trattava di un semplice adattamento della precedente unità: il turbocompressore impose modifiche sostanziali al monoblocco e ai sistemi di raffreddamento e lubrificazione, nuovi pistoni e albero motore, nuove valvole e un sistema di controllo più raffinato per la pompa di iniezione. Dotato di buona potenza e di notevole coppia a basso regime, sollecitava però molti componenti derivati dalle serie precedenti e questo causò rotture e cedimenti. Il motore inoltre mal sopportava i lunghi trasferimenti autostradali a piena potenza. Nei propulsori particolarmente usurati poteva verificarsi l'ingestione di olio lubrificante dalla coppa, con risultati disastrosi per i pistoni.



Il nostro giudizio ★★

Quotazione € **10.000**
Anni **1986-1990**

Tecnica (2,5 TD)

Cilindrata cm³ **2495**
Potenza CV/kW **86/63**
Velocità km/h **125**

Internet:

Aylmer Motors
(www.aylmermotors.com)
Società con sede a Fidenza (PR)
e attiva da oltre 40 anni. Fornisce ricambi per tutte le Land.

TDI

IL BELLO DELLA "DIRETTA"



Il 1989 vide l'introduzione del 200 TDI a iniezione diretta; montato dapprima solo sulle Discovery, fu reso disponibile con alcune modifiche (turbo in posizione più elevata, diverso impianto di scarico) anche per quelle che, proprio nel 1990 in concomitanza con l'adozione di questo motore, furono ribattezzate Defender. Il 200 TDI conferiva alle rinnovate Land Rover un carattere piuttosto pepato ed esaltava le doti di mobilità. A questo si sommavano una notevole riduzione dei consumi (attorno al 25%) e una buona affidabilità. Sotto questo profilo un deciso miglioramento si ebbe con l'introduzione, nel 1994, del 300 TDI. Nel 1994 venne realizzata in 840 unità per l'arma dei Carabinieri una Defender con motore a benzina di 2 litri e 134 CV.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **12.000**
Anni **1990-1994**

Tecnica (Defender 200 TDI)

Cilindrata cm³ **2495**
Potenza CV/kW **108/80**
Velocità km/h **135**

Internet:

Motorsport Lora Lamia
(www.motorsportloralamia.com)
Da molti anni attiva nella riparazione, manutenzione e restauro di veicoli Land Rover di tutti i tipi, è specializzata in particolare nelle Defender; Motorsport Lora Lamia si trova a Trivero, in provincia di Biella.

DEFENDER AUTOBIOGRAPHY - HERITAGE - ADVENTURE

GIÀ NEL MIRINO DEI COLLEZIONISTI



Allestite per celebrare l'ultimo anno di produzione, queste tre versioni a tiratura limitata della Defender con motore diesel di 2,2 litri e 122 cavalli (148 per la Autobiography) diverranno "classiche" appena uscite dalla concessionaria... Si tratta della Heritage (sotto a sinistra, da 39.900 euro, disponibile a partire da agosto), della Adventure (al centro), particolarmente equipaggiata per l'offroad (da 45.600 euro, disponibile già da aprile), e della lussuosa Autobiography (che non sarà importata in Italia), proposta in Inghilterra a oltre 85 mila euro!

Il nostro giudizio ★★★★★

Prezzo € **39.900**
Anni **2015**

Tecnica (Heritage)

Cilindrata cm³ **2198**
Potenza CV/kW **122/91**
Velocità km/h **145**

Internet:

Registro Italiano Land Rover
(www.registrolandrover.it)
Il registro è assistito direttamente dal British Motor Industry Heritage Trust per la certificazione della storicità delle Land Rover ed è membro dell'associazione dei Land Rover Club. L'iscrizione è gratuita.

A TEST A TEST ALFA ROMEO 6C 1750 GS (1932) - ASTON MARTIN ULSTER (1935) - BUGATTI TYPE 35 B (1926)





ANTEGUERRA DI RANGO

SCONTRO DI CULTURE

Nascono da filosofie progettuali diverse: la francese è una purosangue da corsa, snella, leggera e con uno spendido 8 cilindri da 138 CV. L'inglese e l'italiana hanno potenza ben più ridotta, circa 85 CV, e si rivelano particolarmente adatte al turismo veloce

Testo di **Gianluigi Vignola** - foto di **Marco Zamponi**



Ne esistono solo due

La "nostra" Alfa Romeo 6C 1750 GS (telajo 10814395) è una delle due con carrozzeria Brianza delle quali si conosce l'esistenza. Appartiene ad Axel Marx, noto collezionista svizzero di Alfa Romeo (la seconda è di Gordon Barrett, collezionista americano). La denominazione Brianza deriva dall'indirizzo della carrozzeria milanese nata dal fallimento, nel gennaio del 1932, della S.A. Ugo Zagato, situata appunto in viale Brianza 10.



Per guidare la 6C 1750 occorre assuefarsi alla pedaliera con l'acceleratore posto al centro, tra freno e frizione

U

na è italiana, una francese e la terza inglese. Ma non è l'inizio di una barzelletta. È una sfida fra tre protagoniste assolute dell'automobilismo d'anteguerra, combattuta su uno dei circuiti più prestigiosi al mondo, quello di Monza. Bugatti, Alfa Romeo e Aston Martin: tre spider costruite tra gli anni Venti e Trenta, mirabile sintesi di tre diversi modi di interpretare l'automobile sportiva in quel fecondo periodo storico, caratterizzato da coraggiose sperimentazioni meccaniche e stilistiche. L'arrivo del conflitto mondiale avrebbe poi cristallizzato tutto per una decina d'anni.

LE CONTENDENTI

La Bugatti Type 35 B è la più datata del gruppo. È del dicembre 1926, quindi una delle primissime prodotte (sarà costruita ufficialmente dal 1927 al 1929 in 45 esemplari). La separano dalle altre circa dieci anni. Un gap che la proverbiale precisione con cui venivano costruite e la grande attenzione per l'estetica di Bugatti riescono però a mitigare. È spinta da un otto cilindri in linea di 2262 cm³ da 138 CV costruito in una singola fusione di alluminio. Arriva alla velocità massima di 210 km/h con un tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h sensazionale: 6 secondi.

La Aston Martin Ulster, inglese fino al midollo, risale invece al 1935. Il nome deriva dalla sua partecipazione alle gare in Irlanda del Nord. Dal 1935 al 1936 verrà costrui-

↓ CARATTERISTICHE

Anni di produzione	1930-1932
Esemplari costruiti	213 (4 ^a e 5 ^a serie)
Motore	Anteriore, longitudinale, monoblocco in ghisa con testa in lega, 6 cilindri in linea Cilindrata 1752 cm ³ Rapporto compressione 5:1 Potenza 85 CV a 4500 giri Doppio albero a camme in testa Compressore volumetrico Roots Carburatore Memini DOA doppio corpo.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Pneumatici 5,25 x 18 Cerchi a raggi.
Corpo vettura	Spider due porte, due posti Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. ad assale rigido Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori a frizione Sterzo a vite e ruota elicoidale Freni a tamburo, comando meccanico.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Lunghezza 3940 mm - Larghezza 1710 mm Altezza 1480 mm - Carreggiate 1380 mm Peso a vuoto 920 kg (con due ruote di scorta).
Prestazioni	Velocità massima 145 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 13,9 secondi.





Debutto a Le Mans

L'esemplare con targa CML 719 viene consegnato quattro giorni prima della sua partecipazione alla 24 Ore di Le Mans del 1935. Si classificherà decimo assoluto e quinto di classe. Prenderà poi parte a diverse gare di lunga durata con risultati dignitosi. Dai primi anni Ottanta ricomincia una intensa attività sportiva. Nel 1996 vince il concorso Louis Vuitton a New York.

ta in 21 esemplari. Monta un monoblocco in ghisa di 4 cilindri di 1495 cm³ da 85 CV di potenza. Ha una velocità massima di 164 km/h e impiega 13,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Oggi è una delle più quotate Aston Martin sul mercato collezionistico.

L'ultima è una Alfa Romeo 6C 1750 GS, del 1932, una vettura in anticipo di anni rispetto alla concorrenza. Monta un monoblocco in ghisa con testa smontabile a sei cilindri in linea di 1752 cm³ in grado di erogare 85 CV, sufficienti a spingerla fino a 145 km/h. Per accelerare da 0 a 100 km/h impiega 13,9 secondi.

GENTLEMEN START YOUR ENGINES

Ma è giunto il momento di farle sgranchiare lungo il circuito brianzolo. La cerimonia degli avviamenti a freddo nel paddock è più impegnativa del previsto e mette subito in luce le prime differenze. Riuscire ad accendere e a mantenere al minimo i tre motori contemporaneamente richiede competenze motoristiche ed esperienza. Sulla Aston Martin, per esempio, è necessario parzializzare alternativamente, con le mani, le due flange

di aspirazione dei carburatori, per arricchire la miscela aria-benzina, operando contemporaneamente sull'anticipo manuale fino al raggiungimento della temperatura minima che consenta ai 4 cilindri di rimanere acceso al minimo.

Il motore dell'Alfa, invece, si avvia facilmente, ma si ostina a rimanere acceso solo per una manciata di secondi: la benzina proveniente dall'impianto a "caduta semplice" (senza ausilio di pompa meccanica) non arriva ai carburatori. La meno capricciosa è la Bugatti, che si mette in moto con un latrato selvaggio al primo giro di avviamento: non si spegnerà più fino al termine delle prove.

DIABOLO IN BLU

Dovendo muovere soltanto 750 chili di vettura, il suo otto cilindri incute timore ancora prima di sedersi al volante. Il sedile di guida si trova ad una manciata di centimetri dal suolo e per salire ci si deve incastrare nell'abitacolo, facendosi scivolare all'interno. Si è obbligati a ricavare un proprio spazio tra gli organi meccanici, con il beneficio di divenire parte integrante della vettura. 





Il motore è molto elastico e sotto i 3500 giri la Ulster si comporta come una confortevole vettura da turismo

↓ CARATTERISTICHE

Anni di produzione: 1935-1936

Esemplari costruiti: 21

Motore Anteriore, longitudinale, monoblocco in ghisa, testata in bronzo; 4 cilindri in linea
Cilindrata 1495 cm³
Potenza 85 CV a 5000 giri
Albero a camme in testa
Due carburatori SU.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Pneumatici 5.50 x18
Cerchi a raggi Rudge.

Corpo vettura Spider, due posti
Telaio a longheroni e traverse,
carrozzeria in alluminio
Sospensioni ant. ad assale rigido
Sospensioni post. a ponte rigido,
balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizzatori a leva Hartford
Sterzo a vite senza fine
Freni a tamburo da 356 mm,
comando meccanico.

Dimensioni e peso Passo 2616 mm
Lunghezza 3978mm
Larghezza 1600mm
Peso a vuoto 1040 kg.

Prestazioni Velocità massima 164 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 13.8 secondi.



Lotto cilindri da 138 CV fa toccare i 210 orari; per passare da 0 a 100 km/h bastano appena 6 secondi



Prima destinazione Torino

La vettura, telaio n. 4867 e motore n. 137, lascia Molsheim nel dicembre 1926, diretta a Torino. La 35 B rimane in Italia fino alla seconda guerra mondiale per ricomparire in un incanto pubblico nel 1946 in Francia. Dal 1988 la vettura è registrata negli Usa dove rimane fino al 2004, quando viene acquistata da Giovanni Stabiumi, imprenditore, e riportata in Italia.





Scultura d'alluminio

La vettura pesa circa 750 kg e l'8 cilindri in linea sovralimentato emette una sonorità "cattiva", che incute soggezione. Il monoblocco è realizzato in lega leggera.

↓ CARATTERISTICHE

Anni di produzione: 1927-29

Esemplari costruiti: 45

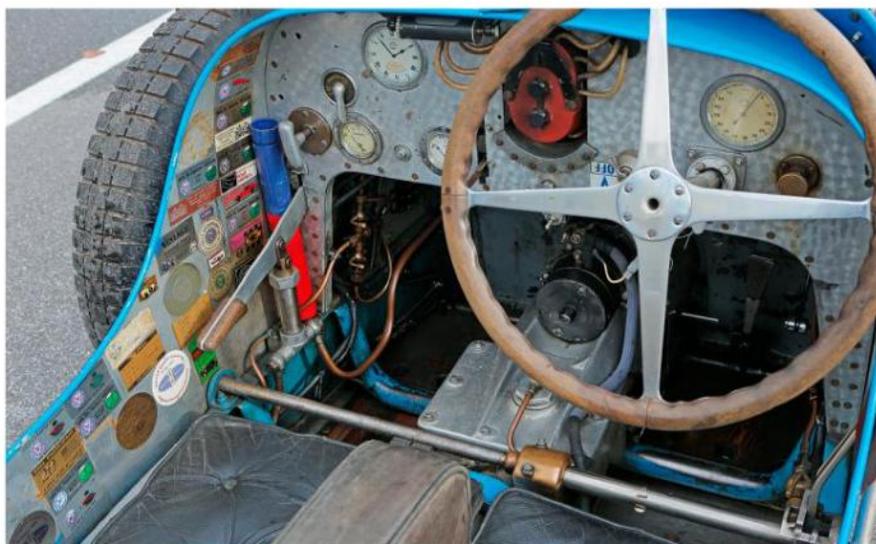
Motore Anteriore, longitudinale, monoblocco in alluminio in singola fusione, 8 cilindri in linea
Cilindrata 2262 cm³
Potenza 138 CV a 5300 giri
Albero a camme in testa, distribuzione a 24 valvole
Compressore volumetrico Roots S8.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Pneumatici 5.00x19
Ruote a razze in lega.

Corpo vettura Spider, due posti
Telaio a longheroni
Carrozzeria in alluminio
Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre invertite da un quarto di ellisse
Freni a tamburo da 330 mm integrato nel cerchio, comando meccanico.

Dimensioni e peso Passo 2380 mm
Lunghezza 3820 mm - Larghezza 1506 mm
Altezza 1050 mm - Peso a vuoto 749 kg.

Prestazioni Velocità massima 210 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 6 secondi.



→ ra, una simbiosi che permette di percepire ogni variazione di assetto. Una volta al volante occorre familiarizzare con i comandi, che sono davvero ostici. Il serbatoio deve essere messo in pressione mediante la pompa manuale sul cruscotto; il freno a mano e la leva del cambio sono esterni alla carrozzeria e l'innesto delle marce richiede un vero e proprio corso di iniziazione: ogni volta che entra la marcia giusta è un premio meritato. Il compressore volumetrico è sempre attivo e già dai bassi regimi la coppia è possente: quando si superano i 2500 giri il motore emette un urlo poco rassicurante. Le ruote strette sul fondo ancora bagnato dalla pioggia della mattina tendono a slittare a ogni cambiata, sollevando una nuvola d'acqua che investe pilota e passeggero. Capita, quando i parafranghi sono del tut- →

Elogio della bassezza

Evidente la diversa impostazione dell'Aston Martin, distinta da un autotelaio ben più basso, a vantaggio della tenuta. Delle tre spider, la Bugatti è la più "cattiva" e con l'indole più corsaiola; inoltre essendo priva di parafranghi è anche la meno confortevole.



to assenti, come in questa configurazione "corsa". Superare i 180 km/h è un attimo. Giusto il tempo di rendersene conto per poter rallentare. I freni comunque sono pronti e occorre solo modularli per non bloccare le ruote. Lo sterzo, molto duro in manovra, diventa perfettamente preciso e maneggevole in movimento, e la vettura segue le traiettorie impostate.

CONFORT PER LUNGI VIAGGI

A differenza della Bugatti, la Ulster è una vettura progettata per affrontare lunghi percorsi. Accanto a prestazioni di ottimo livello l'inglese offre infatti anche una regolarità di marcia e un confort di tutto rispetto. Anche qui l'assenza delle porte impone al pilota esercizi di grande agilità per prendere posto nell'abitacolo. I sedili, avvolgenti, si rivelano comodi per persone snelle, che possono pertanto affrontare anche percorrenze elevate senza eccessivi sacrifici.

ci. Le sospensioni prevedono balestre piuttosto morbide abbinata ad ammortizzatori a leva. La strumentazione è di impostazione moderna. Per avviare il motore, mediante pulsante, occorre alzare tre interruttori: uno per il circuito della bobina e gli altri due per le due pompe della benzina. La leva dell'anticipo manuale al volante gioca un ruolo fondamentale nell'erogazione della potenza. Il motore è molto elastico e manifesta la sua indole più corsaiola e irrequieta solo oltre i 3500 giri, al di sotto dei quali si comporta come una confortevole unità da turismo.

SPORTIVITÀ ITALIANA

Pur essendo una vettura da competizione, l'Alfa non è troppo spartana. L'accesso all'abitacolo è reso agevole dalla presenza delle porte. L'abitacolo è sufficientemente comodo, anche se le grandi dimensioni del volante costringono a guidare tenendo il gomito destro

all'esterno. Il vero problema però è costituito dalla pedaliera, che impone di modificare alcuni riflessi automatici di guida: l'acceleratore, a chiodo, è infatti collocato al centro, tra la frizione e il freno. Ci vuole un po' di tempo e di esperienza per assuefarsi a questa disposizione, soprattutto nella guida sportiva, che impone azioni veloci. Il freno di stazionamento, che agisce sulle quattro ruote, è comandato da una leva centrale: in tal modo in gara il copilota può azionarlo per incrementare l'azione frenante esercitata dal guidatore attraverso l'impianto principale.

La partenza è un po' brusca ma, grazie al compressore, la progressione del motore è assolutamente continua. Si raggiungono rapidamente i 100-110 orari, anche senza tirare le marce oltre i 4000 giri. Al punto che, messa la quarta sul misto, il cambio si usa davvero poco. Sopra i 100 l'andatura è leggermente serpeggiante e richiede attenzione continua, anche in rettilineo. Nelle curve



Si ringraziano l'Assessorato allo Sviluppo del Comune di Monza per il supporto logistico, la direzione Sias per l'ingresso in autodromo e Axa Art per l'assistenza ai piloti.



la tendenza al sottosterzo è rassicurante, ma al termine della prova resta la sensazione di grandissima maneggevolezza, una dote che consente alla 6C di mantenere medie elevatissime sui percorsi più sinuosi.

NESSUNA VINCITRICE

L'Alfa Romeo 6C 1750 GS è un prodotto perfetto, una vera granturismo, dominatrice in pista e nelle cronoscalate a dispetto della piccola cilindrata. Un capolavoro di ingegneria che continua ancora oggi a mantenere alto il prestigio dell'ingegno italiano nel mondo. La Bugatti Type 35 B è invece come una Formula Uno, costruita con parti di scultura funzionali, essenziale, veloce, scorbatica e bellissima. Tra le due c'è l'Aston Martin Ulster, un connubio impareggiabile di eleganza, piacere di guida ed esclusività: da usare indifferentemente in pista o per il turismo su strada. Davvero impossibile stilare una classifica. **R**

A NATE PER CORRERE MERCEDES-BENZ 300 SLR (1955)



L'IMPRENDIBILE STELLA DERIVATA DALLA F1

COME LEI NESSUNA MAI

Con il numero 722, il 1° maggio del 1955 questa 300 SLR, una delle nove costruite, si è aggiudicata la Mille Miglia con Stirling Moss e Denis Jenkinson. Ma questo stesso esemplare ha conquistato anche il Tourist Trophy e la Targa Florio. A sessant'anni da quei giorni l'abbiamo fotografata e siamo saliti a bordo in esclusiva

Testo di **Massimo Delbò** - foto di **Dirk De Jager**



Fu un trionfo memorabile la Mille Miglia del 1955 per la Casa di Stoccarda: la prima vettura a tagliare il traguardo di Brescia fu la 300 SLR numero 722 di Stirling Moss e Denis Jenkinson, seguita dalla gemella (numero 658) condotta da Juan Manuel Fangio, con un distacco di circa 31 minuti. Moss non si limitò a vincere la massacrante gara bresciana, ma stabilì il record di velocità media: 157,650 km/h. Il pilota, primo inglese a imporsi alla Mille Miglia, ha però sempre ammesso che "senza la macchina, quell'incredibile, indistruttibile e velocissima Mercedes 300 SLR, non avremmo mai potuto farcela". Per essere sicuro che nessuno possa mai in futuro sminuire i meriti della vettura, in occasione delle ce-

lebrazioni del 2005 Stirling Moss ha impugnato un pennarello e scritto direttamente sul cofano: "Ce l'abbiamo fatta insieme. Il mio grazie e il mio affetto. Ciao, Stirling Moss". Anche se non eravamo lì quel giorno, ci siamo stati a marzo, quando, immediatamente prima del concorso di eleganza di Amelia Island, in Florida (Usa), la 300 SLR ha lasciato l'ambito green del concorso per un servizio fotografico esclusivo per la nostra rivista.

Gert Straub è il tecnico del Mercedes-Benz Classic Center che se ne occupa. "È facile da guidare; bisogna soltanto stare attenti all'insolita posizione delle marce, con la prima in alto a sinistra, la seconda in basso al centro, la terza in alto al centro, la quarta in basso a destra e la quinta in alto a destra e ai freni, perché a velocità modeste il servofreno lavora poco. La difficol-

*We did it together
my thanks & affection
Ciao
Stirling Moss*

*30/05
05. ✓*





Officina al seguito

La raffinata D in alluminio che funge da maniglia per il cofano posteriore. Il vano contiene la doppia ruota di scorta, il serbatoio, alcuni ricambi e gli utensili per una riparazione di emergenza. Moss e Jenkinson dovettero allenarsi, cronometrati, a cambiare una gomma: il tempo impiegato, tra sosta e ripartenza, arrivò ad un 1 minuto e 20 secondi.

Alla Targa Florio Stirling Moss uscì di strada, danneggiando la carrozzeria e il telaio: la 300 SLR riuscì a vincere ugualmente

La più grande è ricordare che si è alla guida di un pezzo di storia, che deve tornare a casa immacolato". Tra le rarissime 300 SLR (solo 9 quelle costruite), la numero di telaio 00004/55 è la più vincente in assoluto, annoverando nel palmarès Mille Miglia, Targa Florio e Rac Tourist Trophy, a cui si aggiungono il secondo posto al Nürburgring e al G.P. di Svezia.

RITORNO ALLE COMPETIZIONI

Il progetto della W196 nasce alla fine del 1952, quando i successi conseguiti dalla 300 SL inducono la Mercedes a pianificare l'ingresso nel mondo della Formula 1. L'idea del centro ricerca e sviluppo, guidato da Rudolph Uhlenhaut, è di essere pronti a metà 1954 con una monoposto molto competitiva. La W196 è concepita con due forme diverse, con motore di 2,5 litri per le vetture Grand Prix e con motore di 3 litri e ruote coperte per le corse Sport (W196S). Il debutto della 300 SLR avviene il 6 settembre del 1954, a Monza, il giorno dopo il G.P. d'Italia. Uhlenhaut, che si occupa dei primi test con la vettura 00001/54, targa AW

83-6261, gira sul tracciato brianzolo in 2 minuti e 3 secondi, mentre con la monoposto di 2,5 litri è più lento di 3 secondi. Il 26 aprile del 1955 avviene la prima presa di contatto dell'equipaggio di Moss e Jenkinson con la "00004" (targa W21-6170) in vista della Mille Miglia. Siamo al Solitude, la pista vicino a Stoccarda, dove la squadra corse Mercedes collauda le nuove auto appena uscite di fabbrica. Moss e Jenkinson lavorano molto sulla forma del parabrezza, per cercare di ridurre le turbolenze nell'abitacolo e si allenano a riparare eventuali piccoli guasti, o forature, che potrebbero verificarsi durante la gara bresciana. Subito dopo la "00004" viene spedita in Italia, dove riceve il numero di gara 722. Il resto è storia, con la vittoria ottenuta con la media record di cui sopra, imbattuta sul percorso tradizionale.

Un'impresa epica e irripetibile, non priva di piccoli inconvenienti, come testimoniano nelle foto dell'epoca il muso deformato dall'impatto contro le balle di paglie appena dopo il rifornimento di Pescara, oppure il poggiatesta posteriore ammaccato da un meccanico cascato sull'auto mentre stava ripar-





Supporto in plexiglas
La raffinatezza del supporto dello specchio retrovisore, quest'ultimo preso da una normale berlina della Casa, mostra l'attenzione messa in ogni dettaglio. Notare lo spessore del plexiglas...



Benzina additivata
La benzina utilizzata è la Super Plus senza piombo a 98 ottani che si compra al normale distributore. Di tanto in tanto, per sostituire il piombo, viene aggiunto lo specifico additivo.

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale, inclinato sulla destra di 33° 8 cilindri in linea Allesaggio 78 mm - Corsa 78 mm Cilindrata 2982 cm³ Rapporto di compressione 9:1 Potenza 310 CV a 7500 giri/min Accensione a due candele per cilindro 2 valvole per cilindro Distribuzione a doppio albero a camme in testa, comando valvole con sistema desmodromico comandato da cascata di ingranaggi Alimentazione a iniezione diretta meccanica Bosch Lubrificazione a carter secco Raffreddamento a liquido Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio ZF a 5 rapporti (1 non sincronizzata) Frizione monodisco a secco, con 10 molle Differenziale autobloccante Pneumatici Continental, ant. 6.00 x 16; post. 7.00 x 16 Cerchi a raggi da 16".
Corpo vettura	Carrozzeria Sport, due posti Telaio in tubi d'acciaio a diametro variabile Carrozzeria in lega di magnesio Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici Freni a tamburo montati "inboard", con alettatura di raffreddamento Serbatoio da 142 a 265 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2570 mm Carreggiata ant./post. 1330/1380 mm Lunghezza 4215 mm - Larghezza 1632 mm Altezza 1040 mm Peso a vuoto 880 kg.
Prestazioni	Velocità massima circa 300 km/h Consumo medio 25 l/100 km.



→ tendo dopo una sosta. Quando la vettura rientra in fabbrica, il motore 00060/55 viene messo al banco per essere verificato e, con sorpresa generale, è come nuovo. Solo i freni erano giunti al capolinea...

L'ERRORE DI STIRLING MOSS

La gara seguente è al Nürburgring il 24 maggio, dove Moss corre con il numero 2 e arriva secondo dietro a Fangio. A Le Mans, l'11-12 giugno, la SLR #00004 ha il numero 20 e corre con l'equipaggio Kling-Simon. Le viene montato il freno aerodinamico posteriore, che prevede l'allungamento del bocchettone carburante. La "00004" viene riassegnata a Moss il 7 agosto per il G.P. di Svezia: secondo al traguardo. Gli ultimi appuntamenti sono il Tourist Trophy, che si gareggia a Dundrod il 17 settembre, dove la coppia Moss-Fitch vince con il numero 10 nonostante un pit stop più lungo del previsto e il parafango posteriore destro segnato dal

lo scoppio del pneumatico, e il 16 ottobre la Targa Florio.

Sul Circuito delle Madonie la 300 SLR, numero 104, corre con i piloti Moss-Coltins. La vittoria sarà più merito di Peter Collins (che grazie a questo successo entrerà nella squadra ufficiale Ferrari) che di Moss. Quest'ultimo, infatti, commette uno dei pochi errori della sua carriera, finendo fuori strada nelle prime fasi. Rimesso in carreggiata da un gruppo di spettatori, torna ai box, dove un tubo di scarico viene riaperto, visto che era rimasto schiacciato, e i parafanghi sono raddrizzati e risagomati per evitare che squarcino le gomme. Il telaio è leggermente piegato, ma non si può riparare nel poco tempo della sosta e i piloti dovranno adattarsi. Con questo ultimo incredibile successo si chiude la carriera sportiva della "00004" che da lì in avanti farà bella mostra di sé al museo Mercedes di Stoccarda. Fino al giorno in cui l'abbiamo fotografata ad Amelia Island. **R**



Precisione teutonica

Tutto è studiato nei minimi dettagli ed espressamente realizzato per questa specifica vettura; anche il tappo per chiudere lo scarico, in questo caso quello superiore, riporta il numero 4 (foto sopra). Ben in vista i tubi dell'iniezione del carburante, il condotto di aspirazione e, davanti in basso, i tamburi alettati dei freni entrobordo. I tubi del carburante, della lubrificazione e dell'impianto di raffreddamento sono di tipo aeronautico.





Conclusa la Mille Miglia, i tecnici di Stoccarda verificarono il motore al banco: constatarono che era come appena uscito di fabbrica...

Protezione trasparente

Il parabrezza, realizzato in plexiglas, ha una forma poco aerodinamica. Fu definita, dopo lunghissime prove, da Moss e Jenkinson perché permetteva di ridurre i vortici d'aria dentro l'abitacolo. La distribuzione del peso era circa del 42% sull'avantreno e del 58% dietro.



La miglior vettura Sport

Dieci ore, sette minuti e una manciata di secondi: ecco il tempo impiegato dalla 300 SLR di Moss per trionfare alla Mille Miglia. Una media di quasi 158 km/h, un'impresa leggendaria

Testo di **Massimo Delbò**

Il primo maggio del 1955 si scrive uno dei capitoli più conosciuti nella storia dell'automobilismo sportivo. Alla XXII edizione della Mille Miglia debutta la Mercedes 300 SLR; ne vengono schierate 4, ma solo due giungeranno al termine.

La numero 722 guidata da Stirling Moss, affiancato dal giornalista Denis Jenkinson, vince alla media di 157,650 chilometri orari, un record ancora oggi imbattuto (non considerando l'edizione del 1940). "Nel 1957 - ricorda Moss - avrei forse potuto batterlo. La Maserati 450 S con cui correvo, sempre in coppia con Denis Jenkinson, si era dimostrata potenzialmen-

te più veloce della 300 SLR. Durante le prove, seppure su tratti di strada aperti al traffico normale, ero riuscito a migliorare i tempi del 1955 in quelli che erano i settori chiave. Purtroppo si ruppe il pedale del freno poche centinaia di metri dopo il via, un guasto incredibile, dovuto a una fusione sbagliata, e fui costretto al ritiro". Non chiedetegli però, se ha dei rimpianti per questa sfortuna perché la sua risposta è lapidaria: "Sono rammaricato, perché forse avrei potuto vincere. Ma rimpianti mai, perché in una corsa come la Mille Miglia non avrebbe senso. La morte era così vicina in ogni curva, che forse proprio la rottura del pedale del freno, peraltro a velocità moderata, mi ha salvato la vita... Perché avrei potuto avere un incidente pochi metri o chilometri dopo". Per lui la 300 SLR è stata, e

rimane tutt'oggi, la migliore vettura Sport: "Era velocissima e affidabilissima. Potevi correre sereno, fiducioso che lei non ti avrebbe tradito. Il regime raccomandato era di 7500 giri, 8000 per pochi istanti, solo se necessario. Io qualche volta ho visto gli 8200 giri e ho viaggiato per chilometri a 7800. Durante la gara finimmo contro le balze di paglia due volte e decollammo, volando per oltre un secondo e decine di metri di strada, eppure, alla fine, a eccezione dei freni, era fresca come se dovesse ancora partire".

Jenkinson scrisse di quell'indimenticabile avventura: "Sedevo affascinato, guardando Moss lavorare duramente per mantenere il controllo ed ero così coinvolto nel seguire ogni suo minimo movimento, che mi sono totalmente dimenticato di avere paura". **R**



Inizia la sfida

È il 1° maggio 1955, ore 7.21.50: Stirling Moss ha appena acceso il motore. Alla sua sinistra, tra il pubblico, sorride Rudolph Uhlenhaut, creatore della 300 SLR. Sullo sfondo, con il cappello, Alfred Neubauer, direttore del reparto corse.



Istantanee di un successo

Moss e Jenkinson. Sotto in senso orario, il rifornimento di Roma, durato 28 secondi, dove vengono cambiati i pneumatici posteriori e messi 112 litri di carburante (in totale ne serviranno circa 360); l'arrivo a Brescia e la gioia tra Nuebauer (al centro) e Uhlenhaut.



RELAZIONI PERICOLOSE

SCANDALOSA ROSSA

Fu il regalo di un agiato professionista all'avvenente amante. La guida non doveva però essere il suo forte perché dopo pochi mesi sbiellò. La piccola fuoriserie fu quindi abbandonata in un'officina per oltre 50 anni. Poi è stata riscoperta

Testo di **Giuseppe Valerio** - foto di **Giuseppe Barone**





*Moretti Torino
600 Coupé*



Una lunga sosta

La Moretti è stata recuperata da Roberto Maria Rosano in un'officina di Siracusa dove era stata abbandonata da oltre 50 anni dalla sua prima e unica proprietaria. La vettura, in buone condizioni generali, a parte il motore, è stata restaurata con cura.

Per le vie di Siracusa erano in molti a riconoscere immediatamente quella macchinina rossa, un po' strana però tanto elegante. Si giravano tutti a guardarla,

ma non era la passione per le auto a far volgere gli sguardi. Quella macchina, una rara Moretti 600 Coupé, era guidata da una bella signora che, incurante degli sguardi "appiccicosi" degli uomini, si esibiva fiera del fatto di essere una delle poche donne al volante, e al diavolo gli insopportabili lazzi che l'accompagnavano a ogni passaggio.

Siracusa agli inizi degli anni 50 aveva già il respiro della grande città, ma l'anima era rimasta quella del borgo dove tutti sapevano tutto di tutti. Dunque era universalmente noto che quella fiammante fuoriserie era stata regalata alla signora dal suo amico "speciale", un agiato professionista. Circa le abilità di guidatrice della bella signora, forse i picciotti siracusani avevano visto giusto. Dopo pochi mesi infatti la Moretti rossa giaceva in un'officina meccanica cittadina col motore sbiellato. Accadde che la signora non volesse saperne di pagare il conto, che il suo amico "speciale" fosse stato riportato all'ovile dalla legittima consorte, e che il povero meccanico non trovasse il coraggio di sbarazzarsene. Così, la Moretti rimase abbandonata in un angolo della rimessa in attesa di tempi migliori.

Trascorrono ben 50 anni. L'officina è ancora lì, frequentata tra gli altri da Roberto Maria Rosano, un bancario siracusano con la passione per le auto d'antan. L'occhio lungo dell'esperto riconosce sotto un cumulo di residui di officina la 



La carrozzeria e l'interno erano ben conservati; solo un fanale rotto ha fatto disperare. La meccanica al contrario ha richiesto un'attenta revisione



Arie da fuoriserie

L'interno della vettura (sopra) ha avuto bisogno solo di una rinfrescata. Gli elementi presenti sono originali e alcuni di essi conferiscono un tono da vera fuoriserie, come il pomello del cambio e quelli sulla plancia in finta ambra. I due strumenti circolari recano il marchio Moretti. Sotto la plancia è stato aggiunto per prudenza un termometro acqua.



Piccola ma costosa

A destra, verniciatura e targhe sono originali. L'attuale proprietario ha solo provveduto alla lucidatura della carrozzeria e delle parti cromate. Nel 1951 questo modello, compresi gli optional dell'interno in vinipelle e dei fregi cromati, costava ben 1.430.000 lire.



Selleria conservata

Il punto forte della vettura, al momento del ritrovamento, era l'interno. Lo scarso utilizzo della piccola fuoriserie e il suo repentino abbandono hanno garantito una scarsa usura dei rivestimenti in vinipelle. Secondo l'attuale proprietario il divanetto posteriore non è stato mai utilizzato.

Rifornimento a rischio

Il vano che ospita il 4 cilindri in linea (sotto) si presenta pulito e in ordine; il bocchettone del serbatoio (a lato) è all'interno del bagagliaio: occorre prestare molta attenzione a non far fuoriuscire la benzina durante i rifornimenti.



➔ 600 Coupé del 1951. All'inizio il meccanico non vuole venderla: la proprietaria è deceduta da tempo, gli eredi sono ignoti e lui non è ancora certo di volersene disfare. Rosano insiste per un po' senza fortuna. Quando il meccanico, che nel frattempo ha deciso di godersi la pensione, deve liberare i locali in fretta, Rosano è il primo ad essere avvisato e, superato qualche ostacolo burocratico, ottiene la legittima proprietà della vettura.

RESTAURO APPROVATO DALLA CASA

Il primo esame è esaltante: "La macchina - ricorda Rosano - era in buone condizioni: carrozzeria e interno, riparati da un telo e da molti cartoni, erano quasi intonsi: con grande piacere ho poi scoperto che la zona posteriore dell'abitacolo, compresi divanetto e tappetini, era immacolata.

C'era uno dei fari anteriori rotto, ma il resto era tutto in ordine, comprese le targhe originali. Il motore, in attesa di quella riparazione mai eseguita, era stato smontato dalla sua sede ma tutti i pezzi erano stati ordinatamente conservati in una cassa".

La Moretti 600 Coupé è piuttosto rara (molto più nota e diffusa la versione 750),

presenta ancora il parabrezza sdoppiato e gode di una serie di finiture da fuoriserie di rango superiore, come tappezzeria in vinilpelle, pomello della leva del cambio e manopole sul cruscotto realizzati in finta ambra, leva del freno a mano cromata, strumenti con il logo della Moretti.

"Il problema - continua Rosano - era ripristinare il motore. In mio soccorso è intervenuto il buon amico Giuseppe Martorana, ingegnere del Politecnico di Torino che ha splendidamente curato l'intero restauro della meccanica. Il resto l'ho fatto da solo, ripristinando l'impianto elettrico e l'impianto frenante. Il fanale rotto l'ho sostituito con uno originale dell'epoca, reperito con una gran fatica".

Dopo avere riportato la sua fuoriserie all'originario splendore, Rosano invia foto e documentazione a Moretti. L'eredità della prestigiosa azienda torinese risponde con una cordialissima lettera nella quale si congratula sinceramente per il lavoro di restauro, ritenendolo all'altezza del prestigio della vettura. Le parole di Giovanni Moretti vengono poi confermate anche dalla commissione tecnica dell'Asi, che fornisce una omologazione "A/2".

↓ CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 57 mm - Corsa 58 mm
Rapporto di compressione 7:1
Cilindrata 592 cm³
Potenza 21 CV a 4200 giri/min
Carburatore Weber 22 DRS.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Leva di comando al volante
Frizione monodisco a secco
Pneumatici 425 x 15.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 4 posti
Telaio a longheroni in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci sup., balestra trasversale inferiore
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre longitudinali
Ammortizz. idraulici telescopici
Freni a tamburo idraulici
Serbatoio carburante 22 litri.

Dimensioni e peso Passo 2100 mm
Carreggiata ant./post. 1100 mm
Lungh. 3400 mm - Largh. 1298 mm
Altezza 1390 mm - Peso a vuoto 544 kg.

Prestazioni Velocità 110 km/h
Consumo medio 6 litri/100 km.



DALLA TENUTA DI CAMPAGNA AL GREEN

UNA CODA DI NOBILTÀ

Strettamente derivata dalla berlina di Alec Issigonis, questa variante “snob” ispirata alle “woody” americane era costosa da produrre per le molte lavorazioni manuali, e nasceva in un'epoca in cui le “wagon” in legno erano già scomparse. Ciò nonostante rimase in vendita per quasi vent'anni. In Italia dal 2013, l'esemplare del servizio è come nuovo

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Paolo Carlini**





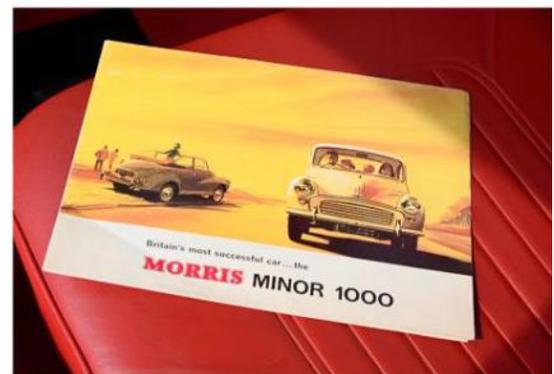


Tipicamente inglese? Di certo oggi la Morris Minor Traveller, con quel bel legno di frassino a vista, è considerata tale. In realtà, nel 1951 questa versione strettamente derivata dalla berlina Minor e lanciata poi nel 1953 fu concepita ispirandosi alle "woody", ovvero alle giardinette americane con intelaiature della carrozzeria in legno, diffuse negli anni Trenta e Quaranta.

Un po' quel che era avvenuto, alla fine degli anni 40, per la Fiat 500 B Giardiniera. Nel 1953 le "woody" americane, almeno quelle dotate di parti in legno con funzione strutturale, avevano compiuto la loro parabola, come anche la Fiat 500 C Giardiniera, che nel 1949 aveva sostituito la B, poiché si trattava di vetture realizzate con tecniche artigianali, troppo costose da costruire e, in fondo, anche troppo di nicchia, per non dire obsolete, in un'epoca in cui l'industria automobilistica si era ormai orientata

verso produzioni in grande serie di auto con carrozzerie interamente in acciaio.

La Morris Minor Traveller, che nel dopoguerra, in patria, era stata preceduta da pochissimi modelli analoghi, realizzati dalla Ford, dalla Lea Francis e dalla stessa Morris (Oxford Traveller), era invece solo all'inizio di una carriera che sarebbe durata addirittura fino al 1971, superando di circa un anno persino il ciclo produttivo della Morris Minor berlina. Ciò fu possibile grazie al fatto che essa costituiva una parte non troppo rilevante della produzione della Morris Minor; dal 1953 al 1971 ne furono infatti allestiti 215.328 esemplari su un totale di 1.293.331, tra berline a 2 porte, berline a 4 porte, cabriolet e giardinette, prodotte dal 1948, anno d'esordio del modello, al 1971. Senza contare poi le versioni commerciali (furgonate, pickup e autotelaio), che dal 1953 al 1972 furono assemblate in 326.627 esemplari, portando la produzione totale della Morris Minor a 1.619.958 esemplari. La costruzione costantemente in perdita della Traveller era perciò



compensata a sufficienza dai guadagni ricavati dalle vendite delle altre versioni, soprattutto delle berline. Ma come veniva realizzata in pratica questa giardinetta?

Va subito chiarito che questa era allestita sull'autotelaio a scocca portante della berlina e non su quello a longheroni posteriori delle versioni commerciali; di fatto, dal frontale al montante centrale la carrozzeria era identica a quella della berlina a 2 porte.

La qualità dei materiali, il livello delle finiture e la cura dei dettagli rendono accattivante una vettura che all'epoca non aveva pretese



Ultimo restyling

La finta pelle dell'interno (a destra) è di qualità notevole e su questo esemplare è ancora quella d'origine. Questa conformazione fu introdotta col model year '65, come la nuova plancia, con il quadro strumenti in alluminio anodizzato (pagina a fianco).



Meglio sul liscio

Agile e brillante come la berlina, la Traveller invoglia a una guida disinvolta, ma sullo sconnesso il retrotreno rigido e poco ammortizzato può mettere in difficoltà. Sotto, il Golf & Country Club Castello di Tolcinasco (MI), esclusiva location di questo servizio.





ANTONELLA FALCIONI

ARTE E GOLF

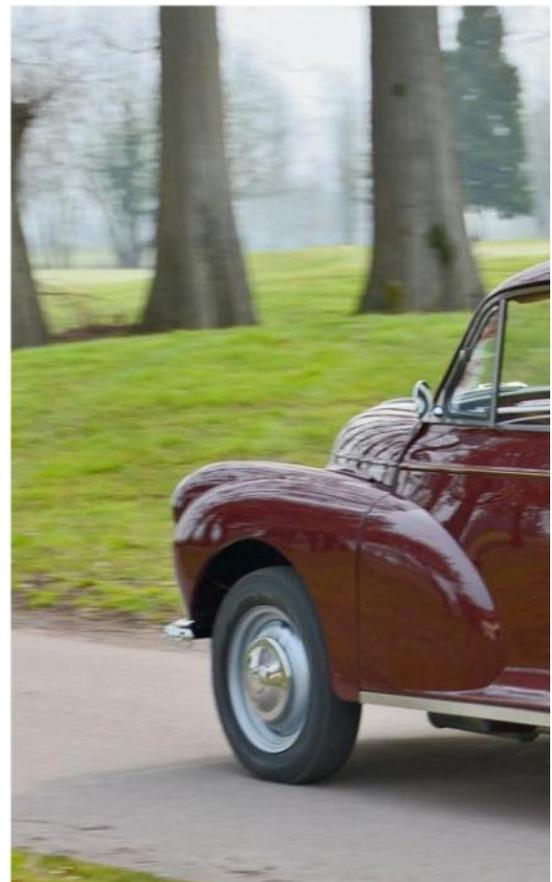
Pittrice nota a livello internazionale

lavora su tela a olio e ad acquerello, su ceramica, vetro e altri supporti e, oltre che nella propria galleria Arte Fata di Rezzato (BS), espone in Italia, in Germania e a Cuba. Giocatrice di golf di ottimo livello, ritrae spesso anche scene e campioni del suo sport preferito, come Miguel Angel Jimenez e Michelle Wie (foto qui sotto). Da qualche tempo ha iniziato a tenere anche un ciclo di lezioni di pittura su YouTube. Proprio per l'ambientazione del nostro servizio, a lei così congeniale, ha posato per noi.



La cellula posteriore era costruita alla Morris Bodies Branch di Coventry, un reparto speciale (sede in precedenza della carrozzeria Hollock & Pratt acquisita dalla Morris nel 1923). In un ambiente di lavoro decisamente anteguerra, i circa cinquanta elementi che costituivano l'intelaiatura della cellula e i telai delle due porte posteriori erano tagliati da tavole di frassino stagionato, quindi lavorati e assemblati a mano, con l'ausilio di dime. Sulla struttura, preventivamente verniciata con "trasparente", venivano poi inchiodati i pannelli in alluminio verniciati nella tinta della vettura che costituivano i fianchi e il tetto; anche i telai delle porte posteriori erano chiusi da pannelli di alluminio. La cellula infine era dotata dei rivestimenti interni e dei finestrini.

Alla luce delle testimonianze dell'epoca, si può affermare che alla Morris Bodies Branch ogni giorno venivano completate in media 50 cellule posteriori della Minor Traveller. Un dato notevole, considerato il tipo di lavorazione, che peraltro concorda quasi perfettamente col totale sopra riportato, riferito a 18 anni di produzione. Inviata allo stabilimento Morris di Cowley, le cellule venivano accoppiate tramite bulloni agli autotelai appena usciti dalla linea di verniciatura. Le vetture, dotate di specifici parafranghi posteriori, diversi da quelli della berlina, ma



comunque realizzati in acciaio, erano infine completate con la meccanica, l'impiantistica di bordo e le finiture interne.

La Morris Minor Traveller, dunque, era complicata e costosa da produrre, ma decisamente accattivante, per la sua classicità fuori dal tempo che le conferiva uno stile inconfondibile. La protagonista del nostro servizio, ambientato in perfetto stile british all'interno del Golf & Country Club Castello di Tolcinasco, è stata immatricolata in Inghilterra il 7 ottobre 1968 e fu presumibilmente allestita in quello stesso anno, ma pochi dettagli, in ogni caso, la distinguono dalle Traveller prodotte anche 10 o 15 anni prima. Agli occhi dei profani però, perché in realtà, seguendo l'evoluzione della gamma, fu aggiornata più volte.

È l'attuale proprietario, Massimiliano Terragni, uno dei massimi esperti italiani in fatto di "creature di Alec Issigonis", a illustrarci questi dettagli, evidenziati nelle foto del servizio. Ha acquistato questa vettura in Inghilterra nel febbraio 2013, convinto soprattutto dalla sua livrea Maroon "B" con interno Cherokee Red, introdotta col model year '68 e mantenuta fino a metà del 1970, quindi piuttosto rara. Benché la vettura fosse stata ricondizionata di recente dal Morris Minor Millennium Garage, Massimilia-

no, conoscendo il livello medio dei lavori effettuati in Inghilterra, ha deciso comunque di intraprendere un nuovo restauro, effettuato dagli specialisti italiani di sua fiducia e da lui stesso, per alcuni lavoretti di fino. L'unica deroga all'originalità, per il resto assoluta, è stata il montaggio di un alternatore al posto della dinamo, un accorgimento peraltro vivamente consigliato dagli amici del Morris Minor Owners Club. Il risultato è una vettura davvero come nuova, anche perché le condizioni di partenza non erano in realtà disastrose.

"Di Minor Traveller", conclude Massimiliano, "ne avevo già acquistate altre due ma, dato lo stato dei lamierati, al momento di iniziarne il restauro avevo preferito desistere e le avevo rivendute. Al terzo tentativo, grazie anche all'esperienza che mi ero fatto, l'esemplare giusto l'ho trovato". Compatta, piuttosto leggera e con un motore sufficientemente brillante, dal caratteristico rombo di scarico molto simile a quello della Mini, la Minor Traveller oggi è ancora una vettura godibile, in campagna come in città. L'unico vero limite è il retrotreno con taratura piuttosto rigida, per giunta dotato degli antiquati ammortizzatori a leva Armstrong che, specie a minimo carico, lo fanno sobbalzare a ogni asperità. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 64,58 mm - Corsa 83,72 mm
 Cilindrata 1098 cm³
 Rapporto di compressione 8,5:1
 Potenza 50 CV SAE a 5100 giri/min
 Coppia 8,3 kgm SAE a 2500 giri/min
 Distribuzione a valvole in testa
 Asse a camme laterale, catena
 Carburatore seminvertito SU HS 2
 Lubrificazione forzata, 37 litri
 Raffreddamento ad acqua, 55 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Frizione monodisco a secco
 Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata)
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 5.20-14 tubeless.

Corpo vettura Giardinetta 2 porte con portellone a due ante, 4 posti
 Scocca portante in acciaio, sezione posteriore in alluminio con intelaiatura in legno
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, barre di torsione longitudinali
 Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori a leva Armstrong
 Freni idraulici a tamburo Lockheed
 Sterzo a cremagliera
 Capacità serbatoio 29,5 litri.

Dimensioni e peso Passo 2180 mm
 Carreggiata ant. 1280 - post. 1280 mm
 Lungh. 3785 mm - Largh. 1550 mm
 Altezza 1520 mm - Peso a vuoto 826 kg.

Prestazioni Velocità massima 123 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 24,5 secondi.



La cilindrata maggiore

Il motore A Series di 1098 cm³ (sopra) fu adottato su tutta la gamma Minor col model year '63 e mantenuto fino al termine della produzione. Seguiva un 918,6 cm³ (1948-52), un 803 cm³ (1952-56) e un 948 cm³ (1956-62), il primo dei quali a valvole laterali. Rispetto alla berlina la Traveller è più lunga di un pollice (25,4 mm). Si notino i cerchi argento, adottati dal giugno 1963 su tutte le Minor, e il faro di retromarcia, accessorio della Casa.

UN INVESTIMENTO GARANTITO

IRRESISTIBILI, SCOMODITÀ

Impossibile restare indifferenti di fronte a questa inglesina, nonostante l'assetto massacrante e il motore da soli 120 CV. Questa leggera sportiva è piacere di guida allo stato puro. Costa più delle rivali, ma ripagherà

Testo di **Marco Di Pietro**, foto di **Luci e Immagini**





"Basta guidarla una volta... e nulla è più come prima". Marco Rimoldi, imprenditore nel campo della produzione di diagnostica e attrezzature per le linee di revisione

delle auto, è drastico: non esiste altra automobile oltre alla Lotus Elise. "Al limite... potrei scambiarla con... una Exige!".

Nessuna automobile al mondo è più divertente di una Elise: 680 kg con metà serbatoio del carburante riempito, una linea retrò che ricorda le sportive degli anni Sessanta (e in parte la Dino 246 GT, come ammise l'autore dello stile Julian Thomson, che ne possedeva appunto una), un "motorino" di 1,8 litri che potrebbe sembrare quanto di meno sportivo possa esistere, e invece...

Continuiamo: un assetto da spaccare la schiena, freni da maltrattare, se si vuole rallentare veramente, senza servoassistenza, sterzo diretto, come su un kart, ovviamente privo anch'esso di "aiutini per signorine", un abitacolo essenziale, con buona parte del telaio a vista e una splendida pedaliera in estrusi d'alluminio. I sedili sono essenziali, avvolgenti quanto basta, ma poco imbottiti. Il tetto in tela si può, anzi, si deve, asportare. Così nell'abitacolo entra una boccata d'aria, altrimenti si soffoca, dato che sarebbe stato un sacrilegio anche soltanto il pensare di adottare un climatizzatore.

Insomma: la Lotus Elise è un oggetto particolare. Non per tutti. Per pochi o pochissimi. È l'automobile più odiata dalle vertebre cervicali. Che vanta però, oltre a svariati tentativi di imitazione, una schiera di irriducibili integralisti che non si sognerebbero mai di tradirla.

Entrata in produzione nel 1996 nell'era Lotus di Romano Artioli, l'imprenditore italiano che all'inizio del decennio aveva riportato in vita la Bugatti, fu battezzata Elise (come tutte le Lotus l'iniziale è una "e") dal nome della nipote del proprietario, nata proprio mentre la Elise era in gestazione. La piccola Lotus, sigla di progetto M111, è un capolavoro della tecnica: il telaio, leggerissimo (soltanto 68 kg), è in estruso di alluminio al magnesio-silicio, incollato con resina epossidica ad attivazione termica. La carrozzeria è in vetroresina. Il motore è un Rover derivato dalla grande serie, di 1,8 litri di cilindrata e soli 120 CV. Che però, su un'auto leggera come una piuma, fanno meraviglie (anche se la sonorità di scari- 



Rivestimenti non previsti

Stile razionale e minimalista all'interno della Elise, con parti del telaio a vista. Niente climatizzatore, né servosterzo, né servofreno. La radio è un accessorio aftermarket, peraltro superfluo perché il fragore del motore e la scarsa insonorizzazione permettono un ascolto molto limitato.

co è un po' sottotono). "Mancano almeno 100 CV": questa è l'unica lamentela di Marco Rimoldi, il proprietario della Elise raffigurata in queste pagine.

Il problema della potenza, giacché il telaio avrebbe sopportato una cavalleria ben superiore, fu risolto negli anni seguenti con la 111 S ("S" come "Sprint", una sigla storica per la Casa di Hethel) da 135 CV, poi con la Sport 160

da 162 CV e in seguito con versioni ancora più performanti, fino ai giorni nostri.

La Elise è oggi considerata una delle youngtimer più apprezzate: la richiesta è altissima in relazione agli esemplari disponibili, invero piuttosto pochi, specie sul mercato italiano (da una breve indagine risulta che di Elise prima serie ce ne siano in vendita meno di venti). Tant'è che molti appassionati, per trovar-

ne una, si rivolgono ai mercati esteri. L'unico Paese in cui l'offerta è ampia è, naturalmente, la Gran Bretagna, dove però si trovano quasi esclusivamente esemplari con guida a destra (che in Italia subiscono una decurtazione della quotazione di circa il 30%).

I prezzi di riferimento sono attorno ai 16.000 euro per una Elise in buono stato di conservazione, con punte che si avvicinano ai 25.000 per gli esemplari immacolati. Un valore decisamente elevato, se si considera che le spider di pari epoca (per esempio le Alfa Romeo della serie 916, le Mercedes SLK o le BMW Z3), si trovano a somme decisamente inferiori. La versione su cui puntare è quella costruita fino al 1998, caratterizzata dall'im-



Un guscio per sedile

Pannelli essenziali, con parte della carrozzeria a vista, senza alza cristalli elettrici; il bagagliaio è un pozzetto di scarsa capacità; i sedili sono regolabili soltanto longitudinalmente: in questa Lotus tutto ciò che è superfluo non esiste.

↓ RILEVAZIONI da Quattroruote 11/1986

Velocità massima

Dichiarata (km/h)	200
Effettiva (km/h in V marcia)	195,964

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	2,8
0-100	6,1
0-160	17,2

Ripresa in V

km/h	secondi
70-80	2,9
70-100	7,3
70-120	12,7
70-130	15,6

Consumo

km/h	km/litro
60	23,7
100	17,1
120	15,3
140	12,8

Frenata

km/h	metri
60	13,5
100	37,4
120	52,0
140	74,1
160	95,7



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, trasversale - 4 cilindri in linea Alésaggio 81,3 mm - Corsa 75,4 mm Cilindrata 1796 cm ³ Rapporto di compressione 9,4:1 Potenza max 120 CV (88 kW) a 5500 giri/min Coppia max 16,9 kgm (166 Nm) a 3000 giri/min Distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, cinghia dentata Iniezione Rover MEMS 1.9 Multipoint Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata Impianto elettrico a 12 V, batteria 44 Ah.
---------------	---

Trasmissione	Trazione posteriore Cambio (al retrotreno) manuale a 5 marce Leva di comando centrale Rapporto finale: 3,375:1 Frizione monodisco a secco Pneumatici 185/55 VR 15 (anteriori) Pneumatici 205/50 VR 16 (posteriori) Cerchi in lega da 5,5J x 15 e da 7J x 16.
---------------------	---

Corpo vettura	Targa 2 porte, 2 posti Telaio in lega leggera, carrozzeria in vetroresina Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti Scatola guida a cremagliera Serbatoio carburante 40 litri
----------------------	---

Dimensioni e peso	Passo 2300 mm Lunghezza 3726 mm Larghezza 1701 mm - Altezza 1202 mm Peso in ordine di marcia 675 kg.
--------------------------	---

Prestazioni	Velocità massima 200 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 5,9 s Consumo medio 6,5 litri/100 km.
--------------------	---



pianto frenante con dischi in materiale composito a matrice metallica (MMC). Questi freni sono leggerissimi (ogni disco pesa meno di 400 grammi), molto efficaci e longevi. Marco Rimoldi asserisce di avere sull'auto ancora i dischi originali, e pure in perfetta efficienza, nonostante gli oltre 110.000 km già percorsi. Il costo delle pastiglie specifiche è abbastanza elevato: 200 euro. Un certo risparmio si può ottenere ordinandole in Inghilterra, dove esiste un fiorente mercato di parti originali o di qualità corrispondente.

A proposito di ricambi: la disponibilità è complessivamente buona, anche se non sempre i prezzi sono accessibili. Restaurare una Lotus Elise è un'operazione sconsigliabile,

perché quasi certamente i costi superano il valore dell'auto, in particolare se si deve intervenire, mediante i rari specialisti, sul telaio. Per la carrozzeria in vetroresina, è meglio rivolgersi a riparatori nautici.

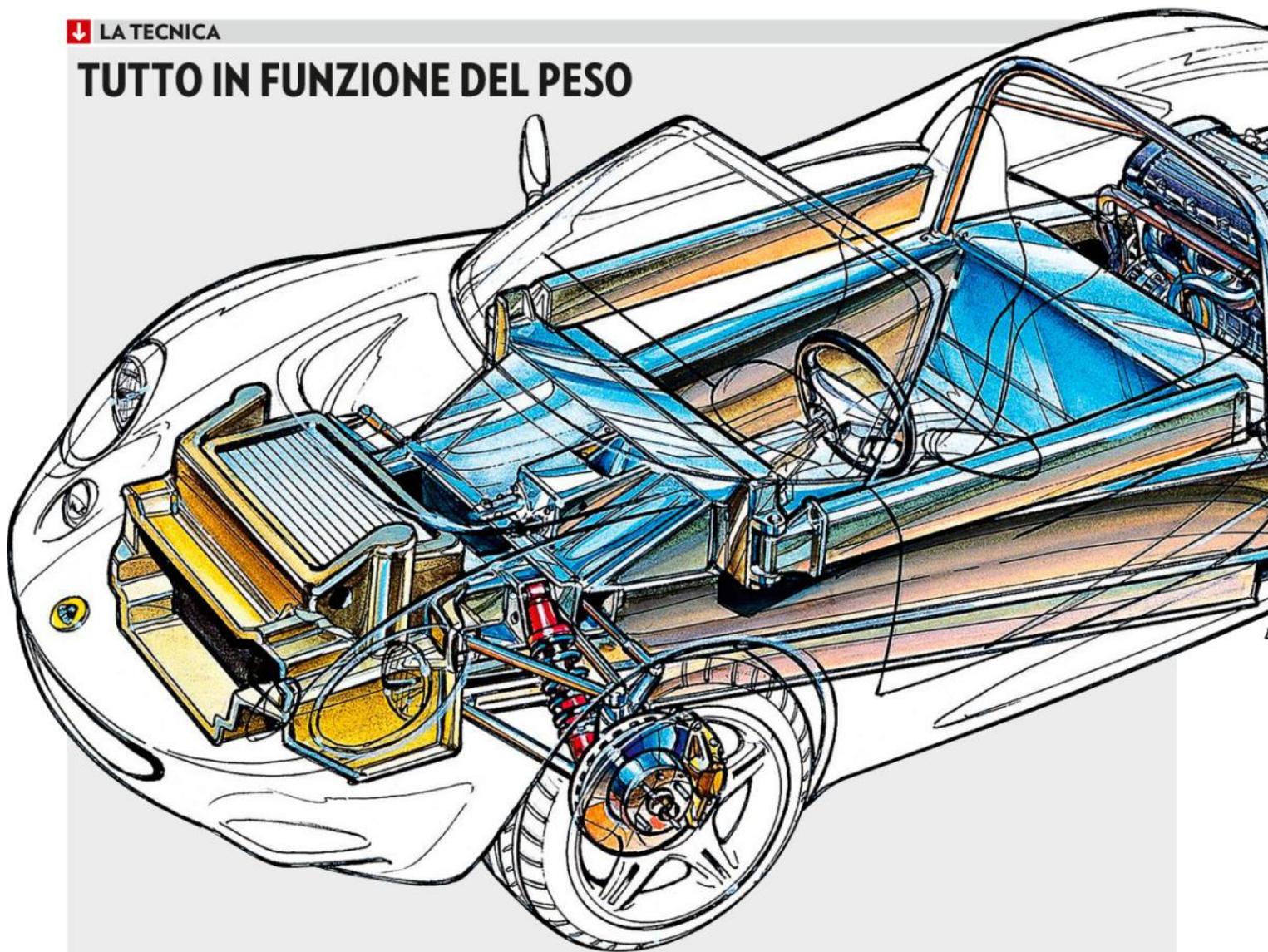
Tra i difetti della Elise, la cronica tendenza al surriscaldamento, che porta alla bruciatura della guarnizione della testa (un difetto comune alla MG F, dotata dello stesso motore, anch'esso montato in posizione centrale), che in casi gravi porta alla deformazione della testata, con costi di rifacimento del motore che sfiorano i 3000 euro.

Infine, dove comprare una Elise? Detto in precedenza dei mercati esteri, in Italia la strada più percorribile è quella di rivolgersi pres-

so un dealer appartenente alla sparuta pattuglia di concessionari ufficiali. Quasi certamente sarà in grado di reperirne un esemplare, di cui sarà anche in grado di dimostrare la manutenzione e la storia. Per quanto concerne le percorrenze pregresse, non lasciatevi spaventare da chilometraggi elevati: se ben curata, la Elise può rivelarsi molto affidabile e oltre i 100.000 km quasi certamente avrà già subito una "rinfrescata" al motore. Evitate, piuttosto, gli esemplari sfruttati in pista nelle gare di club (almeno una Lotus Elise su due è stata impiegata spesso in circuito): se non potete rinunciare a una Elise ex corsa, verificate con l'aiuto di un carrozziere l'integrità della scocca e del telaio. **R**

LA TECNICA

TUTTO IN FUNZIONE DEL PESO



Telaio aeronautico

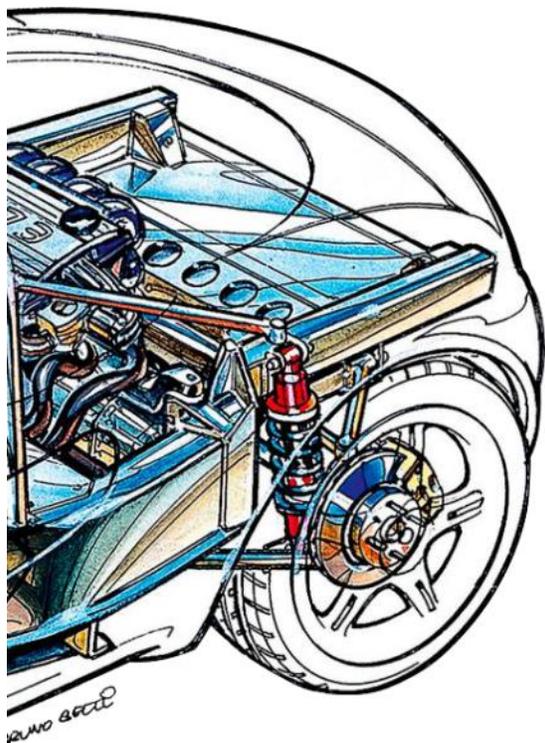
Semplice ma sofisticata, la Elise è un vero capolavoro della tecnica automobilistica. Il telaio leggerissimo regge tutti gli organi meccanici e costituisce l'ossatura per la carrozzeria in vetroresina. Nello spaccato si nota il sistema di raffreddamento, pur poco efficace, che occupa quasi tutto il vano anteriore.

L'Elise è costruita

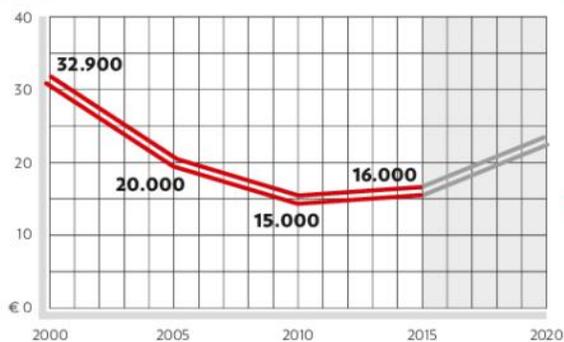
completamente con leghe leggere e materiali compositi. Essenziale negli allestimenti, raggiunge un rapporto peso/potenza eccellente, 6,1 kg/CV, pur con i pochi cavalli a disposizione, erogati dal poco sportivo 4 cilindri Rover di 1,8 litri (120 CV). Ideale, per una vettura concepita per un utilizzo stradale, ma a proprio agio soprattutto in pista, la distribuzione dei pesi: 39% all'anteriore e 61% al retrotreno. Tornando al propulsore, è l'onesto (anche se non sempre affidabile), Serie K della MG-Rover, adottato su molti modelli tra cui anche la MG F e la Land Rover Freelander prima serie. È un bialbero di 1796 cm³, abbinato a un cambio a cinque marce manuale, anch'esso

di origine Rover (la sigla è PG1). Motore e cambio sono montati in posizione trasversale. Tra le criticità di questo gruppo, la scarsa ventilazione dinamica e il sistema di raffreddamento con elettroventola poco efficace, che spesso ha portato alla bruciatura della guarnizione della testa (e in alcuni casi a guai peggiori). Molto efficaci i freni, dotati di dischi in materiale composito, sostituiti a partire dal 1998 con i più tradizionali (e pesanti) componenti in acciaio per questioni di costi. Il telaio è realizzato in lega di alluminio con le varie parti incollate secondo un procedimento di derivazione aeronautica: la resina epossidica, con funzione di collante, veniva

scaldata a 200 gradi per quaranta minuti al termine dei quali il processo di saldatura era concluso. Il telaio, oltre che elemento strutturale, costituisce anche una peculiarità stilistica, dato che ampie parti di esso sono a vista, in particolare nell'abitacolo, come su una vera e propria auto da competizione. All'epoca, la Lotus Elise aveva un costo decisamente superiore alla media delle concorrenti: nel 1996 sfiorava i 50 milioni di lire. Un prezzo che, pur non alla portata delle tasche di tutti gli appassionati di vetture sportive, non fu ostacolo per il successo commerciale di questa vettura. Che oggi rappresenta già un classico, con quotazioni in costante ascesa.



VALORE NEL TEMPO



PRO...

- Accelerazione formidabile
- Consumo ridicolo
- Tenuta di strada da auto da corsa
- Ottimo investimento
- Sensazioni di guida

...E CONTRO

- Assetto "spaccaossa"
- Reperibilità non facile
- Motore poco potente
- Confort limitato
- Se da restaurare, è impegnativa

Pur con meno di 20 anni sulle spalle, la Lotus Elise è considerata una "instant classic" fin dalla nascita. Di conseguenza, le sue quotazioni, dopo una curva di svalutazione decisamente più "morbida" rispetto a quella di altre sportive, stanno risalendo. È molto probabile che per la fine del decennio i suoi prezzi sul mercato siano tornati quasi al livello dei listini di quando era stata messa in vendita. La produzione abbastanza limitata e la diffusione modesta in Italia fanno sì che la domanda si mantenga costantemente superiore all'offerta di esemplari.



RICAMBI OGGI

Proiettore anteriore	€ 500
Faro posteriore	300
Pastiglie freni ant.	200
Dischi anteriori	800
Kit frizione	320
Set 4 cerchi in lega (usati)	900
Pompa acqua	170
Serbatoio carburante	450
Coppia portiere (usate)	1000
Kit tagliando	350
Parabrezza	600

↓ ASSISTENZA

GLI SPECIALISTI SONO UNA DECINA

È raro che una Lotus Elise non sia transitata dalla rete ufficiale della marca per eseguire la manutenzione: in genere chi l'acquista è un appassionato che tiene molto allo stato di conservazione della propria sportiva. In Italia ci sono circa una decina di specialisti in grado di risolvere qualsiasi problema di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla Elise. Per quanto concerne i ricambi, attraverso i club e sul web è possibile trovare qualsiasi parte occorra, con una spesa in genere più limitata rispetto al listino prezzi ufficiale.

LA PAGELLA

Fascino

Una vera Lotus, che incarna lo spirito delle auto di Hethel degli anni Sessanta. Linea mozzafiato, prestazioni eccellenti, marchio di prestigio assoluto.

Prezzo

È la più costosa delle piccole sportive degli anni Novanta. Anche se l'investimento mette al riparo dall'inflazione, perché consente a chi decide di disfarsene di realizzare sempre un guadagno.

Costo di gestione

Se non è stata strapazzata in pista, una Lotus Elise non richiede una manutenzione più assidua o differente rispetto a una normale auto di pari epoca. Qualche ricambio è un po' costoso, in compenso i consumi di carburante sono ai minimi termini.

Uso quotidiano

Il suo unico limite è l'assetto rigidissimo che ne sconsiglia l'utilizzo in città e con troppa frequenza. Se però avete spirito di sacrificio, la Lotus Elise è una creatura ineguagliabile.

Affidabilità

Problemi di raffreddamento a parte (il circuito va verificato con frequenza e con la massima attenzione), la Lotus Elise monta una meccanica collaudata. La scarsità di dotazione, inoltre, evita guasti a... tutto ciò che non c'è!

Ricambi

La rete ufficiale dispone di qualsiasi ricambio; in Gran Bretagna esistono diversi produttori di componenti aftermarket e anche di elaborazioni.

Attività dei club

Il Lotus Club Italia è il sodalizio ufficiale che rappresenta il marchio nel nostro Paese, ma di sodalizi dedicati alla Casa ne esistono tantissimi, e non soltanto in Gran Bretagna.

LA 27ª EDIZIONE DELLA RASSEGNA TEDESCA

SEMPRE PIÙ ÜBER ALLES

La vastità e l'altissima densità degli stand confermano questa manifestazione come una delle più importanti del settore a livello mondiale. In primo piano i grandi spazi delle Case automobilistiche, ma sono ricchi anche gli altri settori

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



**DIE KLASSIK
WELTMESSE**

**TECHNO
CLASSICA
ESSEN**

27. WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC & PRESTIGE-
AUTOMOBILE, MOTORSPORT, MOTORRÄDER,
ERSATZTEILE, RESTAURIERUNG UND WELT-CLUBTREFF

ESSEN, 15.-19. APRIL 2015

18.00 Uhr - 20.00 Uhr
Donnerstag 9-18 Uhr, Freitag 9-19 Uhr, Samstag - Sonntag 9-18 Uhr

IL SALONE IN CIFRE

Visitatori (circa)	190.000
Superficie m ²	120.000
Veicoli esposti (circa)	3000
Numero espositori	1250
Case con presenza ufficiale	25
Prezzo del biglietto (€)	25

Audi
Vorsprung durch Technik



Scoperte di Ingolstadt

Lo stand Audi, dedicato agli 80 anni di roadster e cabriolet. In primo piano, da sinistra, Auto Union 1000 SP, Wanderer W25, DKW F5 e Audi Front 225. Sulla pedana, Audi A3 e TT.

Notevole lo sforzo delle Case automobilistiche per allestire stand con scenografie curate e accattivanti

Compleanni a Wolfsburg

A fianco, la rassegna di Polo, per festeggiare i quarant'anni del modello. In primo piano, la prima serie del 1975. Sotto, il Transporter T1, la cui produzione in serie iniziò 65 anni fa.



Ufficiale e non ufficiale

Alla Mercedes-Benz la mostra ufficiale era dedicata alle vetture aerodinamiche, da competizione e da record (sopra). Ospiti dello stand i club di modello, come quello della 190 SL, per celebrarne i 60 anni.



Trentenne esclusiva

La Porsche festeggia i trent'anni della 959, la più esclusiva delle derivate dalla 911. L'esemplare sfoggiava una livrea arancio micallizzato.



Sportive di Monaco

Trentesimo compleanno della M3, la versione più sportiva derivata dalla BMW Serie 3. A rappresentarla, da sinistra, una serie E36 e una E30 da corsa.



Cinquant'anni di design

Grande risalto alla Opel per lo studio della GT. Da destra, il prototipo Experimental GT del 1965, la maquette e l'auto di serie del 1968.

Vetture di alto valore, rarità e pezzi unici erano in grado di entusiasmare anche il visitatore più smaliziato



Al centro dell'attenzione

Attorno al Grand Palais della S.I.H.A., l'ente fiera (sopra), come di consueto c'era la mostra tematica. Quest'anno era dedicata alle auto da competizione del Tourist Trophy. A sinistra, la Mercedes-Benz SS con la quale Rudolf Caracciola vinse l'edizione del 1929.

Universale, questo l'aggettivo che più si addice a Techno Classica. Giunta alla ventisettesima edizione, forse la più grande fiera del mondo in fatto di veicoli storici ha assunto negli anni una connotazione sempre più internazionale, sia per quanto riguarda gli espositori sia per quanto concerne i visitatori.

I marchi storici, presenti nella loro quasi totalità, possono quindi contare su una vetrina privilegiata, nella quale allestire suggestive esposizioni tematiche, che spesso richiamano importanti anniversari. Tra gli stand con l'allestimento più curato e attraente quello del gruppo Audi, dedicato quest'anno agli ottant'anni di roadster e cabriolet, nel quale era esposta una selezione di magnifiche "scoperte", a rappresentare i

marchi Audi, DKW, Horch, NSU e Wanderer, ovvero quelli oggi appartenenti alla Casa di Ingolstadt. Rimanendo in Germania, e nello stesso padiglione, lo stand Volkswagen era in gran parte destinato a festeggiare i quarant'anni della Polo, con ottimi esemplari di quasi tutte le serie prodotte fino a oggi, alcuni dei quali appartenenti a edizioni speciali, come la Polo III Plein Air, con tettuccio apribile in tessuto.

Accanto allo stand Volkswagen, quello della Skoda, dove si potevano ammirare modelli dal 1900 agli anni 60 e dove si celebrava il quarantesimo anniversario della 130 RS, il modello da rally derivato dalla 110 Coupé. Nello stesso padiglione anche Porsche, che accoglieva i visitatori con una sgargiante 959 in livrea arancio micelizzata, a ricordare i trent'anni del modello del quale era esposto anche un autotelaio. In un padiglione attiguo, la Opel, che ce-

lebrando i cinquant'anni della Experimental GT, la concept che diede origine alla GT, ha voluto affiancarle i prototipi più rappresentativi del proprio design storico, come la Genève del 1975 e la Corsa Spider del 1982. Subito a fianco, l'enorme stand Mercedes, la cui esposizione ufficiale era dedicata ai modelli con carrozzeria aerodinamica, da competizione e da record. La Casa di Stoccarda aveva però lasciato spazio ai club di modello per festeggiare i sessant'anni della 190 SL e i cinquanta della 250 SE (W 108).

Al lato opposto della fiera, a qualche chilometro di distanza, la BMW: i trent'anni della M3 e i sessanta della Isetta i temi trattati, in attesa di una manifestazione ad hoc per celebrare i quaranta della Serie 3 (E21), mentre il marchio Rolls-Royce, appartenente alla Casa di Monaco, festeggiava i novant'anni della Phantom. In rappresentanza dell'Inghilterra, la Jaguar, a celebrare i suoi ottant'anni e i 

CURIOSITÀ

Carrozzeri e artigiani

Atipica ma interessante la presenza del marchio Volvo, limitata alla rassegna dei modelli carrozzati da Bertone (a fianco). Più a destra, la V2 Sagitta, un esemplare unico realizzato tra il 1944 e il 1947 da Kurt Volkhart su base Volkswagen KDF Typ 82, pensato per un'eventuale produzione in serie.



Non solo Case tedesche: gli altri marchi europei erano ben rappresentati, ma per FCA c'era solo Alfa Romeo

Amata dai tedeschi

La presenza ufficiale di Fiat Chrysler Automobiles era limitata ad Alfa Romeo, un marchio da sempre molto amato in Germania. In primo piano, una Giulia 1600 Sprint del 1962, ultima versione della leggendaria coupé carrozzata da Bertone e nata come Giulietta Sprint nel 1954.



Gran Bretagna e Francia

Alla Jaguar (sopra) si festeggiavano i 40 anni della XJ-S, con un raro esemplare della prima serie. A fianco, berlina, Cabriolet e Break per celebrare i 60 anni della Citroën DS. Più a destra, una 504 Coupé V6 nello stand Peugeot dove si festeggiavano 125 anni di produzione automobilistica.



quarant'anni della coupé XJ-S. Per l'Italia era presente in veste ufficiale solo l'Alfa Romeo, mentre per la Francia c'erano la Citroën, con le tre versioni principali della sessantenne DS, e la Peugeot, con alcuni modelli significativi per celebrare i centoventicinque anni della sua produzione automobilistica.

Questo solo per quanto riguarda le Case. Techno Classica è però anche rassegna

di club, sede di workshop e un grandissimo mercato di automobili, accessori, ricambi, letteratura. Tutta da visitare e tutta da godere. Molti anche i club tedeschi dedicati ai marchi italiani, amatissimi in quel Paese, Alfa Romeo e Fiat in testa.

Tanti gli artigiani che mostravano "in diretta" come rimettere in forma un lamierato o come ricondizionare un radiato-

re. Sterminata l'offerta di ricambi, originali o riprodotti. Notevole, ma ridotta rispetto agli anni scorsi, la disponibilità di brochure e di libretti d'uso e manutenzione originali. Interessante l'offerta di automobili, specie quella di produzione o comunque di scuola tedesca, praticamente introvabile altrove. E poi tante e tante automobili in vendita, forse come in nessun'altra fiera al mondo. **R**

PREZZI PAZZI



Però è nuova di fabbrica

Passata di mano come "km zero" a Milano Autoclassica (Ruoteclassiche di aprile, pag. 89) questa Bertone X1/9 del 1987 era proposta a 42.000 euro.



L'inestimabile valore della cabriolet

Era in vendita a ben 103.900 euro questa Borgward Isabella Coupé Cabriolet, costruita in circa 20 esemplari dal 1957 al 1961.



Minibus per svenarsi

Rarissimo, oggi, il Ford Taunus Transit Luxur Panorambus. Però 119.000 euro per questo pur bellissimo esemplare...

CONCORSO D'ELEGANZA

Media Awards 2015

Nuova edizione per il concorso Fiva che quest'anno, per la prima volta, ha affiancato alla propria giuria composta da giornalisti. Una dozzina le testate presenti; per l'Italia solo Ruoteclassiche e La Manovella. Le vetture, pre 1985, dovevano essere selezionate in tutti i padiglioni tra quelle messe in vendita da commercianti professionisti. Tra le premiate, un'Isotta Fraschini 8A Castagna del '29: miglior vettura ante '45 (1); un'Alfa Romeo 6C 2500 Ghia del '47; "Regina del passato" su Ruoteclassiche di gennaio 2013; Best of Show Cabriolet (2); la Maserati Boomerang del '72: miglior vettura 1946-84 (3); la Maserati 3500 GTI Sebring del '63 (4), in copertina su Ruoteclassiche di novembre 2014; si è classificata prima della Classe F Fiva (1961-70).



ANDREA BRIANZA

ANDREA BRIANZA



2



3

ANDREA BRIANZA



4

DI TUTTO UN PO'



Fiat 500 in kit

Geniale la trovata di un club tedesco dedicato alla Fiat 500: una intera vettura in scatola di montaggio, ma realizzata in scala 1:1.



Una festa per ogni anno

Quarantasei gli anni compiuti dall'Autobianchi A112, degnamente festeggiati dal club tedesco dedicato alla piccola di Desio.



In stile tedesco

Tra gli automobili che si trovano solo in Germania, queste borse a forma di Ford Taunus Transit, in vendita a 49,90 euro.

S COLLEZIONISTI MASSIMO VIGANÒ

IL CUORE MATTO PER IL DOUBLE CHEVRON

UNA VITA PER LE “DEE”

Di professione è un imprenditore nel campo della sabbatura e verniciatura industriale. La sua vera passione però sono le DS, che compra e restaura maniacalmente con le sue mani. Nella sua officina. E che poi espone nella sua personale concessionaria Citroën anni 70

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Alessandro Bianchi**

Il piacere di sporcarsi le mani
Massimo Viganò a fianco della DS 23 Pallas del 1974, l'unica DS che sta restaurando personalmente su commissione. Telaio, meccanica e interno sono stati ripristinati. I lamierati sono in fase di verniciatura.



L'impronta, il condizionamento, sono stati simili a quelli che ha subito la maggior parte dei collezionisti appassionati di un solo modello di auto: la prima esperienza automobilistica che si vive, la prima vettura con cui si entra in contatto nei primi anni di vita è poi quella a cui si resterà più legati per sempre. Un "imprinting", appunto, che condiziona tutte le scelte automobilistiche a venire. Si spiega così l'amore assoluto di Massimo Viganò, milanese, 49 anni, imprenditore, per le Citroën DS. Ne possiede una ventina, di differenti versioni, alcune da restaurare, e oggi è tra i più importanti collezionisti italiani di questo modello.

Fatale il contatto sin dai primi momenti di vita con le morbidezze della Dea francese, una ID 19 Confort arrivata in famiglia nel 1969 quando lui aveva solo tre anni. La cappelliera imbottita da uno spesso strato di soffice gommapiuma (come il pavimento e il cielo della vettura) dove il piccolo Massimo riposa durante i primi lunghi viaggi con i genitori (il divanetto posteriore era riservato al fratello maggiore) e il dondolio più dolce di quello di una culla offerto dalle mitiche sospensioni della DS, sono sensazioni che in un bambino restano impresse per sempre. E se all'epoca è troppo piccolo per rammentare il viaggio a Londra nel 1969 con mamma, papà e fratellino, sono poi i racconti dei genitori a rinforzare i ricordi di quei piaceri inconsci e a intensificare il desiderio di riviverli in età adulta.

LA PRIMA VOLTA

C'è voluto qualche anno prima che Massimo si decidesse a compiere il grande passo. Prima il diploma da geometra, l'ingresso in azienda a fianco del papà Angelo, il matrimonio, l'arrivo di due bambine. Poi, a 33 anni, la decisione di non attendere oltre. È il 1999 quando si lancia nel primo acquisto, spinto da una voglia irresistibile. Non si limita però a una DS qualsiasi, alla prima che gli capita a tiro. Vuole mettersi alla prova, ricostruire, sporcarsi le mani, fare tutto da solo. La prende marciante sì (una DS Super 5 del 1974), ma completamente da restaurare, con diversi punti corrosi. "È il debole delle DS" spiega oggi con la sicurezza di un abile restauratore. "I problemi in genere so- ➤





Il regno delle DS

L'officina che Massimo Viganò ha realizzato in un angolo della sua azienda per il restauro delle DS. Tutto, dal cancello, ai tavoli, agli attrezzi, è di origine Citroën. Sopra, la gigantesca struttura che si è costruito per ospitare le DS in poco spazio. Qui a sinistra la DS 23 Pallas del 1974 vista dall'alto, con il tetto già nel colore che avrà anche il resto della carrozzeria.

“Sono arrivato ad averne 17, più qualche ‘rottame’ che utilizzo per i pezzi di ricambio”

no nel telaio, marciscono i longheroni, il baule, le porte. Tutte le parti scatolate con gli anni si corrodono. Non dimentichiamo che le più vecchie DS hanno sessant'anni. Se però non sono intaccati i punti critici, la vettura si riesce a risanare”.

E così, sin dall'inizio, smonta la sua prima DS senza immaginare quanto numerosi siano i pezzi che la compongono: un puzzle di migliaia di tasselli tra i più complessi da portare a termine. All'epoca non conosce nemmeno le differenze da versione a versione: per lui sono tutte DS, senza distinzione. Non si demoralizza, però. Corre ad acquistare un modello simile, in pessime condizioni ma completo di ogni parte, e “copiando” la posizione di ogni particolare riesce nell'impresa di completare il suo primo restauro. È fatta. Da quel momento la voglia di riprovare diventa irrefrenabile. Dopo la prima finisce che ne prende un'altra, poi un'altra ancora e così via. “Sono arrivato ad averne 17, più qualche ‘cadavere’ che utilizzo per i pezzi di ricambio” dice Massimo.

OFFICINA FATTA IN CASA

Non solo dedica un angolo di uno degli enormi capannoni della sua azienda alle DS, ma recupera da un concessionario Citroën che ha chiuso i battenti ponti elevatori, attrezzi, armadi, ricambi di una intera officina, con tanto di cancellata e insegne luminose. Costruisce una sorta di gigantesco scaffale dove impila una sull'altra fino a quattro DS, nel modo in cui i comuni mortali fanno con i modellini in scala. Costruisce un ascensore per portare al piano superiore le vetture che utilizzerà come banche per i ricambi. Realizza due “girarrosti” con i quali ruotare a piacere le DS per lavorarle senza problemi, anche nelle parti più complicate. Non soddisfatto, recupera il salone espositivo di un ex concessionario di mezzi commerciali Mercedes proprio a fianco dei suoi capannoni e lì mette in mostra le sue DS restaurate. Realizzando, in pratica, una concessionaria Citroën anni 70, con fotografie e manifesti d'epoca alle pareti e manichini ad arredare gli spazi.

Oggi Massimo continua a restaurare gran parte delle sue auto da solo. “Tranne la meccanica, il resto lo faccio tutto io” assicura. “Prima le smonto tutte, sabbio il telaio e poi me le posiziono sui quei cavalletti che mi sono costruito, da dove riesco a girare il telaio in tutte le posizioni e quindi tagliare e saldare

i lamierati. Può non sembrare, ma su queste auto c'è molto da fare. Alcune si trovano ancora in buono stato, ben conservate, magari con qualche puntino di ruggine, ma nella maggior parte dei casi sono così rovinate che spesso viene voglia di lasciarle marcire. Dipende dalla particolarità del modello: se ha le targhe originali o si tratta di esemplari rari si cerca in tutti i modi di salvarli. È il caso di una DS 23 BorgWarner, con il cambio automatico, una delle ultime restaurate, molto rara in Italia, che ho da poco terminato”. Fa tutto lui, ma il punto debole resta la meccanica. “Non so ancora bene dove mettere le mani. O meglio: lo so ma non mi sento sicuro. Così mi faccio aiutare da un amico meccanico, perché non voglio rischiare di viaggiare con la famiglia su un'auto inaffidabile”.

UNA DS MOLTO MISTERIOSA

È diventato talmente esperto e i suoi restauri così curati che più di un collezionista farebbe carte false per affidare a lui la propria DS da riportare agli antichi splendori. Ovviamente, non è il suo lavoro. Restauro solo per piacere personale e per completare la sua collezione: lo scopo è possedere tutte le versioni di DS (non manca molto).

“La mia passione è tirar fuori una macchina finita da un cadavere” dice con parole chiare Massimo. Ma a una richiesta non ha saputo dire di no. Non possiamo ancora svelare l'identità del committente (lo faremo nel numero di Ruoteclassiche di luglio), ma sarà una sorpresa. L'auto in questione è nella foto di apertura di questo servizio, una DS 23 Pallas del 1974 già recuperata nella meccanica e nell'interno, ora in attesa della carrozzeria. A tra poco.



Concessionaria Citroën
Massimo Viganò alle prese
con altre due DS in fase
di restauro: da sinistra una ID 20
e una ID 20 Break del 1968.
Alcune immagini del salone
che ospita le DS restaurate (sotto),
allestito come una concessionaria
Citroën anni Settanta.





IL MONTANARO CON I RALLY NEL SANGUE

L'ISOLA DEL DESTINO

Ci sono gare che per un pilota sono stregate. Il Tour de Corse lo fu per Attilio Bettega, che sulle strade intorno ad Ajaccio ebbe un primo grave incidente nell'82 e due stagioni dopo si vide sfuggire una vittoria già in tasca. Poi il 1° maggio 1985, sempre lì, l'incidente fatale. Rimasto per certi versi inspiegabile

Testo di **Carlo Cavicchi**



Una carriera tra Fiat e Lancia

Trentino di Molveno, Attilio Bettega (1953-1985) cominciò a correre con la Fiat 128 Sport Coupé di famiglia. Dopo il primo importante successo nel Trofeo A112, venne notato dal gruppo Fiat e successivamente approdò al Team Lancia Martini Racing, per il quale conquistò quattro podi nel campionato del mondo Rally nei primi anni Ottanta. Nella foto grande, a bordo di una Lancia 037 Rally, la stessa vettura su cui perse la vita trent'anni fa in Corsica.

La strada era tormentata e grigia, stretta come una vipera. Poi una curva velocissima, di quelle che i piloti di rally affrontano come un rettilineo: a piede giù sfiorando l'esterno dove il confine tra il manto asfaltato e la terra era segnato soltanto da spuntoni di roccia, ad avvisare che di là non c'è più niente se non alberi che con-fabulano tra loro.

Attilio Bettega era troppo bravo per sbagliare traiettoria in una piega così, alle 10 di un mattino baciato dal sole; eppure qualcosa è andato storto quel 1° maggio di trent'anni fa. "Il favorito per la vittoria nel Tour de Corse 1985 è finito contro un albero nel corso della quarta prova speciale" recitava uno dei primi dispacci d'agenzia arrivati sulle scri-

vania dei giornali appena dopo la tragedia. Morto sul colpo, indenne il suo compagno d'abitacolo Maurizio Perissinot. Il mondo dei rally incredulo e tramortito.

Sulle cause dell'incidente, sulla sua dinamica improbabile, sugli attimi che precedettero il botto fatale, non si è mai fatta granché luce, lasciando così spazio a molte supposizioni senza controprova. In fondo che cosa sarebbe cambiato? La corsa che Bettega amava di più, e che gli era stata sempre ostile se non proprio nemica, aveva tolto all'Italia un campione assolutamente speciale perché incarnava nell'immaginario dei ragazzi che iniziavano a correre che anche chi non disponeva di grandi capitali aveva la possibilità di arrivare in alto.

Attilio, infatti, era partito vincendo una scommessa come accade soltanto nelle favole. Si era iscritto al primo campionato per le

Autobianchi A112 dove partecipavano una sessantina di matti in cerca di gloria. Piloti con molta esperienza alle spalle mescolati a ragazzi alle prime armi dotati più di fegato che di portafoglio. A sorpresa vinse il titolo e gli si spalancarono le porte della squadra ufficiale Fiat-Lancia. Un paio di gare con una vettura da assoluto, tanto per vedere se se la sapeva cavare anche con molti cavalli sotto il cofano, e poi l'ingaggio come pilota professionista per correre al livello più alto, nel circus mondiale dove il gioco si faceva durissimo.

SUBITO NEL GIRO GROSSO

Poca gavetta, subito le sfide più difficili. Questo spiega anche il suo palmarès piuttosto avaro di titoli. Giudicato subito in grado di lottare ai massimi livelli, gli erano stati negati i campionati nazionali oppure eu- 

Un talento cristallino, gettato troppo in fretta nel giro dei grandissimi. Riservato, velocissimo, con un'onestà rara tra i campioni



Sorpresa in cima al "Col"

Il primo successo di rilievo arriva nel 1977 con il Trofeo A112, palestra per molti piloti come lui dotati di grande talento ma senza grosse risorse finanziarie da investire nelle corse (qui sopra). Poi il grande salto e l'exploit al "Montecarlo" del 1980, dove nella prova del Col de Turini si mette tutti alle spalle con una Fiat Ritmo 75 (pagina a destra).



ropei dove avrebbe vinto a mani basse. Lassù, nell'apogeo, se la doveva vedere con i più bravi e lui lottava da pari a pari, alternando grandi prestazioni a grosse delusioni, come la vittoria sfuggita proprio in Corsica l'anno prima quando pareva già in tasca, oppure sempre in Corsica il terribile incidente del 1982, che lo costrinse a perdere un anno in seguito alle gravi ferite riportate.

La forza, l'incredibile forza di Bettega, stava tutta nella sua stupefacente onestà intellettuale che lo faceva fuggire dalle scuse tipiche dei piloti. A chi gli chiese, dopo il ritiro dell'anno prima, se in conseguenza di ciò odiava il Tour de Corse, rispose senza rancore: "Per me questo resta il rally più bello del mondo. Se mi è sfuggito ancora una



volta vorrà dire che ho sbagliato qualcosa. È troppo facile incolpare le cose per scusare se stessi”.

Montanaro di Molveno, dove gestiva un romantico albergo affacciato sul lago, sapeva dare valore a tutto e mal sopportava le caricature tipiche dei suoi colleghi che, senza questo o senza quello, avrebbero vinto ogni corsa.

SUL TURINI IL PRIMO ACUTO

Al Rally di Sanremo, qualche mese prima dell'incidente fatale, lo ricordo in grande difficoltà con la sua Lancia 037 alle prese con grosse noie all'impianto frenante. Faticava a controllarla e viaggiava arrancando dietro a uno scatenato Biasion che si stava

prendendo tutta la gloria. Gli addetti ai lavori erano molto scettici causa il suo procedere troppo lento per un presunto cavallo di razza; ma lui non si lamentava, non metteva in piazza i suoi guai.

Arrivammo ad alzare la voce: io gli dicevo che i giornalisti stranieri non capivano, che lo giudicavano semplicemente più lento del più giovane compagno di marca, però lui, testardo, ribatteva che non serviva piangere, che tanto non gli avrebbero creduto. “Lascia che sistemino l'auto a fine tappa, e tutto sarà più chiaro” era la sua convinzione. In effetti, aggiustati i freni, fu tutta un'altra rumba; e all'arrivo, tutto allegro, mi apostrofò con un “visto?” che non dimenticherò mai.

La sua più grande impresa sportiva resterà il miglior tempo ottenuto sul Col de Turini, la “Scala” dei rally, al “Montecarlo” del 1980. Guidava una piccola Fiat Ritmo 75 e si mise dietro tutta la concorrenza tra lo stupore dell'ambiente internazionale che ancora non lo aveva inquadrato come meritava.

Era un personaggio proprio per il suo non essere personaggio. Per questo gli appassionati lo adoravano e ancor oggi lo ricordano con tanta nostalgia. Era il simbolo della classe operaia arrivata in paradiso. Riservato, arguto, mai fuori posto, velocissimo. Proprio in quel triste 1985 Gianni Morandi rilanciò la sua carriera con un brano di grande successo: “Uno su mille ce la fa”. Sembrava scritto per Attilio. **R**

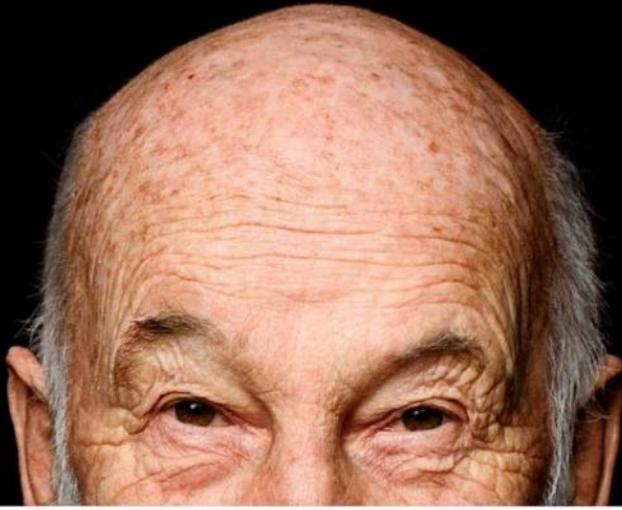
ARTIGIANO DEL BIANCO E NERO

ISTANTANEE DI POESIA

Ligure d'origine, milanese d'adozione, è uno dei fotografi più noti a livello internazionale. Da sempre l'auto è nei suoi scatti, ma non in modo scontato: è ritratta in mezzo alla quotidianità, nelle strade, nelle catene di montaggio, mentre prende forma nei centri stile. E quasi mai a colori

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**





Neanche quella volta che l'Alfa gli chiese foto dei modelli Usa per le strade di New York lui rinunciò al suo stile autentico e giornalistico

“L e automobili raccontano chi siamo. Come il modo di vestirsi, descrivono un'epoca e la sua gente”. Parole di Gianni Berengo Gardin, classe 1930, ligure di nascita, milanese d'adozione, 250 libri all'attivo e fotografo italiano tra i più noti al mondo. Ma non chiamatelo artista: Gianni Berengo Gardin - la definizione è sua - è un artigiano della fotografia.

Il suo mestiere? Documentare. Attraverso l'obiettivo della sua Leica ha raccontato oltre mezzo secolo di storie, da quelle di indagine sociale (i suoi scatti hanno sostenuto la Legge Basaglia per la revisione degli istituti psichiatrici in Italia, per esempio) a quelle di ordinaria quotidianità.

Al piano superiore della sua abitazione, nel centro di Milano, c'è lo studio dove conserva l'immenso archivio che raccoglie oltre sessant'anni di lavoro (un milione e mezzo di scatti) e dove ha pianificato i suoi reportage. Qui ci accoglie per parlare di come le automobili abbiano animato alcune delle sue immagini più note tra quelle di "ordinaria quotidianità".

Immagini frutto di un colpo d'occhio straordinario, istanti di vita reale, rettangoli di verità che sono la testimonianza di come eravamo e di come siamo cambiati. Per esempio quella scattata a Milano alla fine degli anni Cinquanta del "ghisa", il vigile urbano, altissimo, e della Bianchina, piccolissima. Oppure quella sul ponte di una nave diretta verso l'Isola della Maddalena, in Sardegna, con quattro auto sullo sfondo e le cassette della verdura in primo piano. Ancora, quella del 1989, quando l'Inter ha vinto lo scudetto

e un gruppo di ragazzi festeggia sventolando le bandiere nerazzurre sporgendosi da un Maggiolone Cabriolet in corsa.

E poi la più famosa: una coppia di anziani a bordo di una Morris Minor che guarda verso il mare. "E pensare - racconta lui - che non è neppure una delle mie preferite". L'ha scattata per caso, nel 1977, al confine tra Inghilterra e Scozia. "Era un posteggio a ridosso della spiaggia e mi avevano colpito questi due per-

sonaggi: siccome era una giornata di vento e di pioggia, ammiravano il paesaggio da dentro la loro automobile".

"L'AUTO? SEMPRE PRESENTE"

Ogni volta che ne ha avuto l'occasione, ci racconta Berengo Gardin, un'automobile nelle sue foto ce l'ha messa. Nelle mostre antologiche dedicate al suo lavoro (tra le più recenti, quella a Milano nel 2013 ospitata da Palazzo Reale e quella all'interno dell'Auditorium Parco della Musica di Roma, all'inizio del 2015, con l'amico e collega americano Elliott Erwitt), le auto sono sempre presenti accanto alle immagini di paesaggio e di architettura, dei manicomi, a quelle degli zingari e delle contestazioni, tanto per citare alcuni dei temi chiave del suo lavoro.

"Ma io non sono mai stato un



Immagini dalla Grande Mela

Le pagine de "Il Quadrifoglio", rivista ufficiale dell'Alfa Romeo, con le foto delle nuove 1750 versione Usa (coupé e spider) scattate da Berengo Gardin a New York. Nel 1969 il fotografo italiano volò Oltreoceano per fotografare le nuove Alfa nel traffico e nella quotidianità della Grande Mela. Ne risultò un servizio dinamico e modernissimo.



AUTOMOBILISTAMOSTRICO ALFA ROMEO

Tra milioni di scatti

Il fotografo consulta il suo archivio (un milione e mezzo di immagini): scorre l'elenco dei lavori realizzati e individua la voce dedicata all'Alfa Romeo. Un numero progressivo gli permette di trovare facilmente la busta con i negativi.



fotografo di auto in senso classico", precisa. Anche quando gli è stato chiesto di fotografarle in maniera più tradizionale, infatti, Berengo Gardin non ha mai rinunciato al suo stile. Anzi, è stato proprio quel suo punto di vista autentico, diretto e giornalistico a rendere unici molti dei lavori che ha prodotto nel campo automobilistico. Come quella volta a New York, nel 1969, quando l'Alfa Romeo gli chiese di ritrarre le nuove 1750 versione Usa (la Spider e la GT Veloce) in mezzo alla quotidianità delle Street, delle Avenue e dei ponti di Manhattan. "Fotografavo non solo le Alfa a New York, ma soprattutto New York con le Alfa. Quindi situazioni con la gente, nel traffico in mezzo ai macchinoni americani o con il classico camion dei pompieri sullo sfondo". Le foto uscirono su "Il Quadrifoglio", la rivista del Biscione: "Un'Alfa per essere diversi", il titolo. Il risultato è un servizio modernissi-

mo, dinamico, con prospettive e punti di vista mai mostrati fino a quel momento. Soprattutto è a colori, un'eccezione per Berengo Gardin che è un fanatico del bianco e nero.

Come ha dimostrato in occasione del lavoro dedicato ai più grandi designer, tutto in "sfumature di grigio". Una serie per una collana di libri dedicata agli stilisti dell'auto: "Pininfarina, Bruno Sacco della Mercedes, Chris Bangle della BMW, Walter de Silva quando era all'Alfa Romeo, Giugiaro e Zagato: anche loro li ho ritratti come fotografo di reportage, quindi durante l'attività nei loro centri stile, alle prese con i disegni e con i modelli delle macchine. Questi modelli, sia in grandezza naturale sia in scala, erano fatti di plastilina perché potessero cambiare forma plasmandoli con le mani in base alle intuizioni dei designer, fino a renderli perfetti".

Un lavoro di artigianato e precisione 



Negli scatti delle linee di produzione, il vero protagonista è l'uomo: queste foto racconteranno il lavoro della nostra epoca

➔ che si avvicina molto al modo in cui Berengo Gardin vive la fotografia. Il digitale, per esempio, l'ha sperimentato solo una volta nell'estate del 2012, fotografando idrovoltanti sul Lago di Como (gli aeroplani sono l'altra sua grande passione) e ancora oggi rimane fedele alla pellicola. "Voglio il negativo perché è concreto, lo posso toccare", spiega. "E perché solo col negativo posso dimostrare che la foto che io mostro è autentica e reale".

IL LAVORO DELL'UOMO

Nell'archivio di Berengo Gardin, tra migliaia di faldoni pieni di negativi, provini a contatto e stampe ordinati in cassette su misura, scoviamo anche reportage fatti sulle linee di montaggio. "Ho fotografato per anni quelle della Fiat, dell'Alfa Romeo (soprattutto il reparto Avio, ndr), della Ferrari, senza però mai soffermarmi sul prodotto finito". È vero: a guardare quelle immagini l'elemento dominante non è l'automobile o il macchinario, che fanno da sfondo, ma l'uomo e il lavoro dell'uomo. "E oggi che quelle linee sono completamente cambiate - incalza Berengo Gardin - queste foto sono un documento che racconta come si producevano le automobili trenta, quaranta o cinquant'anni fa. Con un po' di presunzione dico che tra duecento anni, quando nessuno di noi ci sarà più, saranno ancora più importanti perché tramanderanno qualcosa di come eravamo e come vivevamo noi in questa epoca".

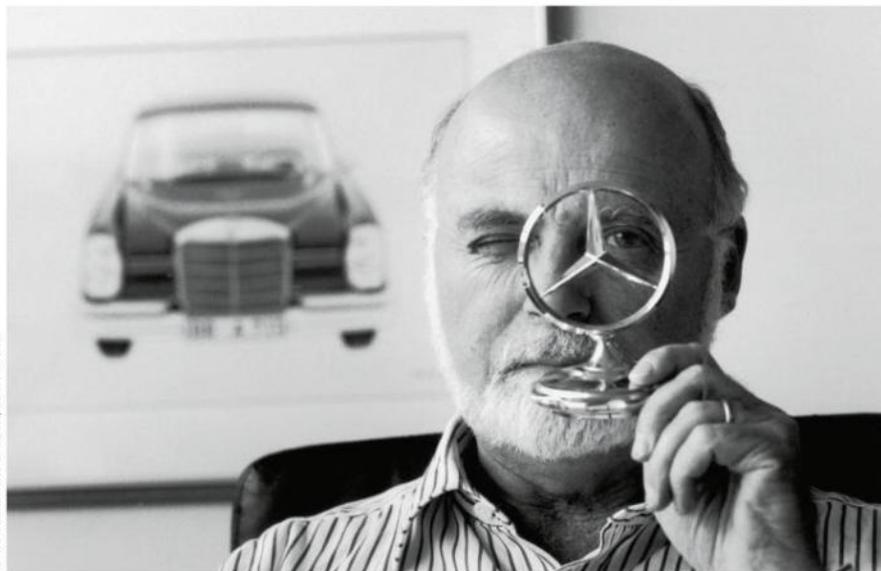
C'è un'altra immagine che Berengo Gardin ci mostra e che è diversa da tutte le altre.

È una foto di famiglia, ma comunque perfetta nella composizione: una fila di alberi a semicerchio, una coppia seduta sul prato e una MG sullo sfondo, col cofano alzato. "Siamo io e mia moglie negli anni 60, in Toscana a fare un picnic, e l'auto era la mia. La adoravo. Qui stava prendendo un po' d'aria al motore dopo che avevo affrontato qualche salita in modo forse un po' troppo allegro...". Scopriamo solo ora che Berengo Gardin è stato lui stesso un appassionato di automobili e un amante della guida: ha avuto una Mini prima e una Mini Cooper poi ("Come quella che ha vinto il Rally di Montecarlo!") e addirittura una Ferrari. "Una berlinetta che ho acquistato nel 1968 per pochi soldi. Sì, perché all'epoca capitava che gli addetti di alcune ambasciate straniere comprassero macchine del genere e poi venissero trasferiti, non pagando più le rate. Allora si potevano riscattare facendo dei buoni affari, ma l'ho tenuta per poche settimane: il '68 era l'anno delle contestazioni e ogni volta che mi fermavo a un semaforo me ne dicevano di tutti i colori".

Vetture, scene di vita in città, personaggi dell'auto, c'è tutto nelle foto di Gianni Berengo Gardin. Tranne immagini di gare: "Solo una volta - risponde - sono stato a Monza, ma non mi piaceva molto. Cioè mi piaceva lo spettacolo della corsa ma non fotografarla. La corsa è un fatto eccezionale e a me non interessa quello che succede una volta al mese o una volta l'anno. A me, e lo ribadisco ancora una volta, interessa quello che succede tutti i giorni".

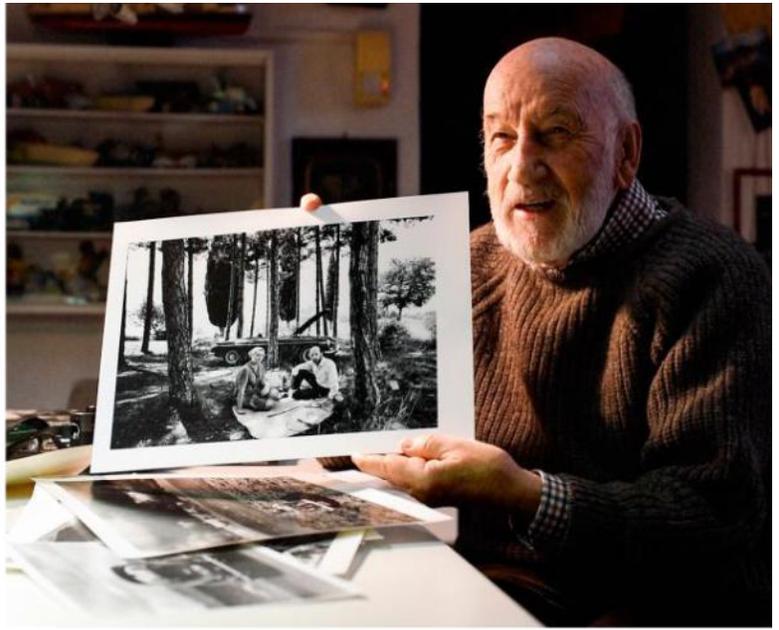
Dalla produzione ai designer

Berengo Gardin (a destra con alcuni provini a contatto e la foto che lo ritrae negli anni 60 con la moglie e la sua MG) ha documentato anche le linee di produzione di Fiat, Alfa e Ferrari. Foto che concentrano l'attenzione più sull'uomo e il suo lavoro che sul prodotto. In basso a sinistra, Bruno Sacco, designer Mercedes, fotografato negli anni Novanta per un progetto sugli stilisti dell'auto.



GIANNI BERENGO GARDIN/CONTRASTO







Un motore per quattro

Quattro monoposto con motore Ford-Cosworth: dall'alto, Arrows A4 (1981) ex Mauro Baldi e Brian Henton, Tyrrel P34 ex Patrick Depailler (1976, in livrea del 1977), Lola T370 (1974) ex Graham Hill e Brabham BT40 (1973), ex scuola piloti di Vallelunga.



GENTLEMEN DRIVER IN PISTA

L'ANIMA DELLE F.1 D'EPOCA

Così era considerato il pilota lombardo a cui è dedicato l'appuntamento che si è tenuto al circuito Tazio Nuvolari nel Pavese. Una "due giorni" non competitiva aperta a varie categorie, per rivivere l'atmosfera dei box di ieri

Testo di **Massimo Condolo** - foto di **Marinella Terziotti**



Un tender per Graham

Nel 1974, quando correva con la Lola T370 (a destra), Graham Hill si spostava nei box con una Fiat 126 messa a disposizione da un amico concessionario Fiat. A Cervesina c'era la replica quasi perfetta (sopra).



A tutta birra

Sponsorizzata da una famosa birra americana, la March 90CA con motore V8 Alfa Romeo correva nella Formula Indy. Costruita in quattro esemplari, ha gareggiato nel 1990 con Roberto Guerrero, senza troppa fortuna.

Famiglia numerosa

Della Arrows A4, realizzata nel 1981 per correre il Mondiale di Formula 1 del 1982 e spinta da un V8 Cosworth, furono costruiti in tutto 11 esemplari. Questa è la numero 3, portata in gara da Mauro Baldi e Brian Henton.



Non tutte le vecchie Formula 1 stanno nei musei. Alcune ogni tanto si ritrovano, portate in pista da gentlemen driver come quelli che si sono dati appuntamento il 21 e 22 marzo all'autodromo Tazio Nuvolari di Cervesina (PV) per il secondo Memorial Mauro Pane. Mauro (1963-2014) non è stato soltanto un pilota di ottimo livello, campione di kart e di Formula Panda, poi passato alla Formula 3 e alla 3000 e, per anni, collaudatore delle Minardi di F1. È stato, per molti anni, l'anima del mondo delle Formula 1 d'epoca. La sua Scuderia F1 Storiche restaurava e portava in gara vetture sue e dei suoi clienti. Nell'albo d'oro del Fia Historic Formula One Championship, istituito nel 1995 da Bernie Ecclestone su idea di Riccardo Patrese, Mauro è l'unico italiano ad aver occupato il gradino più alto del podio. L'ha fatto nel 2008, alla guida della leggendaria Tyrrell P34 a sei ruote, portata in gara nei campionati 1976 e 1977 da Patrick Depailler. Sul set di "Rush", il film di Ron Howard che racconta la rivalità tra Niki Lauda e James Hunt, era Mauro a guidare la monoposto del ferrarista (interpretato, nella pellicola, da Daniel Brühl).

Il "Memorial" ha preso il via l'autunno scorso, a pochi mesi dalla scomparsa di Mauro. Da quest'anno si tiene invece a inizio primavera, con una data il più possibile vicino



Martini bianco o rosso?

Due Brabham della Martini Racing: la BT45B del 1977 con motore Alfa Romeo, portata in gara da John Watson (in alto), e la BT42/44 del 1974, motorizzata Cosworth e pilotata da Carlos Reutemann.

a quella del suo compleanno, il 26 marzo. A organizzarlo è un gruppo di amici capitanati dal gentleman driver Sal Ignaccolo e dal padre di Mauro, Marcello Pane, coadiuvati dagli altri ex componenti della Scuderia F1 Storiche: il capomacchina Daniele Bozelli, il preparatore Antonio Caparra, il collaudatore Fulvio Cazzante e l'addetto alla logistica Roberto Salici. Senza Mauro la scuderia (che aveva sede a pochi chilometri da Cervesina, a Sannazzaro de' Burgondi) non ha più senso di esistere, e per questo è stata messa in liquidazione.

Chiusa la scuderia, rimane vivo lo spirito con cui Mauro affrontava la pista. Al "Memorial" non si va per gareggiare, ma per incontrare amici con una passione comune e divertirsi. Il circuito pavese, con un rettilineo di 720 metri su un percorso totale di 2,8 km e 11 curve, riesce a dare grandi soddisfazioni ai piloti delle auto più veloci come appunto le Formula 1. Ma i giri in pista, cui si accede

per categorie, sono solo un momento dei weekend: la messa a punto delle auto, il riscaldamento e le pause tra pit lane e motorhome sono altrettanto entusiasmanti per chi ama questo ambiente. Guidare una monoposto da pista richiede grande preparazione tecnica e serietà, e altrettanto grandi sono il rispetto e l'amicizia che regnano fra i piloti, come l'esempio di Mauro ha insegnato. Per questo hanno voluto essere presenti in molti, e chi non ha potuto esserci ha lasciato un segno. Come Sam Hancock, pilota inglese impegnato nel weekend a Donington, che ha voluto comunque passare a Cervesina poche ore il venerdì: è arrivato da Londra con Phil, ex meccanico di James Hunt, ed è ripartito in serata. O come Giorgio Schön, che ha mandato in esposizione la Sport Prototipo Lancia LC2 della sua collezione, già pilotata da Alboreto e Nannini (purtroppo senza il suo motore originale, che si trova nelle mani di un collezionista francese che non lo vuole vendere). **R**



↓ ISTRUZIONI PER L'USO

UN CAMPIONATO PER LE CLASSICHE

Gestire una Formula 1 storica non è semplice e le occasioni per muoverla non sono molte. Per avviarle e metterle in pista serve personale specializzato. Ci si può anche rivolgere a società che noleggiavano monoposto dismesse dalle gare. Ce ne sono alcune in Francia e Gran Bretagna; in Italia www.puresport.it e www.unlimited.elation.it; a loro si rivolgono anche i piloti che vogliono effettuare prove prima di partecipare a qualche gara del campionato Fia per Formula 1 storiche. Il campionato comprende sei-sette gare all'anno, che si disputano sui circuiti storici d'Europa, compresi quelli non più frequentati da quando nel Mondiale sono entrati i nuovi circuiti asiatici. Le vetture sono divise in quattro classi: dal 1966 al 1971, post 1971 senza effetto suolo, post 1971 con effetto suolo e post 1971 con fondo piatto. Vengono assegnati cinque titoli: uno assoluto e uno per classe.

Posti coperti

La Lola T70 Mark III B (qui a sinistra) della collezione Moreschi è nata per le gare di Endurance, ma è molto competitiva anche nelle cronoscalate. La Lancia LC2 del 1983 (sopra) proviene invece dalla collezione di Giorgio Schön.

620 KM TRA PROVE E MONDANITÀ

LA REGOLARITÀ IN TINTE GLAMOUR

Quinta edizione della gara che si svolge a cavallo tra Emilia, Liguria e Toscana e che miscela sapientemente la sana competizione con un itinerario turistico ricco di sorprese e visite esclusive. Degli oltre 100 equipaggi al via, Vesco-Guerini primi per la terza volta di fila

Testo di **David Giudici** - foto di **René Photo Collection**





TERRE di CANOSSA
International Classic Cars Challenge
16-19 Aprile 2015
Salsomaggiore, Forte del Mare, Lassa, Pisa, Reggio Emilia

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi italiani	59
Equipaggi stranieri	43
Km percorso	620
Prove cronometrate	78
Prove di media	1



Come pensate che possa iniziare la prima prova cronometrata di una gara di regolarità che si disputa un venerdì 17 qualsiasi di buon mattino in pista? Sì, esattamente così, con lo strumento che non ne vuole sapere di avviarsi, i tempi scanditi al buio e i passaggi sui pressostati tra i cordoli che, a quel punto, sono assistiti solo dalla fortuna. E solitamente, sappiamo, la dea bendata ama crogiolarsi sotto l'ombrellone in certi giorni di calendario...

Però si sa anche che la competizione è questa e, anzi, l'appetito vien mangiando: così, noi di Ruoteclassiche, non ci siamo fatti sfuggire la ghiotta occasione di schierarci al via di un altro importante appuntamento della regolarità di inizio primavera. Eccoci a Salsomaggiore Terme al via della 5ª ➔



Il tris di Vesco-Guerini

Alla partenza a Salsomaggiore Terme, Parma (in alto), la Fiat-Siata 514 MM del 1930 di Andrea Vesco e Andrea Guerini, prima al traguardo a Reggio Emilia (terza vittoria di fila al Terre di Canossa per l'equipaggio del Registro Fiat Italiano). Completano il podio la Fiat 508 C del 1938 di Di Pietra-Di Pietra (sopra a sinistra) e la Ford B Roadster del 1933 di Fontanella-Covelli (a lato). L'equipaggio di Ruoteclassiche Giudici-Confalonieri ha disputato la gara su una Mercedes-Benz 280 SL del 1969 cortesemente messa a disposizione dalla filiale italiana.

Se già oggi non è facile contare oltre 100 equipaggi al via, ancora più significativo è trovarsi di fronte 19 vetture anteguerra pronte a darsi dura battaglia

➔ edizione del Gran Premio Terre di Canossa, che già lo scorso anno ci aveva visti con un sedile da navigatori di un equipaggio in gara. Trattandosi di uno degli eventi più glamour e in crescita degli ultimi anni, ci siamo presentati ai nastri di partenza con una SL 280 "Pagoda" del '69 con cambio manuale a 4 marce, gentilmente procurata da Mercedes-Benz Italia.

Poco importa, alla fine, il risultato in classifica (53esimi su 102 al via, per la cronaca) quello che ci interessava di più era vivere la gara dall'abitacolo, per cogliere l'intensità di questa "tre giorni" che sa mixare sapientemente il gusto della competizione con il piacere di riscoprire le bellezze paesaggistiche del nostro Paese, in alcuni dei luoghi che furono della potente regina medievale Matilde di Canossa.

Proprio il livello di approfondimento turistico dell'evento è una delle frecce più acuminate all'arco degli organizzatori della Scuderia Tricolore e si intuiva già dal corposo e curatissimo roadbook consegnato a

tutti i team alle verifiche tecniche. Entrava nel dettaglio, in italiano e in inglese, di tutti i principali "punti di interesse" toccati lungo i 620 chilometri di gara, tra cui oltre alle architetture Liberty del Palazzo dei Congressi di Salsomaggiore Terme, dove ha avuto avvio la gara, l'arrivo alle Cinque Terre in Liguria una volta varcato l'Appennino avvolto nella nebbia, la visita all'Arsenale Militare della Marina a La Spezia, l'approdo alla sempre mondana Forte dei Marmi con annessa festa in spiaggia, le tinte camouflage che hanno contraddistinto e commosso tutti quando quattro parà della Folgore si sono lanciati da un'altezza mai vista e sono morbidamente atterrati al centro della caserma dopo aver fatto sventolare in cielo il Tricolore. E non è certo ancora tutto...

Tuttavia, basta già a rendere l'idea di quanta attenzione, passione e ricerca di sorprese ci fosse oltre la gara. Già, la gara! Infocchettata anch'essa con tutti i crismi e resa avvincente già al solo colpo d'occhio degli oltre 100 equipaggi che si davano appun-

tamento in tutti i luoghi toccati dal percorso. Se già oggi è difficile contare tante auto sulla pedana di partenza, ancora più significativo è trovarsi di fronte uno stuolo (19) di vetture anteguerra, tra cui Bentley 3 Litre, Amilcar CGSS, Bugatti T40, Lancia spider corsa MM, Aston Martin Le Mans e MKII e molto altro ancora. Roba da far svenire già per l'emozione il coraggioso pubblico che è stato lì a piantonare il passaggio delle auto in corsa incurante del meteo che ha previsto ogni situazione immaginabile. Con poco sole, in verità, unico grande assente del Terre di Canossa 2015. Tornando ai numeri, 33 i marchi rappresentati in tutto (il podio spettava all'Alfa Romeo con 18 vetture, seguita da Porsche con 11 e Lancia con 8), mentre i partecipanti provenivano da ben 16 nazioni. Ultima curiosità? Il 40% di presenze femminili, con 6 equipaggi totalmente a tinte rosa. Veniamo ai risultati: dopo le 78 prove cronometrate che hanno scandito i tempi della gara e una prova di media di 12 chilometri, per il terzo anno di fila ad aggiudicar-





Pezzi unici in parata

Di fronte alla Scuola Superiore Normale di Pisa, la Giulietta Spider prototipo Bertone del 1955 dell'equipaggio Lopresto-Maggiore, di certo tra le auto più applaudite e che hanno destato maggiore curiosità. Vista mare sulle Cinque Terre (pagina a fronte) durante il primo giorno di gara, appena varcato l'Appennino avvolto in una fitta coltre di nebbia. La scarsa visibilità ha comportato l'annullamento di alcune prove cronometrate e di una di media.



Due donne con tanto Sprint

La Amilcar CGSS del 1926 (sopra) del team italiano Gatta-Maffina appena prima di affrontare una delle prove cronometrate della gara. Foto di gruppo (a lato) nel paddock della pista di Varano de' Melegari. La Sprint 1300 del 1963 di Lucia Fanti e Caterina Vagliani (in alto a sinistra) si è aggiudicata la Coppa delle Dame.

Tripudio Tricolore

L'arrivo in piazza del Duomo domenica a Reggio Emilia ha preceduto la cerimonia della premiazione che si è svolta nella sontuosa Sala del Tricolore, dove è stata sventolata per la prima volta la nostra bandiera nel 1797.



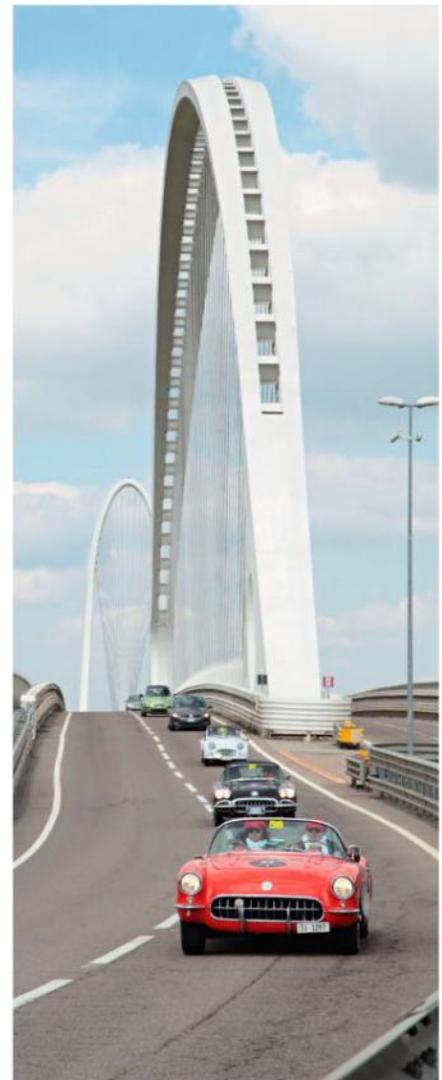
si la vittoria e dunque anche i cronografi messi in palio dallo sponsor Eberhard sono stati Andrea Vesco e Andrea Guerini del Registro Fiat Italiano che hanno condotto con il solito impegno e grande concentrazione la loro Fiat-Siata 514 MM classe 1930 al primo posto. Alle loro spalle un'altra Fiat, la 508 C del 1938 del duo Di Pietra-Di Pietra mentre sul terzo gradino del podio sono saliti Fontanella-Covelli, del Classic Team Eberhard, su Ford B Roadster del 1933. La coppa delle dame è andata all'equipaggio Fanti-Vaglia-

ni, sempre del Classic Team Eberhard (scuderia che si è aggiudicata il maggior numero di titoli), su Alfa Romeo Sprint 1300 del 1963. Molto graditi dai neofiti i due trofei che si sono disputati con tre prove "crono" ciascuno a Forte dei Marmi e sul ponte di Calatrava a Reggio Emilia, appena prima della sontuosa premiazione nella Sala del Tricolore in centro città. Proprio dove nel 1797 fu sventolata per la prima volta la bandiera verde, bianco e rossa. Ultima pillola di cultura di un evento scandito da grandi emozioni. **R**



Ricordi indelebili

Tricolore al cielo anche nel Centro di Addestramento Paracadutisti della Folgore a Pisa (sopra). Prove nella cittadella del carnevale a Viareggio e Reggio Emilia (sulla destra) e l'ultimo telaio della Dino 246 GT prodotto nel 1974 (a lato), da cui la targa della Pennsylvania. Pagina a fronte, la nostra 280 SL.





Tris anteguerra

Non si sono fatte mancare niente le vetture d'anteguerra al Terre di Canossa: impegnata sui pressostati a Viareggio la Bugatti T40 del 1927 di Cristina-Baroli; circondata dalla neve la Bentley 3 Litre del '25 di Patron-Scaramuzzi; tra i cordoli di Varano la Aston Martin C Type del 1939 di Redaelli-Redaelli.



I SEGRETI DEI PROFESSIONISTI

L'IMPORTANZA DEI DETTAGLI

Come va presentata la propria storica a una giuria che ne deve valutare l'eleganza? Per scoprirlo siamo stati a far visita al collezionista Lopresto che sta concludendo la messa a punto della sua Osca 1600 GT per Villa d'Este. Ci ha svelato i suoi trucchi

Testo e foto di **Maurizio Schifano**

La Osca 1600 GT Touring del 1961 numero di telaio 0014, ecco la vettura che l'amico Corrado Lopresto presenterà quest'anno al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Esposta al Salone di Torino del 1961, questa elegante coupé è stata restaurata un

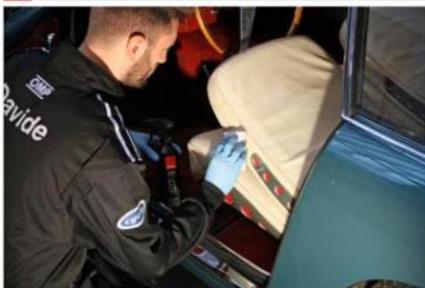
paio d'anni fa, riverniciando la carrozzeria nella tinta originale, rimpiazzata anni addietro con una più chiara, e ricondizionando l'interno, che invece era rimasto quello d'origine, tutto sommato ben mantenuto.

Nel 2013 si è aggiudicata il premio Fiva e il premio per il miglior restauro al concorso Unique Special Ones di San Pietroburgo, in Russia. Le sue condizioni dunque erano

già molto buone, ma per Villa d'Este occorreva andare oltre.

I risultati migliori si ottengono solo affidandosi a professionisti del car detailing, quell'insieme di tecniche di lavaggio, lucidatura e protezione eseguite, sia per l'esterno sia per l'interno, utilizzando le apparecchiature e i prodotti più evoluti e curando in modo maniacale ogni più pic- ➔

INTERNO



1 Smacchiare ma non troppo

Gli aloni sulla pelle vanno trattati con un pulitore idoneo, provandolo prima su una zona nascosta.



2 Prova efficace

Dopo il trattamento, sulla spugnetta deve esserci solo lo sporco e assolutamente nessuna traccia di colore.



3 Nutrire e proteggere

Dopo la pulizia, la pelle, inevitabilmente dissecata, va nutrita e protetta con varie passate di crema.



4 La forza del vapore

Sulla moquette che riveste il bagagliaio si trovano spesso le macchie più tenaci. Da trattare col vapore.



5 Mai bagnata

L'eventuale umidità, dovuta alla condensazione del vapore, va eliminata con un aspiratore.



6 Basta un panno

Senza usare alcun detergente, lo sporco sciolto e distaccato dal vapore si asporta solo con un panno.



CARROZZERIA



1 Li vede il microscopio

I graffi quasi invisibili a occhio nudo sono evidenziati con microscopie da 50 a 200 ingrandimenti.



2 Interventi locali

Le aree più danneggiate sono trattate con una lucidatrice orbitale dotata di un tampone più duro.



3 Riflessi rivelatori

La luce diretta permette di evidenziare e di eliminare gli aloni circolari dovuti a lucidature non corrette.



4 Raggi di traverso

Sulle superfici orizzontali, come i cofani e il tetto, una luce più angolata rivela meglio le imperfezioni.



5 Per farla brillare

Dopo la levigatura, un trattamento con cera esalta la brillantezza della verniciatura e la protegge.



6 Finitura determinante

Le tracce di polish e di cera, presenti negli incavi, vanno eliminate con un tampone di bambagia.



Si ringrazia la Rupes SpA per la consulenza fornita

CROMATURE E FANALERIA



Mano sensibile

La lucidatura delle parti cromate e della fanaleria in plastica richiede pazienza e molta sensibilità, oltre all'utilizzo di polish specifici. Una pressione eccessiva con la levigatrice può provocare facilmente danni irreversibili.

PARTI IN GOMMA



1 Colore profondo

Per ravvivare le guarnizioni, senza farle brillare, meglio il "nero gomme" piuttosto che il silicone.



2 Tocco finale

Trattare anche i pedali col "nero gomme" potrebbe essere eccessivo. Ma impressionerà la giuria.

→ colo dettaglio. Ed è ciò che Corrado Lopresto fa da anni per tutte le sue vetture, e che spesso costituisce quella marcia in più per vincere un concorso. In queste pagine mostriamo i principali interventi eseguiti sulla Osca 1600 GT, che presentava la criticità di un interno conservato, da affrontare con rispetto, se non con timore reverenziale, per non arrecare danni irreversibili a materiali preziosi perché originali e quindi non più riproducibili tali e quali.

Per contro, il vantaggio offerto dalla verniciatura praticamente nuova della carrozzeria ha permesso di concentrarsi sull'eliminazione dei danni microscopici, che anche in tempi brevi si possono formare soprattutto a causa di tecniche di lucidatura non idonee.

Le lavorazioni sono state effettuate sotto potenti luci dirette, perché solo così è possibile evidenziare i difetti e i risultati ottenuti per correggerli, e meglio sarebbe stato svolgerle in un locale con pareti nere, per evitare diffusioni e riflessioni della luce. Le lampade comunque sono state poste a una distanza adeguata, per non trasmettere calore, nemico di ogni trattamento sulla carrozzeria o sui rivestimenti interni. **R**

PRELIMINARI

CHI BEN COMINCIA...

Oggi, più che in passato, sono apprezzate le storiche conservate, a patto che "conservate" lo siano davvero. In tal caso, il fascino e il valore dell'originalità sono indubbi. Resistendo a chi vorrebbe sostituire le parti più deteriorate o comunque effettuare riparazioni invasive e riverniciature, la via migliore da seguire è quella di un restauro conservativo, che spesso risulta poco più impegnativo del maquillage di fino descritto nelle pagine precedenti. Come nel caso della Lancia Augusta Stabilimenti Farina del 1934, anch'essa di proprietà di Corrado Lopresto. La foto in alto a destra mostra il risultato di un tale restauro, che per quanto riguarda la carrozzeria ha comportato una pulizia a fondo e una lucidatura, dopo aver smontato tutti i componenti dell'allestimento. Solo in alcune parti doverano presenti lievi scheggiature e leggeri inneschi di ruggine, per esempio in corrispondenza degli attacchi dei paraurti, la verniciatura è stata ritoccata a pennello. Tutto è stato preservato, smontando, pulendo, lubrificando, lucidando e rimontando ogni minimo particolare; persino il set da toilette da viaggio (bottigliette in vetro e accessori in argento), lavato semplicemente con acqua e sapone. Tra le attrezzature più preziose per la loro efficacia priva di effetti invasivi, anche in questo caso c'è il generatore di vapore, ancor più determinante per operare su una vettura anteguerra, sulla quale, a causa dell'età dei materiali, si potrebbero provocare danni gravi e irreversibili. Quelli illustrati in questa pagina sono solo alcuni degli interventi possibili e, a nostro parere, quelli sui quali vale la pena di soffermarsi. Il lavoro così effettuato costituirà un ottimo preliminare per il successivo detailing.



Basta solo pulirli

Gli interventi più interessanti riguardano l'interno. Nelle foto più in alto, confrontando le parti del cielo trattate e non trattate, si può notare l'efficacia della pulizia a vapore, effettuata sul panno, che può tornare utile anche sulla plancia (foto qui sopra). I tappetini in gomma si possono pulire con uno sgrassatore non troppo aggressivo, diluito in acqua, e uno spazzolino per unghie (in alto e sopra a sinistra). I profili sulla carrozzeria (a sinistra) vanno smontati e lucidati a parte; in tal modo si potrà anche lucidare la parte di carrozzeria sottostante.

VETTURE DAL 1900 AL 2007

LA VIA LATTEA DI STOCCARDA

Prezzi contenuti a fronte di un venduto che ha sfiorato il 75% dei lotti per la seconda asta di sole auto "stellate" che Bonhams ha tenuto all'interno del museo Mercedes

Testo di **Gilberto Milano**





1

N

iente follie ma vendite a prezzi sostanzialmente ragionevoli. È quanto avvenuto il 28 marzo nell'asta che Bonhams ha dedicato alle Mercedes-Benz: su 43 lotti che abbracciavano un periodo molto ampio della produzione di Stoccarda (dal 1900 al 2007), undici non sono stati aggiudicati (il 25,6%) e sei sono stati battuti a quotazioni superiori al milione di euro.

Nel complesso si è registrata una sempre intensa volontà d'acquisto da parte degli appassionati ma a prezzi, soprattutto per i modelli più importanti, leggermente ridimensionati rispetto alla fine dello scorso anno e all'inizio del 2015. È il caso delle quattro 300 SL che Bonhams aveva messo in catalogo (tre delle quali già andate in asta lo scorso anno, ma con esito negativo): sono state tutte vendute, ma a quotazioni inferiori rispetto ai massimi raggiunti lo scorso anno (1,89 milioni di euro da RM Auctions a Monterey). Per loro, prezzi di poco superiori al milione di euro. Si vedrà nei prossimi mesi se le 300 SL riprenderanno a salire. Valori milionari (2,76 milioni di euro) e superiori alla stima d'asta anche per una 540 K Cabriolet A del 1938, modello di punta della produzione Mercedes d'anteguerra. Il suo è stato il prezzo più alto raggiunto nella seduta. Lo scorso 14 marzo una vettura simile è stata battuta da RM-Sotheby's ad Amelia Island per poco meno di 3 milioni di euro. Altro pezzo milionario, una rara 770 Cabriolet del 1931, aggiudicata a 2,31 milioni di euro. Nel catalogo figurava anche una McLaren SLR Roadster del 2007, una delle 850 costruite, battuta a 284.050 euro quando all'epoca il prezzo era intorno ai 440.000 euro. **R**

1 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A, 1938

Stima d'asta € 2.000.000 - 2.500.000

Venduta a € 2.760.000

La seconda Mercedes più cara del 2015 (l'altra è una 500/540 K Cabriolet A venduta a marzo da RM ad Amelia Island per 2,86 milioni di euro). Una delle rare sopravvissute e anche per questo tra le più costose Mercedes di sempre.



2

2 MERCEDES-BENZ 770 CABRIOLET, 1931

Stima d'asta € 2.300.000 - 2.800.000

Venduta a € 2.311.500

Una delle 18 cabriolet costruite. Elegante e lussuosissima, è stata il modello più grande costruito dalla Mercedes fino a oggi. Questo esemplare era appartenuto al regista e attore tedesco Erik Charell (1894-1974).

3 MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET A, 1954

Stima d'asta € 500.000 - 600.000

Venduta a € 465.750

Curioso il destino di questo modello: auto contemporanea della 300 SL, ma più rara (solo 203 prodotte) e all'epoca molto più esclusiva e costosa, ha oggi quotazioni decisamente più basse rispetto alla più ambita coetanea.



3



4 BENZ IDEAL 4 1/2 HP VIS-À-VIS, 1900

Stima d'asta € 230.000 - 280.000

Venduta a € 212.750

Era l'auto più anziana in catalogo, una vecchia conoscenza ammirata in diverse recenti London-Brighton. Un bel prezzo per lei, nonostante la stima fosse più alta. È spinta da un monocilindrico da 4,5 CV, con cambio a 3 marce.

5 UNIMOG 406 DOPPELKABINE 4X4, 1975

Stima d'asta € 40.000 - 50.000

Venduto a € 54.050

Un mezzo da lavoro capace di superare difficoltà inimmaginabili. Oltretutto più raro di auto molto quotate (solo 353 esemplari a cabina doppia costruiti). In perfetto stato, è passato di mano a un prezzo record.



6 MERCEDES-BENZ 230 SL, 1965

Stima d'asta € 65.000 - 85.000

Venduta a € 89.700

Presentata al Salone di Ginevra del 1963 per sostituire la 190 SL è divenuta col tempo una delle icone Mercedes. L'esemplare in vendita è stato restaurato completamente nel 2008. Prezzo oltre la stima.



7 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER, 1960

Stima d'asta € 900.000 - 1.200.000

Venduta a € 1.121.250

È la 300 SL che ha strappato il prezzo più alto tra le quattro in catalogo (una sola coupé). Perfettamente conservata, è stata l'auto personale di Alfred Krupp, al tempo a capo dell'omonimo gruppo siderurgico.

8 MERCEDES-BENZ 500 SL, 1986

Stima d'asta € 75.000 - 90.000

Venduta a € 100.050

Tra le più veloci Mercedes dell'epoca (225 km/h) e con una linea ancora attuale. Solo 8000 km percorsi e uno stato di conservazione invidiabile hanno portato la quotazione di questo esemplare ben oltre ogni ragionevole livello.



RETRO CLASSICS

STELLE IN FIERA



In concomitanza

con l'asta di Bonhams si è svolta, sempre a Stoccarda, Retro Classics (26-29 marzo), manifestazione che contende

a Techno Classica di Essen il titolo di più grande kermesse per auto d'epoca d'Europa. Più di 87.000 i visitatori (80.000 nel 2014) che hanno affollato i padiglioni della fiera dove, tra le altre cose, c'erano 1500 auto storiche in offerta. Già definite le date per l'edizione 2016: si terrà dal 17 al 20 marzo.



9 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 COUPÉ, 1970

Stima d'asta € 70.000 - 90.000

Venduta a € 70.150

Modello con quotazioni in continua crescita dallo scorso anno (è arrivato a superare anche i 100.000 euro); questo esemplare si è fermato a poco più della stima d'asta minima. Una discreta rarità: sono 4052 gli esemplari prodotti.

11 MERCEDES-BENZ 600, 1973

Stima d'asta € 125.000 - 150.000

Venduta a € 133.400

Opulenta, lussuosa, era il massimo dell'ostentazione. Questo esemplare era appartenuto al re del Senegal fino al 1992. Quotazioni leggermente ridimensionate rispetto al 2014.

10 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET, 1958

Stima d'asta € 130.000 - 160.000

Venduta a € 135.700

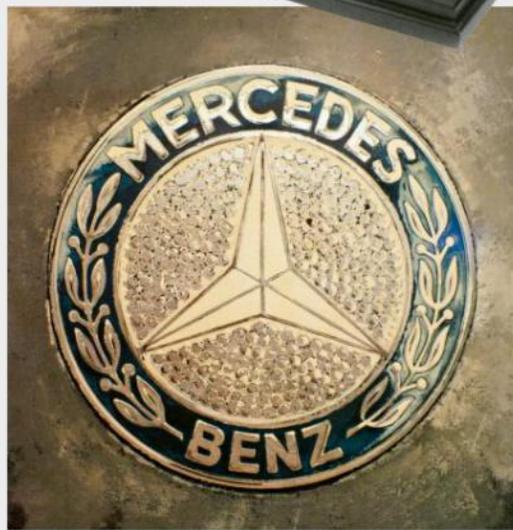
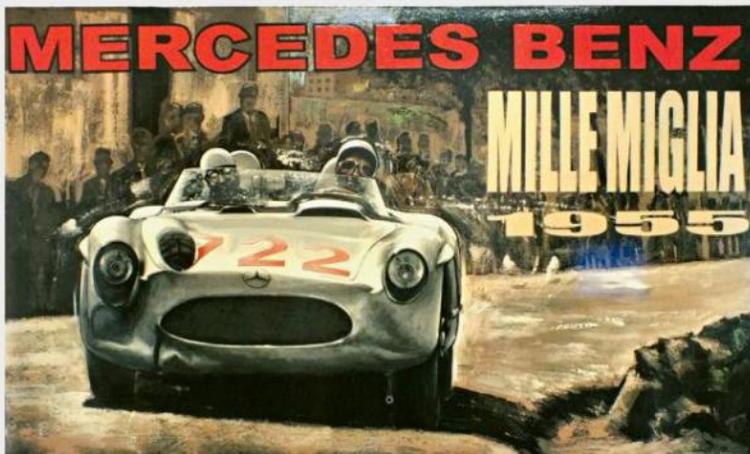
Un altro modello con quotazioni in forte crescita in Germania e stima d'asta conseguente. Questo esemplare è stato di proprietà della stessa famiglia dal 1958. Una seconda vettura simile a catalogo si è fermata a 104.650 euro.



↓ AUTOMOBILIA

MITICHE FRECCHE D'ARGENTO

In metallo, su carta o su tela, le Mercedes rappresentano comunque un'attrazione per i collezionisti, anche quando non hanno un motore a spingerle. Dei 25 lotti di automobilia proposti da Bonhams in occasione dell'asta al museo di Stoccarda, solo uno non è stato venduto. Quasi tutti gli altri invece hanno ottenuto quotazioni superiori alle rispettive stime. Bene in particolare i modellini, come quello di una W196 Streamliner in scala 1:8 (nella foto qui a fianco) battuto a 9375 euro, e i due di Michele Conti in scala 1:12 venduti a più di 6000 euro. In basso due dipinti in acrilico a tema Mercedes di Tony Upson: uno ritrae Stirling Moss e Denis Jenkinson vincitori alla Mille Miglia 1955 su 300 SLR (2750 euro) e l'altro il badge Mercedes (1375 euro).



NUOVE TENDENZE

ABARTHMANIA

Bene l'ennesimo lotto di Abarth messo all'asta da Bonhams e appartenuto alla collezione Maranello Rosso. Quotazioni alle stelle anche per le Audi Quattro, che stabiliscono nuovi record mondiali. Grande interesse in genere per le auto sportive degli anni 80

Testo di **Gilberto Milano**

GOODWOOD

1 ABARTH-SIMCA 1300 GT "LONG NOSE" 1965

Stima d'asta € **81.000 - 120.000**

Venduta a € **112.736**

Continua con questo gruppo di modelli la dispersione di gioielli della nota ex collezione sammarinese. Questa vettura, fra le ultime di questo modello, richiede una profonda messa a punto.



1

2 ABARTH 2000 SE-014 "CUNEO" 1969

Stima d'asta € **11.000 - 16.000**

Venduta a € **45.772**

Fortemente influenzato nella linea dalla Lotus 56 con turbina a gas del 1968, questo esemplare in alluminio a vista non era altro che una show car. Nonostante ciò è stato venduto al triplo della stima d'asta.



2

3 FIAT-ABARTH 1000 BIALBERO RECORD MONZA, 1961

Stima d'asta € **94.000 - 120.000**

Venduta a € **86.604**

Era già stata messa all'asta lo scorso settembre, sempre a Goodwood, con una stima di 110-190.000 euro. Invenduta. Questa volta, un prezzo più ragionevole ne ha facilitato l'aggiudicazione, anche se con molta fatica.



3

4 FIAT-ABARTH 750 GT ZAGATO, 1956

Stima d'asta € **27.000 - 40.000**

Venduta a € **62.345**

Il primo frutto della collaborazione di Carlo Abarth con Zagato. Fu un successo: le 750 GT dominarono ovunque nella loro categoria. La stima d'asta allettante rispetto a precedenti quotazioni ha scatenato la lotta per accaparrarsela.



4

5 LAMBORGHINI JALPA P 350 GTS, 1983Stima d'asta € **47.000 - 61.000**Venduta a € **101.976**

Solo 35 quelle costruite con la guida a destra. Rimasta dello stesso proprietario per gli ultimi vent'anni ha vinto numerosi premi nei concorsi di club. Sorprendente il prezzo raggiunto, e pure molto superiore alla stima d'asta.

**5****6****6 AUDI QUATTRO A1 GRUPPO B, 1982**Stima d'asta € **330.000 - 380.000**Venduta a € **340.241**

Prima ha vinto il Mondiale Piloti 1983 con Hannu Mikkola, poi è stata utilizzata per i test Audi prima di venire trasformata in Gr. B e venduta. A gennaio per acquistarla sarebbero forse bastati 200.000 euro.

7 JAGUAR E TYPE 3.8 ROADSTER "FLAT FLOOR", 1961Stima d'asta € **180.000 - 220.000**Venduta a € **217.285**

Nel 2012 le stime d'asta di questo modello si aggiravano sui 130.000 euro, poi l'impennata nelle aste degli anni successivi fino alla vetta di 380.000 euro (RM-Sotheby's, Arizona 2015) per un esemplare in condizioni da concorso: troppi.

**7****8****8 ASTON MARTIN DB4-SERIES IV (PROJECT), 1962**Stima d'asta € **260.000 - 300.000**Venduta a € **352.539**

Il restauro impegnativo non ancora portato a termine, così come il lavoro di conversione della guida a sinistra, non hanno scoraggiato l'acquirente di questa DB4 dall'offrire un prezzo molto superiore a ogni stima.

9 AUDI SPORT QUATTRO, 1985Stima d'asta € **270.000 - 340.000**Venduta a € **395.000**

Un pezzo di storia dei rally anni 80, realizzato partendo dalla carrozzeria della Quattro Coupé ma con passo accorciato di 320 mm e meccanica totalmente rinnovata sotto il vestito. Solo 214 gli esemplari costruiti, dei quali 164 venduti a privati. Questo è uno dei sei piazzati al tempo in Gran Bretagna.

**9****CALENDARIO ASTE****MAGGIO**

2 RM AUCTIONS & SOTHEBY'S THE ANDREWS COLLECTION (USA)
A Fort Worth, nel Texas. www.rmauctions.com

7 AUCTIONS AMERICA - AUBURN SPRING (USA)
All'Auburn Auction Park, nell'Indiana. www.auctionsamerica.com

9 BONHAMS - THE ASTON MARTIN WORKS SALE (GB)
Dedicata ad Aston Martin, Lagonda e relativa automobili; a Newport Pagnell. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

16 COYS - ASCOT RACECOURSE AUCTION (GB)
All'ippodromo di Ascot, a Ovest di Londra. www.coys.co.uk/coys-cars.php

23 RMAUCTIONS & SOTHEBY'S - VILLA ERBA (I)
A Villa Erba, sul Lago di Como. www.rmauctions.com

24 BONHAMS - THE SPA CLASSIC SALE (B)
Sul circuito di Spa-Francorchamps, in concomitanza con Spa Classic. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

31 BONHAMS GREENWICH CONOURS D'ELEGANCE SALE (USA)
A Nord di New York, nel Connecticut. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

GIUGNO

6 HISTORICS.CO HISTORICS AT BROOKLANDS (GB)
Al Brooklands Motor Museum a Weybridge, nel Surrey, a Sud-Ovest di Londra. www.historics.co.uk

13 OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL CLASSIC CAR AUCTION (CH)
Alla pista di pattinaggio di Zurigo. www.oldtimergalerie.ch

14 COYS - ATHENS AUCTION (GR)
All'Astair Palace Resort di Atene, in Grecia. www.coys.co.uk/coys-cars.php

20 H&H CLASSIC - BURGHEY HOUSE (GB)
Nei pressi di Stamford, nel Lincolnshire. www.classic-auctions.com

20 BONHAMS - SUMMER CLASSIC SALE (GB)
A Oxford. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

22 ARTCURIAL - AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 8 (F)
Sugli Champs-Élysées. www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/

26 BONHAMS THE GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE (GB)
A Chichester. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/



VISTI DA VICINO

La passione a 360 gradi

21 anni di attività, 1200 soci. Nati nella culla di Quattroruote



Tra i sodalizi più conosciuti e attivi sul territorio nazionale merita senz'altro uno spazio speciale il Classic Club Italia, fondato nel giugno del 1994 da un motivato manipolo di appassionati, che volle associare all'amore per l'auto storica l'attenzione per

la conservazione della cultura, della storia e della tradizione motoristica del nostro Paese. Per la costituzione del sodalizio fu scelta, non a caso, la sede della Collezione Quattroruote a Rozzano (MI), luogo emblematico della passione e dello spirito

culturale che il Classic Club Italia porta con sé dalle origini. E in questa location così simbolica un numero consistente di soci ha voluto ritornare il 22 febbraio per l'assemblea annuale e la presentazione del calendario delle iniziative per la nuova stagione, la ventunesima. A tutela della filosofia costitutiva del sodalizio, dalle origini fu istituito il Registro Italiano Classic, tenuto in coerenza delle prescrizioni Fiva, nel quale sono censite, previa verifica e certificazione documentata, le vetture almeno trentennali di proprietà dei soci. A oggi, i veicoli censiti dal registro sono oltre 17.000 e sono state rilasciate più di 9000 tessere a soci residenti in 17 regioni italiane, supportati a

livello locale dai responsabili delle sezioni territoriali. L'assistenza ai soci è quotidiana ed è assicurata prioritariamente dalla sede di Cassolnovo, in provincia di Pavia, dove la segreteria e il registro sono in grado - direttamente o indirettamente - di accogliere, gestire e all'occorrenza fornire consulenza sul restauro e su argomenti di carattere tecnico, normativo, assicurativo. Qui i soci, oltre a riunirsi per incontri conviviali, possono disporre di un'autofficina specializzata e di un centro tecnico per le revisioni ministeriali, convenzionate con il sodalizio. Ogni anno tra queste mura si calendarizzano una ventina di eventi, lungo tutta la Penisola ma anche all'estero. **D.T.**

CLASSIC CLUB ITALIA

Tipo:	nazionale multimarca
Data fondazione:	giugno 1994
Numero soci:	1200
Presidente:	Domenico Semprini
Segretaria:	Rita Migliavacca
Registro Storico:	Mario Nicu - tel. 366 3956474; lun-mar-gio, 15.30-18.30
Sede:	Via Nuova Circonvallazione 38, Cassolnovo (PV)
Apertura:	da lunedì a venerdì, 15.30-18
Telefono ed email:	0381 92344 - info@classicclub.it
Sito Internet:	www.classicclub.it

↓ GHEDI (BS)

FRECCE ROSSE E TRICOLORI

Uniti dal comun denominatore della velocità, i mondi dell'aeronautica e dell'automobilismo sportivo - all'inizio del 20° secolo, negli anni detti dell'ardimento - hanno avuto radici affini, soprattutto nel territorio bresciano. Tra la città e la pianura, dal 1904 al 1909, le celebri "Settimane Bresciane" esaltavano il brivido della velocità per terra e per aria, con gare ed esibizioni di automobili e aeroplani. Per celebrare questa antica amicizia, già negli anni scorsi la rievocazione della Mille Miglia aveva fatto tappa alla base dell'Aeronautica Militare di Ghedi. Per rinsaldare il forte legame che corre tra la Freccia Rossa e il Diavolo Rosso, simbolo del 6° Stormo, il comando della base ha deciso di invitare alcune vetture che saranno protagoniste della Mille Miglia 2015 alle celebrazioni per il centenario dell'aeroporto. La presentazione dell'evento si è tenuta l'8 aprile, facendo incontrare in pista un Aermacchi Mb. 339 A della Pattuglia Nazionale Acrobatica e un Panavia Tornado. Di seguito le Freccie Tricolori, comandate dal Ten. Col. Jan Slangen, hanno dato un anticipo di quanto avverrà mercoledì 13 maggio. In quel giorno, vigilia della partenza della Mille Miglia, con lo scopo di festeggiare il primo secolo di vita, la base dell'aeronautica ospiterà aeroplani di varie epoche e altri Paesi. A questi si uniranno diverse decine di vetture d'epoca che, prima di procedere alla punzonatura della Freccia Rossa, disputeranno alcune prove cronometrate di regolarità sulla pista dell'aeroporto. L'Aeronautica Militare metterà in palio quello che diverrà un premio ambizioso, riservato alla vettura vincitrice. Si tratta di un'iniziativa che avrebbe entusiasmato il bresciano che più di tutti seppe coniugare il volante automobilistico con la cloche d'aeroplano: Franco Mazzotti, ideatore del nome Mille Miglia e fondatore della corsa.

P.M.



PAOLO MAZZETTI

↓ RALLY 1000 MIGLIA STORICO

COLPO DI SCENA FINALE

Finale a sorpresa, con giallo familiare, per il 6° Rally 1000 Miglia Storico, organizzato dall'Automobile Club di Brescia: la gara era terminata con il successo annunciato della Lancia 037 Rally Gruppo B del bresciano "Pedro" in coppia col lucchese Emanuele Baldaccini. Con cinque successi parziali, su altrettante "speciali" regolarmente disputate, i due - già campioni europei - avevano preceduto il campione italiano in carica, Roberto Montini, in gara insieme a Erika Zoanni con una Porsche 911 SC Gruppo 4. Al terzo posto avevano chiuso Marco Superti e Claudio Quarantani, anch'essi su Porsche 911 SC Gruppo 4. Altri tre esemplari della coupé di Stoccarda avevano occupato le posizioni di rincalzo: Tonoli e "Paperoga" erano quarti con un finale in crescendo, mentre quinti sono stati Brunori e Filippini, che proprio sull'ultima prova speciale guadagnavano una posizione sulla vettura gemella di Alberti e Gregori. Disputata in concomitanza con il Rally Mille Miglia moderno, lo "storico" ha entusiasmato il pubblico sulle sei prove classiche delle valli bresciane tra il Lago di Garda e quello d'Idro, una delle quali annullata. La passerella iniziale si era tenuta nella serata di venerdì 27 marzo, con partenza dal Museo Mille Miglia. Dopo la premiazione dei vincitori, all'arrivo di sabato 28 in piazza Arnaldo, nel centro di Brescia, ecco il colpo di scena: il collegio dei commissari sportivi decretava l'esclusione dalla classifica dei primi cinque e di altri concorrenti, contestando "il prelievo delle vetture dal parco chiuso di fine gara prima dell'autorizzazione del direttore di gara". Nonostante le inevitabili polemiche, per un reato veniale ma ben precisato nel regolamento, la coppa del vincitore è passata di mano, restando però in famiglia: il primo posto è andato a Giulio Pedretti (fratello dello squalificato vincitore "Pedro") e Davide Rossi su Fiat 131 Rally Abarth. Al secondo posto, Roberto "Bobo" Onofri e Alessandro Corsini, su Fiat 124 Abarth Rally.

P.M.



↓ MODENA CENTO ORE CLASSIC

STRADA, PISTA E TANTA ADRENALINA

Per celebrare degnamente il 15° anniversario, l'edizione 2015 di Modena Cento Ore Classic vedrà le 80 vetture accettate - su 140 richieste - sfilare per quattro giorni sulle più belle strade che uniscono Roma, Perugia, Firenze e Modena, sfidandosi su quattro famosi circuiti - Vallelunga, Magione, Mugello e Imola - e in 13 prove speciali su strade chiuse al traffico. Luigi Orlandini, presidente della Scuderia Tricolore, spiega: "È l'unica gara in Italia e una delle poche al mondo in cui i partecipanti possono sfidarsi su più circuiti e su tratti stradali chiusi. L'unica sicuramente con un livello di accoglienza così alto e curato nei minimi dettagli". Il percorso attraverserà l'Italia da Sud a Nord, in un susseguirsi di tappe spettacolari: le auto sfileranno il 3 giugno a Roma, all'autodromo di Vallelunga, Ronciglione, Viterbo, Bolsena e Orvieto. Il 4 giugno la corsa giungerà a Perugia, all'autodromo di Magione, Cortona, Arezzo, Reggello e Firenze; il 5 giugno, all'autodromo del Mugello e sui passi del Giogo e della Futa. Infine, il 6 giugno, la tappa conclusiva attraverserà Firenzuola, il Passo della Sambuca, l'autodromo di Imola, chiudendo in Piazza Grande a Modena.

P.M.



25-29 MARZO

La Valli e Nebbie fa 26

In quarantacinque al via. Vincono Sandrolini Cortesi-Giordano



MASSIMO DELEO

L'edizione 2015 della Valli e Nebbie,

gara di regolarità svoltasi dal 25 al 29 marzo, ha visto schierate al via 45 vetture, tra cui 11 anteguerra. Come sempre molto ben organizzata dall'Officina Ferrarese, ha permesso di viaggiare su strade poco trafficate e per lunghi tratti chiuse alla circolazione. L'abbazia di Pomposa, originariamente costruita su un'isola e oggi parte della terraferma, e il delta del Po hanno fatto da scenario ideale alle 35 prove a cronometro. Notevole il livello delle vetture partecipanti, con alcuni pezzi molto pregiati. Tra le anteguerra, merita una segnalazione la Riley Brooklands (1930), ex scuderia Thompson & Taylor, con un'intensa carriera sportiva alle spalle, che annovera gare leggendarie come il Tourist Trophy o le varie manifestazioni di Brooklands. Non da meno l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Aerlux Touring (1949), una delle due vendute a Morini, pilota della squadra corse Alfa del periodo, ancora con la sua targa originale. "È una gran macchina - ci spiega l'attuale proprietario - ma nelle giornate di sole dal tetto in plexiglas entra un caldo infernale".

Alla fine, usando solo cronometri manuali e senza alcun ausilio elettronico, ha vinto l'equipaggio composto da Mario Sandrolini Cortesi e Angela Giordano, su Citroën 11 BL Roadster del 1937. Vettura spesso guidata in lunghi viaggi e in decine di manifestazioni, questa 11 BL si presenta in ottima forma, pur conservando una gradevolissima patina d'antan. Arrivata in Italia negli anni 80 in condizioni pessime dalla Francia, è stata sottoposta a un restauro completo e acquistata dall'attuale proprietario nei primi anni 90, dopo una lunga ricerca. Si tratta di una rarissima prima serie, con tanto di doppia presa d'aria per l'abitacolo sotto il parabrezza; dopo il minuzioso ripristino non ha mai dovuto subire interventi di rilievo. Tra le più giovani, ammiratissima, la BMW 2002 TII del 1972, con targa originale Bolzano, in una splendida (e originale) livrea arancione. La più affascinante - e ammirata dal pubblico - è stata comunque una Jaguar XK 120 del 1951, totalmente conservata, con vernice e interno originali. Difficile rivaleggiare con il suo fascino da auto "vissuta".

M.D.

↓ TROFEO FORESTI

IN RICORDO DI ELDA E GUIDO

Sono stati 95 gli equipaggi che il 21-22 marzo hanno voluto onorare il ricordo degli amici Guido ed Elda Foresti, tragicamente scomparsi nel 2013 in Venezuela, precipitando in mare. Ai nastri di partenza a Pralboino, residenza della famiglia, veri gioielli dell'automobilismo storico: ben 19 anteguerra, tra cui tre Bugatti Type 35 A e 37 A, Amilcar CGSS, Alfa Romeo 6C 1750 GT, Fiat 508 Sport, MG TA, BMW 328 Sport. Il percorso di gara si snodava tra i comuni delle province di Brescia, Mantova e Cremona, quali Ostiano, Gabbioneta, Robecco d'Oglio, Pontevico e Verolanuova, dove si sono svolte alcune prove cronometrate in piazza Libertà, per proseguire con Orzinuovi e Poncarale raggiungendo Brescia per la pausa pranzo al Museo Mille Miglia, di cui Guido Foresti era uno dei soci e dove è rimasta in esposizione la sua Bugatti Type 37 A del 1927. La gara è poi proseguita fra Ghedi, Montichiari (dove si sono svolte alcune prove cronometrate), Castel Goffredo, Asola, Bozzolo, Canneto sull'Oglio e Pralboino, paese d'origine di Guido, che in queste due giornate di festa ha inoltre inaugurato, alla presenza della famiglia Foresti e degli equipaggi, il parco pubblico dedicato a Elda e Guido. Dominio netto della Scuderia Brescia Corse, della quale Guido era vicepresidente: a vincere sono stati Osvaldo Peli e Nicola Donà su Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1934: "Una grande emozione questa vittoria; Guido è stato un compagno di scuderia con il quale ho condiviso tanti momenti nelle nostre partecipazioni alla Mille Miglia" ha dichiarato Peli. Al secondo e al terzo posto, Mattia Colpani ed Emanuel Piona su BMW 328 del 1938 e la coppia padre e figlio composta da Bruno e Carlo Ferrari, su Bugatti Type 37 del 1927.

P.M.



Per la vostra
passione,
la sfida più alta.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti.
Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra
con quello delle montagne più belle del mondo.
Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure.

Dal 1947.

2015

23 | 26 luglio
CORTINA D'AMPEZZO 

Iscrizioni online:
www.coppadorodelledolomiti.it
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



MEDIA PARTNER

RUOTECLASSICHE

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Maggio

1
CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO (BS)
Gara Csaì di Regolarità Classica. Automobile Club Brescia, tel. 030 2397334.

1-2
LA CAROVANA DELLE 600 CONQUISTA ROMA
Raduno per i sessant'anni della Fiat 600. Club Amanti della Mitica 600. Tel. 333 2912761 www.mitica600.it

1-3
SAPERI E SAPORI DEL SALENTO (LE)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica. Messapia Automotoclub Storico, tel. 330 632166, www.messapiaclub.org

2
SULLE STRADE DI SAN BENEDETTO (AP)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Cassino Classic, tel. 360 755815, agostinodemartino@alice.it

2-3
CAMPANOLO HISTORIC (VI)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

2-3
GRAN PREMIO DI BARI
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione classica. Old Cars Club di Bari, tel. 080 5227522. www.oldcarsclub.it

2-3
SAN MARINO REVIVAL (RSM)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica. Federazione Auto Motoristica Sammarinese. www.smracingorganization.com

3
TROFEO MEMORIAL FRANCESCO CINTI (VT)
Manifestazione di regolarità Formula Asi. Associazione Piero Taruffi. www.museotaruffi.it

3
CONCORSO D'ELEGANZA SAN BENEDETTO DEL TRONTO (AP)
Concorso organizzato dal Club

Automoto Storiche Picenum, tel. 0763 812822. www.amspicenum.it

3
CIRCUITO DI PARMA (PR)
Gara di regolarità a media. Scuderia Parma Auto Storiche, tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it

8
RONDE DELLE ZOLFARE (AG)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Circolo Antico Pistone. www.anticopistone.com

8
COPPA GENTLEMEN SARDI (CA)
Evento turistico Asi con prove. Associazione Automoto d'Epoca Sardegna, tel. 070 283138, www.aaesardegna.org

8-10
ASI MOTO SHOW - VARANO DE' MELEGARI (PR)
Kermesse, organizzata all'Autodromo Riccardo Paletti a Varano de' Melegari dall'Automotoclub Storico Italiano, dedicata alle motociclette storiche, dalle origini fino all'alba degli anni 90. www.asifed.it/asimotorshow/event/italiano/

8-10
COPPA DELLA PERUGINA (PG)
Evento rievocativo Asi con prove. Club Auto Moto Epoca Perugino, tel. 075 36000, www.camep.it

8-10
SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO (TA)
Evento turistico Asi senza prove. Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini", tel. 328 6853540, www.cjvasidelfini.it

9-10
RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DI PIACENZA
Manifestazione rievocativa non competitiva sul circuito cittadino di 3,3 km, organizzato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca. www.cpaie.it

9-15
TRANSAPPENNINICA (BO)
Evento turistico Asi senza prove, riservato alle auto ante 1940. Club

Auto Moto Epoca Romagnolo, tel. 0542 690704, www.crame.it

10
PREMIO CASTELLO DEGLI ACAJA (CN)
Raduno organizzato a Fossano in concomitanza con Naturalmente Expoflora. www.premiocastelloacaja.com

14-17
MILLE MIGLIA (BS)
Grande Evento Csaì organizzato da 1000 Miglia Srl. Come da tradizione, il percorso è Brescia-Roma-Brescia; ammessi solo modelli di vetture che hanno preso parte a una delle 24 edizioni dal 1927 al 1957. www.1000miglia.it

14-17
TRIBUTE TO MILLE MIGLIA (BS)
Superclassica di regolarità Csaì organizzata da 1000 Miglia Srl, riservata a modelli Ferrari e Mercedes-Benz post 1957. www.1000miglia.it

14-17
500 MIGLIA D'ABRUZZO (PE)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione classica. Jaguar Drivers Club. www.jaguardrivers.it

15-16
MEMORIAL CONRERO (TO)
Gara Csaì di regolarità Sport. Auto Sport Promotion. www.memorialconrero.it

15-17
RALLY COSTA SMERALDA (OT)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Great Events Sardinia. www.rallycostasmeralda.com

15-17
TROFEO CITTÀ DI SIRACUSA (SR)
Evento turistico Asi con prove. Associazione Siracusana Auto Storiche, tel. 0931 414355, www.asas.sitonline.it

16-17
RADUNO FONDAZIONE PORSCHE 911 E 912 (FI)
Raduno di modello a Firenze, per celebrare il decimo anniversario della fondazione del Registro Porsche 911 e 912. www.registroitalianoporsche911e912.it

16-17
CIRCUITO DELL'AGRO PONTINO - ANTE '45 (LT)
Evento rievocativo Asi. Circolo Pontino della Manovella, tel. 0773 660039, www.cpdm.it

16-17
US CAR REUNION (UD)
A Lignano Sabbiadoro si tiene quello che viene annunciato come il più numeroso e importante raduno di auto americane in Italia. www.uscarreunion.it

16-17
RADUNO NAZIONALE CITROËN & RENAULT (SI)
Manifestazione aperta a tutte le Renault e Citroën storiche, in qualsiasi stato e condizione di utilizzo, a Staggia Senese (Siena). Tel. 320 2196633.

17
GRAN PREMIO CITTÀ DI VERONA
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Historic Cars Club di Verona, tel. 045 509862, www.hccverona.it

17
C'ERA UNA VOLTA SFILATA D'ELEGANZA (VI)
Nel centro di Vicenza, un concorso d'eleganza organizzato dal Club Astego Motori d'Epoca. www.astegomotoridepoca.it

22
COPPA MONTENERO (LI)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata da Emmeventi. Tel. 349 4640445. www.coppamontenero.it

22-24
RIEVOCAZIONE COPPA VINCENZO FLORIO (PA)
Evento rievocativo Asi senza prove. Club Auto Moto Epoca Vincenzo Florio, tel. 091 6256946, www.circoloflorio.it

??
RADUNO INTERNAZIONALE MATRA - CON LE MATRA NELLA TERRA DEI MOTORI (MO)
Raduno di marca organizzato dal Matra Classic Club Italia per la visita dei musei motoristici del Modenese. www.matraclassicclubitalia.it

23
LE AUTO, ELEGANZA ESTILE DEL XX SECOLO (CO)
Monza Auto Moto Storiche in collaborazione con il Registro Touring di Milano e la Scuderia Jaguar Storiche di Roma organizza il 1° Concorso di Eleganza per Auto d'Epoca.
www.monzaautomotostoriche.it

23
RONDE DEL CUVIGNONE (VA)
Regolarità a media imposta Asi, organizzata da Club Auto Moto Storiche Varese.
www.vareseautostoriche.it

23 - 24
COPPA DELLA COLLINA STORICA (PT)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica.
Veteran Car Club Pistoia.
www.coppadellacollina.it

23 - 24
COPPA DEI DUE LAGHI (VT)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Viterbo.
www.vccviterbo.com

24
GIRO DELLE CANTINE LUCANE IN MG (PZ)
Raduno di marca Asi. Lucania Ancient Motors Club, tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

27 - 31
CON L'APRILIA SUL GRAPPA (VI)
Raduno di modello Asi del Registro Aprilia (VI) a Bassano.
Tel. 0444 322262.

29 - 30
DUE VALLI CLASSIC (VR)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

29 - 30
DOLOMITI REVIVAL (BL)
Gara Csaì di regolarità Sport.
Dolomiti Motorsport Promotion.
www.rallydolomiti.com

29 - 31
TARGA DI CAPITANATA (FG)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera. Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

29 - 31
GRAND TOUR DEL SARRABUS (CA)
Evento turistico Asi senza prove.
Circolo Sardo Automoto Epoca, tel. 070 288638, www.automotodepocascq.it

30 - 31
COPPA CITTÀ DI MELDOLA (FC)
Gara Csaì di regolarità classica organizzata da Scuderia Sadurano Motorsport.
www.saduranomotorsport.com

30
MODENA VINTAGE FESTIVAL
Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Adriatic Veteran Cars Auto Moto Epoca di Riccione.
Tel. 0541 607553.

31
BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX
Sul Circuito delle Mura si rievoca la corsa vinta da Tazio Nuvolari nel 1935.
www.bergamohistoricgranprix.com

31
RADUNO DI PRIMAVERA (VC)
Concorso d'eleganza e dinamicità a Vercelli. Club Veicoli Storici Vercelli. www.veicolistoricivercelli.it

31
COPPA DEL GOLFO (LT)
Evento rievocativo Asi organizzato dal Gruppo Amatori Automoto Storiche di Latina.
Tel. 0771 65424, www.gaams.it

31 - 1/6
RADUNO NAZIONALE ALFASUD (BS)
Raduno organizzato dall'Alfasud Club Italia a Ponte di Legno (BS), riservato alle Alfasud e derivate, 33 e Arna.
www.alfasudclub.com

30 - 2/6
PORSCHÉ PARADE IN SICILIA
Raduno del Registro Porsche 911 e 912. www.registrotalianoporsche911e912.it

Giugno
1-2
TARGA PALAZZOLO (BS)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata a Palazzolo sull'Oglio, in memoria di Tullio Bordogna, dall'associazione Kronos.
www.targapalazzolo.it

1-2
JEEP E "GIPPONISTI" A SERRAMAZZONI (MO)
Raduno dedicato al motorismo militare storico (prima e seconda guerra mondiale).
Club Volkswagen Italia.
www.serramazzoniturismo.it



2-7
MODENA CENTO ORE CLASSIC (MO)
Gara Csaì di regolarità Sport (anche in pista). Scuderia Tricolore, tel. 0522 441632.
www.modenacentooreclassic.it

4
LE AUTO, ELEGANZA E STILE DEL XX SECOLO (MI)
Finale del concorso d'eleganza in largo Maraini d'Italia, a Milano (zona aeroporto Linate), con modelle e abiti d'epoca e l'accompagnamento dell'Orchestra di Fiat del Comune di Milano.
www.monzaautomotostoriche.it

4-7
GIRO DI SICILIA - LA SICILIA DEI FLORIO (PA)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Panormus.
Tel. 091 522090, www.girodisicilia.it

5-7
COPPA BORZACCHINI (TR)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera.
Borzacchini Historic Club, tel. 0744 420261, www.borzacchinihistoric.it

5-7
LE MITICHE SPIDER A TAORMINA (ME)
Evento tematico Asi senza prove organizzato dall'Automotoclub del Minotauro.
Tel. 0942 557726
340 0802881
www.automotoclubdelminotauro.it

6-7
MENDOLA - MENDEL HISTORY (BZ)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica.
Scuderia Dolomiti.
www.scuderiadolomiti.com

6-7
GIRO NOTTURNO DELL'OLTREPO PAVESE (PV)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera.
Veteran Car Club Carducci, tel. 0383 804123, www.veterancar.it

6-7
RIEVOCAZIONE DEL CRITERIUM DI ROMA (RM)
Evento rievocativo Asi senza prove.
Circolo Romano La Manovella, tel. 06 3213446, www.lamanovellaroma.it

7
RALLY 4 REGIONI (PV)
Gara Csaì di regolarità classica.
Automobile Club Pavia.
acipavia@acipavia.it

7
CASTELL'ARQUATO-VERNASCA (PC)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca.
Tel. 0523 248930, www.cpaep.it

7
JAGUAR DAY (RE)
Raduno organizzato dalla Scuderia San Martino. Tel. 0522 636133, www.museodellauto.it

11 - 14
SUMMER MARATHON (BS)
Superclassica di regolarità Csaì organizzata da Autoconsult.
www.summermarathon.it

12 - 14
RADUNO INTERNAZIONALE ZAGATO CAR CLUB (PG)
Raduno di marca a Spoleto.
Zagato Car Club, tel. 346 7494400,
www.zagatocarclub.it

13
COPPA PEDAVENA (VI)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì. Rally Club 70, tel. 333 6841160. www.rallyclub70.com

13
MEETING INTERNAZIONALE OPEL STORICHE (VR)
Torna in Italia il meeting internazionale delle Opel, organizzato da Opel Fans Italy a Garda. Il raduno è aperto a tutte le Manta, Rekord, Monza e Senator A, oltre a tutti i modelli a trazione posteriore ante 1985. Tel. 368 3180377, mantafans.it@tiscali.it

13 - 14
AOSTA - GRAN SAN BERNARDO (AO)
Gara di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Auto Moto Epoca Valle D' Aosta, tel. 0165 364561 - 347 9739141, www.cameva.it

13 - 14
BOLOGNA-PASSO DELLA RATICOSA
Gara di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Auto Moto Epoca Bologna, tel. 051 368635, www.camebo.com

14 - 16
ANELLO DEL PARADISO ANTE 1945 (VI)
Evento tematico Asi senza prove per vetture e moto ante 1945 organizzato dal Historic Club Schio. Tel. 0445 526758, www.historic.it

17 - 21
RADUNO DANNUNZIANO (PE)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Old Motors Club di Montesilvano. Tel. 085 4681055, www.oldmotorsclubabruzzo.it

18 - 21
LE MITICHE SPORT A BASSANO (VI)
Gara di regolarità con strumentazione libera Asi, riservata alle barchette e alle Sport in genere. Tra le manifestazioni meglio organizzate e più celebri d'Italia. Tel. 0424 512057, www.cvae1961.it

19 - 21
VERNASCA SILVER FLAG (PC)
Concorso dinamico per vetture storiche da competizione organizzato a Castell'Arquato dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

19 - 21
COSTA D'AMALFI - TROFEO MARIA AMALIA PALLANTE (SA)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Automoto Epoca Campano di S. Maria Capua Vetere (CE). Tel. 0823 849511 - 392 9121212, www.camec.org

19 - 21
LANA STORICO (BI)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Veglio 4x4. www.rallylanastorico.it

20 - 21
ALLA SCOPERTA DEL COLLIO PORSCHE 911 E 912 (GO)
Raduno di modello del Registro Porsche 911 e 912 in Friuli. www.registroitalianoporsche911e912.it

20 - 21
TROFEO SCARFIOTTI (MC)
Gara di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata da Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti di San Severino Marche (MC). Tel. 0733 598576, www.caemscarfiotti.it

20 - 21
MEMORIAL GIANFRANCO CARBINI (BR)
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051 - 342 5989956.

20 - 21
TARGA A.C. BOLOGNA (BO)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica.

Automobile Club Bologna.
ufficio.sportivo@acibologna.com

21
RADUNO NAZIONALE ALFA ROMEO - ALFA GUBBIO (PG)
Raduno organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiomotori.it

26
RADUNO NOTTURNO (MI)
Raduno totalmente gratuito a Pero (MI), organizzato dal Team Pian Piano Arriviamo. www.pianpianoarriviamo.altervista.org

26 - 28
CIRCUITO DI AVEZZANO (PE)
Gara di regolarità Asi con strumentazione classica organizzata dal Jaguar Drivers Club Italy Registro Jaguar. Tel. 085 60756, www.jaguardrivers.it

26 - 28
CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI PARCO DEL VALENTINO TORINO
Concorso d'eleganza organizzato a Torino direttamente dalla Commissione Nazionale Manifestazioni dell'Asi. Tel. 011 8399537, www.asifed.it

26 - 28
RADUNO NAZIONALE LANCIA THEMA (RSM)
Raduno di modello a San Marino organizzato dal Lancia Thema Club Italia (318) di Roma. Fax 06 8860417.

26 - 28
NEL NIDO DELL'AIRONE (AL)
Raduno del Topolino Autoclub Italia di Bologna. Tel. 339 7117114.

26 - 28
RADUNO NAZIONALE KARMANN GHIA CLUB ITALIA
Raduno nelle Langhe organizzato dal Karmann Ghia Club Italia. Tel. 02 76013860, www.karmannghia.it

26 - 28
LA LANCIA E LE STRADE CONSOLARI: L'AURELIA AD ROMAM (RM)
Raduno tra Tarquinia - S. Severa - Cerveteri organizzato dal Club Umbro Automoto Epoca. Tel. 0744 283157 - 331 8065424 - 339 3820601.

27 - 28
COPPA DEI TRE LAGHI VARESE-CAMPO DEI FIORI
Gara di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Auto Moto Storiche Varese. Tel. 0332 242524, www.vareseautostoriche.it

28
TROFEO DEL SALAME FELINO (PR)
Gara di regolarità. Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it

GARECLASSICHE

Maggio

9 - 10
PERONI RACE WEEKEND 3 ADRIA (RO)

Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

15 - 17
MEMORIAL CONRERO (TO)

Rally storico organizzato da Auto Sport Promotion, www.memorialconrero.it

15 - 17
SCARPERIA-GIOGO (FI)

Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Acì Promuove Firenze. www.acifirenze.it

22 - 24
TARGA FLORIO HISTORIC RALLY (PA)

Rally storico valido per il campionato italiano organizzato da Automobile Club Palermo. www.palermoaci.it

29 - 31
TROFEO LODOVICO SCARFIOTTI SARNANO-

SASSOTETTO (MC)
Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Automobile Club Macerata.
www.macerata.aci.it

30 - 31 RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)
Rally storico. Dolomiti Motor Sport Promotion.
www.dolomitimotors.com

Giugno

5 - 6 PERONI RACE WEEKEND 5 MUGELLO (FI)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito.
www.gruppoperonirace.it

6 - 7 RALLY 4 REGIONI (PV)
Rally storico organizzato da Automobile Club Pavia.
acipavia@acipavia.it

6 - 7 BOLOGNA - RATICOSA (BO)
Cronoscalata valida per il campionato italiano

www.challengeformulestoriche.it

13 - 14 ALFA REVIVAL CUP 2 MISANO (RN)
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic.
www.alfarevivalcup.it

14 HISTORIC SAN MARINO RALLY (RSM)
Rally storico valido per il campionato europeo organizzato da Federazione Auto Motoristica Sammarinese.
www.rallysanmarino.com

19 - 21 RALLY LANA STORICO (BI)
Rally storico valido per il campionato italiano organizzato da Veglio 4x4.
www.rallylanastorico.it

19 - 21 LAGO-MONTEFIASCONE (VT)
Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Automobile Club Viterbo.- Est!! Est!!! Est!!! 500.
www.viterbo.aci.it

AUTODROMO NAZIONALE MONZA
62ª COPPA INTEREUROPA
19-20-21 GIUGNO 2015
Ingresso 14 € Libero accesso al paddock e parcheggio gratuito
Paddock Box | Ricambi, Modellismo, Editoria | Raduni e Club | Esibizioni in Pista
FIA FIA FIA

organizzata da Scuderia Bologna Squadra Corse.
www.velocitaraticosa.it

13 - 14 PERONI RACE WEEKEND 4 MISANO (RN)
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito.
www.gruppoperonirace.it

13 - 14 CHALLENGE FORMULE STORICHE - MISANO (RN)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic.

19 - 21 COPPA INTEREUROPA STORICA (MB)
Il classico, fantastico, appuntamento all'Autodromo di Monza.
www.monzanet.it

27 - 28 HISTORIC CITTÀ DI MODENA (MO)
Rally storico organizzato da Prosevent.
Tel. 0547 1860282, info@prosevent.com
www.rallycittadimodena.it

CALENDARIO SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Maggio

1 MOSTRA-SCAMBIO OVADA (AL)
Per auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca. Vespa Club Ovada. www.vespaclubovada.com

1 - 3 MOSTRA-MERCATO DI PESCIA (PT)
Organizzata dall'Associazione Culturale Pinocchio idee e progetti. Tel. 331 2098756, studiopinocchio2006@alice.it

1 - 3 MOSTRA-SCAMBIO JESI (AN)
Con raduno e mercato tuning. Motor Club Leone Rampante, tel. 330 278032, www.leonerampante.it

2 - 3 PIACENZA AUTO & MOTO
Alle Mose, sulla SS per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. www.expofiere.net

8 - 10 VERONA LEGEND CARS
Grande evento alla Fiera di Verona. Tel. 0497 386856.

16 - 17 MOSTRA-SCAMBIO AUTO, MOTO, RICAMBI D'EPOCA, COSE DEL PASSATO (BS)
Al Centro Fiera Del Garda di Montichiari. www.centrofiere.it

7ª MOSTRA SCAMBI
auto e moto d'epoca
INGRESSO LIBERO
23 - 24 MAGGIO 2015
SERVIZIO BAR-RISTORANTE

23 - 24 MOSTRA-SCAMBIO OSNAGO (LC)
Organizzata a sostegno dell'Associazione Amici della Paraplegia. Tel. 340 8927229. www.comitatoparaplegia.com

23 - 24 MOSTRA-SCAMBIO BASTIA UMBRA (PG)
Nel centro fieristico Umbria Fiere. www.mostrascambiobastiaumbra.com

23 - 24 MOSTRA-SCAMBIO BORGIO D'ALE (VC)
Organizzazione: Ruote Storiche In Canavese, tel. 0125/641803. www.ruotestorichecanavese.it

30 - 31 HISTORIC RACE (AG)
Mostra-scambio auto, moto e ricambi d'epoca presso l'Autodromo Valle dei Templi a Racalmuto. Tel. 339 1741185 - 340 5274420.

30 - 2/6 MOSTRA-SCAMBIO ALESSANDRIA
Presso la caserma Valfré. Tel. 3402562789, lucianobertocco@live.it

Giugno

6 - 7 TOSCANA AUTO COLLECTION (LU)
Mostra-scambio al mercato coperto di Marlia, frazione di Capannori. Tel. 0572 478059, 331 2098756; studiopinocchio@2006alice.it

6 - 7 MOSTRA-SCAMBIO (SV)
All'ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga. Tel. 0182 580508.

19 - 21 MOSTRA-SCAMBIO BORGIO VIRGILIO (MN)
Presso il Centro Sportivo. Tel. 340 2562789 - 347 4575496
lucianobertocco@live.it

20 - 21 MILLENNIUM AVEZZANO (AQ)
Mostra-mercato di ricambi auto e moto, accessori d'epoca ad Avezzano. www.millenniumeventi.it

21 NOVEGRO BORSA-SCAMBIO (MI)
Giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

28 MOSTRA-SCAMBIO SANTHIA (VC)
In Piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com



Libreria dell'Automobile

LE OFFERTE DI PRIMAVERA NEL CATALOGO GIORGIO NADA EDITORE

OFFERTA LIMITATA E FINO AD ESAURIMENTO SCORTE. MINIMO D'ORDINE: EURO 20,00 (ESCLUSE LE SPESE DI SPEDIZIONE) Questa offerta non è cumulabile con altre offerte speciali o sconti abituali.



100 ANNI DI MOTO ITALIANA
Autori Vari
€ 48,00
Prezzo Speciale € 25,00



BARACCA L'EROE DEL CAVALLINO
di Cesare De Agostini
€ 39,80
Prezzo Speciale € 19,90



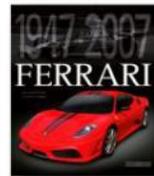
DUE MONDI VISTI DA UN'ALFA
di Rita e Roberto Chiodi
€ 35,00
Prezzo Speciale € 14,90



ELIO ZAGATO STORIA DI CORSE E NON SOLO
di Elio Zagato
€ 29,00
Prezzo Speciale € 14,90



FERRARI 1947/1997 IL LIBRO UFFICIALE
A cura di Gianni Cancellieri
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



FERRARI 60 ANNI 1947/2007
di Leonardo Acerbi, Luciano Greggio
€ 48,00
Prezzo Speciale € 25,00



FERRARI V65 L'EFFICACIA DI UN'IDEA
Autori Vari
€ 20,00
Prezzo Speciale € 10,00



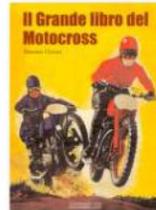
IL GRANDE LIBRO DELLE PICCOLE FIAT
Di Alessandro Sanna
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



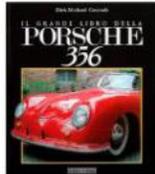
IL GRANDE LIBRO DELLE SPORTIVE FIAT
di Alessandro Sanna
€ 39,80
Prezzo Speciale € 25,00



IL GRANDE LIBRO DELLE GIARDINETTE FIAT
di Alessandro Sanna
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



IL GRANDE LIBRO DEL MOTOCROSS
di Massimo Chierici
€ 34,80
Prezzo Speciale € 19,90



IL GRANDE LIBRO DELLA PORSCHE 356
di Dirk Michael Conradt
€ 35,00
Prezzo Speciale € 25,00



IL GRANDE LIBRO DELLE MACCHINE MOVIMENTO TERRA
di Willi Dolder, Ursula Dolder Pippke
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



JEEP STORY 1944-2004
di Maurizio Mauro, Renato Pujatti
€ 29,80
Prezzo Speciale € 14,90



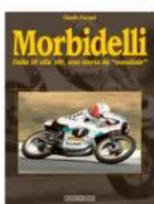
LE GRANDI AUTO AMERICANE
di Craig Cheetham
€ 48,00
Prezzo Speciale € 25,00



MASERATI NEL SEGNO DEL TRIDENTE
(edizione in brossura)
di Maurizio Tabucchi
€ 35,00
Prezzo Speciale € 25,00



MILANO TARANTO
di Sandro Luciani, Claudio Porrozzì
€ 36,15
Prezzo Speciale € 14,90



MORBIDELLI DALLA 50 ALLA 500 UNA STORIA MONDIALE
di Claudio Porrozzì
€ 35,00
Prezzo Speciale € 19,90



MOTO GILERA UN SECOLO DI TECNICA E SPORT
di Valerio Boni, Brizio Pignacca
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



MOTO SERTUM
di Mario Colombo
€ 29,80
Prezzo Speciale € 19,90



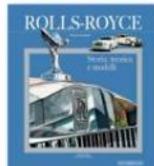
PAUL NEWMAN, DA HOLLYWOOD A INDIANAPOLIS
di Matt Stone
€ 25,00
Prezzo Speciale € 14,90



PILOTI E GENTILUOMINI, GLI EROI ITALIANI DELLA FERRARI
di Sergio Cassano
€ 49,80
Prezzo Speciale € 25,00



PORSCHE 911 RALLY E COMPETIZIONE
di Joerg Austen
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



ROLLS ROYCE. STORIA, TECNICA E MODELLI
di Halwart Schrader
€ 48,00
Prezzo Speciale € 25,00



RUMI LA MOTO DELL'ARTISTA
di Riccardo Crippa
€ 35,00
Prezzo Speciale € 25,00



SCUDERIA MEDIOLANUM: TRA MEMORIA E PRESENTE
di Giovanni Langmann
€ 25,00
Prezzo Speciale € 14,90



TARGA FLORIO. UN'EPOPEA DEL NOVECENTO EDIZIONE DE LUXE
di Gianni Cancellieri, Pino Fondi
€ 300,00
Prezzo Speciale € 150,00



TRATTORI CLASSICI ESTERI IN ITALIA
di William Dozza
€ 35,00
Prezzo Speciale € 25,00



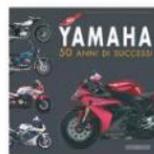
TUTTI GLI SCOOTER DEL MONDO 1946-1966
di Giorgio Sarti
€ 39,00
Prezzo Speciale € 19,90



VEICOLI DEI VIGILI DEL FUOCO IN ITALIA
di Giuseppe Thellung, Luca Pacchioni
€ 39,00
Prezzo Speciale € 25,00



WROOM 20TH. F1 & MOTOGP PRESS SKI MEETING
di Ercole Colombo
€ 35,00
Prezzo Speciale € 12,90



YAMAHA 50 ANNI DI SUCCESSI
Autori Vari
€ 29,80
Prezzo Speciale € 14,90

PUNTO VENDITA Corso Venezia, 45 Milano - Tel. 02/76006624 - MM1 Rossa: fermata Palestro

UFFICI DI VENDITA PER CORRISPONDENZA E MAGAZZINO

Via Claudio Treves 15/17 - 20090 Vimodrone (MI) Tel. 02/27301462-68 (Lunedì/Venerdì)
Tel. 02/76006624 (Sabato) - Fax 02/27301454 - E-mail: ordini@libreriaellautomobile.it

QUESTE OFFERTE E MOLTO ALTRO ANCORA LE TROVI SU:

http://www.giorgionadaeditore.it/offerte_speciali.aspx
<http://www.libreriaellautomobile.it/ViewOff.asp>

CITROËN DS

Concentrato di tecnologia

Non sono troppe le auto francesi che seducono i collezionisti italiani. Se si escludono i pezzi più pregiati come Bugatti o Delahaye, che riguardano però pochissimi fortunati, ad attirare gli appassionati nostrani sono soprattutto le utilitarie come la Citroën 2 CV e la Renault 4, oppure le sportive come le Gordini e le Alpine o le piccole bombe degli anni Ottanta, Peugeot 205 e Renault 5 e Super 5 su tutte. C'è però un'auto inconfondibilmente Citroën che, da sempre, è nel mirino dei collezionisti: la DS con le sue derivate ID e D.

Acquistabili fino a un decennio fa a cifre del tutto abbordabili, le DS hanno oggi raggiunto quotazioni rispettabili, specie per le versioni "monofaro" (fino al 1967) e per gli allestimenti più lussuosi e performanti (come per esempio la 23 i.e. Pallas, cioè la versione top di gamma). Per queste serie il prezzo giusto è ormai attorno ai 20.000 euro, con punte che raggiungono i 30.000 euro per quegli esemplari che sono stati sottoposti a un restauro professionale di meccanica, carrozzeria e abitacolo.

Proprio la complessità nel ripristino ha portato alla lievitazione delle quotazioni: non tutti i restauratori sono in grado di mettere le

mani sulle DS, che anzi molto spesso richiedono interventi di specialisti (ne parliamo a pag. 86). Prezzi alti, quindi, anche se col vantaggio che per queste vetture non esiste alcuna difficoltà nel reperimento dei ricambi, sia originali dell'epoca sia rifatti. In Francia la DS è un vero oggetto di culto: esistono molti produttori specializzati nel ricostruire ogni particolare per questo modello. Però, per procedere a un corretto restauro, occorre conoscerne molto bene l'evoluzione, perché ogni model year si distingue per alcuni particolari, anche se l'intercambiabilità delle parti è pressoché totale, e quindi è piuttosto facile incorrere in errori.

Chi vuole acquistare una DS stanziando un budget inferiore può puntare su una versione d'attacco: ID (fino al 1969) e D (dal 1970). I prezzi partono dai 10.000 euro per gli esemplari in buono stato. Attenzione, però: le quotazioni di queste berline francesi possono variare, e di molto, a seconda delle condizioni. Inoltre vale la regola del "chi più spende, meno spende", perché un esemplare mal conservato porterà quasi sicuramente a un esborso ingente nell'arco di poco tempo, se si vuole raggiungere un'affidabilità accettabile. In particolare, la spesa più costosa da affrontare è quella relativa al sistema di sospensioni idropneumatiche, il cui circuito ad alta pressione coinvolge anche l'impianto frenante e la servoassistenza dello sterzo. Un sistema molto complesso che

soltanto se revisionato integralmente e correttamente garantisce il leggendario comportamento su strada peculiare delle DS.

Dal punto di vista delle prospettive di mercato, le versioni che tenderanno a rivalutarsi maggiormente sono quelle che già oggi hanno le quotazioni più elevate. Cui si aggiungeranno anche gli allestimenti Break e Familiare, ovvero le station wagon, che però, essendo all'epoca considerate prevalentemente auto da lavoro, sono giunte ai giorni nostri in pessimo stato nella gran parte dei casi.

Discorso a parte per le rarissime Decouvrable, ossia le cabriolet, prodotte in serie molto limitate. Le quotazioni veleggiano ormai verso i 100.000 euro. E infatti abbondano i falsi...

Marco Di Pietro**Una "Dea" da lavoro**

Le ID e DS erano disponibili anche in versione giardinetta: Familiare a sette posti e Break a cinque (a destra). Oggi valgono fra i 15 e i 17.000 euro. La DS 23 i.e. Pallas (sopra) è il modello top di gamma fra le berline: 20.000 euro.

Modello cm³ Anni Euro x 000

VOLKSWAGEN GERMANIA

Table listing Volkswagen models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include Typ 82, Typ 87, Typ 166, Maggolino, Polo, Golf, Passat, and others.

Modello cm³ Anni Euro x 000

Table listing Volkswagen models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include Scirocco, Passat, Polo, Golf, and others.

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

Small table listing Volkswagen models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include 914, 916, 917, 924, and 944.

VOLVO SVEZIA

Table listing Volvo models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include DV4, PV, PV 560, PV 565, and others.

Modello cm³ Anni Euro x 000

Table listing various car models from manufacturers like Volkswagen, Porsche, and Volvo, with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include 244 Berlina, 246 GLE, 245 SW, 246 GLE, 240 Berlina, and many others.

WOLSELEY GRAN BRETAGNA

Table listing Wolseley models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include 6/80-6/90, 15/50-15/60, 16/60, and others.

ZAGATO ITALIA

Table listing Zagato models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include Hyena.

ZAZ RUSSIA

Table listing Zaz models with columns for Modello, cm³, Anni, and Euro x 000. Models include 96M/96M.

BARDAHL BATTE IL TEMPO

La precisione di un orologio per
un motore senza tempo



Studio Maggiore Comunicazione

L'eccellenza delle formulazioni Bardahl batte sul
tempo l'invecchiamento del tuo motore



Da oltre 75 anni, il nostro obiettivo è sempre lo stesso: formulare e fornire lubrificanti e additivi di qualità superiore. La nostra gamma d'eccellenza XTC C60 consente di allungare la vita del tuo motore soddisfacendo le sue necessità prima ancora che le abbia.

www.bardahl.it



Un ponte tra domanda e offerta

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 177.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

MARCOS 3 LITRE

visibile a Roma, 35000 euro



1969, Celeste metallizzato, Motore V6 Ford, guida a sinistra, condizioni da concorso pari al nuovo, scarico inox, Asi. Prezzo trattabile.

3314962634

MERCEDES 280 SL «PAGODA»

visibile a Salmour, 45000 euro



Bordeaux metallizzato, Auto tutta restaurata (motore, carrozzeria e interni) vendo o permutato con auto d'epoca di mio interesse. Telefonare ore ufficio.

0172649150

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

■ **1300 SPRINT**, 1963, Rosso, Vettura da restauro non troppo impegnativo. Targhe nere BS, visibile a Russi (RA), 27000 euro



3355993826

■ **156 GTA**, 2003, Argento, Auto ottima, di sicuro futuro collezionistico a breve. 200000 km, tutti i tagliandi fatti, gomme neve, visibile a Milano, 12000 euro



335355594

164 3.0 V6 24V Q4, 1995, Nero, Appena effettuato tagliando, cinghia, frizione, collettori e gomme nuovi. Impianto a gas., visibile a Trento, 10000 euro

3343523164

164 TWIN SPARK, 1998, Grigio metallizzato, Versione Usa, 18000 km, radio CD, telefono, ABS, antifurto, come nuova, tenuta in garage, da amatore. Vendo causa età., visibile a Pordenone, 6000 euro

3406981305

1750 GT VELOCE II SERIE, 1971, Grigio metallizzato, Perfetta di carrozzeria ed interni, meccanica con soli 4200 km. No permutate e perditempo, visibile a Milano, 28000 euro

3333819865

■ **1750 SPIDER VELOCE**, 1969, Argento metallizzato, Vettura da restaurare, di provenienza U.S.A., www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0509718592

1750 SPIDER VELOCE, 1970, Rosso, Eccellenti condizioni, originale in tutto, telaio 364, targa nera, assicurata, ogni prova, permuta., visibile a Teramo, 23500 euro

3772275377

2000 BERLINA, 1972, Beige, interni pelle marrone, Asi Targa Oro, 36500 km originali, perfetta di meccanica, carrozzeria e interni: targa e libretto originali, vendo o permutato con auto di valore inferiore., visibile a Roma, 12500 euro

3478048817

2000 BERLINA, 1974, Blu Olanda, Introvabile per stato di conservazione, Asi, libretto tagliandi, doppie chiavi, pochissimi km, solo box., visibile a Caserta, 13000 euro

3683392600

2000 GTV, 1971, Rosso Alfa, Vettura completamente restaurata, con targhe e libretto originali, certificata Asi., 35000 euro

3470907037

2000 SPIDER VELOCE, 1977, Rosso, "Duetto" coda tronca, restaurata 6 anni fa, molto bella. Capote, freni, marmitta e gomme, tutti nuovi., visibile a Modena, 16000 euro

3398001703

2000 SPIDER VELOCE, 1972, Rosso, Perfette condizioni di carrozzeria, interni e meccanica. Omologata Asi, motore 00512 da 132 CV., visibile a Montesilvano (PE), 21000 euro

3358441162

ALFETTA 1.6, 1980, Amaranto, Vettura completa da sistemare, iscritta Asi. Prezzo trattabile, 2500 euro

3881936066

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, Blu metallizzato, Auto da museo, vernice originale ancora cerata, 23000 km da nuova, full optional, Asi, ogni verifica, visibile a Caserta, 12000 euro

3683392600

ALFETTA 2000, 1975, Marrone, Vettura originale, in ottimo stato, sempre in garage, Asi. Prezzo trattabile., visibile a Roma, 6000 euro

3881221569

ALFETTA GT, 1979, Rosso Alfa 501, Carrozzeria molto bella, sedili Evo; frizione, pompa freni, servofreno, candele nuovi. Molti ricambi disponibili., visibile a Montecatini Terme, 5500 euro

3775397631

GIULIA GT 1300 JUNIOR, 1970, Verde pino, Restauro 2010, documenti originali, targa MI. A corredo, accessori dell'epoca e ricambi vari., visibile a Como, 15000 euro

3386269192


FLAMIGNI
Raoul

 GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**
 Tel. mobile: **336/677773**


Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI,
 PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**


- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

Basta con i problemi di spazio!


Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca.13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg, 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta € 1899 - (incl. IVA)
www.speedwert.de - Tel. 0049 1703015714
 Si parla tedesco e inglese.

Carrozzeria Bottini

 RESTAURI SINCE 1946
 Via Vittorio Veneto, 1 - 20010
 San Giorgio su Legnano MI (+39) 0331.400046
info@carrozzeriabottini.com
www.carrozzeriabottini.com

DAL 1945
M. A. R. A.
 di POLEDRO FABIO
**SPECIALIZZATI IN
 RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E
 PARTI MOTORE**

20154 MILANO
 CORSO SEMPIONE, 82
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
 Fax (02) 331.93.13
 sito web: www.mara.it
 e-mail : mara@mara.it



CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE

ANTISTATICO ELASTICIZZATO GARZATO TRASPIRANTE

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Da oltre trent'anni Covercar realizza teli copriauto dal design elegante e aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata del tessuto rende questo telo impenetrabile dalla polvere mentre il soffice interno accarezza la carrozzeria senza danneggiarla.

Visita il sito www.covercar.com per trovare il modello di copri auto o copri moto più adatto alle tue esigenze.



QUBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl • Via Friuli, 8 21100 Varese Italy • Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 • vendite@confezioniandrea.com

■ **GIULIA GT JUNIOR 1.3**, 1971, Ocra, GT Junior 1300 con motore 2000, perfettamente funzionante, con documenti regolari, visibile a Russi (RA), 18500 euro



3355993826

■ **GIULIA NUOVA SUPER**, 1975, prugna, Verniciatura e tappezzeria nuove, meccanica revisionata. Cerchi in lega, gomme all'80%, visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.

3381467130

■ **GIULIA NUOVA SUPER 1.6**, 1974, Azzurro Le Mans, Esempio unico al mondo, il più fotografato e commentato nei forum per la sua unicità di condizioni, visibile a Caserta, 15000 euro

3683392600

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, Rosso, Vettura conservata, con targa nera. Prezzo trattabile., 20000 euro

336259241

■ **GIULIETTA SPIDER II SERIE**, 1959, Rosso, Vettura da restaurare, con motore non bloccato; provenienza U.S.A., www.carrozzeriabaesi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIETTA SPRINT III SERIE**, 1960, Vettura da restaurare, di provenienza U.S.A., www.carrozzeriabaesi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIETTA TI III SERIE**, 1963, Bianco, Unica al mondo, tetto apribile fatto a mano, tipo visto su Quattroruote 6/60, dotata di pregiati accessori d'epoca, gran quantità di ricambi, interni nuovi originalissimi, splendida in ogni sua parte. Documentazione totale CSAI Regolarità., visibile a Milano, 28000 euro



3339058553

■ **GTAM**, 1971, Rosso, Pronta corse HTP FIA Gruppo 2, 3 treni di gomme, cambio TZ, ponti 8/41 - 10/41. Targhe e documenti., visibile a Torino, 45000 euro



3357055848

■ **GTAM REPLICA**, 1972, Blu Francia, Vettura con tutto nuovo. Eventuale permuta con Montreal, solo se perfetta, visibile a Chiavari (GE), 50000 euro

3346917204

■ **NUOVA 33 1.3 I.E. SPORT WAGON**, 1994, Rosso Alfa, Carrozzeria, meccanica e motore buoni. 156000 km, revisionata fino a gennaio 2017, visibile a Verbania (VB), 1100 euro

3404178718

■ **SPIDER 2.0**, 1992, bianco, Vettura in ottime condizioni, motore a iniezione, servofreno e vetri elettrici, allestimento speciale Pininfarina, prodotto in 120 esemplari, con interni in skai bianco e servosterzo, visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.

3381467130

■ **SPIDER 2.0**, 1991, Nero, Vendo "Duetto" ultima serie con motore 2000 in ottime condizioni. Prezzo trattabile., 12000 euro

336259241

■ **SPIDER 2.0 Q.V.**, 1988, Argento, Modello esportazione, iniezione, pelle, aria condizionata, pari al nuovo., visibile a Castelfranco Veneto (TV), Tratt. ris.

336501258

ALPINE

■ **V6 TURBO**, 1987, Bianco, Carrozzeria sana (da lucidare), interni OK, motore ottimo, guida a destra., visibile a Milano, 10000 euro



335355594

AUTOBIANCHI

■ **A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE**, 1982, Bianco, Vettura tutta originale, restaurata, targhe nere, Asi-CSAI, visibile in Veneto, 7500 euro

3470405045

■ **BIANCHINA CABRIOLET**, 1961, Rosso, Restauro pari al nuovo dimostrabile, targhe originali, visibile a Cosenza, Tratt. ris.

3476552190

■ **BIANCHINA CABRIOLET**, 1961, Rosso, Restauro pari al nuovo dimostrabile. targhe e libretto originali., visibile a Cosenza, Tratt. ris.

3476552190

BENZ

■ **VELO VIS A VIS**, 1896, Rosso, Vettura unica in Italia, in quanto è funzionante, perfetta e conservata. Prezzo impegnativo, visibile a Milano, Tratt. ris.



335355594

BMW

■ **318 IS**, 1992, Grigio metallizzato, Vettura originale conservata, interni in pelle nuovi., visibile a Trento, 36000 euro

3473366547

■ **635 CSI (E24)**, 1984, Grigio metallizzato, Vettura ben conservata, gomme nuove, 95000 km, ferma dal 2003, revisionata, vendo o permuta con storica., visibile a Treviglio (BG), 13000 euro



3285993546

■ **732I (E23)**, 1981, Azzurro metallizzato, 169000 km, libro tagliando, clima automatico, velluto blu perfetto, Asi, eccellente conservato., visibile a Padova, 5600 euro

3666360048

CITROËN

■ **C3 5HP**, 1925, giallo, molto bella, targhe italiane, Asi, batteria e freni nuovi, visibile a Cuneo, 16000 euro

3346563818

DKW

■ **JUNIOR DE LUXE**, 1962, Rosso-nero, Vettura completa, con carrozzeria in cattivo stato, per ricambi, visibile a Bergamo, 1000 euro

3355426945

DODGE

■ **AMBULANZA M43 B1**, 1959, Verde militare, Asi Oro, restaurata completamente qualche anno fa, 3800 cc, 6 cilindri. Con documenti e targa, pronta all'uso, visibile a Cesena, Tratt. ris.

3495842859

■ **M 37**, 1956, Verdona, Veicolo militare sottoposto a restauro totale. km 0, visibile a Milano, 30000 euro



335355594

FERRARI

■ **208 GTB TURBO**, 1982, Rosso, Ottimo stato generale, interni beige, doc e targhe originali, tagliandata. 32500 km originali, visibile a Catania, 36000 euro

3357856391

FIAT

■ **128**, 1975, Bronzo metallizzato, Interni beige, conservata, omologata Asi, Targa Oro, unico proprietario., visibile a Milano, Tratt. ris.

3479674755

■ **130 COUPÉ**, 1973, Grigio scuro metallizzato, Auto in ottimo stato, più altra vettura anno 1973 per ricambi. Entrambe con cambio meccanico. Documenti ok, visibile a Terni, 12000 euro



335234839

■ **500 C**, 1951, Blu, Auto ottima, conservata e perfettamente funzionante., visibile a Milano, 9000 euro

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

**AMPIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE**

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**SCONTI
PER I NOSTRI
80 ANNI**

Firestone **DUNLOP** **Goodrich**
WAYMASTER **VINTAGE RACING** **EXCELSIOR**

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

F.lli DEMINICI
Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363

**Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955**

**SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA
NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI,
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO**

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

**CROMATURA
BON RENATO** SnC

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 0119087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051969855

www.fiat500sport.com

**RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650**

**HAI UN PROBLEMA
DI PRATICHE AUTO?**

Parlane senza Impegno con noi
IMMATRICOLAZIONE VEICOLI
DI IMPORTAZIONE, EUROPEI
ED AMERICANI
(d' Epoca e Moderni)

- * ASSISTENZA PRATICHE A.S.I.
(CRS, Iscrizioni, ecc)
- * CONSULENZA ALE' ACQUISTO
- * ASSISTENZA EXPORT-IMPORT
- * REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI
VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
- * CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI
DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77 - Fax 035 24 04 41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

**Interni
d'Autore**
new & old cars

INTERNI AUTO MAIELI

**RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.**

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

**MODENA
MOTOR
GALLERY**
26 e 27 SETTEMBRE 2015
Modena, Capitale dei Motori

**MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE**

In contemporanea:

- **GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI**
- **LA STRADA DEGLI ARTIGIANI**
- **LA PIAZZA DEI PRIVATI**

Vendi la tua auto o moto d'epoca!

ModenaFiere



Le mostre del 2015:
"Lo Storico Autodromo di Modena:
avventure di uomini, ingegno e motori"
"La Tecno di Bologna:
quando una piccola azienda sfida
il mondo delle competizioni"
"In ricordo di Juan Manuel Fangio"

Pacchetti speciali per i club a soli 39€ !!!

- ingresso a Modena Motor Gallery
- posto auto/moto d'epoca custodito all'interno dell'area fieristica
- assaggio dei prodotti tipici di Modena
- cadeau della manifestazione
- ingresso al Museo Enzo Ferrari
- visita alla Collezione Umberio Panini con assaggio di Parmigiano Reggiano

www.motorgallery.it
Tel. +39 059.4924794 - commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:
Vision Up srl
ModenaFiere

Con il patrocinio di          

SEGUICI
SUI SOCIALI  

Main Partner 



500 LUSSO, 1969, Giallo, Vettura da restaurare, con numero di targa, più altra bianca per ricambi., 1150 euro

0522600264

■ **500 MY CAR FRANCIS LOMBARDI**, 1969, Celeste, Versione tetto chiuso, targhe (LI) e documenti originali. Disponibile per qualsiasi prova., www.officinecrisculo.com, visibile a Napoli, 9500 euro



3392568414

500 VIGNALE SPIDER, 1968, Vettura come nuova, con 36000 km all'attivo., visibile a Milano, Tratt. ris.

3332186193

508 «BALILLA» (3M) BERLINA, 1933, Bordeaux-nero, Da usare subito: motore, freni, frizione, interni tutti appena rifatti. Molto bella., visibile a Ferrara, 22000 euro

3393633558

508 «BALILLA» (4M) SPIDER, 1934, Nera-amaranto, Auto conservata e perfettamente funzionante, con targhe originali e omologata dal Registro Italiano Fiat., visibile a Parma, 35000 euro

3493042893

600, 1960, Avorio, Vendo per inutilizzo auto in ottime condizioni, con certificato di storicità Asi. No perditempo., visibile a Brescia, 7000 euro

3336467874

600 D, 1970, Bianco, Motore nuovo, accessoriata, targhe e documenti originali. Ottima, visibile a Milano, 5200 euro

3386165612

600 JUNGLA SAVIO, 1967, Giallo, Macchina stupenda, completamente restaurata pari al nuovo, interni rossi con legno pregiato, stupenda per il mare, vernice nuova, capote nuova, finiture di classe, motore revisionato. Divertentissima da guidare, visibile a Bergamo, 15000 euro



3922606546

BARCHETTA 16V, 1999, Blu cobalto metallizzato, Ottima meccanica e carrozzeria, 76000 km, iscritta R. F. auto storiche moderne. Valuto permuta anche con moderna, visibile a Caselle (TO), 5000 euro

3392249401

CAMPAGNOLA, 1971, Sabbia, AR 59, restauro completo meccanica e carrozzeria. Vettura civile, motore a benzina, 12 V, usabile subito., visibile a provincia di Grosseto, 10000 euro

3285471254

CAMPAGNOLA A, 1966, Beige, Esempio pari al nuovo, prezzo trattabile., visibile a Treviso, 18000 euro

3496396091

DINO 2400 COUPÉ, 1971, Rosso, Ottima base per un restauro, targhe e documenti originali., visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

NUOVA 500 NORMALE, 1957, Grigio, Vettura restaurata da 10 anni, motore originale, gomme tessili, libretto e targhe originali, Asi Targa Oro., visibile a Bologna, Tratt. ris.

3395382578

■ **RITMO 70 ES**, 1986, Bianco, Auto sanissima, completa e ottimamente funzionante., visibile a Milano, 2500 euro

500 C, 1949, Giallo-nero, Conservata, Asi, targhe e documenti originali, meccanica revisionata, tappezzeria ok, visibile a Roma, 6500 euro

3896860322

■ **500 C GIARDINIERA LEGNO**, 1949, Verde metallizzato, Auto molto bella, pronta all'uso., visibile a Milano, 15000 euro



335355594

500 LUSSO, 1971, Blu, Vettura completa, per pezzi di ricambio., Tratt. ris.

3297460041



CISITALIA D46/48
ANNO 1946 - MONACO HISTORIC GP 2014 - EX VARZI, TARUFFI, FARINA E BONETTO

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy

Phone: +39-011644119

Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



FIAT 1100 SPORT FRUA
ANNO 1946 - PRIMA AUTO REALIZZATA DA PIETRO FRUA - MENZIONE D'ONORE VILLA D'ESTE 1947



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI EX FABRIZIOVIOLATI



MERCEDES 190 SL ROADSTER
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE OMOLOGATA ASI



FERRARI 550 MARANELLO
ANNO 2001 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI TAGLIANDI FERRARI



JAGUAR XK 120 ROADSTER
ANNO 1951 - RESTAURO TOTALE GUIDA A SINISTRA



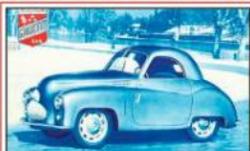
PORSCHE STOLA GTS
ANNO 2000 - PROTOTIPO 73RD GENEVA MOTOR SHOW TARGATA



PORSCHE 356 SC
ANNO 1964 - TARGHE NERE MILANO - CERTIFICATA PORSCHE ITALIA



FIAT 124 ABARTH
ANNO 1975 - ORIGINALE PASSATO SPORTIVO RESTAURO TOTALE



MORETTI CITA
ANNO 1948 - DESIGN REVELLI DI BEAUMONT - TARGHE ORIGINALI - VINCITRICE CONCORSO ALASSIO 1948



ALCA VOLPE MILLE MIGLIA
ANNO 1947 - UNA DELLE 3 VOLPE COSTRUITE PER LA MILLE MIGLIA 1947 BARN FIND



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE
ANNO 1957 - MATCHING NUMBERS - ASI TARGA ORO DOCUMENTI ORIGINALI

Saremo presenti alla fiera di Verona 8 - 10 maggio 2015

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimen-
to di alluminatura sotto vuoto al quarzo;
resa luminosa superiore del 20% rispetto al
procedimento tradizionale; incremento
della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019
Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/4215623, 339/3470923

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

Eletrauto Franco s.r.l.

CONSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@sermetra.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

TAPPEZZERIA CLASSICA

By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicbyolmi.it
e-mail: classicbyolmi@alice.it



2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"



Moretti Alger Le Cap 1955 praticamente unico proprietario, rara, originale e completa, restauro totale con documentazione fotografica-possibili permuta anche con più auto-prezzo commisurato alla rarità e alla totale originalità. Su questa vettura c'è un ampio articolo sul numero di aprile di automobilismo d'epoca.



Ford GT 40 replica anno 1970 attestato ASI - si tratta realmente di auto storica, motore 8 cilindri regolarmente immatricolata italiana.

CARCASCI dal 1946

CARCASCI AUTOMOBILI di Carcasci Alessandro e C. S. A. S.
Via Reginaldo Giuliani, 98/b - 50141 FIRENZE - Tel. 055 433556 - Fax 055 431008
E-mail: info@carcasciautomobili.com



AUTOVIGANO

AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio
VIA DELL'INDUSTRIA 30 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)
TEL. E FAX 02/90.86.947 CELL. 320.0227150
maestromauri@icloud.com www.autoviganomilano.com



TRIUMPH TR 2
Carrozzeria Ice Blue
Interni Geranium
Anno 1954
Restauro Professionale



TRIUMPH TR 3
Carrozzeria Black
Interni Vermillion
Anno 1957
Restauro Professionale



TRIUMPH TR 3A
Carrozzeria Grey Stone
Interni Blackbarry
Anno 1961
Super Accessoriata



TRIUMPH TR 250
Carrozzeria Black
Interni Blackbarry
Anno 1965
6 cilindri - cc 2500



VESPA SIDECAR



PORSCHE 356 C



PORSCHE 356
60 B

**MOLTE ALTRE OCCASIONI TI ASPETTANO
PRESSO IL NOSTRO SHOW-ROOM**

PER INFO O APPUNTAMENTI
Maurizio Gavazzi 320.022715
maestromauri@icloud.com

AUTOVIGANO



335355594

JAGUAR

XK8 CONVERTIBLE, 2002, Argento con capote coloniale, Auto pari al nuovo, interni in pelle e radica, meccanica perfetta, sempre in box, 72000 km, motore 8 cilindri 4,2 litri., visibile a Busto Arsizio, 19000 euro

3357068500

JEEP

WRANGLER 4L, 2002, Giallo, Hardtop nuovo, cerchi in lega + 5 in acciaio, gomme termiche, 2 capote, porte in acciaio e tela. Perfetta., visibile a Reggio Emilia, 9000 euro

3395883245

HONDA

■ **S 800**, 1970, Rosso, Versione Coupé, 2 proprietari, km 52000, motore 800 cc, 70 CV. Vettura rara e in buone condizioni, www.officineciscuolo.com, visibile a Napoli, 15000 euro



0812303373

LANCIA

■ **APPIA C10 I SERIE**, 1953, Grigio chiaro 1181, Targhe, libretto e manuali originali, Asi, pronta per qualsiasi prova, www.officineciscuolo.com, visibile a Napoli, 15000 euro



0812303373

APRILIA TRASFORMABILE PININFARINA, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407

AURELIA B20 GT, 1951, Amaranto scuro, Prima serie, auto Asi, da concorso, targhe originali, autoradio. Prezzo adeguato alla rarità e alle condizioni. Anche tel. 02 743466, visibile a Milano, Tratt. ris.

3397080407

AURELIA B50 CABRIOLET PININFARINA, 1950, grigio vinovo, fuoriserie, Asi, targhe originali, munita di autoradio Condor, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407 02743466

ARDEA, 1950, Grigio acciaio, Restaurata, perfetta, omologata Asi Targa Oro, esente bollo, assicurazione ridotta, con autoradio motore e carrozzeria compresi nel prezzo., visibile a Trieste, 13000 euro



3335407759

DELTA HF INTEGRALE, 1988, Rosso, 8 valvole, telaio rinforzato, rollbar, ammortizzatori Bilstein, mai incidentata, 30000 km, Asi., visibile a Porto S. Giorgio, 8000 euro

3382872080

AUTO STORICHE

di

CARLO GRITTI MORLACCHI



LANCIA FLAMINIA 4 PORTE
ANNO 1960 BI COLORE BLU E GRIGIO NEW MARKET, INTERNI PANNI LANCIA EURO 18.500



BUICK SKYLARK 2.8 CC.
COLORE BORDEAUX SEI CILINDRI TUTTA ORIGINALE. ANNO 1982 EURO 8.500



MASERATI BITURBO PRIMA SERIE
COLORE AVORIO (COME NUOVA) PERFETTA KM 19.000 ORIGINALI UNICO PROPRIETARIO, DA VEDERE! EURO 11.000



CITROEN MEHARI ANNO 1980
FRENI A DISCO, COLORE ARANCIO, COMPLETAMENTE RESTAURATA, ISCRITTA ASI (COME NUOVA) EURO 14.000, GARANZIA



BMW 635 CSI M LOOK,
COLORE BIANCO INTERNO CARTIER TETTO APRIBILE 76000 KM ORIGINALI, LIBRETTO USO E MANUTENZIONE E TAGLIANDI. EURO 23.000



REANULT FLORIDE ANNO 1960
AUTO ISCRITTA ASI TARGHE ORIGINALI PERFETTA EURO 17.000



FIAT 130 COUPÉ AUTOMATICA
KM 68000 DA RIMETTERE IN STRADA FERMA DA QUALCHE ANNO, EURO 5.000



ALFA ROMEO GTV 2000 TURBO,
ANNO 1996 COLORE ROSSO, KM 76000 MOLTO BEN TENUTA, EURO 5.600



FIAT 500 L ANNO 1971,
GIALLO OCRA, BELLISSIMA, EURO 6.900



FIAT 500 R ANNO 1975,
COLORE ROSSO, MOLTO IN ORDINE, EURO 6.500



ROVER 2000 PRIMA SERIE,
COLORE BIANCO INTERNI PELLE NERA, TARGHE ORIGINALI, 68.000 KM ORIGINALI, BELLISSIMA EURO 9500



ALFA ROMEO ALFA SUD SPRINT 1300
ANNO 1965, COLORE ARGENTO METALLIZZATO, KM 85000 ORIGINALI LIBRETTO USO MANUTENZIONE E LIBRETTO TAGLIANDI. EURO 6.800

WWW.AUTOSTORICHE.NET

info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890



Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



VASCA ESPANSIONE XK120



COMPONENTI RAFFREDDAMENTO E TYPE



VASCA ESPANSIONE E TYPE V12



VASCA ESPANSIONE XJS V12



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

DELTA HF INTEGRALE 16V, 1989, Rosso, Perfetta, Asi, 82000 km, mai urtata, meccanica e interni come nuovi. Vendo o permuto con Porsche, visibile a Torino, 25000 euro



3357055848

■ **FLAVIA 1.8 INIEZIONE**, 1968, Bianco, Auto sana, conservata, funzionante, targhe nere, doc in regola., visibile a Milano, 7000 euro



335355594

FLAVIA 2000, 1973, Beige, Vettura con motore nuovo, 8000 km, 5000 euro

335283707

■ **FULVIA 2C**, 1965, Grigio, Restauro totale, carrozzeria, interni e meccanica, visibile a Milano, 8000 euro



335355594

■ **FULVIA COUPÉ 3**, 1974, Grigio metallizzato, Targhe e documenti originali, ottime condizioni, pronta per qualsiasi uso, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli, 10000 euro



0812303373

■ **FULVIA SPORT ZAGATO**, 1972, Giallo, Auto rara, guida a destra, da riprendere di carrozzeria, visibile a Milano, 18000 euro



335355594

FULVIA SPORT ZAGATO, Vendo in blocco, assieme a Fiat 500 C, 20000 euro

3881936066

LAND ROVER

88 (SERIE 2), 1975, Blue Marine, Guida a sinistra, cabinata, autocarro 3 posti, restaurata nel 2014, sedili nuovi. Asi, qualsiasi prova, visibile a Carsoli (AQ), 5500 euro

3896860322

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, Bianco, Piccola jeep tipo spiaggia, con rollbar e tendalino parasole, immatricolata e targata nel maggio 2013, 900 km, 250 cc, 2T, 4 marce + retro, 70 km/h. Nuova, visibile a Pavia, Tratt. ris.

3388433849

LOTUS

ELAN S3 SPIDER, 1969, Giallo, Vettura originale inglese, con vernice, capote e gomme nuove; meccanica ok. Asi. Si valuta parziale permuta con auto o moto, visibile a Rimini, 25000 euro

3382634301

MASERATI

■ **BITURBO SPIDER I**, 1987, Rosso, Auto sana e completa da lieve restauro. Da immatricolare., visibile a Milano, 10000 euro



335355594

MERCEDES

■ **190**, 1961, Nero, Vettura ottimamente conservata, ben funzionante, visibile a Milano, 15000 euro



335355594

220 SE CABRIOLET, 1963, bianco, Vettura con cambio manuale e aria condizionata, restaurata professionalmente nel 2004, di carrozzeria e di meccanica, omologata Asi, visibile a Trana (TO), 45000 euro



3484107901

■ **250 SE**, 1967, Oro, Eccellenti condizioni, Asi, targhe originali, impianto GPL, visibile anche sul nostro sito, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli, 9500 euro

0812303373

280 SL (R107), 1978, Nero, Perfetta esternamente e internamente, capote nuova, hardtop, meccanica revisionata, visibile a Modena, 24000 euro



335309051

280 SL «PAGODA», 1968, Bianco, Auto perfetta e bellissima, automatica, A.C., interni in pelle nera. Qualsiasi prova, visibile a Roma, Tratt. ris.

335299435

300 SL-24 (R129), 1991, Antracite, Motore 24 valvole, 95000 km. Capote, hardtop, gomme, terminali e frangivento nuovi. Asi., visibile a Messina, 10000 euro



3291522645

560 SEC (W126), 1990, Nero, Prezzo da concordare., visibile a Milano, Tratt. ris.



3463972731

560 SL (R107), 1987, Azzurro metallizzato, Vettura in ottime condizioni, targhe e documenti italiani., visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

SLK 320 V6, 2000, Grigio metallizzato, Youngtimer perfetta, come nuova, sempre in garage, 27000 km, full optional, automatica. Quotazione Ruoteclassiche, visibile a Roma, 15000 euro

3356748101

MERCURY

8V SEDAN, 1946, Nero, Vettura originale perfettamente conservata, con molti ricambi, vendo o permuta., visibile a Brescia, 21000 euro

3484796030

MG

A 1600 ROADSTER, 1960, Rosso, La più bella spider inglese. Restauro totale con documentazione fotografica, cerchi a raggi, portapacchi cromato., visibile a Milano Nord, 38900 euro

3387258514



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

- TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicita@edidomus.it



Grimaldi Classic Cars



Viale Monte Grappa, 15 | www.grimaldiauto.it
 Vigevano PV - Italy | mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
 Tel. 0381.22787 | Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828

Scarica la nostra APP
 GRIMALDI AUTO SPA

Acquistiamo con pagamento immediato auto d'epoca, usate, supercar e intere collezioni.



FERRARI 208 DINO GT4 "ASI TARGA ORO" ROSSO FERRARI, 10/1975, book service completo, aria condizionata, carrozzeria impeccabile, interni in velluto neri originali dell'epoca senza alcun difetto, cruscotto, foglio completi, orologi e tutta la strumentazione è PERFETTA, prodotti solo 840 esemplari, **VOTO 10 e LODE!**



FERRARI 348 TB 01/1992 "ASI" *UNICO PROPRIETARIO*****, SOLO 20.300KM, 301cv, VERSIONE ORIGINALE-NO RESTAURI-BELLISSIMA, ca tallata, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari cinghia di distribuzione-alternatore-filtri-olio-olio freni-aria condizionata. Interni in pelle nera, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA | **ONE OWNER!**



FERRARI MONDIAL T 3.4 301cv Colore Rosso, 2+2, TAGLIANDO COMPLETO CON TUTTE LE CINGHIE APPENA EFFETTUATO, BOOK SERVICE COMPLETO, interni in pelle beige Originali ed Oltre la PERFEZIONE, carrozzeria bellissima. **SPECIAL CAR!**



FERRARI 308 GTSI 3.0 230 cv, 07/1982 Interni impeccabili, motore perfetto, carrozzeria restaurata da Professionisti, autoradio dell'epoca, cerchi e gomme in perfetto stato, tetto asportabile tenuto ottimamente, cristalli e guarnizioni impeccabili. **TARGA!**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 01/31/1961, COLORE ROSSO, veramente affascinante, carrozzeria IMPECCABILE, cromature da specchiarsi, interni in pelle nera, motore brillante e piacevole nella guida, capote impeccabile, SOLO 2 Proprietari, targata Rovigo. **RARISSIMA!**



AR ALFA GT SCALINO 1300 1" SERIE "ASI" COLORE GIALLO ORO, pedalierna bassa-RESTAURO TOTALE EFFETTUATO DA PROFESSIONISTI, 00530, radio majestic dell'epoca, interni pelle nera e carrozzeria Zero difetti, motore impeccabile, guarnizioni, vetri, fanali e cromature. **OLTRE LA PERFEZIONE. Targata Firenze. YELLOW!**



ALFA GT 2.000 VELOCE 130cv 02/1973 "ASI TARGA ORO" VERAMENTE PERFETTA, VERDE OLIVA METALLIZZATO, 00512, Solo 2 Proprietari, Cerchi Millerighe, radio grandis, targata Torino, solo 50.000km, carrozzeria ed interni da sogno, pelle e tessuto marone. **VOTO 10 e LODE!**



ALFA GT 1.6 110cv ROSSO ALFA, 01/1973, solo 48.000 km, SOLO 2 PROPRIETARI, Carrozzeria Impeccabile, interni in sky nero perfetti, motore funziona al 100%, scocca e meccanica meravigliosa, tappeti in gomma bellissimi che richiamano il Rosso Alfa. **ROSSO ALFA!**



ALFA GT 1.600 110cv, mod 115.03, 06/1972, BLU Francia Tinta originale, carrozzeria SPETTACOLARE A PROVA DI CALAMITA, interni color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. **RARISSIMA!**



ALFA GT 1.300 "UNIFICATO" COLORE ROSSO 05/1975 carrozzeria spettacolare senza un graffio, interni in pelle beige autentici con appoggiatesta, vano baule e motore senza difetti, 2 fan supplementari gialli, targata Genova e solo 40.400km. **UNIFICATO!**



FIAT 1.100, AR DUETTO 2.0 117cv "ASI" APPENA ARRIVATA 08/1992, Catalitico, volante in legno, Colore GIALLO, interni neri in pelle/alcantara, vetri elettrici, copri capote, cerchi in lega belli, impianto radio, capote nuova, cruscotto senza rotture, cromature perfette. **GIALLO RARISSIMO!**



AR DUETTO 2.0 122cv "ASI" APPENA ARRIVATA 02/1991, Colore Rosso, guidabilità come una moderna, pelle/alcantara BEIGE, vetri elettrici, paraurti ant e post senza danni, capote e lunotto in perfetto stato. **ROSSO ALFA!**



AR DUETTO SPIDER 1.6 106cv "ASI" COLORE BIANCO 01/1991, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP in tinta bellissimo, interni originali in pelle beige, vernice perfetta, doppie chiavi, uso e manutenzione, la guida è fluida e divertente. **HARD-TOP!**



MERCEDES 220 SE B COUPE "ASI" 10/1963, COLORE BIANCO, interni in pelle rossa cartier praticamente nuovi, meccanica oltre la perfezione, carrozzeria impeccabile, cerchi da 13", targata Ferrara, 6 cilindri, ITALIANA, cruscotto e pulsanti senza difetti. **THE STAR!**



ALFA GT 1.750 VELOCE 115cv "ASI" 01/1971 SPETTACOLARE "ASI" GRIGIO METALLIZZATO CHIARO, motore numero 00548 perfetto, cromature scintillanti, interni in pelle Biscotto conservati perfettamente, ottima carrozzeria. **RARISSIMA!**



ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE 150cv, 04/1987 "ASI" e R.I.A.R., aria condizionata, cerchi da 15" senza frangi, targata Pistoia, carrozzeria Impeccabile. TUTTO ORIGINALE, motore 06158, libretto servizio con timbri, uso e manutenzione originale, certificato assistenza compilato. Tutto conservato scrupolosamente. **SOLO 500 ESEMPLARI!**



FIAT 128 RALLY 1.3 67cv, 01/1972, "UNICO PROPRIETARIO" COLORE ROSSO, interni in pelle nera con sedili sportivi Originali in condizioni pari al nuovo, panchetta posteriore senza difetti, vano baule in ordine, 2 barette supplementari, volante a 2 razze forate, targhe nere, motore perfetto al 100%, libretto a libro. **RICERCATISSIMA!**



TRIUMPH TR6 Spider "ASI" 2.500cc 150CV 07/1970, bianco panna, Targata TO, capote nera perfetta, cerchi a raggi, interni in pelle nera molto bella e conservata, si guida molto bene, carrozzeria senza difetti, il cofano lungo da un tocco di prestigio. **BUY AND DRIVE!**



FIAT 1500 COUPE PININFARINA 75CV, 01/1966, ARGENTO METALLIZZATO, interni in pelle cuoio perfetti, carrozzeria Conservata e curata, vano baule e motore senza difetti, libretto a pagine, italiana, 70.000km, solo 2 utilizzatori (il primo cliente quest'anno compie 100 anni). **HISTORY!**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE TURBO 16V "ASI" 196cv 09/1990, "CINGHIA DISTRIBUZIONE APPENA FATTA", Nervo metallizzato, sedili in alcantara PERFETTI, libretto service e garanzia Lancia uso e manutenzione, doppie chiavi, MODELLO ORIGINALE-NO REPLICHE. Solo 2 Proprietari, motore originale e carrozzeria bellissima. **TUTTA ORIGINALE dentro e fuori!**



PORSCHE 997 TURBO CABRIO 480cv Imm. 2007, SOLO 2 Utilizzatori, ITALIANA, Book Service con tutti i tagliandi Porsche, cerchi 19", frangivento, Bose sound, Navigatore sat, sedili con memoria, interni in pelle individuali, pdc, IMPECCABILE. **ROSSA!**



PORSCHE 996 CARRERA COUPE 3.400cc ARGENTO METALLIZZATO, libretto service, motore n 96/01, book service completo, interni in pelle nera perfetti non usati, clima automatico, solo 93.000km, carrozzeria in ottimo stato. **STUTTGART!**



PORSCHE 964 CARRERA 4 CABRIO, "ASI" 3.600cc 250cv 06/1991, BOOK SERVICE, uso e manutenzione, TARGA LUCCA, colore nero con interni in pelle Beige Eccezionali, capote senza strappi in perfetto condizione, tutto il cruscotto, leve ed orologi dell'epoca sono Bellissimi. **CARRERA 4!**



BMW 633 CSI 04/1977 3.200 cc, VERDE e METALLIZZATO, CONSERVATA, interni originali in pelle e tessuto verde = tono su tono, bagagliaio in perfette condizioni ancora con il suo porta attrezzi incassato nel portellone, motore in perfetto stato, Carrozzeria Incredibile, libretto sbigliabile, solo 70.500km. **BMW COUPE!**



LANCIA FULMA RALLYE 1.3 COUPE 02/1968, 1" Serie, ***"ALLEGGERITA"***, Conservata, Blu Manchester metallizzato, occhio-baule-porte in alluminio e magnesio, interni neri BELLISSIMI con tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, cambio cruscotto perfetto, motore impeccabile, carrozzeria da urlo, bollo e trapasso ridotti. **CARROZZERIA IN ALLUMINIO!**

PRESENTI ALLA FIERA DI VERONA 8-9-10 MAGGIO 2015 PAD. 5
 Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.
 Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento

MOMO HELVETIA

■ **DUNE BUGGY**, 1971, Blu, Motore VW 1300, perfetta, strumentazione Porsche, visibile a Milano, 12000 euro



335355594

MORGAN

4/4 4 POSTI, 1992, Panna, Vettura pari al nuovo, accessoriata, guida a destra, motore 1600 a iniezione, privato vende o valuta permuta di interesse, visibile a Genova, 29500 euro

3355604632

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, Bianco, Restauro conservativo, ricambi vari acquistati in UK, 4 portiere di scorta, revisione valida, visibile a Bergamo, 9500 euro

3383168669

NISSAN

300 ZX, 1997, Verde scuro metallizzato, Motore V6 biturbo 3000 cc, 208 kW, 4 ruote sterzanti, tetto apribile, interni pelle beige, unico proprietario, ottime condizioni, no incidenti, sempre in box, tutta originale, vettura italiana, manutenzione regolare Nissan, 110000 km, visibile a Bergamo, 20000 euro



3356000327

OPEL

1.9 GT, 1969, Rosso, Vettura con meccanica elaborata da Conrero vendo o permuta con Porsche d'epoca. Tratt. ris.

3932433623

PEUGEOT

■ **304 CABRIOLET**, 1972, Avorio, Vettura molto fresca, customizzata (fari, mascherina), con guida a destra, visibile a Milano, 10000 euro



335355594

406 COUPÉ 2.0 16V PLUS, 1999, Bordeaux metallizzato, Vettura con design Pininfarina, sempre in box, con libretto tagliandi di Peugeot, molti accessori, meccanica e interni a posto, carrozzeria con leggeri segni di parcheggio, tappetini con logo. Prezzo trattabile, visibile a Villa d'Ogna (BG), 3000 euro



3475571527

PORSCHE

356 B, 1960, Bianco, Serie T5 Coupè da restaurare: ottima base., visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

911 CARRERA (996), 1997, Blu metallizzato, Veicolo in perfette condizioni, clima, tetto apribile, 75000 km, libretto tagliandi rete ufficiale, visibile a Alessandria, 16900 euro

3483578480

911 CARRERA 2 (964), 1989, Grigio scuro metallizzato, Vettura catalizzata, in versione coupé, full optional, omologata Asi, visibile a Alessandria, 24000 euro

3391830022

911 CARRERA 4 (964), 1989, Meteor Metallic, Vettura completamente originale di carrozzeria e interni. Dotazione originaria completa, visibile a Padova, 27990 euro

3383403448

RENAULT

DAUPHINE GORDINI, 1960, Azzurro, Versione R1091, telaio 3256902, motore 670-05. Trattativa solo dopo visione, visibile a Riva del Garda, 14900 euro

336452826



C'era una volta.
E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammolorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

www.turatello.it

info@turatello.it

Tel. 049.9070126

Fax 049.9070323



RIMORCHI

TURATELLO

Prezzi senza contrattelli

Felice Service

Presenti nelle migliori fiere del Settore

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI



RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI
 CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
 Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Quindici (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769
 E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

Il Specialista della 2CV - MEHARI



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore in ITALIA



DAVID AUTO Srl
 Viale Lombardia 14/16
 20070 Dresano (MI)

Tel. : 02 98 270 436
 Fax. : 02 98 270 455
 Email : info@davidauto.it

46 anni al servizio dei appassionati

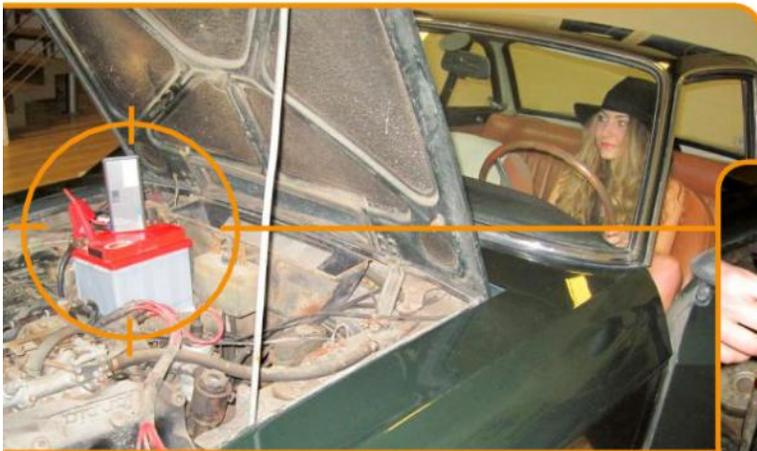
Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS
 www.2cvclub.it



CAR POWER

JUMP STARTER MULTIFUNZIONALE

Prodotto esclusivo, Car Power è uno Starter multifunzionale in grado di avviare mezzi di qualsiasi tipo: auto, moto, barche a motore, motoslitte con batteria a 12V. Inoltre, grazie al cavo multipresa può ricaricare smartphone, tablet, PC, lettori MP3 e MP4, Play Station. E' dotato di una pratica luce di emergenza a 3 livelli: illuminazione, strobo ed emergenza. Le dimensioni minime ed il peso ridotto gli permettono di essere utilizzato con semplicità ed in ogni situazione.



CP04 The Led Display



CP03 The Fashionable



CP02 The Slimmest



CP05 The Universal

FOXILFREE SRL Energie Rinnovabili

Via San Pietro Dossello, 34 - 46041 Asola (MN) - info@foxilfree.it - www.foxilfree.it

Fax +39 030 5100061 - Tel +39 0376 720007 - P.IVA IT 02619900984

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD BERLINA.

1964, Grigio/nero metallizzato, Perfetta, usata pochissimo, da concorso, restauro eccellente, interni nuovi in pelle totale, gomme a fascia bianca originali d'epoca nuovissime, 220 CV, km 42000, per foto e info email: gcaregl@tin.it, visibile a Asti (AT), 68000 euro



3481209001

■ **SILVER WRAITH LIMOUSINE.**

1951, Blu/azzurro metallizzato, Vettura in perfette condizioni, restauro maniacale di carrozzeria, tappezzeria e meccanica. Asi. Tratt. ris.

3389369456

SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET, 1970, Blu/azzurro,

Pezzo rarissimo, restauro eccellente, meccanica perfetta, interni in pelle totale, usata pochissimo, cambio automatico, 8 cilindri, 220 CV, km 88000. Per foto e info, email: gcaregl@tin.it, visibile a Asti (AT), 78000 euro



3481209001

ROVER

MINI COOPER 1300, 1997, Rosso/bianco. Vettura in eccellenti condizioni, 67000 km, dotata di molti accessori, cerchi in lega, fendinebbia, chiusura centralizzata., visibile a Milano, 10000 euro



3357846477

SAAB

■ **900 TURBO 16 CABRIOLET.**

1991, Blu, Asi, ottime condizioni, capote elettrica, disponibile a qualsiasi prova. Visibile anche sul nostro sito., www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli, 5500 euro

0812303373

SUNBEAM

■ **ALPINE ROADSTER**, 1965, Grigio metallizzato, IV serie, omologata Asi, targhe e documenti originali del '65, ottime condizioni. Per ulteriori info, visita sito., www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli, 15000 euro



0812303373

TEMPERINO

■ **TORPEDO**, 1918, Verde, Museo vende per cessata attività., visibile a Milano, 120000 euro



335355594

TRIUMPH

■ **HERALD COUPÉ**, 1963, Verde/bianco, Versione coupé con hardtop removibile in ottime condizioni, meccanica ottima. Motore 1200., www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli, 10000 euro



0812303373

TR3 A, 1960, Rosso, Asi, ruote a raggi, telo nuovo, da provare, veramente bella. Prezzo trattabile., visibile a Brescia, 32000 euro

3661991552

ANCHE IN CATTIVO STATO

PRIVATO CERCA AUTO D'EPOCA FERRARI O MASERATI ANNI 1955 - 1975



IN BUONO O CATTIVO STATO

• Prezzi reali • Acquisto diretto • Pagamento rapido



CONTATTARE:
 Marco
 tel. +39 333 355 22 28
 e-mail:
 marco@eichholtz.com

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

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



NPM CITROEN 2CV SERVICE

Tutto ciò che serve alla tua Citroen



www.citroen2cvservice.it

La prima azienda italiana a specializzarsi esclusivamente in Citroen. Oltre 20 anni di esperienza con 2CV, DYANE e MEHARI per la qualità del prodotto al giusto prezzo.



Dall'8 al 10 MAGGIO 2015

saremo col nostro STAND

a VERONA LEGEND CARS

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI ORIGINALI E PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO



NPM CITROEN 2CV SERVICE srl - Castagnaro (Vr)

3475366196 | 3479207720 | info@citroen2cvservice.it | www.citroen2cvservice.it



MANCUSO RACE



3ª Edizione

HISTORIC RACE

AUTODROMO VALLE DEI TEMPI
RACALMUTO

MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO
E RICAMBI D'EPOCA
GARE DI REGOLARITA'
ESPOSIZIONE COLLEZIONI PRIVATE
CONCORSO DI ELEGANZA
BIKE SHOW
US CARS
VW AIRCOOLED
LIVE MUSIC



30-31 MAGGIO 2015

AUTODROMO VALLE DEI TEMPI

RACALMUTO

www.autodromovalledeitempli.com

328 7292008 - 339 1741185 - 340 5274420

segui su Historic Race 2015



GB AUTO

di Gion Battista Salerno

www.gbauto500.com



VOLKSWAGEN

GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90, 1991, Bianco, Serie speciale, Asi, conservata, 185000 km, tagliandata, originale, perfetta, come nuova. Bellissima., visibile a Arezzo, 5200 euro

3335032569

GOLF II SERIE SYNCRO, 1989, Grigio metallizzato, Versione speciale in serie limitata a trazione integrale, 5 porte. Motore a benzina, 80000 km., 3500 euro

3453535473

MAGGIOLINO 1200, Grigio-bianco, Lunotto ovale con meccanica revisionata, verniciatura nuova e tappezzeria in ottimo stato., visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.

3381467130

MAGGIOLONE, 1972, Azzurro mare metallizzato, Vettura bellissima, restauro completo 2010, interni beige, targhe originali. Valuto permuta anche con moderna., visibile a Caselle (TO), 5000 euro

3392249401

MAGGIOLONE CABRIOLET, 1979, Avorio, Carrozzeria e capote avorio, interno nero, bellissima, targa originale, vendo causa trasferimento., visibile a Viareggio (LU), 7500 euro

058449494

VOLVO

■ **AMAZON 121 B20A**, 1970, Rosso, Condizioni eccellenti, Asi, manuali, targhe Roma. Visibile anche sul sito., www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli, 12000 euro

0812303373

■ **PV 444**, Special DS, 1953, Bordeaux, Ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica, interni conservati. Visibile anche sul nostro sito., www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli, 15000 euro

0812303373

■ **PV 544**, Special Type D, 1963, Grigio/nero, Asi, meccanica e carrozzeria ottime, pronta per qualsiasi uso., www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli, 10000 euro



0812303373

VENDO MOTO

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 DL, 1969, Bianco, Completamente restaurata, targa e documenti in regola, visibile a Perugia, 2500 euro

3476876327

LAMBRETTA 125 LI III, 1963, Grigio, Completamente restaurata, documenti originali, certificata Asi vendo causa inutilizzo., visibile a Carmagnola (TO), 4000 euro

3356127750

MOTO GUZZI

LE MANS 3, 1982, rosso/nero, FMI conservata in ordine, qualsiasi prova, visibile a Livorno, Tratt. ris.

3479375856

■ **V35 NEVADA**, 1983, Funzionante, targa Milano + altra per uso ricambi + Vespa 50 PK e 125 PX., Tratt. ris.

3389369456

VENDO VARIE

AUTORADIO, 1950/1960/1970/1980/1990, autoradio d'epoca, antenne, plance, altoparlanti, ecc., telefonare dopo ore 18



3397704801

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, bolli auto e moto epoca come originali, no rifatti, € 10 auto più portabollo, moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibile a Roma,



3881221596

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt, Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, hardtop

3389369456



**VI DIAMO APPUNTAMENTO A VERONA
14 GIUGNO 2015**



**IL V.C.C. E. BERNARDI VERONA ORGANIZZA LA
19ª RIEVOCAZIONE STORICA**



Con la collaborazione di



provincia verona



Comune di Grezzano
www.comune.grezzano.vr.it



Comune di Cerro Veronese



Comune di Boscochiesanuova



MUSEONICOLIS

**STALLAVENA
BOSCO
CHIESANUOVA**

*"La Corsa in salita
più veloce d'Europa"*

REGOLARITA' ASI A CARATTERE INTERNAZIONALE Durante il percorso saranno inserite 57 prove cronometrate.

VETTURE AMMESSE: CERTIFICATE ASI/FIVA E AUTO DI INTERESSE STORICO A DISCREZIONE DEL COMITATO ORGANIZZATORE
Per iscrizioni ed informazioni: VCC ENRICO BERNARDI VILAFRANCA DI VERONA - Tel. 045 6302323 - www.vccbernardi.it - vccbernardi@vccbernardi.it



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



FERRARI 348 TB 1993, KM 40.000,
TAGLIANDI FERRARI



FERRARI TESTAROSSA, 1988,
KM 40.000 OTTIME CONDIZIONI



FERRARI 550 MARANELLO, 1997, KM 51.000
TAGLIANDI FERRARI, OTTIME CONDIZIONI



FERRARI 308 VETRORESINA 1976, UNICO
PROPRIETARIO, PRIMATARGA, KM 63.000



AGUAR E TYPE, 1962,
OTTIME CONDIZIONI



PORSCHE 2.2 TARGA 1971,
OTTIME CONDIZIONI



PORSCHE 2.4 T TARGA, 1973
OTTIME CONDIZIONI



A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948
PER MILLE MIGLIA



MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE
DI VETTURA ANTEGUERRA



LANCIA AURELIA B 20 S, ASI,
VI SERIE, 1957, DA CONCORSO, TARGA
VECCHIA MILANO



CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
COME NUOVA



FIAT DINO COUPE', 1972
RESTAURO TOTALE



MAGGIOLINO OVALINO, 1954
ASI, DA CONCORSO



TRIUMPH TR 4, 1963
COMPLETAMENTE RESTAURATA



ALFA ROMEO GT 2000 1973,
DA CONCORSO



FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
KIT, 1956



MASERATI 4 PORTE, 1966
PERFETTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963
OTTIME CONDIZIONI

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

ATLAS

Fasce bianche applicabili ai fianchi degli pneumatici. Qualità ottima, effetto estetico bellissimo. Prezzo riferito a un set di quattro fasce, 60 euro

3317676577

BBURAGO

Modelli diecast in scala 1:18 di Bugatti GP 1935 e Lancia Aurelia B24, 29 euro

3881936066

BREDA

■ **740**, 1910, Nero, Locomotiva a vapore museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 15000 euro



335355594

FIAT

■ **G91Y**, Mimetico, Cacciabombardiere ex Aeronautica Militare Italiana museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 18000 euro



335355594

PER ALFA ROMEO

■ Per Giulietta e Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria. Per Duetto, Giulia berlina e Giulia GT, parti di carrozzeria, meccanica, sedili, cruscotti, alzacvetri, strumenti vari, differenziali autobloccanti e altro materiale. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK

Vendo cofano, portiere, paraurti, fari e fanali, tutti in ottime condizioni, visibile a Treviso, Tratt. ris.

336994058

PER ALFA ROMEO 2000 GTV

Plancia portastrumenti, Weber 40, tromboncini, piastra, candele Lodge 47, parafanghi per Gruppo 2, Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO DUETTO ULTIMA SERIE

■ 1980-90, Vendo cofani, porte complete, paraurti ant. e post., minigonne, sedili e altro materiale, Tratt. ris.

3389369456

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1200, anno 1963, restauro meraviglioso.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, anno 1961, grigio antracite, conservata.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, anno 1960, restauro completo.



AUSTIN HEALEY SPRITE FROG EYE, meccanica da rodare, anno 1960.



MORGAN PLUS 8, anno 1971, doppio tappo serbatoio, rara e pubblicata.



PORSCHE CARRERA CABRIOLET, anno 1989, interamente vernice originale.



TRIUMPH TR6 PI, anno 1973, due proprietari in tutto.



FIAT DINO SPIDER 2000, impeccabile.

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

Officina PROMOTORS

specializzati in

FIAT TRIUMPH
MINI COOPER

Tel. 348 6959968

di Bertamini Renzo & C. snc

Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero

www.gandaricambi.com
e-mail: info@gandaricambi.com

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

CITRÒ SERVICES Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
STORICA E MOLTO DI PIÙ

*Finalmente
sono arrivati gli uomini dei Citroën!*

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

maggiolinoservice

Ricambi, accessori e
rarità per Volkswagen
d'epoca.

maggiolinoservice.com

Via XX settembre, 11 - Pescara
tel.: 085 7950460 - info@maggiolinoservice.com

maggiolinoservice.com

aircooled by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU

Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI

moSS Triumph MG Austin Healey
Jaguar JF MG Penrite Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio N.6 - 20038 ROVATO (BS) - tel. 0307700291 - 770341 - fax 0307700493

Silemotori



SVERNICIATURA AD ACQUA AD ALTISSIMA PRESSIONE



www.silemotori.it

Silemotori s.r.l. - Tel. 393 9733779
Via Reginato, 85/H - 31100 Treviso
silemotori@gmail.com
Sede operativa: Via Marconi, 101 - 31020 Villorba (TV)

PER ALFA ROMEO GIULIA

Ruota con pneumatico 165x14.
Inoltre posacenere per Spider,
visibile a Bologna, Tratt. ris.

3336467893**PER ALFA ROMEO GIULIA GTA
1600**

Coppia di carburatori Weber 45
DCOE, di produzione italiana,
visibile a Torino, 1600 euro

3383146038**PER ALFA ROMEO GIULIETTA
SS E SPIDER**

■ Vendo coppia vetri porte destra e
sinistra nuovi + ingranaggi alzacetro.
Disponibilità anche per Spider 1.3 e
1.6., Tratt. ris.

3389369456**PER ALFA ROMEO GIULIETTA,
GIULIA E GIULIA GT**

■ Vendo vari motori 1315, 102, 106,
530, 526, 548; inoltre cerchi in lega e
in acciaio., Tratt. ris.

3389369456**PER FIAT 1100/103**

1953-1955, Vendo autoradio
originale marca Autovox, maniglie
porte, fanaleria e minuterie varie.,
visibile a Lucca, Tratt. ris.

3384566475**PER FIAT 125**

1969, Vendo fari ant., con cornice,
fanali post., luce retromarcia,
modanature, volante, plancia,
bocchetto avviamento, radio, interni
e serratura post, visibili a in
Campania, Tratt. ris.

3392827568**PER FIAT 131**

Catena di distribuzione + due
ingranaggi, visibile a Capodimonte
(NA), 50 euro

3473151188**PER FIAT TOPOLINO B**

Motore, cambio e trasmissione
non funzionanti. Per richiedere foto,
attilosantini@libero.it,
visibili a Agrigento,
1000 euro

0922401300**PER ISO ISETTA**

Vendo libretto di Uso
e Manutenzione originale,
introvabile., visibile a Monza,
200 euro

3316861909**PER JEEP CHEROKEE**

Statuina in metallo cromato di
pauroso teschio, con scia
controvento, 130 euro

3336934881**PER LANCIA FLAVIA COUPÉ**

Vendo lunotto., visibile a Chieti, 150
euro

330431411**PER LANCIA THEMA 8.32**

Motore e cambio completo, già
smontati. Solo interessati, no
perditempo., visibile a Giano
dell'Umbria, Tratt. ris.

074299176**PER LOTUS ELAN**

1965, Vendo telaio; prezzo
trattabile., visibile a Milano, 8000
euro

3357600928**PER MERCEDES 220/300 SE**

1962-65, bianco, Vendo, in blocco,
notevole quantità di ricambi usati
per Mercedes 220/300 SE 1962-65,
di meccanica e carrozzeria. A
richiesta, si invia distinta completa,
visibili a Trana (TO), 6500 euro

3484107901**PER PORSCHE 356 PRE A E A T1**

Due sedili anteriori, in buone
condizioni., visibili a Piacenza,
2100 euro

3394070270**PER ROVER 3500**

Motorino di avviamento Lucas
revisionato, come nuovo., Tratt. ris.

3397492374**PER SIMCA 1000**

Vendo due cerchi ruota con gomme
da neve, usati pochissimo., 80 euro

3492818454**PER TRIUMPH SPITFIRE MK4 E
1500**

Hardtop originale in buone
condizioni, da sistemare., visibile a
Milano, Tratt. ris.

337297599**RVISTE VARIE**

Vendo Ruoteclassiche dal 1987 al
2014 (anche annate singole),
Autosprint dal 1963 al 2014, Rombo
dal 1981 al 2001, Auto d'Epoca,
La Manovella etc.,
Tratt. ris.

3332493694

Classic Club Italia

30 MAGGIO 7 GIUGNO 2015

9/10 Maggio
Le Lancia a Chiavenna in fiore

24 Maggio
4° Memorial "Lele Levati", Vigevano

19/21 Giugno
Coppa Intereuropa Storica, Monza

27 Giugno
Le Alfa Rome alla DALLARA, Varano dè Melegari

29 novembre
8 dicembre 2015

CLASSICHE ALL'AVVENTURA

BAJA CALIFORNIA Classic

Sicilia Classic Marathon

Palermo, Cefalù, S. Agata, Randazzo,
Francavilla, Gole dell'Alcantara, Giardini Naxos,
Taormina, Etna, Catania Siracusa, Gela Agrigento,
Selinunte, Segesta, Alta villa Milicia, Palermo

CLASSICHE ALL'AVVENTURA

Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv)
Tel. e Fax 038192344 da lunedì a venerdì ore 15,30 18,30
www.classicclub.it info@classicclub.it

CON LA PARTECIPAZIONE DI **SiciliaClassic**

TIPP

■ 1918, Verde, Tram museo vende per cessata attività., visibile a Cormano (MI). 20000 euro



33535594

WEBER

Vendo carburatori tipo 22 IM e 26 IMB4, 50 euro

3881936066

COMPRO AUTO**ALFA ROMEO**

GIULIETTA SPIDER O SPIDER OSSO DI SEPPIA, Cerco Giulietta Spider oppure Spider "Duetto Osso di Seppia" in buone condizioni, Tratt. ris.

3473726726

BMW

M3 (E30), 1986-1990, Rosso-nero-grigio, Preferibilmente unico proprietario, non macchine pasticciate, no commercianti, da privato., Tratt. ris.

3398486416

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1985, Rosso, In ottime condizioni generali, km tagliandati e dimostrabili, pago in contanti, quotazione Ruoteclassiche

3402598364

LANCIA

DELTA HF TURBO I.E., 1991-1993, Bianco, rosso, grigio, In eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata. Pagamento in contanti., Tratt. ris.

3398400771

FLAVIA COUPÉ PININFARINA, 1962-1963, Blu Mendoza, Acquisto vettura restaurata e originale., Tratt. ris.

3356864021

MERCEDES

SEC, 1988-1993, Acquisto vettura da sistemare o demolita., Tratt. ris.

3687589127

PORSCHE

TUTTI I MODELLI, Esemplari d'epoca, prodotti tra gli anni '50 e '90 gruppo di amatori acquista. Massima serietà, Tratt. ris.

3393691737

ROLLS ROYCE

CABRIOLET, 1930-1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello, condizioni di motore e carrozzeria ottime. Pago in contanti. Tratt. ris.

055841047

VARIE

VARI MODELLI, Parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze, Tratt. ris.

3389540573

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO, Qualsiasi, Acquisto in qualsiasi stato, anche da rottamare., Tratt. ris.

3661330510

COMPRO VARIE**LIBRO ALFA ROMEO**

Compro libro "Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ" di Marcello Minerbi. Email: mitia.quagliano@gmail.com, Tratt. ris.

3404839620

MARKLIN, RIVAROSSI, DINKY, CORGI, SCHUCO

Compro trenini, macchinine, giochi in latta, anche di altri marchi. Tratt. ris.

3466800367

PER FERRARI

Libretti di Uso e Manutenzione, brochure, foto, cataloghi ricambi, annuari fino a metà anni 70 acquisto. Tratt. ris.

3285056562

RIVISTE VARIE

Compro Autosprint dal 1967 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Quattroruote e Speciali Domus, libri e riviste sulla Ferrari, Motocidismo dal 1914 al 1970. Tratt. ris.

3472303761






Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



R.ROYCE CORNICHE 1972 GUIDA A SINISTRA ITALIANA. CONDIZIONI SPETTACOLARI. COLOR MAGNOLIA, TARGA ITALIANA MODERNA. € 52.000



R.ROYCE S.SHADOW II 1977 GUIDA A SINISTRA ITALIANA. COLORI DA SOGNO. PELLE BLUE. € 24.500



R.ROYCE S.SHADOW II 1977 ROSSA, PELLE AZZURRA, INGLESE. CONDIZIONI UNICHE. DA NON PERDERE. TAGLIANDATA. € 18.500



R.ROYCE S.SHADOW 1973 GUIDA A SINISTRA ITALIANA. ORIGINE FRANZIA. AUTO BELLISSIMA, COLORE UNICO. € 22.500



R.ROYCE S.SHADOW II 1977 INGLESE, MERAVIGLIOSA. TETTO EVERFLEX. VERNICE UNICA. € 17.500



R.ROYCE S.SPIRIT 1982, UFFICIALE ITALIANA, TARGA FO. 59.000 KM. UNICA E MAI RESTAURATA. € 19.500



BENTLEY TURBO R 1987 INIEZIONE. STUPENDA LAGOON BLUE. INGLESE. € 16.000



BENTLEY EIGHT II 1992 ACTIVE RIDE. GUIDA SINISTRA, POCHE PRODOTTE. STORIA DOCUMENTATA. EUROPEA. € 19.000



MERCEDES 500E 1991. STORIA DOCUMENTATA, AUTO BELLISSIMA I PADRONE. € 24.000



PORSCHE 912 1968, ASI TARGA TARGA ORO. AUTO SPETTACOLARE E ORIGINALISSIMA. € 45.000



FIAT DINO 2.400 BERTONE. CONDIZIONI UNICHE, TUTTA ORIGINALE. INTERNI PARI AL NUOVO. € 39.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.
 Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.45.46 mail: info@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it

Autodromo di Imola

11-12-13 Settembre 2015



Organizzazione
CROME SERVICE s.r.l.

Club Romagna
Auto Moto d'epoca

Città di Imola



39ª

IMOLA

mostra

scambio

2015

IMOLA
AUTODROMO ENZO E BINO FERRARI

FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Imola

emilia
romagna



INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO
DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI
DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI

SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante
e ingresso sotto le tribune
Nuovo ingresso Variante Alta

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

agenzia
viaggi
santerno

PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 23882
patty@viaggisanterno.com

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.



**Gli autocarri che accederanno alla mostra
non dovranno essere di massa complessiva,
a pieno carico, superiore ai 50 q.li**

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2015

**L'accesso alla mostra è consentita
esclusivamente agli espositori
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: mostrascambioimola@crame.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 11 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)

BANCA
DI IMOLA S.p.A.
Gruppo Bancario Cassa di Risparmio di Ravenna S.p.A.

FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA

www.mostrascambioimola.it



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

* GRATUITO	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
* GRATUITO	SUPPLEMENTI		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00
			<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

COMPILARE PER COMMERCANTI

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 1	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
* MODULO 2	SUPPLEMENTI		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00
			<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO		TOTALE IMPORTO INSERZIONE
		EURO
<input type="checkbox"/>	Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A. Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)	
<input type="checkbox"/>	Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:	
	<input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BankAmericard <input type="checkbox"/> Visa - Carta Si <input type="checkbox"/> Diners	
Firma	N°	Scad.

Tutte le inserzioni saranno riportate anche nel nostro sito Internet www.ruoteclassiche.it
Non è prevista la sola pubblicazione su Internet

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.
- Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti dal nome del veicolo in rosso.
- I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprendenti di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.
- Le fotografie inviate non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 1995, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2004, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS
UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

Peugeot RCZ R

Quando il Leone ruggisce
La RCZ R ha prestazioni elevatissime, tanto più se si considera che il suo 4 cilindri è appena un 1600. La RCZ è anche protagonista dal 2012 di un trofeo dedicato.



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

"R" come racing, ma anche come record: è la Peugeot più potente di sempre

Una Peugeot da 170 CV/litro.

Che non supera i 250 km/h solo perché ha il limitatore di velocità. Che corre in un apposito campionato, il Trofeo RCZ Racing Cup, pur con una versione specifica che presenta alcune differenze tecniche. Ce n'è abbastanza per stuzzicare la vostra curiosità? Possiamo aggiungere che è la Peugeot di serie più potente della storia. Se avrete occasione di provarla scoprirete che è agile, molto agile nonostante sia l'avantreno a gestire i 270 CV del 1600

turbocompresso, grazie anche al differenziale Torsen. E decisamente aggressiva, con uno zero-cento in meno di 6 secondi. Ma forse ciò che stupisce di più è la possibilità di viaggiare con un filo di gas in qualunque marcia, con una coppia di 330 Nm da 1900 a 5500 giri. E con un consumo del tutto tollerabile: in autostrada abbiamo letto spesso sul display i 13-14 km/litro. La RCZ R è rigida, certo, e non potrebbe essere altrimenti, ma a bordo si sta bene e i viaggi non sono affaticanti. I posti dietro sono simbolici, ma in caso di

emergenza esistono, e comunque sono comodi per appoggiare giacche e borse. Il bagagliaio, per due, è quanto meno ampio. La linea è indiscutibilmente personale. La "normale" RCZ da 200 CV era già in grado di ingolosire i collezionisti che guardano lontano, ma questa R, al prezzo di 41.900 euro, è davvero in grado di soddisfare i palati più esigenti. Difetti? Il lunotto si sporca molto e non ha il "tergi" e la scelta cromatica è fra tre "non colori" (bianco, grigio e nero) e il solo rosso.

Fulvio Zucco



Sportiva tout court

L'interno è caratterizzato da pedaliera in stile racing, sedili molto profilati e da dettagli specifici come la leva del cambio, il volante e le cuciture a vista rosse. Peculiare anche l'alettone posteriore.



CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, trasversale
4 cilindri in linea
Cilindrata 1598 cm³
Rapporto di compressione 9,2:1
Potenza 270 CV a 6000 giri/min.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio manuale a 6 marce.

Dimensioni e peso Lungh. 4294 mm - Largh. 2107 mm
Altezza 1352 mm
Peso in ordine di marcia 1280 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h (autolimitata)
Accelerazione 0-100 km/h in 5,9 secondi
Consumo medio 6,3 l/100 km.

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA-FRA®

i cosmetici per la vostra auto



MAIN SPONSOR

SUMMER MARATHON

11-12-13-14 Giugno 2015

SALÒ - LAGO DI GARDA - PONTE DI LEGNO - CUORE DELLE ALPI



www.auto-spa.it

IL MITO IN UNA CARTA



**Scegli Libra Classic 1000 Miglia
e puoi vincere l'orologio Chopard
della mitica corsa.**



**Scopri di più su
www.ubibanca.com/millemiglia**



vieni in filiale



ubibanca.com



800.500.200



UBI Banca
Fare banca per bene.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Libra Classic 1000 Miglia è una carta di credito emessa da UBI Banca S.c.p.a. e collocata dalle Banche del Gruppo UBI Banca (escluse UBI Banca Private Investment e IW Bank). L'emissione, le relative condizioni ed i limiti di utilizzo sono soggetti all'approvazione dell'emittente. Utilizzabile sul circuito MasterCard. Per le condizioni contrattuali e ulteriori informazioni sulle caratteristiche della carta, si rinvia ai fogli informativi o alla documentazione precontrattuale disponibili nelle filiali e sui siti internet delle Banche sopra citate. Nel caso di rimborso rateale il TAEG applicato è indicato nella relativa documentazione contrattuale. L'immagine del premio è puramente indicativa. Il concorso "Passione a Mille", promosso congiuntamente da UBI Banca e dalle Banche del Gruppo UBI (escluse UBI Banca Private Investment e IW Bank) dal 13/4/15 al 30/9/15, è rivolto a tutte le persone fisiche maggiorenni che dal 13/4/15 al 30/6/15 sottoscriveranno una nuova carta di credito Libra Classic 1000 Miglia su circuito MasterCard, purché permanga in stato attivo fino al giorno dell'estrazione. Ciascun partecipante parteciperà all'estrazione, che avverrà entro il 30/9/15, sia per la sottoscrizione della carta, sia per ciascuna transazione effettuata con la carta principale e/o le eventuali carte aggiuntive, purché non disconosciuta, stornata o annullata, ma potrà risultare vincitore di un solo premio. Sono esclusi dalla partecipazione tutti i dipendenti, i collaboratori, gli amministratori ed i sindaci delle società del Gruppo UBI Banca e di Affinon International Srl. Premi in palio: 1° estratto orologio Chopard; 2° estratto giubbino in pelle; dal 3° al 5° estratto giubbino in tessuto tecnico; dal 6° al 10° estratto borsa da viaggio; dall'11° al 20° estratto borsa da tracolla. Il valore indicativo del montepremi ammonta a € 8.400,00 IVA inclusa salvo conguaglio. Regolamento completo disponibile presso le filiali delle Banche promotrici e su ubibanca.com.