

RUOTECLASSICHE

GUIDA ALL'ACQUISTO ANTI SUV: 14 VERE 4X4 STORICHE • MOSTRE GIORGETTO GIUGIARO AL "MAUTO"

ruoteclassiche.it

VOLVO STATION WAGON SOLIDITÀ ETERNA



LE AUTO DEL MESE

- FIAT 1100/103 H
- FIAT 1100/103 H SUDAFRICA
- PEUGEOT 505 DANGEL
- BANTAM BRC 40

GARECLASSICHE

LONDON TO BRIGHTON VETERAN CAR RUN

MOTOCCLASSICHE

RALEIGH OHV SPORTS 350



ASTA GÉRARD GOMBERT

ROTTAMI DI LUSO
AVRESTE MAI PAGATO 150MILA
EURO PER MEZZA MIURA S?

ALFA ROMEO 1900 SPRINT P.F.

MENO DI 100 ESEMPLARI
FIRMATI DA PININ, QUESTO
È DAVVERO PERFETTO

ENDURANCE PORSCHE IN PISTA

SFIDA TRA I CORDOLI
PORSCHE KREMER 962 CK6
VS 911 GT1 EVO

DITISHEIM & CIE
FABRIQUE VULCAIN
LA CHAUX-DE-FONDS

VULCAIN

MANUFACTURE DEPUIS 1858

The Watch for Presidents.

50s PRESIDENTS' WATCH CLASSIC CHRONOGRAPH

Automatic caliber V-57

Stainless steel case, 42 mm

Hour, minute, seconds counters at 9 o'clock, date window at 6 o'clock, center-second chronograph, 30-minute chronograph counter at 3 o'clock

www.vulcain-watches.ch





Corrente alternata

Stiamo per lasciarci alle spalle un anno complesso, intricato, per certi aspetti controverso. Non stiamo parlando né dei disastrosi terremoti che hanno devastato il centro'Italia né, ancor meno, degli scossoni politici che stanno ridisegnando gli equilibri del pianeta. Più pedestremente, osservando il nostro mondo, rileviamo ancora un'inspiegabile confusione. Da una parte, per quello che concerne la situazione del mercato. Dall'altra, per quanto riguarda le agevolazioni per le vetture dai venti ai trent'anni. Accenniamo qualcosa sul primo tema: i prezzi delle auto da collezione continuano a salire. Ok, non è proprio così, ma questo è quanto ha lasciato pensare alla gente l'ultima edizione di Auto e Moto d'Epoca a Padova. Gran parte delle Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Maserati e Porsche sul mercato è ormai imprendibile per gli umani. Basta, "game over". Sembra esploso il germe della follia, e servirà fare un po' di chiarezza. Nessuna (auspicata?) battuta d'arresto, anzi. In questo delirio collettivo, sul mercato arriva un numero sempre maggiore di auto in vendita e spesso a cifre esageratamente alte, anche per esemplari che non le meritano. Nel 2017 proprio su questo tema diremo la nostra. State connessi e capirete. Passiamo al secon-

do argomento. Purtroppo, non si contano le email e le lettere in redazione, scritte da lettori esasperati da una situazione paradossale sulle agevolazioni fiscali per le auto tra venti e trent'anni. È caos per i bolli tra le regioni, alcune assicurazioni chiudono porte in faccia. È così poco ragionevole che si protragga una fase che mette a rischio il collezionismo nella sua fascia più giovane, quella destinata a traghettare chi approccia questo mondo oggi verso una selezione più importante, acculturata, domani. Se uccidiamo la passione per le youngtimer, porteremo i ragazzi che amano le automobili a collezionare LP, T-Shirt e figurine. Serve una lista chiusa? Compiliamola, noi siamo pronti (e lo siamo da due anni, vedi questa stessa pagina di dicembre 2014). Serve alzare la voce? Lo faremo.

Intanto, buon 2017 a tutti: in primis a Ruoteclassiche, che compie 30 anni! Dal prossimo numero, tante novità e grandi sorprese vi aspettano in edicola per tutto l'anno. A partire dalle "Copertine d'autore". Non perdetene nemmeno una.

P.S. *I tempi per stampare questo numero di Ruoteclassiche ci hanno impedito di dare resoconto dell'asta "Duemila Ruote" che si è svolta dal 25 al 27 novembre a Milano AutoClassica. Sul fascicolo di gennaio troverete un ampio reportage.*

David Giudici
@davgiudi



twitter.com/ruoteclassiche/



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



DA NON PERDERE

34 REGINE DEL PASSATO IL TOCCO DI PININ

Appena cento esemplari costruiti per l'Alfa Romeo 1900 Sprint Pinin Farina del 1952, che ricorda nel profilo la Ferrari 250 GT passo corto nata solo sette anni più tardi. Una storia di sportività e stile...

62 NATE PER CORRERE MOSTRI SACRI ENDURANCE

"Confronto impossibile" tra Porsche Kremer 962 "CK6/03" del 1991 e 911 GT1 Evo del 1997. Potenza allo stato puro, per chi oltre la passione ha un portafogli per permettersi bolidi come questi.

96 AUTO E CINEMA ADRENALINA IN CELLULOIDE

Esattamente cinquant'anni fa usciva nelle sale americane il film "Grand Prix", che avrebbe cambiato per sempre il modo di fare cinema sulle corse in circuito.

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

IL NOSTRO CALENDARIO DA COLLEZIONE CON LE FERRARI (STRADALI) PIÙ BELLE DI SEMPRE

IN EDICOLA CON QUESTO NUMERO

Nel 2017 la Ferrari compie 70 anni. Non poteva esserci occasione migliore per proporre ai nostri lettori 12 icone, una per mese, tra le più affascinanti del Cavallino, pubblicate negli anni da Ruoteclassiche.



DIGITAL EDITION

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



R SOMMARIO



A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

34 Alfa Romeo 1900 Sprint Pinin Farina 1953

IMPRESSIONI

40 Alfa Romeo 1900 Sprint Pinin Farina 1953

42 Fiat 1100/103H 1959

48 Fiat 1100/103H "Sudafrica" 1959

70 Peugeot Dangel 505 4x4 1986

TEST A TEST

52 Volvo P220 1967 - 145 De Luxe 1971 - 240 Polar 1990

NATE PER CORRERE

62 Porsche Kremer 962 CK6/03 1991

911 GT1 Evo 1997

GUIDA ALL'ACQUISTO

76 Occasioni 4x4

ANNIVERSARI

82 Bantam BRC 40 1941

CLASSICHE DOMANI

178 VW Golf GTI Clubsport

T TUTTOCLASSICO

MOTOCCLASSICHE

86 Raleigh OHV Sports 350 1925

TECNICA

92 Motore a V

FAI DA TE

94 Tergicristalli

S STORIA E COSTUME

AUTO E CINEMA

96 Cinquant'anni di "Grand Prix"

IN MOSTRA AL MAUTO

100 Giorgetto Giugiaro

EVENTI

106 London to Brighton Veteran Car Run

NATALE

110 Guida ai regali

86



M MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

122 Osenat a Fayence (F)

IL POLSO DEL MERCATO

126 Immensamente Giulia

QUOTAZIONI

128 Dieci gradi di valore

151 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

152 I prezzi delle auto americane

154 I prezzi delle moto

VENDO&COMPRO

162 Un ponte fra domanda e offerta



82



106

R RUBRICHE

3 Editoriale Corrente alternata

6 Flashback Walt Disney

8 Fatti e persone

*Motorshow, 30 anni di Ruoteclassiche,
Gli Oscar dell'Auto storica,
Centro di restauro del Mauto,
1976 - Azionisti libici in Fiat*

30 Posta

32 Photobox

120 Appuntamenti con le storiche



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

BRAND MANAGER

Nicola Licci

MARKETING MANAGER

Roberto Mastrostefano

INTERNATIONAL DIRECTOR

Tommaso Vincenzetti

LICENSING & SYNDICATION

Carmen Figini

figini@edidomus.it

tel. +39 02 82472487

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prodocimi

ufficiostampa@edidomus.it

tel. +39 338 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano).

Telefono 02 8247 21

Fax 02 57500416

redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:

Autopro, Domus, Due Ruote,

Meridiani, Meridiani Montagne,

Quattroruote, Top Gear,

Tuttotrasporti, X Off Road.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

publicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 8247 2385

AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas,

via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino,

tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti,

Via M. Polo, 10/6 - 16165 Genova,

monticomunicare@libero.it, tel. 010 218788.

Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas

di Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a

37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna: Massimo Verri Pubblicità, via San Pier

Tommaso, 18/5 (int. 4) 40139 Bologna,

tel. 051 544145, fax 051 17454932.

Toscana, Marche e Umbria: LP Communication,

via San Marcellino 15, 50126 Firenze,

tel. 055 6800508, fax 055 6814225.

Lazio e Campania: Interspai, via Lorenzo Valla, 38/A

00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Ape'ddu, via S'Arru'loni, 28

09126 Cagliari, tel. 02 8247 2253

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 8247 2253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail:

valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-001999

(da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)

fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90

contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul/c/c postale n. 55953202 intestato

a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383

subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00

Air mail 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00

2) Africa/North & South America/Asia € 135,00;

3) Oceania € 157,00.

Payment method

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034.

10000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile

Dicembre 2016

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)

Gaetano Derosa (vice caporedattore)

Fabrizio Greggio (capeservizio)

Dario Tonani

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Roberto Brucciamonti,

Giosuè Boetto Cohen, Massimo Condolo,

Johan Dillen, Marco Di Pietro,

Laura Ferriccioli, Giuseppe Frustaci,

Elisa Latella, Corrado Lopresto,

Paolo Mazzetti, Gilberto Milano,

Maurizio Schifano, Alvise-Marco Seno,

Massimiliano Serra, Marco Vsani

FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

Paolo Carlini, Massimo Condolo,

Gaetano Derosa, Laura Ferriccioli,

Dirk de Jager, Alessandra Leocata,

Simone Romeo, Maurizio Schifano,

Massimiliano Serra, Wolfgang

Copertina: Massimiliano Serra

DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche.

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali

raccolti nelle banche dati di uso redazionale

è Editoriale Domus SpA.

Gli interessati potranno esercitare i diritti

previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di

protezione dei dati personali scrivendo a:

responsabilitadati@edidomus.it.

UFFICIO VENDITE ITALIA

ufvendite@edidomus.it

tel. 02 57316 431 - fax 02 57316421

Un numero: € 5,50 - Fascicoli arretrati: € 7,90.

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)

Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)

Versamento sul/c/c postale n. 668202 intestato

a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri

di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva

disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590

Payment method:

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034.

10000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089.

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di

protezione dei dati personali telefonando allo 02

8247 2459. E-mail: responsabile.dati@edidomus.it.

PER L'ITALIA

Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via

Bertola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301

telex 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

Fotografie: AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.

Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

Copyright 2016 - Editoriale Domus S.p.A., Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto

della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.



Associato all'U.S.P.I.
(Unione Stampa
Periodica Italiana)



15

dicembre 1966, muore a 65 anni a Burbank (California) Walt Disney, il re indiscusso del cartone animato. Ruoteclassiche vuole ricordarlo per il suo amore nei

confronti delle automobili. A 16 anni, Disney lascia la scuola e si arruola come autista volontario di ambulanze della Croce Rossa americana durante la prima guerra mondiale (nella foto, è in Francia dove resterà fino al 1919), dopo aver modificato la data di nascita sul passaporto, per poter essere reclutato. Una decina di anni dopo pensa di realizzare un cartone animato con il sonoro, intitolato "Steamboat Willie" (1928), con protagonista Mickey Mouse. Serve però un bel po' di denaro e l'unico modo per procurarselo è vendere la sua auto. Il prezzo di un sogno: la vettura si sacrifica in nome della fantasia e il mondo ne riceve in cambio Topolino. Durante i suoi primi giorni a Hollywood, nel corso dei successi iniziali di "Alice Comedies" e "Oswald the Lucky Rabbit", Walt ha solo una Ford di seconda mano che condivide con il fratello Roy. Più tardi può permettersi una vettura tutta sua: una cabriolet che guida sempre con la capote abbassata.

Anche se Topolino, per il quale Disney ha dovuto vendere l'auto, raggiunge rapidamente un notevole successo, ci vogliono parecchi anni per recuperare gli investimenti. La sua prima auto da padre di famiglia (con due bambine adottate) è una Packard Convertible Coupé blu del 1942, che dopo qualche anno cambia per un'Oldsmobile 98 Convertible del '48. Infine passa a una due posti, comprata per 11 mila dollari in una concessionaria Mercedes, un investimento che, come ricorda l'attore Dean Jones, fa rientrare in termini di pubblicità: durante le riprese del film "Operazione Gatto", l'auto viene usata in una scena con Roddy McDowall e Disney viene pagato 100 dollari al giorno per l'uso della sua auto.

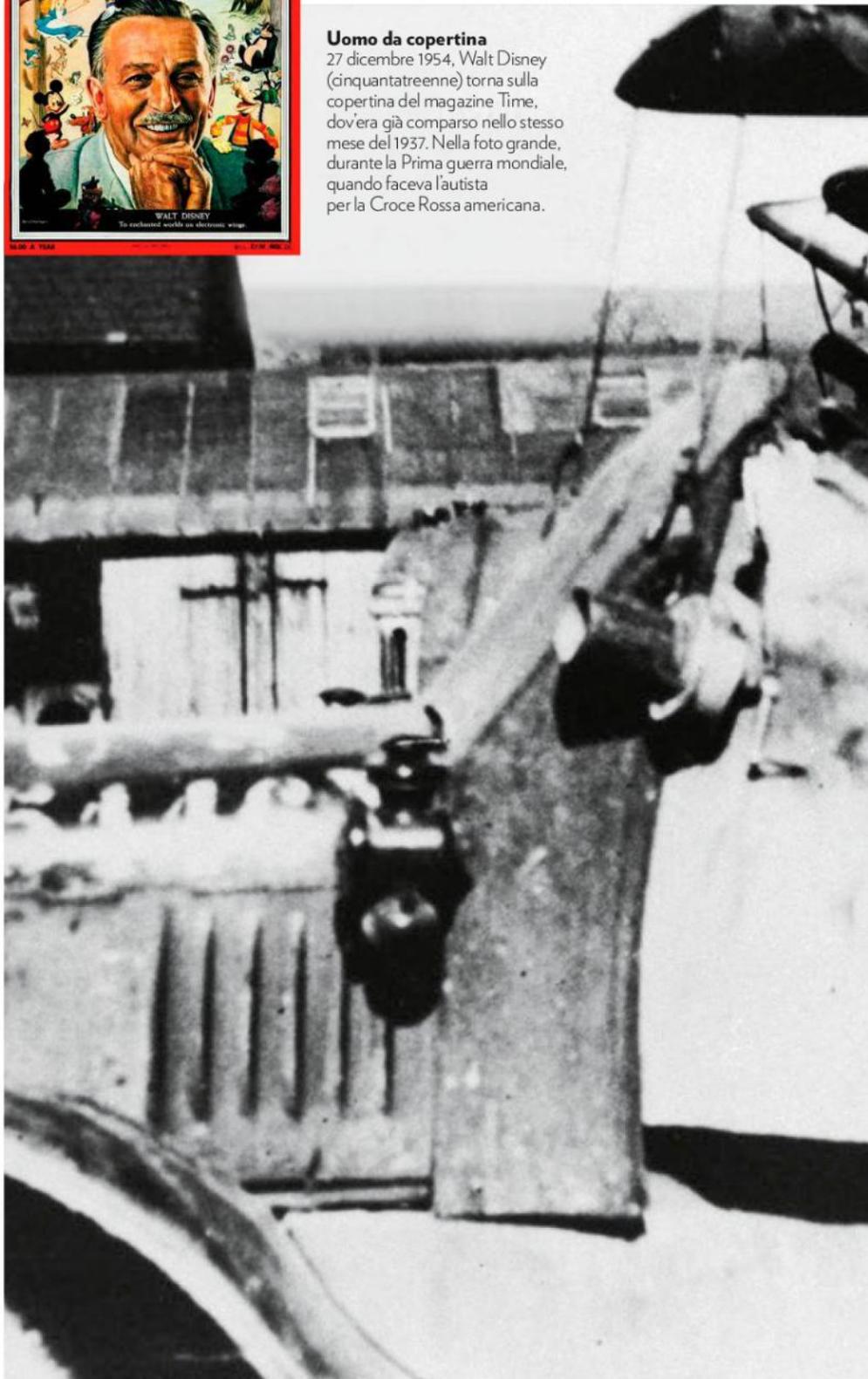
Dall'Italia riceve l'omaggio automobilistico più significativo: la Fiat 500 (1936) assume il nomignolo di "Topolino". Un nome dovuto alla forma del frontale, con due fari sporgenti attorno a un musetto sbarazzino: chiaro il riferimento a Mickey Mouse di Disney, pubblicato nel nostro Paese da quattro anni con il nome italianizzato di "Topolino". Un'utilitaria economica, una macchina per tutti, proprio come per tutti era, ed è ancora oggi, Topolino.

Elisa Latella



Uomo da copertina

27 dicembre 1954, Walt Disney (cinquantatreenne) torna sulla copertina del magazine Time, dovéra già comparso nello stesso mese del 1937. Nella foto grande, durante la Prima guerra mondiale, quando faceva l'autista per la Croce Rossa americana.



La mia macchina per Mickey Mouse

Cinquant'anni fa, il 15 dicembre, la scomparsa di Walt Disney, l'uomo dei sogni che finanziò il suo primo cartone animato vendendo l'automobile che aveva all'età di 27 anni





BOLOGNA, 3 - 11 DICEMBRE

Così il Motorshow punta sul classico

Ampio spazio alle storiche, anche di pregiate collezioni private, e il ritorno del Memorial Bettega

Dopo due anni di stop, il Motor Show torna a infiammare il cuore degli appassionati, con una settimana - dal 3 all'11 dicembre - che promette faville anche nel settore delle storiche. L'edizione del quarantennale confermerà la formula del Salone-spettacolo, con rassegne tematiche, momenti di approfondimento culturale, test drive ed esibizioni a cavallo tra passato e presente. L'atelier di "Passione Classica" sarà in gran parte appannaggio dei grandi musei del motorismo: Alfa Romeo, Ferrari, Torino, con la storia pluricentennale dell'auto elettrica, e Panini, con le sue rare Maserati, cui si aggiungono i musei della Polizia di Stato e delle Forze Armate Italiane, che esporranno i propri gioielli storici utilizzati sulle strade italiane, ma anche nelle missioni nel mondo. Ampio spazio sarà riservato anche a numerose e prestigiose collezioni private: da quella di Corrado Lopresto, che celebrerà con le sue auto il centenario della nascita del grande designer Franco Scaglione, a quelle di Righini, Lamperti (con la rarissima Fulvia Zagato Cabrio), Kaiser, Fumagalli (con le sue Vespa e uno stand a tema allestito come negli anni 50). Presenti anche la Zagato, la collezione RD (con quattro vetture da corsa degli anni 70-80) e il Siha di Essen. Tra le Case hanno già annunciato la loro partecipazione con il loro comparto heritage il gruppo FCA (Abarth, Alfa Romeo, Fiat e Lancia), PSA (Citroën, DS, Peugeot), Jaguar, Land Rover, Lamborghini e Mercedes. motorshow.it



Il meglio dal passato

Tra gli appuntamenti clou della kermesse bolognese ci sono sicuramente la nuova edizione del Memorial Bettega e le gare riservate alle auto storiche. Sotto, due vetture della Collezione Lopresto per la rassegna su Franco Scaglione: a sinistra, l'Alfa Romeo Spider Prototipo di Bertone (1955); a destra, l'Alfa Romeo Giulietta Sprint prototipo (1954).



ANNIVERSARI



30 ANNI

Trent'anni, ci siamo! Nel 2017 - per l'esattezza a novembre - Ruoteclassiche raggiunge la faticosa soglia che nel nostro settore segna il passaggio alla "storicità" conclamata, quella senza "se" e senza "ma". Un traguardo che intendiamo bagnare con bollicine e iniziative spumeggianti già a partire dal primo numero dell'anno. Il leggero refresh grafico della rivista sarà solo il contorno di una serie di novità. La prima e più importante è la presenza su ogni fascicolo di una "Copertina d'autore", in pratica una seconda cover disegnata in esclusiva per il nostro anniversario da un grande designer: si comincerà a gennaio con Aldo Brovarone, che di trent'anni ne ha messo in fila ben tre! Per proseguire poi, in ordine alfabetico, con Chris Bangle, Walter De Silva, Leonardo Fioravanti, Marcello Gandini, Roberto Giolito, Giorgetto Giugiaro, Flavio Manzoni, Paolo Martin, Lorenzo Ramaciotti, Ercole Spada e Tom Tjaarda. A partire da febbraio poi si susseguiranno cinque "Speciali" dedicati a un mito del Made in Italy, anche questo alla svolta di un anniversario tondo: la Ferrari. Saranno volumi che declineranno per temi uomini e macchine di Maranello dal 1947 a oggi: Le granturismo (febbraio), Le regine delle corse (marzo), I personaggi (aprile), Le Ferrari ai raggi X (maggio) e Le Ferrari segrete (giugno). Ma Ruoteclassiche non è solo rivista cartacea e relativi allegati; nel 30° anno dalla nascita della testata saranno molti gli eventi sul campo, compresa una piccola grande sorpresa in programma per l'autunno, a ridosso della data di uscita del nostro primo numero. Presto altri dettagli...



TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE
3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Auto e moto d'epoca | Accessori | Ricambi
 Modellismo | Collezionismo

Sei un privato?
Il tuo veicolo da collezione è il sogno di molti appassionati. Acquista uno spazio e vendi la tua auto o moto.
 Per ricevere informazioni contattaci via mail a info@automotoretro.it o tramite telefono al numero **+39 011.350.936**



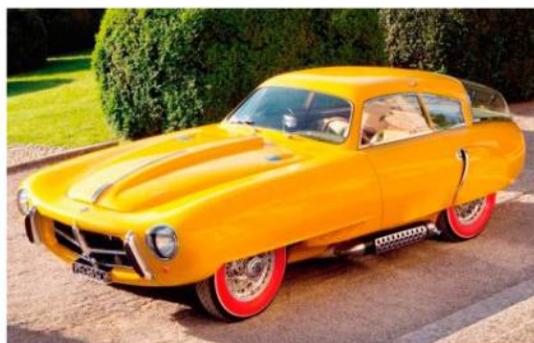
ASSEGNATI A LONDRA

Oscar dell'Auto storica 2016



Italia ancora a bocca asciutta nella serata degli International Historic Motoring Awards, sorta di Oscar dell'auto classica assegnati il 17 novembre durante una cena di gala nella prestigiosa Guildhall di Londra (Gran Bretagna). Dodici le categorie prese in esame da una giuria di esperti e personalità del settore, con diverse nomination legate al Bel Paese: sei in tutto. Il riconoscimento più ambito, quello di "Car of the year", è andato alla Pegaso Z-102 Berlinetta Enasa Cúpula del 1952 (in basso a destra), vincitrice al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2015 del premio "Young People" assegnatole dal pubblico under 16 e "Best in show" al Concorso d'Eleganza di Amelia Island (Usa). Nel corso della sue brevissima storia (1951-1958), la Pegaso, considerata la "Ferrari spagnola", ha costruito solo 87 vetture; la vincitrice era stata

esposta nel 1953 al World Motor Show di New York e quindi acquistata dal presidente della Repubblica Dominicana Rafael Trujillo, per poi essere confiscata dal governo quando questi morì, nel 1961, e passare nelle mani di diversi collezionisti. La Z-102 ha superato la concorrenza di altre sette gioielli, tra i quali la l'Alfa Romeo SZ Zagato Codatronca di Corrado Lopresto e l'Alfa Romeo Disco Volante Spyder Touring. Tra i musei, il primato è stato conquistato dal Petersen Automotive Museum di Los Angeles (foto in alto), che si è imposto tra gli altri anche sul Museo Lamborghini. Le Mans Classic ha primeggiato tra gli eventi sportivi dell'anno mentre il Gold Rally Tour of the Year è stato appannaggio della Bonhams London to Brighton Veteran Car Run (che ha battuto un'altra nomination italiana: la Modena Cento Ore).



I MAGNIFICI 12

AUTO DELL'ANNO

Pegaso Z-102 Berlinetta Enasa Cúpula

CLUB

De Dion Bouton Club (UK)

EVENTO AUTOMOBILISTICO

Amelia Island Concours d'Elegance (Usa)

MIGLIOR EVENTO SPORTIVO

Le Mans Classic (F)

MUSEO MOTORISTICO

Petersen Automotive Museum (Los Angeles, Usa)

PUBBLICAZIONE

Porsche 917 Archive & Works Layout 1968-75, by Walter Naher

RACE SERIES

HRDC Academy Series

GOLD RALLY TOUR

Bonhams London to Brighton Veteran Car Run

MIGLIOR RESTAURO

Pegaso Z-102 Berlinetta Enasa Cúpula - Classic Restorations

MIGLIOR SPECIALISTA

Crosthwaite & Gardiner

MIGLIOR ORGANIZZATORE

Peter Mullin (Mullin Automotive Museum)

MIGLIOR SUPPORTER

Bicester Heritage

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND PALAIS

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

Giovedì, 9 Febbraio 2017
Grand Palais
Parigi, Francia

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

Le iscrizioni selezionate sono aperte per un evento davvero indimenticabile.

INFORMAZIONI

Italia

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com



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

Bonhams

bonhams.com/motorcars



A TORINO

Al via il Centro di restauro del Mauto

È stato inaugurato il 10 novembre, presso il Museo nazionale dell'Automobile "Giovanni Agnelli" di Torino, il Centro di restauro del Mauto, primo polo formativo specializzato nel ripristino delle vetture d'epoca. La struttura, che ha sede negli oltre 2000 metri quadrati dell'Open Garage all'interno del museo torinese e ospita una settantina di pezzi da collezione, è nata grazie all'accordo con la Fondazione Centro per la Conservazione e il Restauro dei Beni Culturali "la Venaria Reale" (centrorestaurovenaria.it) e sarà visitabile dal pubblico su prenotazione ogni sabato a partire da gennaio dalle 10.30 alle 12. In una prima fase, nei prossimi mesi, verrà avviata la formazione del personale, che assieme agli specialisti del Centro Conservazione e Restauro "La Venaria Reale" seguirà un workshop sulla Carrozza di

Bordino e l'attrezzamento dell'Open Garage, con l'obiettivo appunto di ospitare in un prossimo futuro un polo di Alta Formazione per restauratori di veicoli d'epoca. In una seconda fase, verrà affrontato un intervento pratico sulle vetture scelte dal parco macchine a disposizione e risalenti al periodo artigianale/preindustriale della produzione, dal 1856 agli anni Trenta. Tra i partner della nuova iniziativa figurano l'Acì, l'Associazione Club Acì Storico, il Mario Levi Group (azienda leader nella lavorazione della pelle), la Pininfarina, l'Atelier Toppino di Piobesi d'Alba, in provincia di Cuneo (officina e laboratorio mobile specializzati nel restauro di carrozzerie di grande interesse storico e collezionistico) e il Centro Europeo Modellismo Industriale (Cemi) di Savigliano (CN). Per informazioni e dettagli: museoauto.it



Polo d'eccellenza

Alcune vetture degli anni 30 presenti nell'Open Garage. Nella foto tonda, Gianfranco Gentile, Heritage Events and Sponsorship Manager di FCA.

AL VIA IL 19 GENNAIO

WINTER MARATHON, ISCRIZIONI FINO ALL'11 DICEMBRE

Sarà la prima uscita stagionale del 2017, e il prossimo anno festeggerà la 10ª edizione sotto l'egida di Vecars. Stiamo parlando della Winter Marathon, classicissima di regolarità, in programma a Madonna di Campiglio dal 19 al 22 gennaio. Impressionanti i numeri che riguardano il percorso: quasi 450 chilometri complessivi, con oltre 50 prove cronometrate, il valico di ben 9 passi dolomitici (tre in più rispetto al 2016) e 12 ore consecutive di guida, con un'unica sosta per la cena in quota sul Passo del Pordoi. Confermati, come da tradizione, i trofei-spettacolo sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio: il primo - l'ATP - di giovedì sera, riservato ai primi 32 concorrenti iscritti; il secondo e il terzo, il sabato

pomeriggio, appannaggio rispettivamente delle sole vetture anteguerra e dei primi 32 equipaggi classificati della Winter Marathon. Invariati i criteri di stesura della classifica, con un bonus del 7% per le vetture da corsa scoperte da sottrarre al coefficiente assegnato (1,xx - dove "xx" sta per anno di costruzione della vettura). Alla gara, giunta alla sua 29ª edizione, potranno partecipare tutte le vetture prodotte fino al 1968 a trazione anteriore e posteriore, con l'aggiunta di una compagine di modelli di particolare interesse storico e collezionistico protagonisti dei rally e costruiti entro il 1976. Presente anche un equipaggio di Ruoteclassiche. Le iscrizioni su wintermarathon.it chiudono l'11 dicembre.





LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1965 LAMBORGHINI 350GT**

PORTFOLIO CLIENTI

1954 Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (vincitrice della classe per vetture conservate a Pebble Beach)
1961 Ferrari 250GT SWB *Berlinetta* • 1963 Austin Healey 3000 MkIII - 'ARX 91B' ex-ufficiale BMC, vincitrice dell'Alpine Rally,
partecipante a due Targa Florio & BOAC '500' • 1968 Lamborghini Miura P400 S (6.380 km da nuova)
1969 Lamborghini Miura P400 S (guida a destra) • 1970 Fiat Dino 2400 Spyder • 1988 Porsche 959 'Komfort'
1989 Aston Martin V8 Vantage X Pack (ex-Salone di Ginevra) • 1990 Lamborghini Countach 25th Anniversary (6.349 km da nuova)
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

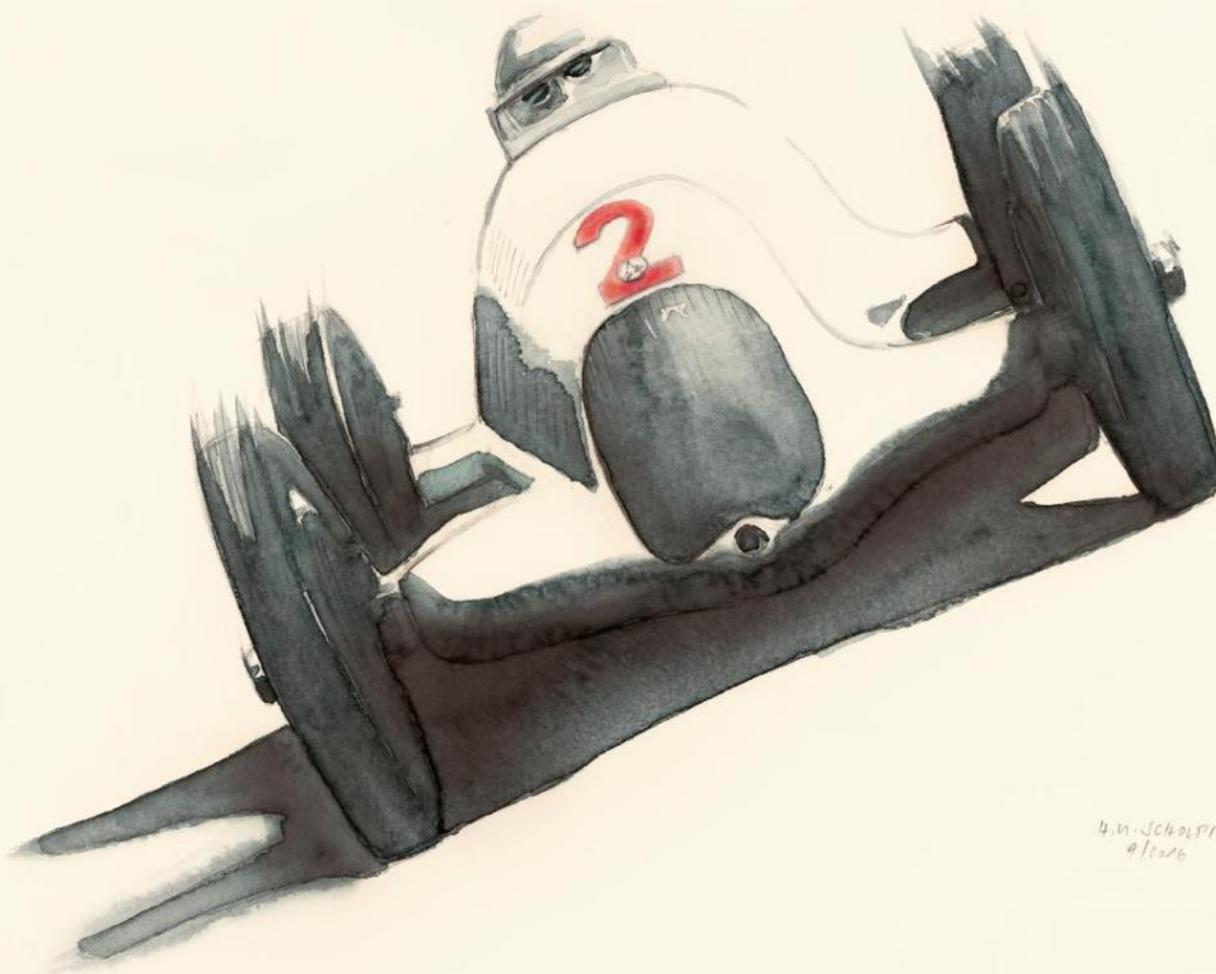
SEGUI 'SIMON SAYS' SU KIDSTON.COM E K500





**3ª EDIZIONE
21 - 25 GIUGNO 2017**

PRESENTING SPONSOR



*4.M. SCHOLPP
9/10/16*

🇮🇹 AUF DEN STRASSEN DES MYTHOS 🇨🇭
MILANO • MONZA • ST.MORITZ • AROSA • LUGANO

WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM

MAIN SPONSOR

Julius Bär

IWC
SCHAFFHAUSEN

PREMIUM

Santoni

m
mechatronik
The Spirit of Classic

TECHNICAL

Fally & Son
precision makers since 1880

emmb



CORRADO LOPRESTO

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

Che scoperta la Florida!

UNA DELLE CARATTERISTICHE

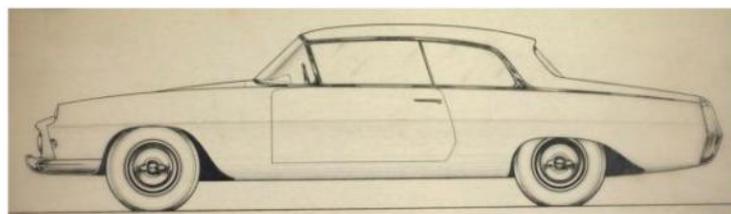
dei nostri grandi carrozzieri era quella di non far trapelare il nome di chi aveva disegnato la vettura. Sempre gelosissimi del loro brand. La grande disponibilità del nipote di Mario Revelli, Oscar, e della sorella Christine mi ha permesso negli anni di fare grandi approfondimenti sulle vetture più belle del panorama italiano. Lo Studio Revelli è stato infatti per me una cassaforte preziosissima dalla quale prelevare segreti e chicche incredibili. La prima volta che ho vi avuto accesso, anni fa, era per cercare le foto e i disegni della mia Alfa Romeo 6C 2500 SS di Bertone. Entrato nello studio, m'imbatto nel modellino della mia Cisitalia D 46/48.

"Non ci credo" esclamo. "Anche questa l'ha disegnata il nonno?". "Certo che sì", mi risponde Oscar e in battibaleno tira fuori i disegni della vettura e quelli preparatori per lo studio aerodinamico delle modernissime pance, fissazione del Conte Revelli. Che sorpresa! Una vettura da corsa (guidata anche da piloti del calibro di Nuvolari, Taruffi, Cortese e altri) costruita da Motto e sulla quale c'è la mano del grande maestro torinese. Donald Osborne, famoso esperto di auto americane e anchorman della CNBC, ha voluto che studiassi per il suo libro "Stile Transatlantico", le influenze delle linee italiane con lo stile americano, tema peraltro di una grande mostra che si terrà il prossimo anno al museo di Torino, sotto l'egida del direttore Rodolfo Gaffino. Quale occasione migliore per tuffarmi nel pozzo della scienza di Revelli? M'immergo tra le carte e disegni alla ricerca del periodo americano, quando cioè Mario lasciò l'Italia per diventare il direttore del centro stile della GM. Bellissima l'affettuosa lettera di saluto e di auguri di Pinin Farina: "...ho appreso della tua imminente partenza per l'America. Come italiano e torinese sono spiacente che tu lasci l'industria italiana ma la tua attività e la tua personalità potranno essere utilizzate meglio negli States che in Europa. Tu hai dato un importante contributo alla carrozzeria italiana attraverso



so la tua particolare maniera di studiare i problemi del disegno: avrai sicuro successo in America".

Sfogliando l'album e le ultimissime pagine ho vissuto la scoperta di quello che è considerato unanimemente il capolavoro degli anni 50: la Lancia Florida di Pinin Farina. In questa vettura troviamo il passaggio dalle linee tondeggianti e scultoree a quelle modernissime a fiancata dritta, come pure la soluzione del tetto schiacciato da cui si protendono le pinne posteriori, che snelliscono la figura e i grossi fanali posteriori molto efficienti e "american style". E che dire della calandra? Modernissima. È la prima Lancia con muso ovale e - altra straordinaria novità - fari incassati all'interno della stessa. Con un bellissimo parabrezza panoramico. Al suo debutto ufficiale, al Salone di Ginevra del 1955, i commenti furono unanimi: "Cambierà la storia del design per i prossimi vent'anni!". La mostra di Grugliasco del 2008, che consacrò Revelli come uno dei più grandi stilisti italiani, aveva un titolo molto evocativo: "Il designer segreto"... Ma Angelo Tito Anselmi, grande storico della carrozzeria italiana, non ebbe il coraggio di esporre la Florida non potendo dirsi sicuro al cento per cento che l'auto fosse di Revelli. Non aveva visto l'album dove ho trovato le foto che vediamo oggi e la sequenza dei passaggi per maturare quello che è una pietra miliare dello stile italiano (foto in basso). Immaginate quindi la mia sorpresa nel trovarmi davanti a tale scoperta. "Prototipo Lancia Aurelia Pinin Farina - Revelli. Hard top a parabrezza panoramico". **R**





**GLI SVEDESI HANNO
47 PAROLE PER DIRE NEVE.
SOLO UNA PER DIRE AUTO.**



**VOLVO V40 CROSS COUNTRY,
MADE BY SWEDEN.**

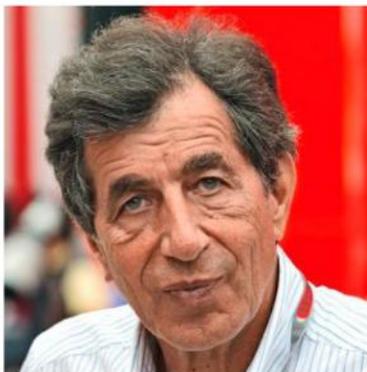
VOLVOCARS.IT

VOLVO V40 CROSS COUNTRY. VALORI MASSIMI NEL CICLO COMBINATO: CONSUMO 6,4 L/100KM. EMISSIONI CO₂ 149 G/KM.

PINO ALLIEVI

Giornalista, firma storica della F.1 per "La Gazzetta dello Sport".

Lo zampone del "Drake"



I preparativi cominciavano poco dopo l'inizio di dicembre, nel momento in cui i negozi accendono le lucine e sulle strade compaiono gli addobbi di Natale. Franco Gozzi, l'addetto stampa, preparava le cartelle di ogni giornalista, con i relativi pezzi sottolineati in rosso oppure con appunti scritti in piccolo, a lato, col pennarello viola. Ferrari, nel frattempo, studiava gli oggetti che avrebbe regalato ai giornalisti. Poi cominciavano le telefonate d'invito. La data prescelta variava fra il 15 e il 22. Come luogo dell'evento si sceglieva un ristorante nelle vicinanze. Si poteva andare in qualche locale sulla strada per Serramazzoni, oppure al Cavallino davanti alla fabbrica o da Giancarlo a Casinálbo. Il cliché non variava. Tavolone lungo per i discorsi, con Ferrari e Gozzi appiccicati, il figlio Piero di lato, le sedie degli ospiti davanti, mai oltre la quarantina.

Enzo Ferrari cominciava spiegando com'era andata la stagione, puntualizzando tutto ciò che non aveva potuto dire prima e anticipando qualche notizia succosa. Per arrivava al momento delle domande. Si cominciava con quelle tecniche, di pertinenza dell'ingegner Enrico Benzing, molto temuto oltre che ammirato dal Grande Vecchio, e Franco Lini, stimatissimo e con un passato da DS del Cavallino. Poi toccava agli altri. E cominciava il bello. Perché a ogni domanda, puntualmente Ferrari si faceva passare da

Franco Gozzi la cartella del giornalista in questione e la risposta cominciava con un attacco frontale: "Ah, lei è quello che il 24 aprile aveva scritto che non avremmo vinto neanche una gara. Invece abbiamo portato a casa 9 successi e il campionato del mondo: è qui per muovermi qualche altro appunto?". C'era chi restava intimorito, o addirittura sotto shock se era al debutto. E chi controbatteva. Ricordo gli accessissimi battibecchi con Ezio Pirazzini del Resto del Carlino, Mario Minini del Corriere d'Informazione, Marcello Sabbatini di Autosprint. Uno spettacolo grandioso nel quale, a turno, uno dei contendenti minacciava di alzarsi dalla sedia e andarsene.

Era un gioco, una commedia. Poi le acque si calmavano e si andava avanti parlando dei piloti italiani che Ferrari non voleva ingaggiare, del tale inglese che non era costante nel rendimento perché aveva altri pensieri (Ferrari si riferiva sempre alle donne, donne fatali naturalmente) sconfinando nel passato di Nuvolari, Varzi e altri grandissimi guidatori. A secondo degli anni o delle epoche o anche degli umori, poteva esserci la consegna del Premio giornalistico Dino Ferrari. O quella degli Annuari freschi di stampa. O, alla conclusione del pranzo (mai cena), l'omaggio natalizio da portare a casa. Molte volte, tuttavia, i regali venivano recapitati a domicilio. Si trattava quasi sempre di specialità modenesi: aceto balsamico, lambrusco, cappelletti e l'immancabile zampone. Sul quale, a Gino Rancati, Ferrari fece una confidenza: "Sa perché a Natale spedisco sempre lo zampone ai suoi colleghi? Prima di tutto perché è un prodotto modenese, poi perché mi consente di dare del maiale a questo e a quello e di sentirmi ringraziare". Diabolico Ferrari!

Era un gioco, una commedia. Poi le acque si calmavano e si andava avanti parlando dei piloti italiani che Ferrari non voleva ingaggiare, del tale inglese che non era costante nel rendimento perché aveva altri pensieri (Ferrari si riferiva sempre alle donne, donne fatali naturalmente) sconfinando nel passato di Nuvolari, Varzi e altri grandissimi guidatori. A secondo degli anni o delle epoche o anche degli umori, poteva esserci la consegna del Premio giornalistico Dino Ferrari. O quella degli Annuari freschi di stampa. O, alla conclusione del pranzo (mai cena), l'omaggio natalizio da portare a casa. Molte volte, tuttavia, i regali venivano recapitati a domicilio. Si trattava quasi sempre di specialità modenesi: aceto balsamico, lambrusco, cappelletti e l'immancabile zampone. Sul quale, a Gino Rancati, Ferrari fece una confidenza: "Sa perché a Natale spedisco sempre lo zampone ai suoi colleghi? Prima di tutto perché è un prodotto modenese, poi perché mi consente di dare del maiale a questo e a quello e di sentirmi ringraziare". Diabolico Ferrari!

"Qualcuno ha da accendere?"

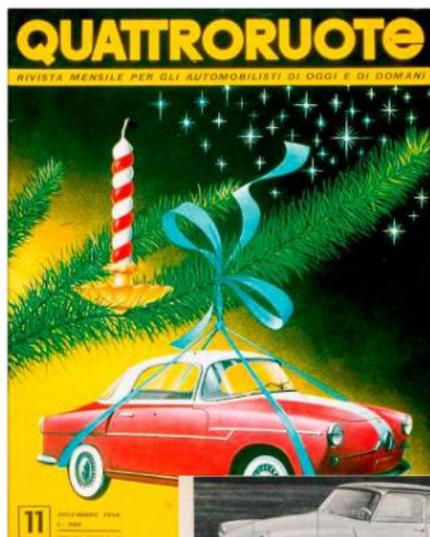
A sinistra, Enzo Ferrari insieme con l'addetto stampa (e successivamente direttore sportivo del Cavallino) Franco Gozzi e - a destra - un giovane Mauro Forghieri. Sotto, il Commendatore in una delle sue "tavolate" di lavoro.



IN COPERTINA UNA FIAT 600 "DUE POSTI" VIOTTI

Dicembre 1956...

Nel 60° della nascita di Quattroruote rivisitiamo mese per mese, in formato "bonsai", i contenuti del 1956. Tocca alla Citroën DS 19 l'esame ai raggi X, mentre un inviato ci racconta il traffico al Cairo



"Macchina d'avanguardia, concettualmente originale e tecnicamente interessante": promettono bene le parole con cui Quattroruote introduce la Prova su strada della Citroën DS 19, presentata l'anno prima al Salone di Parigi. E aggiunge "si presenta con un prezzo tutt'altro che proibitivo, tanto più se lo si confronta a quelli delle vetture della stessa classe". Ma alla fine dei test, dopo 2325 chilometri, è soprattutto il comportamento su strada a eccellere, mentre il corpo vettura sembra non confermare i giudizi entusiastici delle premesse. Spiccano, per esempio, gli "scarso" riservati al grado di finitura e alla strumentazione e i "sufficiente" (appena un gradino più su) alla visibilità e alla disposizione/funzionalità dei comandi. Di ben altro tenore le valutazioni sul comportamento su strada: confort di marcia, sospensioni e freni si guadagnano un bel "lodevole".



Il titolo è provocatorio ma rende subito ragione della pessima abitudine degli automobilisti del Cairo di guidare con un'unica mano sul volante "essendo l'altra impegnata a premere il clacson". L'articolo è un piccolo, colorato reportage dalle strade della capitale egiziana, riassumibile essenzialmente in tre parole: caos, rumore, velocità. Si stigmatizza poi la presenza nel traffico anche di "viandanti e animali che intralciano la marcia delle vetture" e "l'ambizione degli egiziani di possedere meravigliose automobili". Soprattutto americane e supercromate.



CURIOSITÀ

INGLESINE BONSAI

Sono modelli super economici, quelle che oggi chiameremmo "microcar". E arrivano entrambe dalla Gran Bretagna: la Unicar della Opperman, a quattro ruote con motore posteriore, e la Bond (stesso progettista), leggermente più grande, ma con una ruota in meno. Curiosità che sulle nostre strade non si vedranno mai...



ARRIVA L'INVERNO

In 7 pagine di consigli pratici viene affrontato l'argomento di come fronteggiare la stagione della neve, del ghiaccio e della nebbia. Del resto è il primo inverno per i lettori di Quattroruote.

CAPRICCI COSTOSI

"Giocattoli moderni per bambini moderni": sono le auto in miniatura, dotate di motore a scoppio, realizzate dalla piccola fabbrica di Torino di Giorgio Grattapaglia.



L'ETÀ EROICA

L'epoca eroica delle gare automobilistiche: la prima puntata di una rievocazione a episodi che parte dal 1903 e si ripromette di arrivare "ai giorni nostri" (cioè al 1956). Splendidi i disegni che illustrano le prime due pagine.

LA MECCANICA DELLA BELLEZZA.

Info 02.72002820



Extra-fort
GRANDE TAILLE



EBERHARD & CO

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

www.eberhard-co-watches.ch

Le linee eleganti e armoniose di Extra-fort Grande Taille rivelano una cassa in acciaio di 41 mm che custodisce un movimento cronografo meccanico a carica automatica. Impermeabile a 50 m. Vetro zaffiro antiriflesso. Disponibile con cinturino in alligatore o bracciale "Chalin" in acciaio.

QUARANT'ANNI FA

Quella volta che Fiat...

Nel mondo che cambia, veloce e indecifrabile, nell'Autunno arabo che copre di nebbia il Medio Oriente e parte dell'Africa, fa un po' impressione ricordare che quarant'anni fa, in questi giorni, due signori distinti di nome Abdullah Saudi e Regeb Misellati - in rappresentanza della Banca Centrale libica - prendevano posto al tavolo del Consiglio di Amministrazione della Fiat. Solo un paio di poltrone più in là dell'avvocato Agnelli e di Cesare Romiti, che ebbe a definirli "due persone perbene, molto preparate". Anche per Agnelli "si comportarono come banchieri della migliore scuola ginevrina". Partecipavano puntualmente alle riunioni e - per oltre un decennio - non fecero mai una mossa che potesse creare imbarazzo alla Fiat. Di questo non ci fu bisogno, per fare in modo che l'acquisizione del 10% delle azioni (per 415 milioni di dollari) da parte della Libia del colonnello Gheddafi fosse un buon affare, per l'azienda a corto di capitali e per i nuovi soci di minoranza. Un colpo di pubbliche relazioni, prima di tutto, perché accreditava in qualche modo il regime di Tripoli sulla scena internazionale. E anche finanziariamente le cose si conclusero bene, nonostante il rais avesse pagato le azioni Fiat, alla fine del 1976, quattro volte la quotazione del momento.

L'opinione pubblica fu un po' stupita, quando l'accordo - redatto in segreto - fu reso noto in dicembre. E poco sorridente era il Governo, che pure, per una volta, non doveva accorrere al capezzale di Mirafiori. Pare che solo Aldo Moro - aveva da poco lasciato la Presidenza del Consiglio - accolse la notizia con un

sorriso. Che sorprese lo stesso Agnelli: "secoli di sciocco" aveva scherzato l'avvocato, uscendo dalla riunione. Ben sapendo che cultura mediterranea e qualche simpatia levantina, quella volta, non c'entravano niente.

Giosuè Boetto Cohen

I voti del direttore
L'editoriale che Gianni Mazzocchi dedicò alla vicenda sul numero di gennaio 1977 di Quattro ruote. Sotto, Mu'ammur Gheddafi.



MUSEO GIANNINI A ROMA

LA SCUDERIA DELL'EMOZIONE

Ventitré titoli nazionali
Conduttori: questo il palmarés della Gianni Automobili, l'azienda romana dei fratelli Attilio e Domenico Gianni che, nata come piccola officina di autoriparazioni nel 1920, si è poi imposta alla ribalta delle cronache per le sue vetture da corsa di derivazione Fiat. L'inaugurazione del Museo Gianni si è celebrata il 29 ottobre, nei locali del marchio, in via Idrovere della Magliana, alla periferia ovest di Roma, negli stessi storici locali dove un tempo venivano assemblate le vetture di piccola serie e quelle da competizione e che oggi ospitano un'officina tra le più importanti nella rete FCA a Roma che si occupa soprattutto dell'assistenza delle vetture aziendali, ministeriali e delle

Forze dell'Ordine (anche le speciali versioni blindate). La storia della Gianni è passione, creatività e ingegno: "Scuderia dell'Emozione" è una delle scritte che campeggiano all'ingresso del Museo appena inaugurato, che raccoglie alcuni dei pezzi più prestigiosi tra quelli costruiti dall'azienda. Come la Giaur 750 (Giannini-Urania) utilizzata per i tentativi di record sulle medie e lunghe distanze, la 650 NP Corsa derivata dalla Fiat 500, che riveleggiava (e spesso batteva) le Fiat-Abarth 695 SS, 590 Corsa Replica, Punto Drago. Con lo slogan "Le radici del mito, lo sguardo nel futuro", il Museo Gianni accoglie i visitatori e li conduce per mano in un excursus storico sui cento anni di attività



dell'azienda: ogni modello esposto è raccontato nei dettagli non solo attraverso pannelli descrittivi, ma anche in modo multimediale con video che suscitano grandi emozioni.

M.D.P.





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

e

Porsche Tribute

Auguri

...ed arrivederci alla prossima edizione

24 - 30 settembre 2017

*Il Raid dell'Etna
celebra 20 anni di storia*

www.raidetna.it



www.arancerossedisicilia.it



Lufthansa
Nonstop you

MA * FRA
i cosmetici per la vostra auto



PORSCHE
Centro Porsche Catania

CONFRONTO SU STRADA TRA OGGI E 60 ANNI FA

Ritorno al futuro con la Stella

Forse non tutti lo sanno, ma nel 1909 la Mercedes aveva depositato un logo con una stella a quattro punte per i mezzi che avrebbero viaggiato nello spazio. Non è ancora stata utilizzata, ma un viaggio nel tempo la Casa tedesca lo ha comunque fatto. Con la Stella a tre punte. Un'impresa semplice, un surrogato di ritorno al futuro, ma efficace e a suo modo emozionante. È successo all'inizio di novembre sull'Autostrada del Sole, dove la Mercedes ha organizzato una prova su strada con alcuni suoi mezzi del passato e i corrispondenti modelli di oggi. Un'esperienza che ha consentito d'immedesimarsi con le modalità di viaggio dei nostri nonni e allo stesso tempo apprezzare i passi da gigante compiuti nello sviluppo tecnologico in meno di 60 anni. Soprattutto nei camion. Mercedes ha utilizzato un LP 1620 del 1962, punta di diamante di allora, primo veicolo pesante Daimler sviluppato con la cabina avanzata (per guadagnare spazio di carico), nonché primo camion con il servosterzo come optional, e un Actros 1846, il meglio della produzione attuale della Stella. Stessa cilindrata di 10,7 litri e stesso numero di cilindri (sei) per entrambi i modelli, ma con differenze tecniche e prestazionali incredibili. Allora si viaggiava attorno ai 60 km/h, a fronte di consumi che oggi definiremmo spaventosi ed emissioni di particolato da paura (1 g/KWh contro 0,01 g/KWh dell'Actros) circondati da un rumore assordante, senza aria condizionata, su sedili inadatti ai lunghi viaggi e senza servosterzo. Oggi si guida in cabine confortevoli come quelle delle automobili, con sedili ammortizzati e tutte le comodità tipiche di una vettura di categoria superiore. I 200 CV di potenza del 10,7 litri del 1962 sono diventati 460; la velocità massima,



Evoluzione della specie

Modelli Mercedes di sessant'anni fa e di oggi: confronto impietoso soprattutto tra veicoli pesanti.

imposta per legge, è salita a 90 km/h. E i consumi: a parità di pieno di benzina, oggi consentono una percorrenza quasi doppia. Meno estremo invece il confronto in campo automobilistico. La 280 SE Coupé del '68 consentiva all'epoca un'esperienza di viaggio nel lusso, in un abitacolo spazioso e

raffinato, con sedili in pelle che sembravano poltrone. Il divario con la nuova Classe E è enorme quanto a prestazioni e tecnologia ma l'eleganza di allora è ben altro rispetto a quella asettica dell'alluminio spazzolato e dell'interio hi-tech attuale. Meccanica ed elettronica hanno fatto davvero passi enormi in 60 anni e con i sistemi di assistenza alla guida e le applicazioni dell'informatica, su una Classe E si viaggia anche senza mettere le mani sul volante. **Gilberto Milano**

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio

Tre motivi per scegliere la nostra tecnologia

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

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

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



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

IL MIO COPILOTA IN TEMPO REALE.

Jean Alesi



100€

RIMBORSATI

Fai come Jean Alesi: **guida sicuro** con Coyote ed **eviti le multe**. Coyote ti avvisa in **tempo reale** dei pericoli della strada, **autovelox**, **limiti di velocità** e **traffico** in modalità **previsione fino a 30 km** e **senza pubblicità**. Ed è 100% legale. Unisciti alla Community.

Be Coyote, drive Coyote.
mycoyote.net



COYOTE

Offerta valida nel limite dello stock disponibile in Italia, dal 15/11/16 al 31/01/17 incluso, e sul sito www.mycoyote.net, non cumulabile con altre offerte in corso, per l'acquisto di un dispositivo Coyote Mini, S o NAV e di un abbonamento prepagato o mensile di una durata minima di 12 mesi. Per l'acquisto sul sito www.mycoyote.net, rimborso immediato di 100€. Per l'acquisto nei punti vendita partecipanti (escluso il sito www.mycoyote.net), il rimborso verrà effettuato esclusivamente tramite bonifico bancario. Il rimborso avrà luogo entro 10 (dieci) settimane a partire dal ricevimento del bollettino debitamente compilato e accompagnato dai documenti richiesti. Le spese di partecipazione all'offerta di rimborso non saranno rimborsate. Le domande di rimborso trasmesse con modalità diverse da quella postale non saranno prese in considerazione. Le domande incomplete, illeggibili, falsificate e/o inviate dopo la data limite del 15/02/17, saranno considerate nulle. L'offerta promozionale è organizzata da COYOTE SYSTEM, 24 Quai du Général Gallieni 92150 Suresnes RCS 518 905 476 (Francia). Ai sensi della legge sull'Informatica e la Libertà del 6 gennaio 1978, avrete il diritto di accesso, modifica, rettifica e cancellazione dei vostri dati personali, indirizzando una domanda scritta a: COYOTE SYSTEM, 24 Quai du Général Gallieni 92150 Suresnes - Francia.

MARIETTI CARS GARAGE

Il detailing anche a domicilio

"I dettagli fanno la perfezione e la perfezione non è un dettaglio", questo il motto di Leonardo da Vinci, che Luca Marietti, titolare del Marietti Cars Garage, ha ambiziosamente fatto proprio per definire il suo lavoro: il car detailing ai massimi livelli di auto in prevalenza storiche. La nuova sede, inaugurata sabato 22 ottobre, permetterà di dare un ulteriore slancio a un'attività iniziata nel 2011 nel garage di casa e proseguita nel 2012 in un capannone con una superficie di lavoro di 300 metri quadrati. Ora l'area coperta totale, su due livelli, è di 540 metri quadrati, di cui 240 costituiscono un soppalco fuori da occhi indiscreti e blindato, destinato a ospitare le vetture prima e dopo il trattamento. In un'area esterna recintata di 600 metri quadrati si

possono parcheggiare, al sicuro, altre vetture. Gli interventi, eseguiti personalmente ed esclusivamente da Luca Marietti, sono in grado di riportare a nuova vita un veicolo logorato dal tempo, tramite un accurato processo di ricondizionamento, che prevede l'uso di strumenti sofisticati e tecniche appositamente studiate, per ottenere risultati in passato impensabili, senza dover ricorrere alla sostituzione di componenti. I vari trattamenti, che possono riguardare la carrozzeria, l'interno, il motore e, se presente, la capote hanno costi variabili caso per caso e sono in genere effettuati in sede, ma se gli spazi a disposizione e le condizioni di illuminazione lo consentono, possono essere realizzati a domicilio. mariettcarsgarage.it



PERSONALIZZA IL TUO PREVENTIVO ASSICURATIVO SU:

WWW.ASSILOGOS.COM

ASSICURA 3 STORICHE A PARTIRE DA 231€

TARGHE ESTERE – FURTO/INCENDIO

Assilogos
CONSULENZE ASSICURATIVE

Il presente articolo ha finalità puramente illustrative, prima della sottoscrizione leggere attentamente la polizza assicurativa e il contratto assicurativo e le condizioni generali applicative.
Compagnia assicurativa: ITAS ASSICURAZIONI S.p.A.
Informazioni: ASSILOGOS S.p.A. - Via Salaria, 1000 - 00198 Roma - Tel. 800 011 70370, per: assilogos@gruppoitas.it



PREPARATORE E COSTRUTTORE

Addio Bruno Patriarca...

L'8 novembre si è scomparso Bruno Patriarca, figura di riferimento dell'automobilismo sportivo nazionale per oltre mezzo secolo. Nato nel 1935, entrò giovanissimo nell'officina del padre Rodolfo, meccanico e preparatore, detto il "Mago di San Giovanni", nonché costruttore, nel '48, della prima Patriarca Sport su base Fiat Topolino. Furono i successi del pilota Sesto Leonardi, pluricampione italiano con le Sport di piccola cilindrata (24" assoluto e 1" di classe alla 1000 Miglia del '50 con una Fiat Berlinetta preparata Patriarca) a lanciare la piccola azienda romana alla ribalta. Dopo le piccole Patriarca-Baby 500 a beneficio di nuovi talenti in erba, negli anni 60 Bruno si mette in proprio: corre, assiste, prepara, costruisce. Nascono

la Ars Bella di Roma e la Patriarca Venturina. Negli anni 70 si dedica alle Ford Mexico e alla "cura" del giovane Andrea De Cesaris e, a fine decade, al pilota Franco Gardelli, in vista del campionato Fiat Day. L'anno dopo il Lingotto gli affida un incarico ufficiale, che lui ripagherà con tante vittorie. Gli anni 80 sono per Bruno l'occasione per avvicinarsi alle storiche: fonda un club dedicato al padre, organizza eventi e cura le vetture di amici e clienti. **A.M.S.**

Team vincente
Nella foto in alto, Bruno Patriarca, secondo da sinistra, con il padre Rodolfo (primo a destra) e la 750 Sport Siluro. Al volante, il pilota Sesto Leonardi.



UNA LEGGENDA ITALIANA

...E ADA PACE

A pochi giorni dalla stampa di questo numero di Ruoteclassiche si è spenta, a 92 anni, Ada Pace, uno dei più forti piloti italiani degli anni 50-60. Tra le sue vittorie più importanti, la Trieste-Opicina del 1959 e la Targa Florio del 1960 (cat. 1100 Sport). Sulla targa posteriore aveva la scritta "Sayonara", arrivederci in giapponese, per salutare a modo suo tutti i piloti che sorpassava.

Potete inviare le vostre foto a redazione@ruoteclassiche.it indicando nell'oggetto "Auto abbandonate".

#AUTOABBANDONATE



Il relitto spolpato di una Fiat 1100/103 Export abbandonato nel giardino di una casa colonica, ormai ridotta a rudere, intorno a Quaranta (PT). Si noti l'apertura a libro delle portiere. La foto ci arriva dal nostro lettore L. Terreni, che ci confida "sarebbe bello recuperare sia la macchina sia la casa".

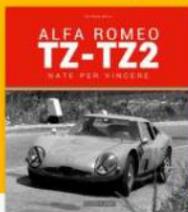


Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.librieriadellautomobile.it www.giorgionadaeditore.it

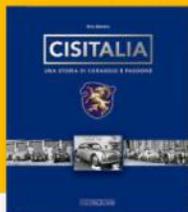
ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libreria.de.l'auto.mobilite.it



ALFA ROMEO TZ-TZ 2
Nate per vincere
€ 60,00
PAG: 216 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
ALFA ROMEO TZ-TZ2
Born to win



FERRARI REX
Biografia di un grande uomo del Novecento
€ 28,00
PAG: 1188 - f.to cm 14x22
FOTO: 120 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



CISITALIA
Una Storia di coraggio e passione
€ 50,00
PAG: 208 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 282 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



AUTOBIANCHI PRIMULA & A111
€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 148 a colori e 92 in b/n
TESTO: Italiano



CARROZZIERI ITALIANI ITALIAN COACHBUILDERS
€ 75,00
PAG: 408 - f.to cm 26x28,5
FOTO: oltre 1250 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



DESTRA 3 LUNGA CHIUDE
Quando i rally avevano un'anima
€ 25,00
PAG: 288 - f.to cm 14x22
FOTO: 76 a colori e 21 in b/n
TESTO: Italiano



FORMULA 1 2015/2016
Analisi Tecnica
€ 29,00
PAG: 144 - f.to cm 24,3x27
FOTO: oltre 400 disegni a colori
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
FORMULA 1 2015/2016
Technical Analysis

VIENI A VISITARE IL NOSTRO

nuovo punto vendita
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano
Tel/Fax 02-76006624

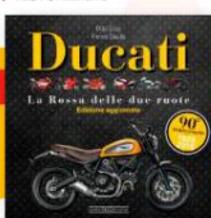
Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:

Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@librieriadellautomobile.it
www.librieriadellautomobile.it

vieni a trovarci su



VESPA 70 ANNI
Storia, tecnica, modelli dal 1946
€ 39,00
PAG: 496 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 1.077 a colori e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
VESPA 70 YEARS
The complete history from 1946



DUCATI
La Rossa delle due ruote
Edizione aggiornata
€ 28,00
PAG: 384 - f.to cm 19,3x19,3
FOTO: 400 a col. e 133 in b/n
TESTO: Italiano



FORMULA 1 & MONZA
Immagini di una corsa
A race in pictures
€ 60,00
PAG: 364 - f.to cm 28x31
FOTO: oltre 900 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese

MANIFESTAZIONI 2016-2017

2016 8 DICEMBRE	FERRARA GRANDE MERCATO MOSTRA SCAMBIO
2017 28/29 GENNAIO	FERRARA AUTO E MOTO DEL PASSATO MOSTRA SCAMBIO
03/05 FEBBRAIO	TORINO - AUTOMOTORETRO' LINGOTTO - PAD. 2
17/19 FEBBRAIO	NOVEGRO (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A
02/05 MARZO	STOCCARDA RETRO CLASSIC PAD. 2



CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

Tour nella Costiera Sorrentina

Cinque giorni tra Positano e Capri, con una sessantina di auto, molte delle quali Ferrari

Appassionante finale di stagione per il Classic Car Club Napoli che, dal 29 ottobre al 2 novembre, ha messo in scena il "18° Tour della Penisola", scegliendo come campo base una location favolosa nel centro storico di Sorrento, palcoscenico ideale per vetture che riportano ai fasti dell'industria automobilistica mondiale del secolo scorso. Al via oltre 60 vetture, fra cui uno splendido stuolo di Ferrari, d'epoca e moderne, quest'anno particolarmente numeroso. La tabella di marcia prevedeva tappe a Positano e Capri, con soste gastronomiche in ristoranti tipici e tempo libero da dedicare a turismo e shopping. Il parterre, per varietà e qualità dei modelli presenti, ha consentito un'immersione a 360 gradi nel miglior automotive del 900, con la

presenza di esemplari molto rappresentativi della produzione Alfa Romeo, Aston Martin, Fiat, Ferrari, Jaguar, Lancia, Maserati, Mercedes-Benz, MG, Porsche, Triumph e Volkswagen. Fra tanti gioielli, una Lancia Aurelia B24 del 1958, due Flaminia, berlina e convertibile, rispettivamente del 1957 e del 1960, un MG A del 1958, Mercedes-Benz 350 SL (1971 e 1972), Jaguar MK2, fino alle più moderne Lotus Esprit Turbo e Aston Martin DB7 Volante. Imponente la presenza delle Ferrari, da sempre in pole position negli intenti del club napoletano, riunite nella speciale sezione FerrAsi, con esemplari rappresentativi di ogni pagina della Casa di Maranello, anche di quelle più recenti, come nel caso di una F12, delle 458, 430 e 612 Scaglietti. classiccarclubnapoli.it **P.M.**



CLUB X1/9



FINE STAGIONE SUL GARGANO

Lo scorso 23 ottobre si è svolto nella provincia di Foggia, in Puglia, il Raduno X1/9 Fiat Bertone di fine stagione, organizzato dal Club X1/9 Italia. L'evento ha visto la partecipazione di oltre venti equipaggi provenienti dal Centro e dal Sud dello Stivale. Gli equipaggi si sono ritrovati al mattino a Rignano Garganico (FG), località a 600 metri di altezza sull'altopiano del Gargano, dalla quale si gode di una vista impagabile sul Tavoliere delle Puglie. Mentre le X1/9 sono rimaste esposte nella

piazza principale del paese, i partecipanti hanno visitato il centro storico e il Museo archeologico. A seguire, ha preso il via il tour in auto con itinerario lungo le strade panoramiche del Gargano: assai apprezzata è stata la sosta in località San Giovanni Rotondo (FG), presso il santuario di Padre Pio. Al termine del meeting, i soci del sodalizio si sono dati appuntamento al prossimo Automotoretò di Torino (3 - 5 febbraio 2017), dove il Club X1/9 Italia sarà presente con un proprio stand. clubx19.it **P.M.**

Classic Club Italia

augura a tutti i suoi associati ed ai simpatizzanti un lieto Natale e una felice partenza verso il 2017

Gli eventi del 2016



Classic Club Italia
28 FEBBRAIO 2016
Assemblea e Pranzo Sociale CCI 2016
presso il **MUSEO STORICO**
Alfa Romeo

12
13 Marzo 2016
Primavera Classic
5^o Congresso della "Cassa Storica e Antica"

12
21-24 Giugno 2016
1° Brianza Epocar
BRUSCO

Classic ELEGANZA A STRESA
10^a Edizione
1/2 OTTOBRE 2016
RUOTECCLASSICHE
LIGUSTO

1
14/15 Maggio 2016
Parco Adda Nord

5^o Memorial
lele levati
22 MAGGIO 2016

Rotary DISTRETTO 2050
3° ROTARY HISTORICA
11 SETTEMBRE 2016

12
21 maggio 2016
ASPETTANDO LA 1000 MIGLIA PASSO DELLA FUTA

28 MAGGIO
4 GIUGNO 2016
Corsica Classic Marathon

Classic Club Italia
Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38
27023 Cassolnovo (Pv)
Tel. e Fax 038192344
da lunedì, a venerdì
ore 15,30-18,30
Albo Storico
Tel. 3663956474 -
da lunedì a venerdì
ore 15,30-18,30

1
nel Ducato del Prosciutto
Lunigiana, 18 settembre 2016

49
10 LUGLIO 2016
Classiche in Val d'Intelvi

LA NOSTRA PRESENZA A MANIFESTAZIONI E FIERE

LA TUA PASSIONE SI METTE IN MOSTRA
MILANO AUTOCCLASSICA
25-26-27 Novembre 2016

AUTOMOTO COLLECTION

AUTODROMO NAZIONALE MONZA 2016
63^o COPPA INTEREUROPA
18-19 GIUGNO

AUTO D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

Classic Club Italia
9-10-11 Settembre 2016
6° ISCHIA Classic
CONCORSO DI VEICOLI STORICI

BIRMANIA Classic
3-10 dicembre 2016





↓ OPEN DAY ALLA Breda OTO MELARA

RADUNO IN DIVISA

La formula insolita rispetto ai normali raduni di veicoli d'epoca ha richiamato una folta partecipazione di pubblico, il 2 ottobre, per l'Open Day Breda Oto Melara. Circa duemila e cinquecento le persone che hanno varcato gli storici cancelli dello stabilimento di Brescia per accedere all'esposizione statica di veicoli storici e militari, attorniate da decine di figuranti in divisa d'epoca. Allo scopo di offrire una chiave di lettura della storia della Breda nel tessuto economico e sociale bresciano, con la regia di Maurizio Martina, si è sviluppata una sinergia tra grandi protagonisti dell'ambito storico quali l'Associazione Museo Melara, il Museo XX Secolo, Vivere la storia, Motoclub di Flero, Bunker and More, Cenni Storici e il Musil (Museo dell'Industria e del Lavoro). La proprietà è passata da Finmeccanica a Leonardo, azienda di spicco nel mercato mondiale dell'industria dell'Aerospazio, Difesa e Sicurezza. Nel cuore dei bresciani resta invece il nome Breda, legato a tradizione e innovazione ispirate dal fondatore, l'ingegner Ernesto Breda. **P.M.**



↓ MATRA ITALIA GROUP

TRA CULTURA, ANIMA E CORPO

Il **Matra Italia Group**, che fa capo alla Scuderia San Martino di San Martino in Rio (RE), ha organizzato nell'ultimo week end di settembre il secondo Raduno Nazionale Matra della stagione. Per festeggiare i vent'anni del club in Italia sono state scelte Sarteano, Chiusi e Montepulciano, località della provincia di Siena ricche di storia e cultura. I "matristi" hanno risposto numerosi all'invito, con oltre trenta vetture presenti: un buon numero considerata l'esiguità degli esemplari Matra presenti in Italia. Queste piccole e originali berlinette con motore centrale, dalla linea bassa e filante e di creazione quasi artigianale, negli anni 70 rappresentavano in Europa le sportive popolari per eccellenza. Dopo anni di oblio, nei quali sono state un po' snobbate, e nonostante le campagne di rottamazione degli anni 90 che ne hanno decimato gli esemplari esistenti, oggi sono oggetto di una discreta rivalorizzazione. La maggioranza degli esemplari presenti al raduno erano Bagheera e Murena, nelle varie versioni, oltre a un paio di 530 e a una Ranch. **matraitalia.eu** **P.M.**



↓ IN BREVE



YOUNGTIMER FEST

Si è svolto il 9 ottobre, a Cabiato (CO), un raduno statico riservato a vetture immatricolate tra il '75 e il '95. Il periodo è stato scelto dagli organizzatori dell'E21 Fans Club Italia, che si sono dichiarati "stufi di partecipare ai canonici raduni dove si possono vedere sempre e solo modelli stranoti". Lo scopo era quello di valorizzare le auto che solitamente non sarebbero viste di buon grado, perché troppo recenti o poco blasonate. All'appello hanno risposto 91 veicoli, con un ampio campionario di berline e modelli dalle caratteristiche sportiveggianti, che hanno caratterizzato quel ventennio non lontano.

LANCIA CAVALLERIA

È nato a Collegno (TO), con sede in Via Ugo Foscolo 30, il nuovo Club Lancia Cavalleria, che si propone come punto di riferimento per tutti gli appassionati del marchio che quest'anno ha compiuto 110 anni. Assisterà gratuitamente i soci nel restauro dei propri veicoli e organizzerà raduni ed eventi culturali a tema Lancia. Per informazioni: lanciacavalleria@gmail.com

PRO TERREMOTATI

È partito l'11 novembre alla volta delle zone del centro Italia colpite dal terremoto un furgone contenente il materiale acquistato tramite varie iniziative di raccolta fondi coordinate dal 500 Club Italia. Verrà recapitato alla Croce Rossa tramite il fiduciario del coordinamento di Macerata, Mirko Mancinelli.



FESTA DI COMPLEANNO

40 ANNI

CON IL TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA

TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA*



Foto
LAURA LAURENTI

© Graphic: Dario Fontanelli

Oltrepo Pavese Vairano di Vidigulfo*

In collaborazione con Ruoteclassiche



SETTEMBRE

15 16 17

*Circuito automobilistico di proprietà della rivista Quattroruote

Topolino Autoclub Italia
Via C. Ranzani, 13/5 - 40127 Bologna
Tel. 339 7117114 - Fax 051 247276

info@topolinoautoclubitalia.it
www.topolinoautoclubitalia.it

facebook



LA LETTERA DEL MESE

TOPOLINO MISTERIOSA

Vi invio l'immagine pubblicata oggi sull'ultima pagina del Giornale di Brescia e proveniente dall'Archivio Negri, che ritrae una Fiat 500 allestita con una carrozzeria speciale. Sulla bocchetta orientabile di aerazione abitacolo compare uno stemma, forse della carrozzeria Orlandi di Brescia.

Paolo Armando Legori

Nella nostra biblioteca abbiamo rintracciato il volume "V. Orlandi - Dal 1859 il traino dell'autotrasporto", del 2000, curato dalla Fondazione Negri; ebbene a pagina 72 di tale volume è pubblicata una foto in cui compare proprio la Topolino da lei segnalata, accanto a un gigantesco pullman autosnodato della fine degli anni 30, con motrice OM Taurus trasformata dalla carrozzeria Orlandi di Brescia. Questa curiosa coincidenza potrebbe far pensare che anche questa Fiat 500 avesse una carrozzeria realizzata dalla Orlandi. D'altra parte questa azienda ha sempre operato nel settore dei veicoli da trasporto e non esiste alcun riscontro del fatto che si sia dedicata

anche alle autovetture. La Fondazione Negri ci ha gentilmente fornito altre foto che ritraggono questa Topolino fuoriserie: osservandole abbiamo potuto stabilire con assoluta certezza che la sua carrozzeria fu allestita dalla Carrozzeria Albanesi, fondata a Brescia nel 1919, come dimostra lo stemma sullo sportellino della bocchetta di aerazione (foto in basso). Il numero di targa indica che la vettura fu immatricolata nel 1938. Forse la Fiat 500 apparteneva a un dipendente della carrozzeria Orlandi, che la mise a disposizione per la foto, ma questo, a distanza di tanti anni, non lo si può più stabilire.



RICORDO DI FRANCO SCAGLIONE

UNA TARGA PER IL DESIGNER

Dopo lo speciale dedicato allo stilista Franco Scaglione apparso su Ruoteclassiche di settembre mi sono deciso a inviarVi la foto della targa ricordo che si trova affissa sulla casa sita in Suvereto (Livorno) dove abitava l'Ing. Scaglione. La dedica forse aiuta a comprendere ancora di più il carattere di questo stimato designer.

Alberto Groppo



IL PELO NELL'UOVO

LIVREA D'ORDINANZA

Da anni vi compro e vi leggo e mai come nel 2016 attendevo per settembre un articolo che riguardasse la 124 Spider. Che delusione. Forse le mie aspettative dal vostro giornale per il cinquantenario del 124 Spider erano piuttosto elevate. Nei miei anni di ricerca di sicuro ho maturato esperienza e conoscenza di questa splendida spider, notando di volta in volta quante leggerezze si compiono in fase di restauro. Vorrei segnalare che l'esemplare che avete scelto nella prova, che FCA decanta di aver restaurato, non solo si presenta in una colorazione improponibile, ma ha errori o meglio orrori di restauro strani per essere partiti da un mezzo che aveva solo 40.000 km.

Giuseppe Scognamiglio

Quando abbiamo scelto la 124 Sport Spider del 1970 di proprietà di FCA Heritage eravamo consapevoli della presenza di alcune licenze. Tuttavia abbiamo privilegiato il valore simbolico dell'esemplare: esposto al Salone di Ginevra di quest'anno accanto alla nuova Spider, ha infatti segnato il passaggio di testimone tra le due generazioni e il ritorno di un'icona della guida a cielo aperto. Dopo la nostra prova comunque i dettagli non conformi sono stati sistemati. Quanto alla contestata livrea, in realtà si tratta del raro Giallo Colorado 241, presente nella tabella colori previsti per la 2ª serie (1969-72).





2016

A tutti voi, la Scuderia Brescia Corse: Grazie !

AIME FRANCO
 ALBUZZA MASSIMILIANO
 APPODIA MARINO
 ARCANGELI GUIDO
 BAROZZI ENNIO
 BARZIZA MONICA
 BECCHETTI MARCO
 BECCHETTI SIMONE
 BELUSSI GIANPIETRO
 BENETTI ALBERTO
 BENETTI DONATO
 BERTOLA ERNESTO
 BERTOLI SANDRO
 BETTINSOLI MASSIMO
 BOCELLI VALERIO
 BOGLIOLI MARIO
 BOLOGNA ANTONIO
 BONI FRANCA
 BONOMI ALDO
 BONOMI MARIO
 BONOMI MARTA
 BONOMI SIMONE
 BONOMI TARCISIO
 BONTEMPI MASSIMILIANO
 BRESCIANI DONATELLA
 BRICCHETTI VINCENZO

BRUNORI DINO
 CARRARA ROBERTO
 CHERUBINI CRISTIANA
 CHERUBINI GIUSEPPE
 CIBALDI ENZO
 COLPANI MATTIA
 COLPANI MAURIZIO
 CONSOLI ENRICO
 CRISTIANO PAOLO
 DELL'AGLIO SILVIO
 DONATI ACHILLE
 FEDERICI PIERNARCISO
 FERRARI BRUNO
 FORESTI PIETRO
 FRAGNI MARCO
 GABURRI MARIA
 GANDOLFI FLAVIO
 GATTA MARCO
 GHEZZI CARLO
 GHIDINI RUGGERO
 GIANSANTE MAURO
 GIOVANELLI CESARE
 GIRARDI ALESSANDRO
 GOTTI ELIO
 GNUTTI BENEDETTA
 GNUTTI CIRILLO

GNUTTI ELISABETTA
 GNUTTI STEFANIA
 GNUTTI MARCO EVANGELISTA
 GNUTTI QUIRINO
 GNUTTI RENATO
 GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
 GUSSALLI BERETTA FRANCO
 GUSSALLI BERETTA UGO
 JOLLY MANOEL
 MAGIONAMI ELENA
 MARINELLI STEFANO
 MARINELLI VALERIO
 MARINI BRUNO
 MAZZETTI PAOLO
 MENNI ANDREA
 MILANI PIERGILIO
 MOZZONI FABRIZIO
 NESSI FERRUCCIO
 OLIVINI GIULIO
 PASINI EZIO
 PASOTTI MARIA VITTORIA
 PELI OSVALDO
 PERLETTI EZIO
 PERLETTI RICCARDO
 PIARDI EZIO
 PICCINELLI EUGENIO

PONTIROLI ANGELO
 PONZONI GIULIANO
 PRETI ADRIANO
 RAMPONI ORESTE
 RANGHETTI MAURIZIO
 REBUFFONI ANTONELLA
 REVERBERI VITTORIO
 RIZZINELLI FABIO
 RUGGERI ANDREA
 SALODINI DANIELE
 SBALZER MASSIMILIANO
 SBARDOLINI PATRIZIA
 SCALVENZI GIUSEPPE
 SCHIFFER DAVIDE
 SCIO ENRICO
 SEDDIO CLAUDIO
 SENECCI ANGELO
 SIMONELLI ANGELO
 TAGLIETTI GIORGIO
 TOMASONI MARIO
 TOSI ENNIO
 UBERTI GIOVANNI
 VINCOLI ARMANDO
 VINCOLI LAURA
 ZAPPA SERGIO

BAROZZI
 OROLOGI

NORMANEN
 SOCIETA' PROFESSIONALE DEL CASTING - STUDIOLOGIA

RUBINETTERIE BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA

SCUDERIA BRESCIA CORSE



Le foto più belle saranno postate su [instagram.com/ruoteclassiche](https://www.instagram.com/ruoteclassiche)

Le auto dei nostri lettori

Le scelte della redazione tra le immagini inviate
a redazione@ruoteclassiche.it



Alfa Romeo Spider 2000 "America" (1975)

Alberto Roversi

Purtroppo rubata al padre, in una domenica di sole.



Citroën DS

Carolina Franzoni

Tre fratelli e una passione per la Dea.



Fiat 500 C

Massimo Bersani

I suoceri Carlo e Delfina in una foto del 1956.



Fiat 500 L (1970)

Mariapia Elia

Due raggianti ragazze di Siracusa.



Fiat 126 (1975)

Fabio Piccoli

Un piacevole andar per prati.



Citroën Type A

Enzo Pasetti

Il padre diciassettenne con il fido Setter.



Innocenti Mini 1000 Export (1975)

Gabriele D'Ercole

Restauro "self made" al Parco del Valentino.



Lancia Fulvia Coupé 1,3 S (1973)

Dario Contin

Immatricolata il 1° agosto 1973 e restaurata nel 2011.



Lotus Elise 111 S (1999)

Marco Pagani

Inglesina rara e di nobile lignaggio.

An event by
Bologna Fiere



WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



autopromotec





Family feeling

Il frontale della 1900 firmata da Pinin Farina è caratterizzato dallo scudetto centrale con, ai due lati, le prese d'aria stilizzate prive di griglia, ma che comunque richiamano la soluzione della calandra in tre parti, tipica dell'Alfa Romeo.

ELEGANZA E SPORTIVITÀ

IL TOCCO DI PININ

Destinata a fare scuola per anni, la linea definita dal grande maestro piemontese per questa variante della 1900 Sprint, nata nel 1952, non fu subito apprezzata. Sotto il cofano nasconde un super bialbero che, seppur sotto i due litri, arriva in un amen ai 180 all'ora. È stata costruita in circa 100 esemplari

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Paolo Carlini**



Tergi al contrario

Caratteristici anche della versione berlina, i tergicristalli hanno i bracci che nella posizione di riposo stanno verso le estremità del parabrezza.

Subito dopo la presentazione ufficiale (1950) della berlina 1900, che fu la prima Alfa Romeo ad adottare la scocca portante e a segnare il suo esordio nel mondo della produzione di regolare serie, la dirigenza della Casa milanese decise di mettere a punto un pianale destinato ai carrozzieri.

L'idea nacque da due precise esigenze. La prima era quella di dare una risposta alla domanda di un prodotto non necessariamente corsaiolo ma che soddisfacesse le aspettative della clientela più sportiva del Biscione. La seconda venne dettata dalla situazione del lavoro all'interno della fabbrica del Portello, che nel periodo di costruzione della "Millenove" veniva sfruttato al limite delle sue possibilità. Troppo rischioso dunque affrontare in casa la produzione di un modello sportivo. Meglio subappaltare: questa fu la decisione del direttore di Finmeccanica Giuseppe Luraghi (con delega speciale

per il coordinamento e lo sviluppo dell'Alfa Romeo) e del suo fidato team. Ecco perché l'autotelaio 1900 C (che sta per Carrozzeri) venne progettato pensando espressamente ai suoi potenziali destinatari, quindi gli atelier di grido negli anni Cinquanta: Touring, Zagato e Pinin Farina su tutti.

IL PASSO ACCORCIATO

La struttura messa a punto dai tecnici del Portello nel 1951 risultò molto compat-

ta (con passo di 2500 mm, 130 in meno rispetto a quello della berlina) e con alcune semplificazioni soprattutto nella parte posteriore, in modo da facilitare al massimo il lavoro per i carrozzieri.

La lunga tradizione della Touring come fornitore di fiducia dell'Alfa Romeo e la fresca affermazione, in termini di premi e riconoscimenti, della coupé 6C 2500 Villa d'Este (settembre 1949), furono determinanti per l'azienda milanese di Bianchi Anderlo-



La vista laterale mette in risalto la somiglianza con la Ferrari 250 GT passo corto, disegnata sette anni dopo





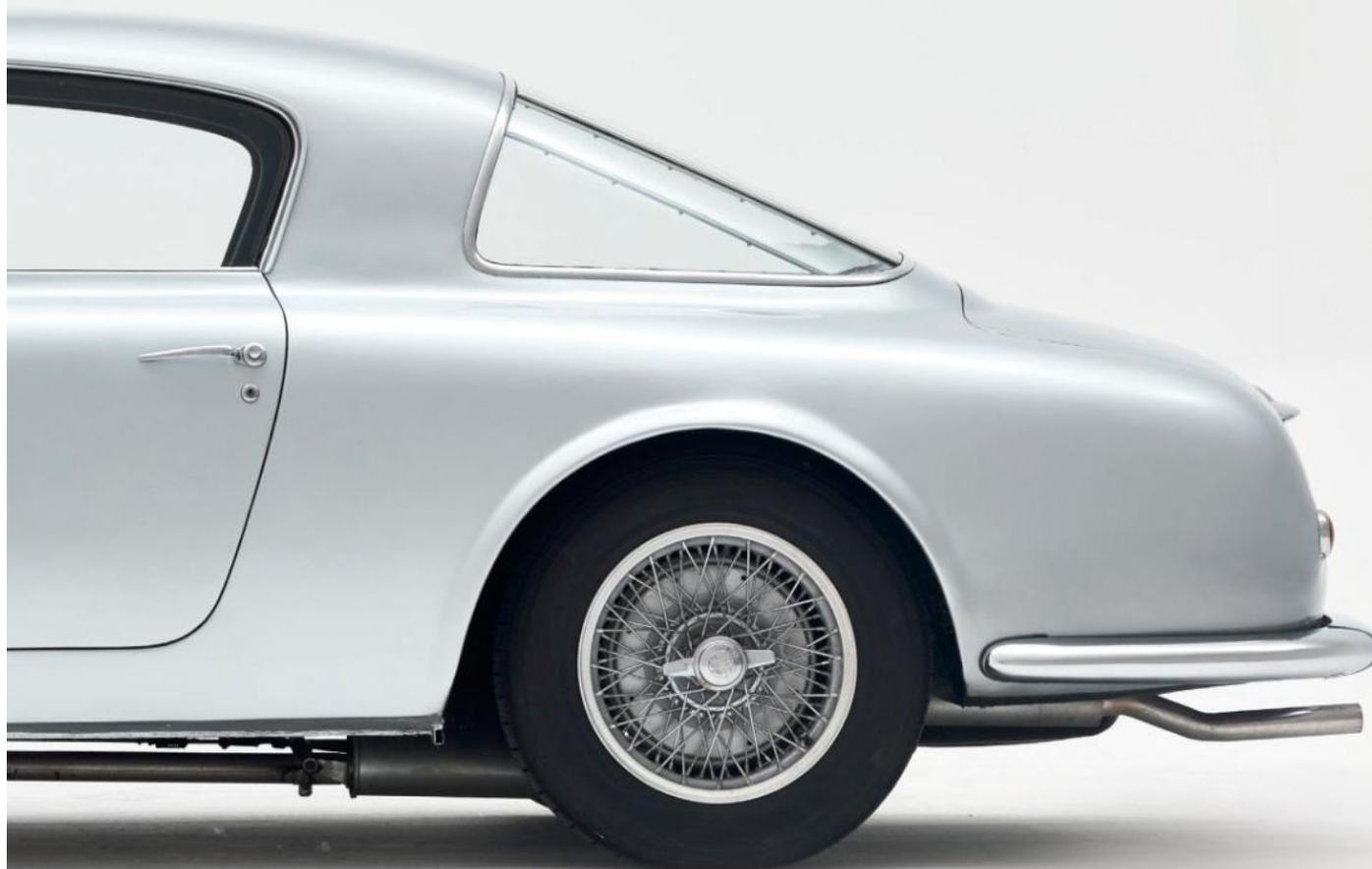
Che strumentazione!

Il posto guida col raro volante Malvino (con corona in legno e razze in alluminio) e la strumentazione completa di contachilometri, contagiri, temperatura acqua e olio, pressione olio e indicatore livello carburante. La panchetta posteriore torna utile come bagagliaia aggiuntiva.



ni nell'ottenere una stretta di mano virtuale per una commessa prestigiosa e molto cospicua in termini di numeri, cioè quella di allestire sul pianale tipo C una coupé in alluminio che avrebbe assunto la denominazione di 1900 Sprint e che sarebbe stata ufficialmente in vendita presso la rete delle concessionarie della Casa sparse in Italia e nel mondo.

Con il successo ottenuto dalla 1900 carrozzata da Touring in tre serie (Sprint e Super Sprint) dal 1951 al 1958, venduta in ben 1753 esemplari, agli altri stilisti rimasero letteralmente le briciole. Per una sorta di par condicio, all'Alfa decisero di ufficializzare la versione cabriolet proposta dalla Pinin Farina, un vero capolavoro che ancora oggi si distingue per compattezza ed eleganza. Costruita in due serie per un totale di 88 esemplari, era stata proposta alla dirigenza Alfa unitamente a una coupé che, secondo le dichiarazioni del collaudatore di casa Consalvo Sanesi, non venne presa in considerazione per la produzione in serie perché costruita in acciaio. Eppure quella coupé rimane uno dei 





Posteriore avvolgente

La vista di tre quarti posteriore mette in evidenza le dimensioni del lunotto, molto avvolgente, con tre sezioni di vetro raccordate da due sottili profili in alluminio.

■ manifesti di stile più importanti disegnati dalla carrozzeria torinese negli anni Cinquanta. Due le versioni proposte tra il 1952 e il 1953: la prima è quella che compare in queste pagine, dalla bellissima esecuzione della parte posteriore, con l'ampio lunotto panoramico, che precede quella con minor superficie vetrata, rimasta alla fase di prototi-

po. Della versione con lunotto panoramico la Pinin Farina allestì a sua volta due soluzioni: la prima si riconosce grazie ai deflettori alle portiere, la seconda invece ha cristallo unico laterale e un profilo cromato sottoporta. Alla fine si decise per un sapiente mix: quella costruita in circa 100 esemplari fu caratterizzata dal vetro della portiera unico e senza modanatura cromata.

A guardarla oggi, è subito lampante la stretta somiglianza con la Ferrari 250 GT berlinetta passo corto (che gli americani chiamano SWB, Short Wheel Base) allestita da Pinin nel 1959. Come disse nel corso di un'intervista rilasciata nel 1993 Sergio

Pininfarina, "La 250 GT è la figlia dell'Alfa 1900 coupé che disegnammo sette anni prima. Sono tante le creazioni in cui abbiamo voluto riproporre alcuni trattamenti stilistici fatti in precedenza; in questo caso fu il modo di dimostrare la modernità di una linea che ancora oggi rimane attuale e non accenna ad invecchiare".

L'esemplare protagonista del nostro servizio (telaio 1506) venne ultimato il 29 settembre 1953, per essere venduto ad Adriano Baratti di Palmanova (Udine). Alla fine degli anni Cinquanta venne preparata per le competizioni. E infatti, quando l'attuale proprietario, alfista purosangue, la ritro-

Monta il 4 cilindri 1308C, con doppio albero a camme in testa, che eroga 100 CV per una velocità di 180 km/h



vò a Civitanova Marche circa cinque anni fa, la vettura aveva un look da pista, senza paraurti e con il cofano anteriore modificato da una vistosa presa d'aria.

A oggi la vettura ha subito un restauro conservativo, mirato a salvarne le parti originali, come l'interno, che è stato smontato e pulito con una piccola riparazione al rivestimento del pianale che si stava tarlando. Una meticolosa messa a punto della meccanica con un occhio di riguardo al rarissimo 4 cilindri bialbero tipo 1308C, e poi via nuovamente in strada a far incetta di applausi e riconoscimenti ai concorsi di eleganza e ai raduni dove finora ha partecipato. **R**



La grinta del Biscione

Il 4 cilindri con monoblocco in ghisa tipo 1308C adotta un carburatore doppio corpo Weber 40 DCA3. Nel bagagliaio, la ruota di scorta è alloggiata di lato, sulla destra, poco distante dal bocchettone del serbatoio, con relativo sportello di protezione.



Che musica maestro... e che freni!

Il 4 cilindri bialbero assicura grandi soddisfazioni, grazie anche alla tenuta di strada proverbiale

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Paolo Carlini**

A

prima vista, colpiscono le sue dimensioni: in foto sembra gigantesca, ma dal vivo la 1900 coupé disegnata da Pinin Farina è compatta e piacevole. La sua bellissima linea ti invita ad accarezzarla, ancor prima di avvicinarti al-

la maniglia per aprire la portiera e salire a bordo. Destinata ad essere guidata velocemente, come si conviene a un'Alfa Romeo, questa coupé ha il passo accorciato alla misura ideale di due metri e mezzo e una tenuta di strada all'altezza delle sue brillanti prestazioni. Lo sterzo preciso e poco demoltiplicato assicura sempre un perfetto controllo, anche a velocità

sostenute. E sorprende per la sua sensibilità, tanto che fin dall'inizio è vivamente consigliato prenderci confidenza. Questo contribuisce alla sicurezza e al godimento nella guida, con l'unico difetto (ma glielo possiamo sicuramente perdonare) di un certo sforzo da esercitare sul volante durante le manovre in parcheggio. I freni sono uno dei punti di forza di questa "Mil-



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 82,55 mm - Corsa 88 mm
Cilindrata 1884 cm³
Rapporto di compressione 7,7:1
Potenza 100 CV a 5500 giri/min
Distribuzione a 2 valvole per cilindro
Due assi a camme in testa (catena)
Carburatore doppio corpo
Weber 40 DC A3, pompa meccanica
Lubrificazione forzata, capacità
circuito 6,75 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio meccanico a 4 marce
Leva di comando centrale
Pneumatici 165x400
Cerchi a raggi.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Scocca portante in lamiera d'acciaio
Sosp. ant. a ruote indipendenti,
bracci trasversali, molle elicoidali,
barra stabilizzatrice
Sosp. post. a ponte rigido,
braccio centrale triangolare,
molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a tamburo
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata anteriore 1320 mm
Carreggiata posteriore 1325 mm
Lunghezza 4405 mm
Larghezza 1630 mm
Altezza 1350 mm
Peso in ordine di marcia 1050 kg.

Prestazioni Velocità 180 km/h.

lenove": stupisce ancora oggi l'eccezionale potenza in rapporto ai tempi, con quei tamburi in alluminio ad alettatura radiale che sono un'opera d'arte, vero piacere per la vista. Quando si parla di Alfa Romeo, è inevitabile ascoltare il sound del motore. Che qui raggiunge vertici inaspettati. Permetteteci questo paragone: il rumore, pardon la musica, all'interno dell'abitacolo, quando in terza si pigia tutto l'acceleratore e si innesta la quarta, è paragonabile a un assolo di Jimmy Page: l'urlo lacerante del 4 cilindri bialbero che sfiora i 5500 giri al minuto in effetti ricorda il meravi-

gioso suono distorto della Gibson del chitarrista dei Led Zeppelin. E poco importa se l'indicatore del carburante scende a vista: signori, siamo a bordo di un'Alfa Romeo, di una vera Alfa Romeo. Il resto non conta. Come diceva il celebre collaudatore Consalvo Sanesi, che amava le "Millenove" più di ogni altra Alfa, "Ti rendi conto come con quest'auto sia molto facile stare davanti alle concorrenti, basta schiacciare l'acceleratore e letteralmente si vola. E con questi freni, soprattutto, ci si ferma, eccome: mentre qualche concorrente finisce ogni tanto la curva nella roggia..." **R**



A IMPRESSIONI FIAT 1100/103 H (1959)



A photograph of a classic red car with a white roof, driving on a cobblestone street. The car is in motion, and the background is blurred. The car is a two-door model, possibly a Fiat 127 or similar. The driver is visible through the window.

UNA "MEDIA PREMIUM" COME NUOVA

LA BELLA DEL DOTTORE

Difficile, forse impossibile, trovare una "Lusso" in condizioni così eccellenti: lo scarso valore economico quasi mai permette ai proprietari di sottoporle a restauri accurati. Appartiene a un oculista di Segrate, che la conserva in modo maniacale

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Wolfgang**



Spendendo 75.000 lire in più rispetto alla 1100/103 D, si avevano finiture migliori, fascia laterale a contrasto e 50 CV anziché 43

La Fiat 1100/103 è l'auto media per antonomasia degli anni Cinquanta e Sessanta: le famiglie italiane benestanti, che non potevano (o volevano) aspirare alle sportive Alfa Romeo Giulietta, o alle lussuose Lancia Appia, trovavano nella Nuova 1100 il modello adatto alle proprie esigenze, per lavoro e per "diporto". La 1100/103 H, detta anche "1100 Lusso", rappresenta invece il tentativo, peraltro riuscito, della Casa torinese di offrire un pizzico di confort, rifiniture, appariscenza e prestazioni in più rispetto alle normali 1100. Nel 1959, anno di nascita della "Lusso", la gamma delle medie Fiat comprendeva due modelli: la 103 D, detta anche "Modello '58", perché presentata alla fine del 1957, che era stata la prima 1100 ad avere delle "codine" di dimensioni generose, sullo stile americano (nella precedente 103 E erano appena accennate), e la 1200 Granluce, che si differenziava soprattutto per le portiere incernierate davanti (e non più al centro), il padiglione ridisegnato e il lunotto panoramico, oltre al motore maggiorato a 1221 cm³ in luogo dei tradizionali 1089 che avevano caratterizzato tutte le 1100 fin dalla Nuova Balilla del 1937. La 103 H andava a inserirsi perfettamente al centro, ma con un prezzo di listino molto vicino a quello della 103 D. Vantava però finiture più ricche, una potenza elevata da 43 a 50 CV DIN, il carburatore doppio corpo e l'albero di trasmissione a doppio giunto per ridurre rumorosità e vibrazioni. Se la 1100/103 D aveva un prezzo di 975.000 lire, la 103 H costava solamente 75.000 lire in più. E infinitamente meno della 1200 Granluce, che Fiat aveva posizionato a un prezzo superiore del 25% (1.250.000 lire) rispetto alla 103 D, anche perché veniva prodotta nel Reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto, come se fosse una fuoriserie.

La differenza irrisoria fra le due versioni spiega come mai di 103 D ne furono costruite circa 150.000 unità dal 1957 al 1960, mentre della "Lusso" ne furono sfornate oltre 225.000 in soli due anni (dal 1959 al 1960).

RICORDI DI FAMIGLIA

Francesco Loperfido, 62 anni, di origini lucane ma residente a Segrate (MI), è un medico oculista specializzato in oftalmologia che lavora all'ospedale San Raffaele di Milano. Possiede da tre anni la 1100/103 H che potete ammirare in queste pagine. Appassionato da sempre di auto storiche (è stato tra i fondatori del Bianchina Classic Club), con l'acquisto di questa 1100 ha coronato il sogno di quando era bambino: come in moltissime famiglie italiane degli anni Sessanta, anche nella sua il mezzo di trasporto di quegli anni era una 1100. I sogni di gioventù, dunque, come per molti appassionati, dopo decenni si sono trasformati in realtà. Loperfido, però, non è un collezionista come tanti altri: è un vero "maniaco" della perfezione. Lo dimostra chiaramente la sua "Lusso", talmente curata da ➔

Il tempo si è fermato

La "Lusso" di Francesco Loperfido è perfetta sotto ogni aspetto. Nell'abitacolo spicca la qualità dei rivestimenti in panno e l'eleganza discreta della finta pelle. A richiesta era proposto lo schienale del divanetto posteriore ribaltabile (15.000 lire).



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 68 mm - Corsa 75 mm Cilindrata 1089 cm ³ Rapporto di compressione: 7,85:1 Potenza 50 CV DIN a 5200 giri/min Coppia 73 kgm DIN a 3000 giri/min 2 valvole per cilindro Un carburatore doppio corpo Solex 35 APAT o Weber 36 DCD Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce (II-III-IV sincronizzate) Frizione monodisco a secco. Pneumatici 5,20/14 Cerchi ruota 4 1/2 J14.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 4/5 posti Scocca autoportante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Barre stabilizzatrici trasversali Freni idraulici a tamburo Serbatoio carburante 38 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2340 mm Carreggiata ant. 1232 mm, post. 1215 mm Lunghezza 3963 mm - Larghezza 1458 mm Altezza 1490 mm Peso a vuoto 915 kg.
Prestazioni	Velocità 130 km/h Consumo medio 8,5 litri/100 km.



Una rondine sulla coda

La fiancata è distinta dall'ampia fascia che riprende il colore del padiglione, rimarcata dai profili in alluminio e dalla rondine dorata stilizzata sul parafrangente posteriore. Nel frontale si notano la mascherina più lussuosa, il fregio del cofano e i rostri gommati.



→ sembrare nuova di fabbrica. Quando ha deciso di acquistarla ha scelto questo esemplare rosso amaranto con il tetto e la fascia della fiancata avorio, un abbinamento di serie ma piuttosto raro all'epoca, la targa originale di Treviso e un restauro, avvenuto circa sei anni fa, preciso e puntiglioso come raramente si ha modo di apprezzare per vetture dal valore economico contenuto come quello della Fiat 1100/103.

MATERIALE STORICO COMPLETO

“Per me quello che conta è che l'auto, oltre che perfetta, sia completa di tutto quello che aiuta a ricostruire la storia del modello”, sottolinea il dottor Loperfido. “Nel cor-

so degli anni ho collezionato quindi, oltre al tradizionale libretto di uso e manutenzione, il catalogo originale dei ricambi, la brochure dell'epoca, il manifesto del lancio e tutto ciò che contribuisce a ricostruire la storia e l'atmosfera che c'era attorno a quest'auto nei primi anni Sessanta”.

La 1100/103 H, pur caratterizzata da una differenza di prezzo così contenuta rispetto alla 103 D, ha diversi elementi di distinzione, che ne fanno una vera e propria “media premium”: innanzitutto la verniciatura bicolore, con tonalità in molti casi squillanti e a forte contrasto, la fascia sulla fiancata che riprende il colore del tetto e con la rondine dorata e stilizzata sui parafrangenti posteriori, la



mascherina più lussuosa, i profili lucidi sulla fiancata, i rostri gommati ai paraurti, le borchie coprimozzo di migliore qualità e di disegno differente, la panchetta anteriore con schienale sdoppiato e i rivestimenti in panno e finta pelle, la moquette al pavimento (con sovratappeti in gomma aftermarket).

NON CORRE, MA SI DIFENDE

Su strada, la 103 H mostra un comportamento quasi identico alla 1100/103 D, ma con sfumature diverse: è più brillante (di poco), soprattutto quando si affonda con decisione sul gas, attivando il secondo corpo del carburatore. Il rombo del motore cresce, e l'auto accelera con decisione maggiore. Fiat di-

chiarava 130 km/h di velocità di punta: 10 in più rispetto alla 103 D. Una velocità che oggi non si può nemmeno pensare di sfiorare, soprattutto se l'auto è dotata, come l'esemplare della prova, di gomme convenzionali a tele incrociate, anziché le radiali, che garantirebbero una tenuta di strada assai meno approssimativa. Però i 7 CV in più permettono di mantenere in autostrada i fatidici 100 all'ora, che consentono alla "Lusso" di partecipare a raduni e manifestazioni di media distanza. Una cosa che però il dottor Loperfido non fa mai: "In tre anni ho percorso soltanto 300 km. Non voglio rovinarla, soprattutto perché il panno che riveste i sedili è molto delicato, e io preferisco mantenerlo come nuovo".

VALUTAZIONE DIFFICILE

Quanto vale una 1100/103 H? Le nostre quotazioni riportano un valore di 5500 euro per un esemplare conservato in buone condizioni, e di 8500 euro per uno restaurato professionalmente e in condizioni pari al nuovo. Comunque un valore basso, definito anche da una commerciabilità piuttosto modesta, come avviene per tutte le berline medie degli anni Cinquanta e Sessanta (con la sola eccezione della Giulietta, che fa storia a sé). Per la "nostra" protagonista è lecito ipotizzare un valore ancora superiore, che comunque non coprirebbe mai i costi di un restauro così minuzioso come quello al quale è stata sottoposta. **R**

L'ACQUIRENTE INGLESE

Primi passi tra i diamanti

La peculiarità di questa berlina torinese? L'aver trascorso gli esordi a Johannesburg

Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Simone Romeo**

Nel continente nero... Così cantava Edoardo Vianello. Ma non siamo alle falde del Kilimangiaro, bensì a Johannesburg. Nella più popolosa città del Sudafrica, nota per l'attività mineraria, alla fine del 1959 viene infatti immatricolata la "nostra" Fiat 1100/103 H. Il proprietario è un certo John Anthony Smith, nato a Cambridge (UK) nel 1913. Laureato in ingegneria mineraria, nel secondo dopoguerra aveva trovato impiego presso una ditta inglese che si occupava di pietre preziose; incapace di stare chiuso fra quattro muri e animato da una forte passione per i diamanti aveva deciso di trasferirsi a Johannesburg, ove era divenuto uno stimato tecnico specializzato della florida industria estrattiva locale. Nel marzo del 1959 si reca a Torino per andare a trovare sua sorella Susan, spo-

sata con un certo Annibale Casali, impiegato presso la Fiat come responsabile del settore Ricerca e Sviluppo del reparto collaudo. Proprio in quella occasione questi gli illustra la nuova 1100/103 H. Da quando si è trasferito in Sudafrica John non ha mai sentito l'esigenza di possedere un'automobile: per lavoro usa la macchina aziendale mentre per gli spostamenti a più lungo raggio preferisce pilotare il suo piccolo aereo. Tuttavia, forse contagiato dall'entusiasmo del cognato, d'impeto firma il contratto d'acquisto per la berlina torinese, scegliendola nella livrea bicolore verde chiaro-verde medio.

Tornato a Johannesburg deve attendere qualche mese, ma a dicembre ecco che Annibale riceve un messaggio telegrafico nel quale viene informato che la vettura è arrivata a destinazione e che suscita l'ammirazione di amici e colleghi. Nel 1963 John per problemi di salute lascia di sempre l'Africa, trasferen-

dosi nel Bresciano, dove vivono alcuni amici, per curare una grave infezione a una gamba. Impossibilitato a guidare, nel gennaio del 1964 cede la 1100/103 alla famiglia Molinari di Brescia. Dopo due anni John torna definitivamente in Inghilterra, dove acquista un podere a Harlow. Qui si spegne nel novembre del 1992. A tramandare questa piccola storia rimane la 1100/103 H, ancora oggi in Italia e in splendida forma. **R**





Si guida dall'altra parte
Escludendo il posto guida a destra, a colpo d'occhio è impossibile distinguerla dalla versione per il nostro mercato. Aprendo il cofano motore, invece, spicca tra l'altro la batteria spostata sul lato destro del vano.



UNA BELLA SORPRESA

PER TE UN ANNO (12 NUMERI)

SOLO 48,90* EURO

INVECE DI 66,00 EURO



IN PIÙ GRATIS:

- Condivisione dei contenuti digitali
- Fotogallery delle auto

SE PREFERISCI, SCEGLI L'ABBINATA:

Ruoteclassiche* (12 numeri)
+ Quattroruote* (12 numeri)
SOLO € 84,70* invece di € 126,00
SCONTO 33%

Ruoteclassiche* (12 numeri)
+ Dueruote* (12 numeri)
SOLO € 68,70* invece di € 108,00
SCONTO 36%

*Più € 3,90 di contributo spese spedizione

*Più versione digitale inclusa

Tutti i prezzi sono IVA inclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. La presente offerta, in conformità con l'art. 45 e ss. del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Puoi recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita store.edidomus.it/cgs.

L'immagine presentata s'intende puramente indicativa e non costituisce vincolo per colori, modelli, etc.



GRANDE CONCORSO
RUOTECLASSICHE

IN PALIO UNA
FIAT 500 CABRIO
CON IL GRANDE
CONCORSO RISERVATO
AGLI ABBONATI

Un piccolo bolide rosso dalla grinta sportiva che sprizza ottimismo, vitalità ed energia.

Per chiunque desideri più libertà, più divertimento.

UNA BELLA SCOPERTA

PER TE UNA FIAT 500 CABRIO
PRONTA DA VINCERE

APPROFITTA SUBITO



ABBONARSI È CONVENIENTE VINCERE È FACILE!

Compila e spedisce la cartolina allegata, è già affrancata.

O collegati al sito www.shoped.it Oppure telefona al **Numero Verde 800 001199**

(lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00)

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura Fiat 500 Cabrio C.1.2 Pop i maggiorenni, residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto, regalato o rinnovato un abbonamento alle riviste QUATTORRUOTE, RUOTECLASSICHE, DUE RUOTE, TUTTOTRASPORTI, AUTOPRO, TOPGEAR, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2017. Il concorso è valido dal 15 settembre 2016 al 01 agosto 2017. L'estrazione dei premi avverrà entro il 12 settembre 2017 alla presenza di un funzionario della Camera di Commercio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa EURO 17.599,92. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus s.p.a. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>



Ritratto di famiglia

Nel catalogo, la famiglia delle 122 S, cioè le versioni sportive con due carburatori: berlina a 2 e 4 porte e station wagon (73.169 esemplari prodotti). Il nome Amazon era impiegato ufficialmente solo in Svezia; la familiare, nelle complesse nomenclature interne della Volvo, si chiamava in realtà P220.



LE CAPOSTIPITI

TRADIZIONE INDISSOLUBILE

Nessun altro marchio ha legato la propria immagine alle giardinette come il costruttore di Göteborg. Abbiamo guidato una Amazon, una 145 e una Polar che dagli anni 60 all'alba degli anni 90 hanno cambiato il modo di intendere le vetture versatili da famiglia. Facendole diventare "cool" anche in Italia

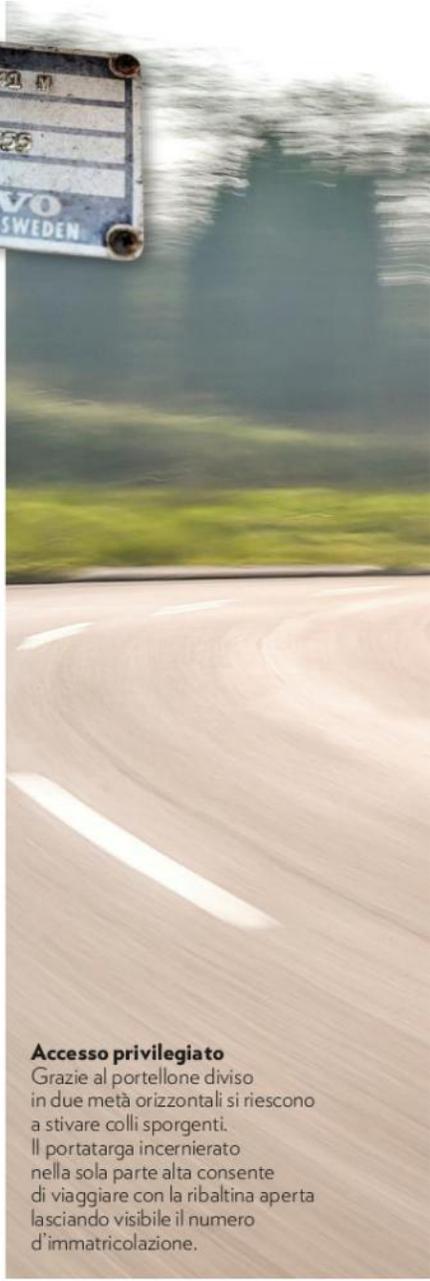
Testo di **Marco Visani** - foto di **Massimiliano Serra**





P220

La prima "station" a 5 porte ha un vasto vano di carico e un milleotto aste e bilancieri elastico, brioso e rumoroso



Accesso privilegiato
Grazie al portellone diviso in due metà orizzontali si riescono a stivare colli sporgenti. Il portatarga incernierato nella sola parte alta consente di viaggiare con la ribaltina aperta lasciando visibile il numero d'immatricolazione.



Finta pelle scivolosa
Il clacson ad anello segue la forma delle due razze del volante e limita la leggibilità della strumentazione, con tachimetro a nastro. I sedili sono comodi ma lo skai, scivoloso, non agevola il contenimento.

Ci sono marchi che, nell'immaginario collettivo, si identificano con un modello (tipo la 911, che è "la" Porsche per antonomasia) e altri che si legano piuttosto a un'idea di vettura. La Volvo è tra questi, e il genere di automobile a cui tutti pensano, quando dici Volvo, è la station wagon. Il perché non è per niente difficile da capire: fin dagli anni Cinquanta ne ha sempre avuta in listino almeno una, e le ha sempre costruite con la qualità, la robustezza e la sicurezza di tutte le sue auto, che hanno fatto versare fiumi d'inchiostro per loro capacità di divorare non centinaia di migliaia, ma milioni di chilometri. Come se non bastasse, ha esaltato la versatilità tipica di una station wagon con soluzioni funzionali non scontate all'epoca della loro apparizione. E questo sarebbe bastato per piacere all'estero.

Quel che è incredibile è che, intorno a tanta sostanza, ha iniziato negli anni a svilupparsi un'aura di fascino che ha fatto breccia persino da noi in Italia, dove fino agli anni Ottanta le familiari, come le chiamavamo, erano macchine da falegnami e idraulici. E, con tutto il rispetto per gli artigiani, un notaio o un primario d'ospedale non ci sarebbero mai e poi mai andati in giro. Quando la Volvo 245 diventò "cool", invece, presentarsi al golf il sabato mattina con una berlina non era più il top.

PORTELLONE ALL'AMERICANA

Abbiamo voluto ricostruire la nascita della moda delle SW Volvo mettendo insieme, con la collaborazione del Registro Italiano Volvo d'Epoca - costola heritage di Volvo Car Italia - tre generazioni delle station wagon svedesi, a rappresentare idealmente gli anni 60, 70 e 80. Perché, appunto, ci sono stati dei precedenti alla 240 che è diventata, a



sua volta, una sorta di marchio nel marchio.

Passata quasi in sordina l'originaria Duett del 1953, poco più che un furgoncino con porta a doppio battente derivato dalla PV444, la prima veramente internazionale è la P220, declinazione SW della 120, meglio nota come Amazon. Arriva nel 1962 ed è la prima familiare della Casa con scocca portante, quattro porte e il portellone apribile in due metà orizzontali, all'americana: il lunotto incernierato verso l'alto (e sostenuto da molle a gas a partire dal 1964), la parte inferiore verso il basso: per sostenerla e non rovinarla quando viene aperta, i rostri dei paraurti sono tagliati e rivestiti in gomma nel bordo superiore. Con un vano di carico lungo un metro e 83, largo uno e 26 e alto 80 cm, ha una portata di 490 kg. Il portellone bipartito permette di lasciare aperta la parte alta a mo' di giraffone, oppure quella bassa, per il trasporto di carichi particolarmente voluminosi. 



145

Sul finire degli anni Sessanta il design punta su linee tese. La Volvo segue la moda e intanto aumentano le dimensioni



☞ Delle tre, la Amazon è quella più insolita: in Italia è una presenza al limite del surreale giacché, quantomeno nelle condizioni del nostro esemplare, immatricolato per la prima volta in Svizzera ad agosto 1967, non ce ne sono altre. Il muso morbido della berlina, con la calandra divisa in due verticalmente, si amalgama non senza eleganza con un posteriore squadrato, ingentilito da montanti fini e da fanalini posteriori piccoli e ovali. La cintura molto alta limita la luminosità interna ma conferisce ai fianchi una sensazione di enorme solidità.

L'ergonomia dell'abitacolo è figlia della sua epoca: assetto di guida infossato, volante di grande diametro che sfiora le gambe, plancia in lamiera con la parte superiore rivestita in vinilpelle nera antiriflesso. Le porte posteriori, corte, complicano l'accesso al divano, che però è ampio e fin troppo molleggiato. Guidandola si notano la (relativa) leggerezza dello sterzo, ovviamente senza servocomando, anche in manovra, la discreta precisione del cambio (con una cloche lunghissima e la retro in alto a sinistra), il consistente rumore di punterie del suo mil-

leotto ad aste e bilancieri, siglato B18D e alimentato da due carburatori. Ha ben 100 CV SAE e quasi 15 kgm ad appena 3500 giri/min ed è molto elastico, anche se piuttosto ruvido nell'erogazione.

CAMBIA TUTTO

La 145, presentata nel 1967, fa un salto generazionale netto. È squadrata che di più non si potrebbe, il portellone è in un unico pezzo e "risale" per alcuni centimetri sul bordo d'uscita del tetto: una soluzione che, in collaborazione con le cerniere esterne, aumenta l'angolo di apertura così da non sbattere con la testa durante lo stivaggio dei bagagli: anche questa è sicurezza. Sotto il piano di carico c'è un doppio fondo che funge da capace cantinetta oppure dissimula la presenza di uno strapuntino contromarcia per due bambini, un optional non presente sul nostro esemplare, una De Luxe model year 1972 messa in strada a novembre 1971. La ordinò un pittore piemontese che se ne servì con una cura quasi religiosa per caricarci le proprie tele sino alla sua scomparsa, avvenuta nel 2005. Ora, con appena ☞



Oltre un metro di baule

Con il divano in posizione cinque posti la 145 ha un vano di carico di un metro e 13. Fin dal debutto doppio circuito frenante e sterzo telescopico fanno parte del suo patrimonio genetico. Ne vengono prodotte 268.317. ☞



C'è spazio sul tetto

Il portapacchi, che occupa il padiglione dal montante centrale al portellone, è un accessorio originale Volvo. La leva cambio corta, quasi da sportiva, è una delle novità del model year 1972. L'apriporta interno è incassato per ragioni di sicurezza.



POLAR

Doveva essere un "aiutino" per vendere le ultime 240 in Italia. Invece fu un successo inaspettato, durato oltre quattro anni



➔ 60mila km all'attivo, è nelle mani di un collezionista romagnolo che, per poterla utilizzare abitualmente, le ha solamente cambiato le gomme: la vettura è rigorosamente conservata. Lo stato in cui la potete ammirare è la prova inconfutabile della qualità del prodotto originale.

Rispetto alla Amazon si allungano stazza (da 4,46 a 4,64 metri) e lunghezza del piano di carico, qui di un metro e 88 a divano reclinato, per 2,15 metri cubi di carico complessivo e 550 kg di portata utile. Unico punto palesemente in comune con la progenitrice, il freno a mano a sinistra del sedile di guida. Per il resto, le sensazioni dinamiche sono molto diverse, come diver-

so è l'ambiente interno: i sedili ergonomici con appoggiatesta, la plancia interamente in plastica e il volante a quattro razze con ampio cuscino centrale che fa quasi sospettare la presenza di un airbag (assente: sarebbe pretendere troppo...) e le cinture di sicurezza con arrotolatore sono elementi molto moderni, all'alba degli anni 70. Molto più silenzioso e regolare nell'erogazione rispetto a quello della Amazon, il due litri B20A monocarburatore della 145 ha meno cavalli (appena 82) ma una certa nervosità che rende i trasferimenti molto più agili di quanto ci si aspetterebbe osservandola. Si comporta in tutto e per tutto come un'auto moderna, anche perché (altra evoluzione rispetto

alla Amazon) ha i freni a disco sulle quattro ruote invece che solo davanti. E sono decisamente efficaci. Alla fine, l'unico rischio che si corre è quello di grattare cercando di innestare, con la cloche stavolta corta e molto diretta, la quinta che non c'è.

FINALE COL BOTTO

Arriviamo così alla Polar, canto del cigno della assai matura 245, arrivata originariamente nel 1974 assieme alla berlina 244. La serie 240 (denominazione che sarebbe invalsa dal 1982, quando la Volvo smise di identificare il numero delle porte con l'ultima cifra) null'altro è se non un sostanzioso restyling della precedente 140, con paraurti



Questa è normale

La nostra Polar, immatricolata il 25 ottobre 1990, ha percorso 220mila km. È una Polar "normale"; la Polar Super si distingue a colpo d'occhio per i cerchi di lega e il metallizzato di serie. Delle 959.151 245 e 240 SW prodotte tra il 1974 e il 1993, 14.186 sono Polar e Polar Super per il mercato italiano.



ad assorbimento di energia ripresi dal prototipo VESC del 1972. La novità più interessante si trova sottopelle, con il nuovo motore B21 ad albero a camme in testa sulla base del quale, nel 1981, arriverà una inaspettata versione Turbo da 155 CV (e addirittura 170 con il kit intercooler) che contribuirà non poco a trasformare un modello attempato, e dall'estetica non esattamente leggiadra, in un mezzo mito.

La Polar, arrivata nell'ottobre 1989 ad affiancare la più giovane (ma un filo meno capiente) 740 SW, è un'abile invenzione di marketing della filiale italiana per dare un po' di slancio a un modello a fine carriera: di base, è una 240 GLE che monta di se- ➔



Poggiatesta per tutti

La plancia delle 240 non ha nulla in comune con quella della 145 ma non disorienta, anzi: è la regola dei piccoli passi tanto cara alla Volvo. Tipici la retro a siringa, i 4 poggiatesta a telaio e i tessuti in tweed austeri e indistruttibili.

↓ **V90, L'EREDE**

INNOVAZIONE CONTINUA

L'ultima nata è già perfettamente centrata nella tradizione della Casa svedese. La V90 tiene sempre alti i valori della sicurezza e della qualità e costituisce in pratica l'unica valida alternativa alle classiche tedesche. La cura nei dettagli testimonia la stretta parentela con le antenate Volvo. Il bagagliaio, con ottima capienza, ha una finitura eccellente e una forma regolare grazie all'adozione di una speciale balestra trasversale di materiale composito al posto delle classiche molle elicoidali con i relativi duomi invasivi. Tra i suoi punti di forza spicca il Pilot Assist, che consente anche di togliere le mani dal volante per 30 secondi in totale sicurezza e sotto controllo.



→ **rie** chiusura centralizzata, tergilavafari, sedili anteriori riscaldabili, quattro appoggiatesta, barre sul tetto e viene offerta a 24 milioni di lire contro i 28,3 che sarebbe costata, di listino, la GLE standard. Alla Volvo Italia sperano di immatricolarne 800, massimo 1000 all'anno. Vengono clamorosamente

Rivoluzione ed evoluzione

I tre profili permettono di cogliere l'evoluzione stilistica delle tre station wagon svedesi: la Amazon fa repubblica per conto suo, la 145 vira verso linee molto più tese, la 240 ne rappresenta una coerente evoluzione.

smentiti: a dicembre 1990, le consegne superano già le 5000, e la sua clientela è al 70% di conquista: gente, cioè, che non aveva mai avuto prima una Volvo.

Approfittando di un'accoglienza tanto calorosa, alla Polar viene affiancata la Polar Super, sempre su base GLE ma con tutti gli optional possibili già montati, ABS, condizionatore e sedili di pelle compresi. Fino al 1994 (la produzione cessa a maggio 1993, ma ci sono gli stock da smaltire) saranno più di 14mila le Polar e Polar Super vendute nel nostro Paese, proiettando l'Italia al quinto posto nella classifica mondiale dei mercati per la Volvo.

L'effetto youngtimer che fa la 145 è ancora più evidente sulla Polar, che ha un mo-

tore a iniezione da 116 CV, il servosterzo su un comando a cremagliera invece che a vite e rullo e la quinta marcia, ma che conserva quei "difetti" che le danno per fortuna un sapore d'antico: in curva si corica vistosamente, ha un rapporto peso/potenza sfavorevole, uno sterzo piuttosto evanescente, specie nella guida allegra, sedili larghissimi ma poco contenitivi.

Se proprio uno cerca sensazioni più dirette e contemporanee, può benissimo trovare soddisfazione sulle successive, numerose station Volvo, sino alla penultima della serie, che si chiama V70. E che, non a caso, mentre si avvicinava il run out per la 240, è stata a sua volta declinata in versione Polar: nome vincente non si cambia. **R**





↓ CARATTERISTICHE - P220

Motore Anteriore longitudinale
4 cilindri in linea
Alesaggio 84,1 mm
Corsa 80 mm
Cilindrata 1778 cm³
Rapporto di compressione 8,7:1
Potenza 100 CV SAE a 5700 giri/min.
Coppia 14,8 kgm SAE a 3500 giri/min.
Due carburatori orizzontali SU HS6.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Leva di comando al pavimento
Frizione monodisco
Pneumatici 6,40x15.

Corpo vettura Station wagon 5 porte, 5 posti
Scocca portante
Carrozzeria in acciaio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali
Sosp. post. a ponte rigido, puntoni longitudinali, barra Panhard, molle elicoidali
Barra stabilizzatrice ant.
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni ant. a disco, post. a tamburo, servofreno
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata anteriore 1315 mm, posteriore 1315 mm
Lunghezza 4460 mm
Larghezza 1620 mm
Altezza 1530 mm
Peso a vuoto 1190 kg.

Prestazioni Velocità 154 km/h
Consumo 10,5 km/litro.



↓ CARATTERISTICHE - 145

Motore Anteriore longitudinale
4 cilindri in linea
Alesaggio 88,9 mm
Corsa 80 mm
Cilindrata 1986 cm³
Rapporto di compressione 8,7:1
Potenza 82 CV DIN a 4700 giri/min.
Coppia 16 kgm DIN a 2300 giri/min.
Un carburatore orizzontale Zenith-Stromberg 175 CD-2 SE.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Leva di comando al pavimento
Frizione monodisco
Pneumatici 165 SR 15.

Corpo vettura Station wagon 5 porte, 5 posti
Scocca portante
Carrozzeria in acciaio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali
Sosp. post. a ponte rigido, puntoni longitudinali, barra Panhard, molle elicoidali
Barre stabilizzatrici
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco, servofreno
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 58 litri.

Dimensioni e peso Passo 2620 mm
Carreggiata anteriore 1350 mm, posteriore 1350 mm
Lunghezza 4640 mm
Larghezza 1710 mm
Altezza 1450 mm
Peso a vuoto 1270 kg.

Prestazioni Velocità 155 km/h
Consumo 10 km/litro.



↓ CARATTERISTICHE - POLAR

Motore Anteriore longitudinale
4 cilindri in linea
Alesaggio 88,9 mm
Corsa 80 mm
Cilindrata 1986 cm³
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 116 CV a 6700 giri/min.
Coppia 15,3 kgm a 3800 giri/min.
Iniezione elettronica Bosch 948.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Leva di comando al pavimento
Frizione monodisco
Pneumatici 185/80 SR 14.

Corpo vettura Station wagon 5 porte, 5 posti
Scocca portante
Carrozzeria in acciaio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali
Sosp. post. a ponte rigido, puntoni longitudinali, barra Panhard, molle elicoidali
Barre stabilizzatrici
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco, servofreno
Sterzo a cremagliera, servosterzo
Capacità serbatoio carburante 60 litri.

Dimensioni e peso Passo 2620 mm
Carreggiata anteriore 1350 mm, posteriore 1350 mm
Lunghezza 4640 mm
Larghezza 1710 mm
Altezza 1450 mm
Peso a vuoto 1430 kg.

Prestazioni Velocità 175 km/h
Consumo 9,6 km/litro.





Il richiamo della "24 Ore"
In primo piano la Porsche Kremer 962 chassis numero CK6/03 nella livrea con cui conquistò il 2° posto di classe (7° assoluto) alla 24 Ore di Le Mans nel 1992. Dietro, la 911 GT1 telaio n. 05, con i "colori" e il numero di gara 26 con i quali nel 1997 partecipò alla "Le Mans".

REGINE DEI CIRCUITI

MOSTRI SACRI ENDURANCE

La prima è una Sport Prototipo scorbatica, una purosangue che non perdona incertezze e che esige notevole talento per domare i suoi oltre 700 CV. L'altra è nata per le gare nella classe GT, ma con le buone maniere di una vettura stradale, pur disponendo di 600 CV. Le abbiamo messe a confronto

Testo di **Johan Dillen** - foto di **Dirk de Jager**



C

ircuito di Autodrom Most, Repubblica Ceca. Una giornata non proprio come le altre. Ad aspettarci due mostri sacri delle gare Endurance: la Porsche Kremer 962 CK6 e la 911 GT1 Evo. La prima, numero di telaio CK6/03, reca la livrea Kenwood bicolore rosso-nero col numero di gara 51, la stessa "indossata" alla 24 Ore di Le Mans del 1992, dove con l'equipaggio Manuel Reuter-John Nielsen-Giovanni Lavaggi conquistò il 7° posto assoluto (2° di classe). Rispetto alla 911 GT1, che appare più rassicurante, incute un certo timore reverenziale. Già calarsi

al posto guida non è proprio una passeggiata: il massiccio brancardo e la porta di piccole dimensioni, nonostante si estenda a parte del tetto, impongono doti acrobatiche non comuni. Entrare o uscire con rapide ed eleganti movenze è fuori discussione. Una volta accomodati nell'angusto abitacolo della Kremer 962 CK6 ci si trova tutto sommato a proprio agio: buona la visibilità concessa dal padiglione a cupolino, volante comodo e ben dimensionato, strumentazione digitale ben leggibile, leva del cambio (a cinque marce) agevole da azionare. Tutto rassicurante, o così sembra finché non giriamo la chiave d'avviamento. All'improvviso veniamo scossi violentemente dai 6 cilindri boxer di tre litri raffreddato ad ➔

962 CK6

Appena acceso il motore si viene scossi violentemente dal 6 cilindri boxer. Il messaggio è chiaro: "Non sono un tuo amico e non darmi confidenza"



Indole scontrosa

La CK6 è una vettura decisamente scorbatica. Non fa nulla per farti sentire a tuo agio. I suoi oltre 700 CV vengono erogati brutalmente; la guida è una continua lotta. Sfruttarla è appannaggio dei piloti professionisti; gli altri devono già impegnarsi solo per tenerla in strada.

➔ acqua e sovralimentato da due turbo, il cui messaggio è fin troppo chiaro: "Non sono un tuo amico e non darmi confidenza". Ogni speranza di un approccio soft svanisce, del resto siamo al volante della Porsche numero di telaio CK6/03, che vanta ben 6 partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, capace di erogare ben oltre i 700 CV dichiarati. L'iniziale confidenza è ormai un ricordo... e ancora non abbiamo lasciato il box. L'unico consiglio che ci viene dato: "Vedete tutti quei pulsanti? Ecco non toccatene nessuno, limitatevi a guidare". In effetti saremo già abbastanza impegnati così. Per distrarci prima di affrontare la pista ripercorriamo la storia di questa purosangue. Fondata a Colonia (Germania) dai fratelli Manfred ed Erwin a inizio anni Sessanta, la Kremer divenne presto il punto di riferimento tra le scuderie Porsche private.

La consacrazione della squadra avvenne nel 1979 con la vittoria della 935 K3 alla 24 Ore di Le Mans. A metà anni Ottanta la Kremer correva con le 962 nel Gruppo C; dopo gli in-

cidenti fatali in cui persero la vita Stefan Bellof (Spa Francorchamps, 1985), Manfred Winkelhock (Mosport Park, 1985) e Jo Gartner (Le Mans, 1986) divenne evidente il problema della scarsa rigidità della scocca in lamiera d'alluminio, che non offriva sufficiente protezione ai piloti in caso di incidente. La Kremer pertanto si rivolse all'inglese John Thompson per la realizzazione di un telaio più resistente e rigido grazie allo sviluppo di una struttura a sandwich in alluminio. La Kremer iniziò pertanto a identificare le proprie vetture con la sigla CK6, per distinguerle dalle 962C standard.

La continua evoluzione della CK6 condusse poi nel 1990 all'adozione di una scocca interamente in carbonio; proprio l'uso del carbonio permise successivamente di derivare la versione Spyder. La CK6/03 su cui ci troviamo, come accennato, vanta un passato agonistico di primissimo piano: ha partecipato infatti alla 24 Ore di Le Mans nel 1991-92-93; poi dopo una pausa ha disputato altre tre "Le Mans" nel 1996-97-98 sotto forma di Spyder R8. Ri-





Al posto di comando

Nonostante l'abitacolo sia angusto, al posto guida ci si sente a proprio agio. Il parabrezza offre una buona visibilità, il volante Momo è comodo e ben dimensionato, la leva del cambio è facile da manovrare. Accomodarsi sul sedile però impone doti da contorsionista a causa del brancardo e della porta di piccole dimensioni.



911 GT1

Rispetto alla 962 è un altro mondo: dolce, progressiva, mai brusca, con un lieve e rassicurante sottosterzo che invita a osare di più



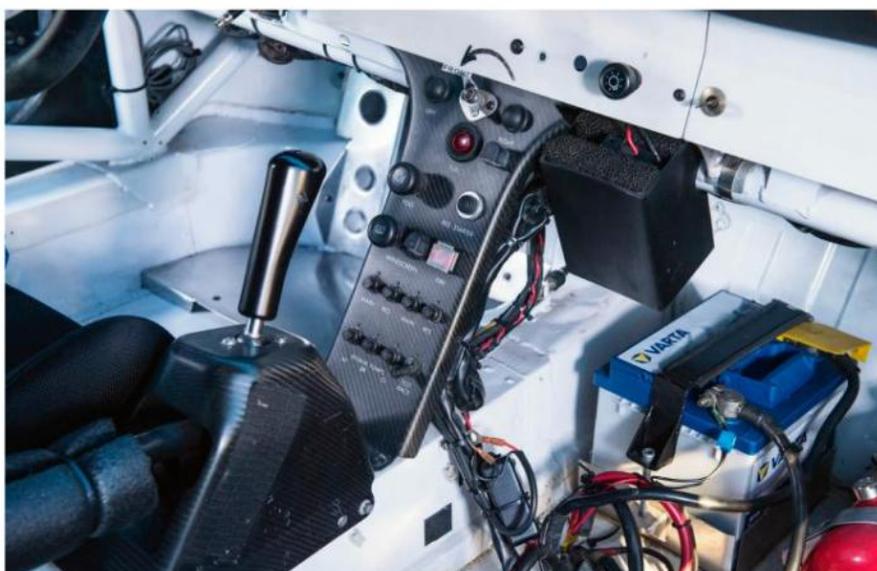
Un volto già noto

La parte frontale della scocca proviene dalla 911 (993) di serie. Il parabrezza deriva da quello della Speedster. Il padiglione è sormontato da una vistosa presa d'aria per raffreddare gli organi della sovralimentazione.

Spogliato di tutto

La plancia, resa essenziale, deriva dalla 911 stradale. Ben visibili gli elementi tubolari saldati alla scocca per aumentarne la rigidità e per garantire la necessaria sicurezza dell'abitacolo.

Ben manovrabile il cambio, la cui leva si trova su una torretta in materiale composito; la batteria è posta sulla destra.



➔ tiratasi dalle corse nel 1999 la vettura è rimasta presso la Kremer fino al 2011, quando è stata acquistata da un collezionista belga, che l'ha riportata alla configurazione coupé della "Le Mans" 1992. Poi nel 2015 è passata nelle mani del commerciante tedesco Jan B. Lühn, che l'ha fatta preparare dalla Britec Motorsports di Mike Gensemeyer. Il momento di partire è arrivato. Non conoscendo il tracciato del circuito iniziamo con un'andatura "easy". Peccato che questo ritmo non sia per nulla confacente all'indole della CK6: entrare nelle curve è faticoso, persino il comando del cambio è capariccioso. Su un rettilineo prendiamo coraggio e osiamo... Il concetto di essere catapultati in avanti assume qui un nuovo significato. Oltre i 4000 giri/minuto si entra in una dimensione inesplorata per il guidatore comune, un terreno nel quale si impongono nuovi parametri di giudizio. Immaginate di essere legati a una pal-

la di cannone... L'accelerazione è folle. Sopra i 6000 giri il manometro del turbo segna 1,2 bar e passiamo alla marcia successiva. Impegnativa persino da tenere dritta lungo i rettili; insomma una vettura che richiede uno stile di guida molto aggressivo e capacità da pilota di talento. Impossibile per il gentleman driver sfruttare le doti della CK6. I giri si susseguono, ma non si instaura nessun tipo di confidenza. Re-entriamo ai box dove ci aspetta la seconda protagonista di questo confronto: la 911 GT1 Evo. Il progetto nacque a metà anni Novanta, sulla scorta del successo del BPR Global GT Series, inaugurato nel 1994 e divenuto nel 1997 campionato Fia GT. Dopo la vittoria nel 1995 della McLaren F1 a Le Mans si impose con urgenza la necessità di una vettura più competitiva rispetto alla GT2. Occorreva una macchina vincente, che risultasse subito riconoscibile come una 911 e che fosse possibile omologare per ➔



All'inizio era d'acciaio

La 911 GT1 inizialmente aveva una scocca in acciaio con pannelli della carrozzeria in kevlar e fibra di carbonio. Solo nel 1998 venne adottato un telaio interamente in materiale composito.



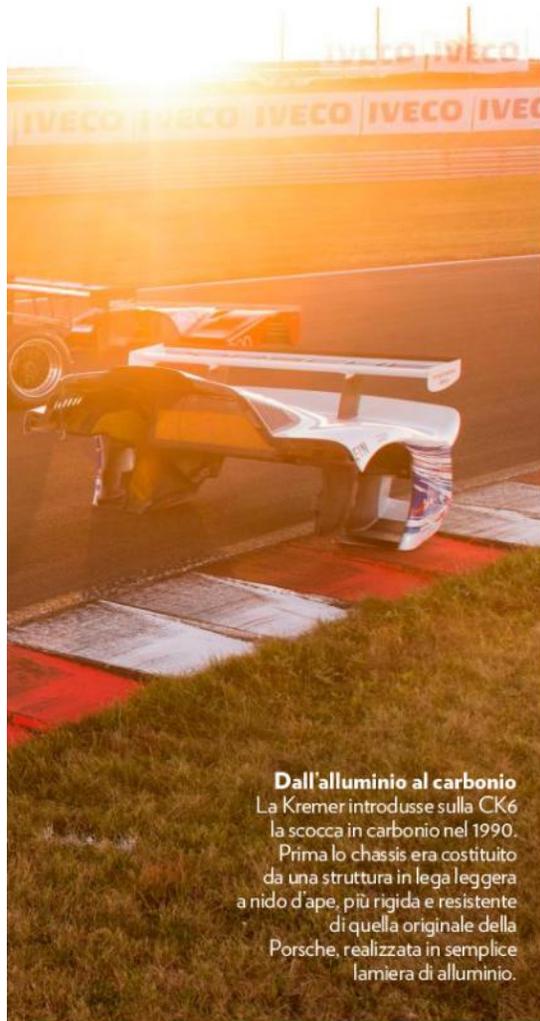
l'uso stradale. Gli ingegneri Norbert Singer e Horst Reitter si misero all'opera.

Al fine di contenere i costi si scartò l'idea di un telaio in carbonio; si utilizzò quindi la parte frontale della 911 di serie (la 993), scelta che oltretutto non poneva problemi nel superamento dei crash test imposti per l'omologazione. La zona anteriore della 993 fu integrata da una struttura tubolare con elementi scatolati. La vettura venne abbassata di circa 60 mm e si decise di utilizzare il parabrezza della Speedster per contenere l'altezza complessiva. Il passo fu portato da 2270 a 2500 mm, consentendo

di collocare il propulsore in posizione centrale, alle spalle del pilota, col gruppo cambio montato a valle, uno schema che permise da un lato un'ottimale distribuzione dei pesi e dall'altro una profilatura della carrozzeria più efficace dal punto di vista aerodinamico.

Il 6 cilindri boxer di 3164 cm³ era raffreddato a liquido e sviluppava una potenza di 600 CV. Per ottenere l'omologazione fu allestito un piccolo lotto di circa 20 esemplari "Straßenversion" (le diverse fonti indicano 20 o 23). La 911 GT1 entrò in scena nel 1996, esordendo con un 2° e 3° posto assoluti al-

la 24 Ore di Le Mans. L'anno successivo debuttò la Evolution, rivista in alcuni dettagli estetici (adottò i gruppi ottici anteriori della 996) e affinata nella meccanica. Davanti a noi si trova proprio una Evo, precisamente la chassis numero 05, l'esemplare al quale nel 1997 per un soffio sfuggì una vittoria trionfale alla 24 Ore di Le Mans. Quella domenica di giugno, era il 15, al volante della "05" che esibiva il numero di gara 26 si trovava Ralf Kelleners. La massacrante competizione stava per concludersi e la vettura procedeva in prima posizione con la precisione



Dall'alluminio al carbonio
La Kremer introdusse sulla CK6 la scocca in carbonio nel 1990. Prima lo chassis era costituito da una struttura in lega leggera a nido d'ape, più rigida e resistente di quella originale della Porsche, realizzata in semplice lamiera di alluminio.

↓ CARATTERISTICHE 962 CK6

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
6 cilindri boxer
Alesaggio 95 mm - Corsa 70,40 mm
Cilindrata 2994 cm³
Rapporto di compressione 9,5:1
Potenza 700 CV a 8200 giri/min
Coppia 710 Nm a 500 giri/min
Due assi a camme in testa per bancata (catena)
Due turbo KKK con intercooler
Raffreddamento a liquido
Impianto di iniezione elettronica Bosch Motronic.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Leva di comando sul brancardo destro
Pneumatici anteriori Dunlop 12x6; posteriori Dunlop 15x16.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 1 posto (a destra)
Scocca in carbonio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali
Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali
Barre stabilizzatrici regolabili
Ammortizzatori idraulici telescopici Bilstein
Freni a disco
Capacità serbatoio carburante 99,5 litri

Dimensioni e peso Passo 2700 mm
Lungh. 4770 mm - Largh. 2000 mm
Altezza 1030 mm
Peso a vuoto 850 kg.

Prestazioni Velocità 400 km/h (variabile a seconda dei rapporti scelti).

↓ CARATTERISTICHE 911 GT1

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
6 cilindri boxer
Alesaggio 95 mm - Corsa 74,40 mm
Cilindrata 3164 cm³
Rapporto di compressione 9,5:1
Potenza 600 CV a 7200 giri/min
Coppia 599 Nm a 5500 giri/min
Due assi a camme in testa per bancata (catena)
Due turbo con intercooler
Raffreddamento a liquido
Impianto di iniezione elettronica TAG Heuer.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Leva di comando centrale
Pneumatici anteriori Michelin 11,5x18; posteriori Michelin 13x18.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 1 posto (a sinistra)
Scocca in acciaio con telaietti ausiliari
Carrozzeria in pannelli in composito
Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali
Sosp. post. a ruote indipendenti, schema a 5 bracci, gruppo molla-ammortizzatore tipo push-rod
Barre stabilizzatrici
Freni a disco in carbonio, ABS
Servosterzo
Capacità serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Lungh. 4710 mm - Largh. 1980 mm
Altezza 1170 mm
Peso a vuoto 1050 kg.

Prestazioni Velocità 330 km/h (variabile a seconda dei rapporti scelti).



di un orologio svizzero: ormai sembrava fatta. Ma alle 13.40 all'improvviso Kelleners si trovò senza cambio e poco dopo l'abitacolo si riempì di un fumo denso: gara finita dopo 112 giri al comando per colpa di una banale perdita d'olio. Dopo la delusione in terra francese, la carriera sportiva della "05" continuò nel 1998 negli Stati Uniti, dove conquistò il gradino più basso del podio sui circuiti di Sebring, Road Atlanta (in giugno e alla Petit Le Mans in ottobre) e Watkins Glen. L'ultima discesa in campo fu alla 24 Ore di Daytona del 2001, dove con la scuderia Gun-

nar Racing e in livrea nera Texaco arrivò a un poco dignitoso 78° posto. Oggi è di proprietà di Jan B. Lühn, il quale ha voluto ripristinare l'originale "uniforme" esibita alla 24 Ore di Le Mans del 1997.

Ma veniamo a noi. La GT1 si dimostra già meno scorbatica nell'accoglierti a bordo: sedersi non richiede la flessibilità di un contorsionista. Non appena scatta il verde per entrare in pista la Evo conferma il suo carattere più docile rispetto alla 962. L'accelerazione è poderosa, ma progressiva; nessun ritardo nella risposta della sovralimentazione. Il cambio ma-

nale a sei marce è preciso, veloce, il migliore che ci sia capitato di provare. La presenza del servosterzo facilita la guida man mano che la velocità sale. Insomma, se la 962 cercava in ogni modo di imporre la sua volontà, la GT1 tenta di farti sentire a tuo agio, come tra amici di vecchia data. E vengono in mente le parole di Kelleners: "La GT1 non è per nulla difficile; si dimostra molto gradevole da guidare anche al limite. Una leggera tendenza al sottosterzo, che si corregge senza alcun impegno, contribuisce a comunicarti un gran senso di sicurezza". Sottoscriviamo. **R**

A IMPRESSIONI PEUGEOT DANGEL 505 4X4 (1986)

TRAZIONE ALLA FRANCESE

EFFICACIA SUI TRAMPOLI

Sviluppata prendendo come base la solida station wagon del Leone, la versione integrale vanta soluzioni tecniche d'avanguardia e una stupefacente mobilità fuoristrada. Poco diffusa in Italia, ebbe invece un certo successo Oltralpe grazie alla sua comodità e praticità, ma anche al fatto di poter disporre della rete di assistenza ufficiale Peugeot

Testo di **Roberto Bruciamonti** - foto di **Wolfgang**





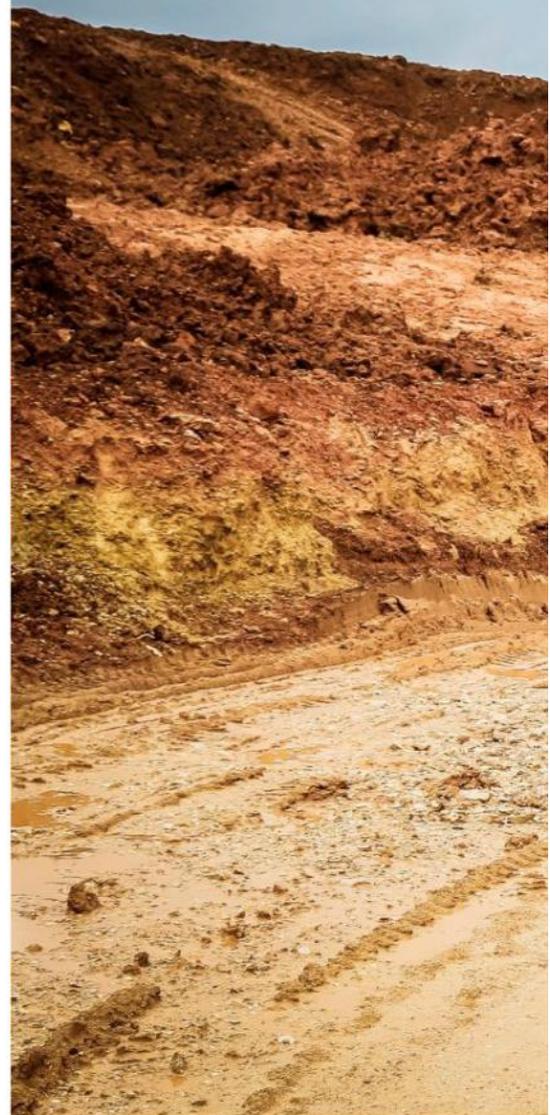


anche se il termine Sport Utility Vehicle fu usato per la prima volta nel 1974 nella campagna pubblicitaria ideata per il lancio dell'allora nuovissima Jeep Cherokee, il concetto aleggiava da un po' nell'aria: il tentativo di coniugare la robustezza, l'affidabilità in ogni condizione di strada e la versatilità d'impiego di quelli che all'epoca erano gli spartani veicoli fuoristrada con la maneggevolezza, il comportamento stradale e il confort di una normale automobile era infatti un processo già avviato. E se, da un lato, chi costruiva veicoli fuoristrada cercava di rendere le caratteristiche di questi automezzi sempre più adatte all'impiego stradale, c'era chi dall'altro lato tentava di adattare le automobili ad affrontare anche tracciati sconnessi, strade bianche e percorsi con fondi a scarsa aderenza.

Il francese Henry Dangel apparteneva a quest'ultima scuola di pensiero e, nella seconda metà degli anni Settanta, dopo aver trasformato una Citroën DS e una Renault 16 dotandole di trazione integrale, rivolse la sua attenzione alla Peugeot 504. Però, mentre le prime due

vetture avevano la trazione anteriore, e questo richiedeva modifiche tutto sommato modeste per la conversione in 4x4, la trasformazione della Peugeot, che nasceva a trazione posteriore, era una faccenda impegnativa. Tuttavia la 504, e la successiva 505, offriva una serie di vantaggi: in primo luogo vantava una configurazione convenzionale estremamente semplice e robusta, con motore e cambio longitudinali e ponte posteriore rigido. Inoltre veniva proposta già dalla Casa costruttrice con carrozzeria berlina, station wagon e pickup (c'erano anche la coupé e la cabriolet); infine negli ex possedimenti francesi in terra d'Africa le 504 erano le macchine più conosciute, diffuse ed apprezzate, e in ogni paese, anche il più piccolo e remoto, si poteva trovare un meccanico capace di ripararle.

L'ideale per quello che all'epoca Henry Dangel definiva non un veicolo da "ultimo chilometro", cioè quello capace di superare i più impegnativi ostacoli della marcia fuoristrada per raggiungere una zona isolata o un cantiere spero nel nulla, bensì un mezzo in grado di assicurare anche una confortevole marcia di avvicinamento, una grande abitabilità e una condotta di guida adatta a tutti, anche ➔



↓ HENRY DANGEL

IL PADRE DELLE INTEGRALI PEUGEOT

Henry Dangel, nato nel 1935, iniziò a interessarsi di automobili verso la fine degli anni Sessanta. Dopo l'esordio tecnico con il progetto della Mangouste, una barchetta con carrozzeria in vetroresina e meccanica Renault che scese in gara cogliendo qualche successo nel 1971, e la realizzazione di un kit di sospensioni per le sportive Alpine Renault, decise di dedicarsi alle conversioni in trazione integrale di normali automobili: prima una Citroën DS, quindi una Renault 16, poi, nel 1979, la Peugeot 504. Grazie a questo modello Dangel pose le basi di quella che è ancor oggi una solida azienda (nel 2015 ha prodotto 7500 4x4) ma non solo, con la 504 Dangel nacque un sodalizio tra la piccola società alsaziana e la Casa di Sochaux che dura ancor oggi, a dieci anni dalla scomparsa di Henry Dangel. Inoltre le prospettive future nel settore sono molto buone: Toyota, per lo sviluppo della versione 4x4 del suo commerciale ProAce (realizzato in collaborazione con il gruppo PSA), ha scelto Dangel come partner.





Accoglienza di qualità

La 505 era una vettura di classe, pertanto l'interno era caratterizzato da materiali di qualità e finiture curate. Le versioni Dangel riproponevano i livelli di allestimento tipici di Peugeot, ovvero GL e GR, anche se vi furono pure alcuni esemplari proposti come GTI e GTD.



La complessa trasformazione prevedeva un sottotelaio anteriore per ancorare il differenziale e il ripartitore

➔ a chi di fuoristrada non se ne intendeva. La prima Peugeot 504 Break 4x4 venne realizzata nel 1979 e servì da banco di prova per i modelli successivi, che portarono alla costituzione dell'azienda (che ebbe sede nella città francese di Senthem, in Alsazia, a pochi chilometri dal quartier generale di Peugeot, a Sochaux) e al suo debutto ufficiale al Salone di Parigi del 1980 con la Dangel 504 4x4.

La produzione in serie iniziò nel 1981; nello stesso anno, per far conoscere il marchio al grande pubblico, una Peugeot 4x4 Dangel venne iscritta a una competizione che all'epoca stava diventando leggendaria: la Paris-Dakar. Partita con il numero 228, la 504 pickup si distinse mantenendo il secondo posto assoluto fino a due giorni dalla conclusione, con l'equipaggio Marty-Cazalot. Questo produsse, oltre al desiderato ritorno pubblicitario, anche l'effetto di cementare il rapporto dell'artigiano alsaziano con la Casa del Leone rampante, un'alleanza che è stata negli anni alla base di tutte le 4x4 Peugeot (con l'esclusione della P4, realizzata in collaborazione con Steyr Daimler Puch) e che è ancora molto solida.

Uscita di produzione la 504, Dangel dedicò il suo talento alla successiva 505, che con la 504

condivideva in pratica il layout del pianale: fu studiata anche in questo caso una conversione complessa, che prevedeva un sottotelaio anteriore che si estendeva fino oltre la mezzeria del veicolo e comprendeva i nuovi ancoraggi per il differenziale anteriore, per il ripartitore e per l'intero avantreno, oltre a un retrotreno pesantemente modificato, con molle e ammortizzatori rinforzati e puntoni di ancoraggio specifici. Un riduttore con due rapporti sincronizzati, una soluzione tecnica all'epoca avveniristica e molto avanzata anche per gli standard attuali, che incorporava il ripartitore (costituito da un differenziale bloccabile), completava la catena cinematica. La 505 Dangel venne offerta soltanto con carrozzeria station wagon nelle varianti Break (5 posti) e Familiare (7 posti), ma con un'ampia scelta di motori, dal quattro cilin-



Cinque o sette posti

La Dangel 505, come la vettura da cui derivava, era disponibile sia a cinque sia a sette posti (otto su alcuni mercati): una panchetta posteriore a scomparsa sistemata nell'ampio bagagliaio poteva accogliere altre due-tre persone oltre alle cinque ospitate nell'abitacolo.

➔ PEUGEOT 504

L'ANTENATA

Il pianale della 505 deriva in linea diretta da quello della 504, vettura leggendaria per robustezza e affidabilità. Era stata la prima vettura (non un semplice prototipo) convertita in 4x4 da Dangel, che ne realizzò una piccola serie per le Forze Armate francesi, la Gendarmerie e le istituzioni di primo soccorso delle municipalità con territorio montagnoso. Presentata al Salone di Parigi del 1980, la Dangel 504, allestita come station wagon, pickup e ambulanza, è stata realizzata in circa 4500 esemplari (3168 pickup e 1142 break). Fu prodotta fino al 1985.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale, ciclo Diesel 4 cilindri in linea inclinati di 20° Alésaggio 94 mm - Corsa 90 mm Cilindrata 2498 cm ³ Rapporto di compressione 23:1 Potenza 76 CV DIN a 4500 giri/min Coppia 153 kgm a 2000 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Un asse a camme laterale (catena) Iniezione indiretta Bosch Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione integrale permanente Cambio manuale a 5 marce con riduttore a due velocità; frizione monodisco a secco; differenziali autobloccanti 30% Pneumatici 205/75 R16 (in alternativa 7.00-16) con cerchi in acciaio.
Corpo vettura	Station wagon 5 porte, 5-7 posti Scocca portante con telaio anteriore ausiliario Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ponte rigido, molle elicoidali, puntoni longit., barra Panhard Ammortizzatori idraulici telescopici Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 65 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2925 mm Carreggiata ant. 1500 mm - post. 1450 mm Lungh. 4911 mm - Largh. 1790 mm Altezza 1700 mm Peso in ordine di marcia 1670 kg.
Prestazioni	Velocità 135 km/h Pendenza superabile 43° Profondità di guado 60 cm Consumo medio 10,6 l/100 km.



Meccanica raffinata

I solidi motori Peugeot, accoppiati all'eccellente trazione sviluppata da Dangel, con bloccaggio del ripartitore e ridotte azionabili in movimento, rappresentano un'eredità importante. Oggi la crossover Peugeot 3008 (in alto) vanta una raffinata trazione anteriore gestita elettronicamente, che consente di muoversi con agilità anche su fondi difficili.

dri a benzina di 2 litri (con potenze da 96 a 108 cavalli), ai diesel di 2,3 e 2,5 litri (da 70 a 110 cavalli). La documentazione della Casa parla anche di una versione GTI, con motore a benzina di 2165 cm³ e 130 cavalli, e pare che siano stati allestiti anche alcuni esemplari con motore V6 PRV (2,7 litri e 136 cavalli) destinati a fungere da assistenza veloce alle macchine impegnate nelle varie maratone off road di moda negli anni Ottanta e Novanta. La 505 Dangel rimase in produzione ininterrottamente dal 1986 fino al 1994, quando Peugeot sospese la vendita della 505, e ne vennero realizzati in totale

circa 5000 esemplari, due dei quali con guida a destra. Comoda e pratica, ancora abbastanza attuale nelle prestazioni e caratterizzata da un look molto "americano", così alta sulle ruote, la 505 Dangel non è facile da trovare in buone condizioni, per cui le quotazioni sul mercato dell'usato sono piuttosto elevate e vanno da 5000 euro per un esemplare bisognoso di interventi importanti ai 15.000 richiesti per una vettura in ottime condizioni. Ma, con pazienza e buona volontà, essendo una Peugeot poco conosciuta, è ancora possibile scovare qualche buona occasione. **R**

INTEGRALE PER L'INVERNO

CLASSICA E INARRESTABILE

Quattordici auto storiche (con più di 30 anni) a quattro ruote motrici, permanenti o "part time". Tutte, per un verso o per l'altro, interessanti o particolari, in grado di assicurare ore di divertimento e chilometri senza pensieri. Senz'altro degne di attenzione, ma solo se il prezzo è quello giusto

Testo di **Roberto Bruciamonti**

ALFA ROMEO 33 1.5 4X4

BOXER ARRAMPICATORE

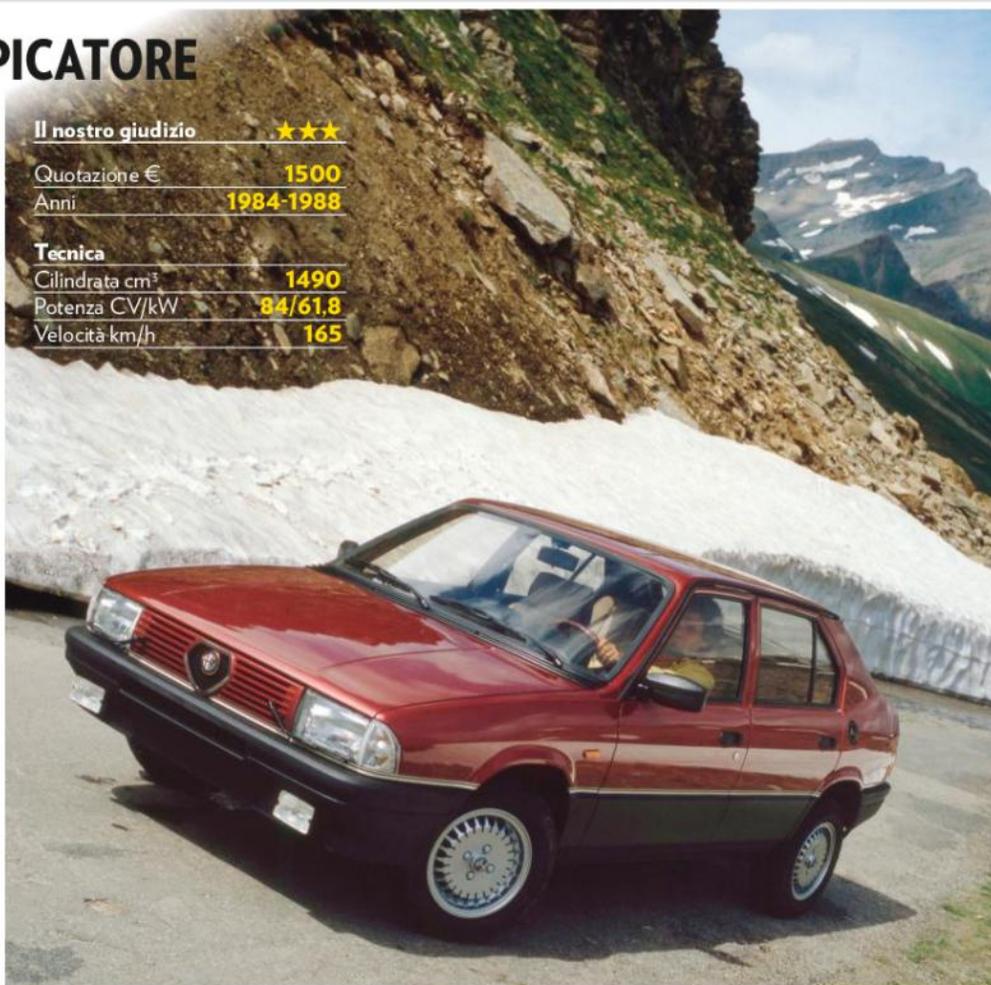
Presentata nel 1983 al Salone di Francoforte, la 33 fu seguita dalla versione 4x4 l'anno successivo. Quest'ultima venne proposta con carrozzeria berlina e station wagon (Giardinetta) e adottava l'ultima evoluzione dell'ottimo e indistruttibile boxer Alfa Romeo nato per l'Alfasud, con cilindrata portata a 1,5 litri e potenza di 84 cavalli. Anche il cambio era l'evoluzione di quello dell'Alfasud, un'unità meno valida e più criticata rispetto al motore. Il tutto era completato da un gruppo ripartitore sviluppato dalla Steyr Puch, che prevedeva trazione all'avantreno con quella 4x4 inseribile manualmente. La prima serie, quella presa in considerazione (la 33 rimase in produzione fino al 1995), aveva tra le doti principali l'equilibrio generale, un motore vivace e un'ottima tenuta di strada. Per contro i difetti erano quelli tipici delle Alfa dell'epoca, ovvero plastiche di qualità molto variabile e assemblaggi a volte approssimativi. Per fortuna la resistenza alla corrosione, anche se non era ancora a livello dei prodotti teutonici, era molto migliorata rispetto all'Alfasud.

Il nostro giudizio **★★★**

Quotazione € **1500**
Anni **1984-1988**

Tecnica

Cilindrata cm³ **1490**
Potenza CV/kW **84/61,8**
Velocità km/h **165**



AMERICANA TUTTOFARE

La Eagle dell'americana AMC venne sviluppata analogamente alla versione a quattro ruote motrici dell'AMC Concord e fu messa sul mercato a partire dal 1979: era disponibile nelle varianti a due e a quattro porte e in quella "wagon". L'impostazione si deve a Roy Lunn, progettista capo della AMC Jeep, che voleva una gamma di modelli "a quattro ruote motrici con il confort e l'agilità di una normale automobile a trazione posteriore". La Eagle adottò nei primi mesi di produzione un ripartitore New Process 203 sviluppato in base alle tecnologie usate dalla Jensen per la FF (4WD Ferguson Formula); successivamente venne impiegato l'NP119, sempre realizzato dalla New Process Gear. La vettura utilizzò inizialmente il motore a sei cilindri a benzina di 4,2 litri impiegato anche sulle Jeep dell'epoca, un'unità di origine Pontiac non particolarmente potente (118 CV) in relazione alla cilindrata, ma molto apprezzata per la fluidità nell'erogazione già a partire dai bassi regimi. Era accoppiato a una trasmissione automatica a tre rapporti. Per il 1981 divenne di serie un quattro cilindri di 2,5 litri, abbinato a un cambio manuale a quattro marce.



Il nostro giudizio	★★	Tecnica	
Quotazione €	7500	Cilindrata cm ³	4234
Anni	1979-1987	Potenza CV/kW	118/86,8
		Velocità km/h	175

AUDI 80 QUATTRO

VERSATILITÀ PERMANENTE

La 80 Quattro "B2" è la versione berlina della sensazionale Quattro realizzata con carrozzeria coupé. Meno affascinante, meno prestazionale ma molto più pratica nell'uso quotidiano della coupé, all'inizio (80 Quattro 5E) aveva motore a 5 cilindri (2144 cm³, 136 CV/100 kW, 1982-1984), poi quando la gamma venne riordinata, fu equipaggiata sia con il cinque cilindri di 1994 cm³ (115 CV, 1983-1984) sia con il quattro cilindri di 1781 cm³ da 90 cavalli (1984-1986). Rispetto alla 80 "B2" a due ruote motrici adottava sospensioni posteriori MacPherson ed era dotata di trazione integrale permanente con tre differenziali (il centrale e il posteriore bloccabili), ma per il resto la maggior parte dei componenti era intercambiabile e questo oggi semplifica la riparazione e il restauro.

Il nostro giudizio	★★★
Quotazione €	1000
Anni	1982-1986

Tecnica	
Cilindrata cm ³	2144
Potenza CV/kW	136/100
Velocità km/h	170



AUDI QUATTRO

LE RADICI DELLA LEGGENDA

La genesi delle prime Audi "quattro" affonda le sue radici nella leggenda: nel 1977 Walter Treser, responsabile dello sviluppo avanzato, autorizzò l'assemblaggio del prototipo con grande attenzione ai costi: Toni Schmucker, allora presidente del gruppo Vag, era perplesso sull'idea, così Treser invitò Schmucker a provare il prototipo sulla pista di Hockenheim, quindi lo portò su una strada secondaria resa impraticabile, dove la "quattro" si mosse senza difficoltà al contrario delle Audi dei collaboratori di Schmucker. Al Salone di Ginevra del 1980 l'ammiraglia Audi era la coupé Quattro... La Quattro della prima serie venne prodotta dal 1980 al 1987 con motore di 2144 cm³ turbo (0-100 in 7,1 secondi) ma attenzione, guidare una leggenda spesso costa molto caro!

Il nostro giudizio	★★★★★
Quotazione €	30.000
Anni	1980-1987

Tecnica	
Cilindrata cm ³	2144
Potenza CV/kW	200/147
Velocità km/h	220



BMW 325IX

X FACTOR ALLA BAVARESE

La prima delle BMW 4x4 venne realizzata a partire dal 1985 prendendo come base la riuscita serie E30 (la stessa che diede origine alla fortunata gamma "M"). Dotata di ripartitore a giunto viscoso e differenziale posteriore autobloccante a funzionamento completamente automatico, con ABS studiato apposta per operare sia su strade con buona aderenza sia su fondi sdruciolevoli, la 325iX della prima serie ha ancor oggi doti dinamiche pregevoli (0-100 in 8,3 secondi), grazie all'ottimo sei cilindri M20B25 e a una ripartizione di coppia 37/63% tra avantreno e retrotreno (è la ripartizione del carico sugli assali che si verifica con il veicolo in piena accelerazione), buone doti di affidabilità e costi di acquisto e manutenzione ragionevoli. Alcuni componenti possono essere costosi da sostituire: per esempio i giunti viscosi sono unità sigillate delle quali non è prevista la manutenzione ma la sostituzione quando le prestazioni degradano: oggi sono in pratica introvabili e occorre rivolgersi ad aziende specializzate nella revisione di componenti di auto da competizione, con tempi e costi che lievitano di conseguenza.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione €	1500
Anni	1985-1990

Tecnica

Cilindrata cm ³	2494
Potenza CV/kW	168/125
Velocità km/h	217



CITROËN 2 CV SAHARA

PREGIATA BIMOTORE



Quando, verso la fine degli anni Cinquanta, Citroën decise di sviluppare una versione a trazione integrale della sua 2 CV, la soluzione più logica apparve quella di duplicare il motopropulsore piuttosto che sviluppare un sistema di trazione integrale per ripartire i 12 CV (!) del motore di 425 cm³ sulle quattro ruote. Ognuna delle due unità motrici è completa del proprio cambio a quattro marce, della frizione, del generatore e persino di un proprio serbatoio e può funzionare indipendentemente dall'altra, con l'unità posteriore che può essere disconnessa semplicemente azionando una leva sul lato del pedale dell'acceleratore. La vetturina è di una simpatia unica, e rara e molto originale, è sicuramente un buon investimento e le sue elevate quotazioni rispecchiano questo stato di cose. Dal punto di vista pratico, la manutenzione è alla portata di tutti e non molto impegnativa sotto il profilo economico, però il rovescio della medaglia è che la 2 CV Sahara, nonostante i due motori, è piuttosto lenta e non particolarmente a suo agio nel traffico moderno.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione €	35.000
Anni	1958-1966

Tecnica

Cilindrata cm ³	850
Potenza CV/kW	24/17,75
Velocità km/h	105

FIAT PANDA 4X4

PICCOLA ICONA

Se c'è una vetturessa che per simpatia e praticità può rivaleggiare con la leggendaria 2 CV, questa è la Panda prima serie. La versione 4x4, con trazione integrale part time, con tanto di prima accorciata, era stata sviluppata appositamente dalla Steyr Daimler Puch e aveva una tale mobilità che, come recitava la pubblicità Fiat all'epoca del lancio (maggio 1983): "Questa vettura non pretende di essere una Range Rover o una Land Cruiser, ma può eguagliare la maggior parte delle loro prestazioni, offrendo inoltre un piacevole design, economia e confort". Un'esagerazione? Mica tanto, a giudicare dai risultati delle vendite e dal valore sul mercato dell'usato delle Panda 4x4 prima serie. Che, come tutte le utilitarie Fiat, sono economiche nella manutenzione e hanno ricambi che si trovano con facilità.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **2500**
Anni **1983-1985**

Tecnica

Cilindrata cm³ **965**
Potenza CV/kW **48/35,3**
Velocità km/h **135**

LANCIA DELTA HF 4WD

SCOMMESSA VINCENTE

Questo modello, che rappresenta al tempo la versione più sportiva della Delta, è caratterizzato dalla trazione integrale permanente ed è entrato in produzione nel maggio 1986. Sulla base della della Delta HF 4WD vennero sviluppate le versioni da competizione, che nel periodo 1987-1992 regalarono alla Lancia ben sei titoli mondiali Rally. La Delta 4WD adotta un sofisticato ripartitore sviluppato in collaborazione con Steyr Daimler Puch, dotato di un differenziale epicicloidale che distribuisce la coppia asimmetricamente tra avantreno e retrotreno (56% davanti e 44% dietro). Il motore è parente stretto di quello della Thema dello stesso periodo e rende la Delta 4WD assai briosa. Tutti i gruppi sono quelli utilizzati nelle gamme Fiat-Lancia dell'epoca: questo significa che restauri, riparazioni e manutenzione si possono effettuare con costi ragionevoli.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **8000**
Anni **1986-1987**

Tecnica

Cilindrata cm³ **1995**
Potenza CV/kW **181/133**
Velocità km/h **235**



MERCEDES 300 TE 4MATIC

PERFETTA È IMPERDIBILE

All'epoca della presentazione era la station wagon più esclusiva disponibile sul mercato italiano: il tema della vettura con trazione integrale era stato affrontato da Mercedes utilizzando gli ultimi ritrovati dell'elettronica applicati alla meccanica e la 300 4Matic era in grado di fare tutto da sola, dalla gestione della trazione, al dosaggio dell'acceleratore in caso di perdite di aderenza, dalla ripartizione della frenata alla regolazione della temperatura nell'abitacolo o alla gestione dei bloccaggi dei differenziali. Proprio questo controllo integrato delle funzioni vitali dell'autoveicolo rappresenta adesso un grosso neo, in quanto un malfunzionamento anche banale può rivelarsi un problema molto costoso da risolvere: in sostanza le Mercedes di questo tipo sono rare, ma ancor più rari sono gli esemplari conservati in perfetto stato, per i quali è facile vedersi chiedere cifre consistenti ma che sono poi gli unici sui quali vale la pena di investire, se si vuole evitare di andare incontro a guasti difficili da riparare in modo soddisfacente. A parte questo, la 300 TE 4Matic è una vettura che invecchia molto bene, con interno realizzato con materiali di pregio e ottime finiture. Privilegia confort e facilità d'impiego ma, a causa del peso, è anche piuttosto assetata di carburante; inoltre sotto il profilo dinamico non è particolarmente esaltante.

Il nostro giudizio ★★★

Quotazione € **3000**
Anni **1987-1993**

Tecnica

Cilindrata cm³ **2962**
Potenza CV/kW **188/138**
Velocità km/h **213**



RENAULT COLORALE

CROSSOVER D'ANTAN

Fu molto probabilmente la prima delle cosiddette crossover, anche se questo termine all'epoca era ancora di là da venire. Fu messa allo studio già nel 1946 ed entrò in produzione nel 1950 nella versione a due ruote motrici, due anni più tardi in quella 4x4. Si trattava di una vettura robusta e versatile, dotata di un antiquato motore con distribuzione a valvole laterali e caratterizzata da una linea simpatica, con poca attenzione all'estetica, che però attribuiva grande importanza alla funzionalità. Venne prodotta in circa 40.000 esemplari, dei quali 1487 a trazione integrale con carrozzeria giardinetta (Prairie 4x4), giardinetta coloniale (Savane 4x4, caratterizzata da parabrezza apribile e teli al posto dei vetri posteriori) e pickup 4x4. Grazie a un sistema meccanico, le sospensioni potevano essere tarate in funzione del carico. Gradevole da guidare, ma impegnativa sotto il profilo fisico, ha un consumo elevato e modeste prestazioni.

Il nostro giudizio ★

Quotazione €	4000
Anni	1952-1956

Tecnica	
Cilindrata cm ³	2383
Potenza CV/kW	52/38,51
Velocità km/h	90



RENAULT 18 BREAK 4X4

COCKTAIL INDOVINATO

Già prima del lancio della R18, la Sinpar venne contattata da Renault per studiarne una versione 4x4, però il costo della trasformazione risultò proibitivo, così Renault optò per una versione da realizzare interamente "in casa" della futura 18 a trazione integrale: si utilizzarono quindi il cambio della R20 modificato e il ponte posteriore del veicolo commerciale Trafic, mentre per i motori si adattarono quelli della gamma 18. Sospensioni riviste, un rapporto finale più corto, una scocca rinforzata dove serve ed ecco pronta la 18 4x4, disponibile con la sola carrozzeria Break nelle versioni GTL (1647 cm³, 74 CV), TX (1995 cm³, 104 CV) e GTD (eb-

Il nostro giudizio ★★★

Quotazione €	1000
Anni	1983-1986

Tecnica	
Cilindrata cm ³	1647
Potenza CV/kW	74/53,7
Velocità km/h	150

RENAULT 4 SINPAR 4X4

FRANCESINA COMPLICATA

Si tratta di un'elaborazione della ben nota utilitaria francese sviluppata nel 1964 dalla Sinpar di Colombes (vicino a Parigi). La conversione è tutt'altro che banale, visto che la R4 ha il cambio disposto anteriormente rispetto al motore, pertanto la presa di forza per le ruote posteriori è sistemata in pratica sotto al radiatore e il moto al differenziale posteriore viene trasmesso per mezzo di un albero diviso in tre parti. Per fare spazio alla meccanica aggiuntiva era necessario riposizionare la ruota di scorta nel vano motore, modificare il serbatoio e l'intero retrotreno. A partire dal 1966 il rapporto finale 8/33 venne cambiato con quello 6/28, più indicato al tipo di vettura. La R4 Sinpar ha le stesse doti di versatilità, fruibilità e simpatia della Panda 4x4, con prezzi, se non bassi, sicuramente accessibili. Le ultime versioni, con motore di 1,1 litri, sono preferibili.

Il nostro giudizio ★★★

Quotazione €	7000
Anni	1964-1982

Tecnica	
Cilindrata cm ³	845-1108
Potenza CV/kW	34/25,18
Velocità km/h	120



bene si, c'era anche diesel, 2068 cm³ e 66 CV). Non ne furono venduti molti esemplari, ma le 18 4x4 furono apprezzate nelle regioni alpine francesi, dove è più facile reperire qualche superstite, molto spesso in condizioni ormai disperate: il costo del restauro può superare in un attimo il valore della macchina, quindi... Occhio!

SUBARU LEONE

UN'ESOTICA RARITÀ

La Leone station wagon 4x4 venne presentata nel 1972 e rimase l'ammiraglia della Casa fino al 1989, quando venne sostituita dalla Legacy. Al di fuori del Giappone e dell'Australia, i primi modelli ebbero una diffusione risibile, e fu solo verso la fine degli anni Settanta che le cose cominciarono a cambiare, all'inizio con i primi timidi approcci al mercato americano, poi con lo sbarco in Europa (qualche esemplare si ambientò bene in Svizzera, in Austria e nelle regioni alpine italiane). Dotata di marce ridotte e di un motore boxer di 1,6 litri, con trazione normalmente anteriore e integrale inseribile, la Leone non è sportiva ma è particolar-

Il nostro giudizio ★

Quotazione € **1000**
Anni **1972-1989**

Tecnica

Cilindrata cm³ **1595**
Potenza CV/kW **71/53**
Velocità km/h **146**



mente caparbia fuori strada, a dispetto del look "aspirapolvere" che l'ha contraddistinta fino ai primi anni Ottanta. Robusta e affidabile come tutte le Subaru, non è però eterna e, soprattutto per i modelli più anziani, alcune parti possono risultare introvabili o troppo costose in relazione al valore del veicolo.

VOLKSWAGEN GOLF SYNCRO

ANDATE SUL SICURO

Volkswagen introdusse la trazione integrale nella gamma Golf nella seconda metà degli anni Ottanta. Il sistema, denominato Syncro e caratterizzato dal funzionamento completamente automatico, era stato studiato in cooperazione con la Steyr Daimler Puch ed era basato su un giunto viscoso incorporato nella trasmissione al retrotreno che fungeva da ripartitore e poteva inviare, in caso di mancanza di aderenza all'avantreno, fino al 48% della coppia motrice alle ruote posteriori. Molto discreta (solo la targhetta Syncro ne tradisce la natura integrale), la Golf Syncro è stata realizzata in circa 26.000 unità, tutte equipaggiate con motore a benzina di 1,8 litri (prima con potenza di 90, poi di 98 cavalli). La vettura vanta un'intercambiabilità quasi totale delle parti di carrozzeria e meccanica con la Golf della seconda serie (prodotta in circa 6 milioni e 300.000 esemplari), fatto che consente una notevole serenità per quanto riguarda le possibilità di riparazione e la reperibilità dei ricambi. Come sempre, l'acquisto di un esemplare in buono stato è sicuramente preferibile, tuttavia la discreta diffusione permette anche la scelta di una vettura non proprio perfetta: l'importante è controllare che la scocca risulti in buono stato (non incidentata né aggredita dalla ruggine) e che la meccanica non sia troppo sfruttata; per quanto riguarda la carrozzeria qualche eventuale ammaccatura non deve spaventare, se il prezzo richiesto è adeguatamente basso e le condizioni generali dell'abitacolo si presentano buone.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **1000**
Anni **1986-1991**

Tecnica

Cilindrata cm³ **1781**
Potenza CV/kW **90/66**
Velocità km/h **150**



ESPERIMENTO PROMETTENTE

PUGNALATA DALLA JEEP

Quando l'esercito americano chiese un veicolo da ricognizione, la piccola Casa intravide la possibilità di scongiurare il fallimento. Il suo prototipo dimostrò doti eccezionali, ma alla fine prese il sopravvento la proposta della Willys. Ne furono costruite solo 2642

Testo e foto di **Massimo Condolo**

Luglio 1940, Baltimora. L'esercito Usa concede all'industria automobilistica appena 51 giorni per presentare un prototipo marciante di vettura da ricognizione destinata a sostituire i cavalli. Il Quartermaster Depot for Motor Vehicles di Holabird, responsabile della motorizzazione militare, è categorico: aspetta i prototipi per il 23 settembre. Nessuna grande Casa partecipa: i tempi sono troppo stretti e pare che Henry Ford, di dichiarata fede repubblicana, non voglia aiutare più di tanto il presidente democra-

tico Franklin Delano Roosevelt. Ma una piccola casa di Butler, Pennsylvania, si mette a lavorare sodo. È la American Bantam, licenziataria della Austin (produceva la Seven nella versione originale e con carrozzerie adatte al gusto americano); è sull'orlo della bancarotta e vede nella 4x4 la sua salvezza. Il 16 luglio il presidente Frank Fenn e il direttore commerciale Harry Payne affidano all'ingegnere Harold Christ il progetto, assumono l'ingegnere Karl Probst per l'industrializzazione e mettono insieme un team di due dozzine di persone per tenere i collegamenti con Holabird e costruire il prototipo. Prima re- ➔

Rara e da noi unica
La Bantam BRC 40 di Edo Ansaloni è l'unica restaurata e marciante esistente in Italia. Buona parte della produzione era stata ceduta agli eserciti alleati degli Usa: Gran Bretagna e Russia.





alizzano i componenti, solo dopo li traducono in disegni; il motore è un Continental. La squadra lavora giorno e notte; il 21 settembre il prototipo è in strada. Non c'è tempo per i collaudi: sarà il tragitto tra la Pennsylvania e il Maryland a dire se la vettura va bene.

Raggiunta la meta senza problemi, subisce prove estenuanti: per trenta giorni viene guidata 24 ore su 24 su terreni accidentati a piena velocità con pezzi d'artiglieria al traino, accumulando 50.000 miglia (circa 80.000 chilometri) senza inconvenienti. Un giornalista dell'epoca segue i test nel Gran Canyon e commenta: "Le prove sono una macchina da tortura dell'Inquisizione spagnola. E se l'auto ha qualcosa da 'confessare', confessa". Il colonnello Eugene Woseley, fervente sostenitore delle moto tattiche, si lascia convincere dalla Bantam e diviene uno dei suoi principali sponsor. Racconterà: "Tra le prove previste c'erano i lanci dal piano di carico del nostro magazzino a 10, 20, 30 e 40 miglia all'ora. Fino a 20 tutto bene, a 30 qualcosa si è rotto: la mia schiena. Allora abbiamo deliberato l'ok". A confermare la robustezza, un incidente l'ultimo giorno di prova: la

Bantam viene urtata da un camion da una tonnellata e mezza di portata, e ne esce marciante.

La Casa si prepara a produrre in serie quella che diverrà nota come Bantam Reconnaissance Car. Ne saranno costruite solo 2642, divise fra una preserie di 70 unità con il frontale "a punta" del prototipo (Model 60) e quelle di serie (BRC 40) con una griglia simile alle altre Jeep (tra cui un piccolo lotto a quattro ruote sterzanti). Saranno fornite all'esercito americano e, attraverso la legge Lend-lease sul prestito di equipaggiamenti, a due suoi alleati nella lotta ai nazifascisti: la Gran Bretagna, destinataria della maggior parte della produzione, e la Russia. A compensazione, la Bantam riceverà la commessa per la produzione dei rimorchi.

Come è facile immaginare, non sono molte le Bantam sopravvissute. La più antica è un esemplare di preserie, numero di telaio 1007, conservata all'Heinz History Center di Pittsburgh. In Italia ce n'erano almeno due, tutte al Museo Memoriale della Libertà di Bologna, dove il fondatore Edo Ansaloni attendeva di poterle restaurare. Nel 2012 un incendio ha danneggiato una parte della collezione, che

sfortunatamente comprendeva le due BRC. Edo non si è perso d'animo e ha contattato gli appassionati americani della Austin Bantam Society, da cui è arrivato qualche ricambio. Adriano Lelli ha lavorato su carrozzeria e meccanica; nato sull'Appennino lungo la Linea Gotica negli anni di guerra, e per questo legatissimo alle 4x4 da ricognizione, Adriano ha già restaurato molte Jeep. La BRC è stata portata al nudo telaio, poi le lamiere deformate dal calore sono state raddrizzate o sostituite; nel vano motore hanno trovato posto tutti i ricambi reperiti Oltreoceano e così per il 25 aprile dell'anno scorso, settantacinquesimo della liberazione di Bologna, la Bantam (quest'anno è il suo 75°) è stata esposta nel cortile del palazzo comunale. "Soddisfatto, Edo?", gli chiediamo. "Sì", risponde, "anche perché durante la ricerca dei pezzi ho trovato una bella Ford GP prototipo; il proprietario la vendeva perché si sentiva troppo anziano per guidarla: aveva 90 anni. L'ho comprata io che ne ho 91". Un'ultima curiosità: Ansaloni possiede anche una delle 300 Bantam con pianale corrugato, soluzione presto abbandonata perché rendeva il veicolo troppo rigido. **R**



LE CAPOSTIPITI

Nella foto più a sinistra, la prima Bantam ("Blitz Buggy") a Butler, Pennsylvania, il 21 settembre 1940. Alla guida Harold Christ; i passeggeri anteriore e posteriore sono Frank Fenn e Karl Probst. Qui a fianco, una Model 60, la versione di preserie con il musetto a spartivento costruita in 70 esemplari nel 1940; fu allestito anche un piccolo lotto di veicoli a quattro ruote sterzanti.

LE 4X4 TATTICHE

FORD, WILLYS & CO.

Quattro ruote motrici, un quarto di tonnellata di portata utile e una robustezza in grado di trarla da qualsiasi impiccio sui campi di battaglia, anche con un pezzo di artiglieria leggera al traino. Erano queste le specifiche "impossibili" di Holabird. Approvata la Bantam, l'esercito ne acquisterà il progetto e la relativa proprietà intellettuale. Ne deriveranno i prototipi del novembre 1940: Ford Pygmy, Willys Quad e un veicolo della Budd, azienda specializzata in stampaggi che collaborerà nel dopoguerra al progetto della Fiat 1400, seguiti da 4456 Ford GP (la G sta per "Government", la P indica il passo di 80 pollici), e 1553 Willys MA (Military model A). I modelli definitivi arriveranno a partire dal 1941, con una produzione di 281.758 Ford GPW (dove la W indica la licenza Willys) e 350.349 Willys MB (Military model B).



Più semplice di così...

A sinistra, il posto guida con i due strumenti (quello di sinistra raggruppa quattro indicatori, a destra ci sono tachimetro e contachilometri), arrivati dagli Usa grazie al dub di modello. Qui sopra, il motore Continental quattro cilindri a benzina da 45 CV, utilizzato a partire dal primo prototipo e mantenuto per tutta la produzione.

T MOTOCCLASSICHE RALEIGH OHV SPORTS 350 (1925)



Esistenza tormentata

La Raleigh iniziò a produrre motociclette nel 1899; nel 1906 la costruzione si interruppe. Una seconda fase prese avvio nel 1919, ma nel 1933 la Casa smise definitivamente la sua avventura nel settore delle due ruote a motore.

IL MOTORE SOSTITUISCE I PEDALI

LA STORIA ADDOSSO

La Casa di Nottingham, nota produttrice di biciclette, nel 1899 si volle cimentare nella costruzione di motociclette. Tra i modelli più riusciti c'è la protagonista del servizio perfettamente conservata e di proprietà del direttore della sezione lombarda dell'MG Car Club d'Italia. Ha la distribuzione a valvole in testa, un'autentica raffinatezza per l'epoca

Testo di **Massimiliano Serra** - foto di **Alessandra Leocata**

Ricca di stile, snella e capace di dare emozioni almeno in rettilineo, la Raleigh OHV Sports 350, acquistata da Ernesto Meloscia nel 1998 alla mostra-mercato di Montichiari, è un esemplare perfettamente conservato e completo in ogni dettaglio a partire dalla sua targa originale, che troneggia sul parafrangente anteriore. Quella che fu un pilastro della esigua produzione Raleigh ci consente di ripercorrere la storia di questo glorioso marchio inglese.

MOTORI PER TUTTI I GUSTI

Tutto ebbe inizio alla fine dell'Ottocento, nel pieno della seconda rivoluzione industriale, quando la voglia di spingersi oltre, di sognare, portava visionari e coraggiosi imprenditori a gettare il cuore oltre l'ostacolo della tecnica e a inventare un nuovo mercato: quello della mobilità personale. Nel 1885 a Nottingham Frank Bowden fondò la Raleigh con l'intenzione di conquistare il mercato in espansione delle due ruote a pedali. Oltre a essere un imprenditore era anche

un convinto sostenitore dei sistemi di propulsione meccanica e fu così che dai primi anni del Novecento ampliò la produzione anche alle due ruote motorizzate. La prima fase fu, come è facile intuire, sperimentale, mentre la vera e propria produzione si concretizzò nei primi anni Venti. Le ambizioni di Bowden erano alte e negli stabilimenti di Nottingham videro la luce vari modelli con motorizzazioni diverse, a partire da un 175 cm³ fino a un 998 cm³ bicilindrico a V, passando per un motore boxer di 699 cm³. Il marchio però rimase legato alla fama 



La sua austera semplicità
evidenzia una certa eleganza.
Gradevoli il serbatoio
e i parafanghi avvolgenti



→ del suo 350, come quello dell'esemplare protagonista di queste pagine.

La OHV Sports 350 ha un telaio rigido, ossia privo di sospensione posteriore, schema al tempo molto diffuso. Al retrotreno quindi la funzione di smorzamento delle asperità del terreno, essenziale per garantire un minimo di confort, viene svolta unicamente dalla molle sulle quali è montata la sella. A distinguerla dal punto di vista tecnico è la distribuzione a valvole in testa del monocilindrico raffreddato ad aria. Sul serbatoio sottocanna spiccano i due tappi per il carburante e l'olio; l'aspetto semplice e austero è in parte ingentilito dalla grafica Liberty del nome Raleigh e dai filetti a contrasto. La ricercatezza dei dettagli tipica del periodo e della produzione di Nottingham si ri-



Cambio a mano

Sopra, la leva del cambio a tre marce posta sulla destra del serbatoio. L'azionamento impone un sincronismo perfetto con la manopola del gas. A sinistra, il faro ad acetilene e le molle della forcella a parallelogramma.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Monocilindrico a 4 tempi Alesaggio 71 mm - Corsa 88 mm Potenza 10,5 kW (da libretto di circolazione italiano) Distribuzione ad aste e bilancieri con valvole in testa Carburatore Amac tipo Sport Accensione a magneti Lucas con artificio variabile Lubrificazione "a perdere" Raffreddamento ad aria Faro ad acetilene
Trasmissione	Primaria e secondaria a catena Cambio Sturmey Archer separato a 3 marce Comando mediante leva a mano e settore a destra del serbatoio Frizione incorporata nel cambio Pneumatici anteriore e posteriore "a tallone" 26 x 2 1/2
Ciclistica	Telaio rigido in tubi. Forcella anteriore a parallelogramma tipo Brampton Freno anteriore a cerchietto; posteriore a tamburo Capacità serbatoio: litri 7 ca.
Dimensioni e Peso	Interasse 1400 mm.

Andatura da passeggio

In alto a sinistra, particolare del carburatore e della distribuzione a valvole in testa. La guida deve essere molto prudente per via della sezione e del disegno dei pneumatici e dell'impianto frenante "essenziale", che prevede un piccolo tamburo posteriore e un freno a cerchietto davanti. Non bisogna quindi aspettarsi grandi decelerazioni.

trova nella splendida manifattura della borsa porta attrezzi alloggiata nel telaio e nelle selle. Elegante risulta ancora oggi il disegno dei parafranghi avvolgenti. Ernesto Melosca, direttore regionale per la Lombardia del MG Car Club d'Italia la cui passione per le inglesi abbraccia sia le quattro sia le due ruote, ci racconta di una guida un po' rischiosa, soprattutto sui percorsi ricchi di curve. Non solo per via del telaio rigido e della precarietà con cui il labbro delle Dunlop 26x2,5" aderisce al cerchio, ma soprattutto per la difficoltà nel cambiare marcia. Un sincronismo impeccabile è infatti richiesto per tenere il motore accelerato e azionare con rapidità la leva del cambio (a tre rapporti) posta sul lato destro del serbatoio. La manovra è sempre seguita dalla nuvola d'olio ricinato della lu-

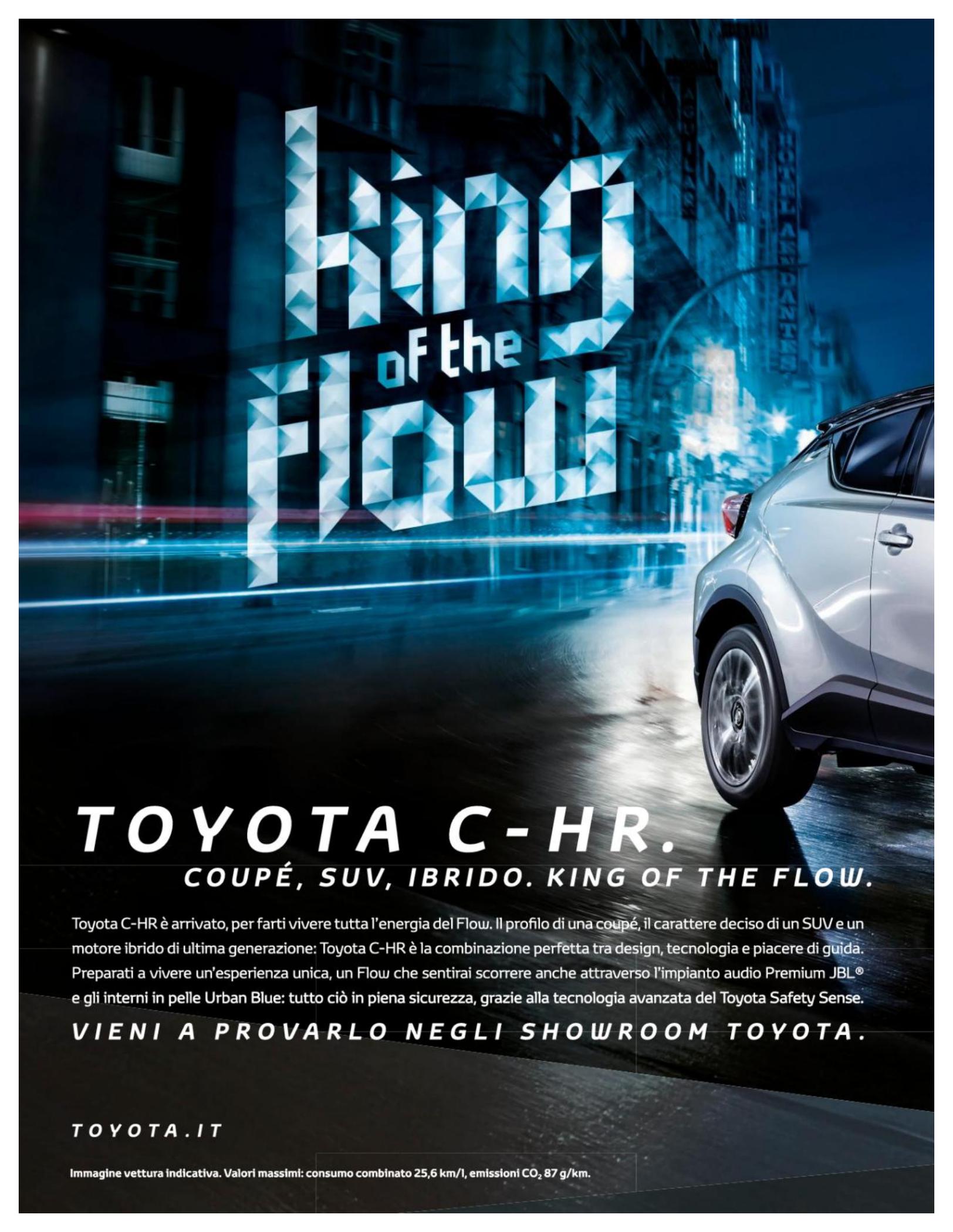
brificazione a perdere. Anche la frenata impone, com'è facile supporre, una certa maestria e molto ottimismo: il piccolo tamburo posteriore, difficile da azionare in quanto occorre lasciare la pedana con il piede sinistro e intervenire sul comando con il tacco, fa quel che può. E davanti il freno a cerchietto certo non brilla per mordente.

COSTRUZIONE ACCURATA

Le motociclette prodotte da Frank Bowden non erano pensate per le competizioni, ma per la ricca borghesia che amava divertirsi. Tuttavia le prestazioni sono tutt'altro che trascurabili per l'epoca e la 350 vanta infatti soddisfacenti doti di accelerazione. Stimolata dai suoi clienti, la Raleigh non si è tirata indietro dal dimostrare l'affidabilità dei

propri veicoli impegnandoli in lunghi e impegnativi raid. Nonostante l'ottimo risultato in termini di prodotto e l'apprezzamento del pubblico, la casa inglese interrompe la produzione di motocicli nel 1933.

Questo modello, costruito nel 1925, per la sua rarità (si pensa ce ne siano solo due in Italia), non è inserito nelle normali tabelle di quotazioni; alcuni pezzi simili ma restaurati all'estero sono stati venduti per circa 9000 euro, in questo caso è il mercato che ne stabilisce il valore o alcune aste specializzate on line. La Raleigh che ci ha accompagnato in una giornata d'autunno è conservata e non verrà mai restaurata: Ernesto vuole che la 350 mantenga intatti la patina e tutti i segni che il tempo ha impresso. La storia, insomma, non va cancellata. **R**



Flow
of the
Flow

TOYOTA C-HR.

COUPÉ, SUV, IBRIDO. KING OF THE FLOW.

Toyota C-HR è arrivato, per farti vivere tutta l'energia del Flow. Il profilo di una coupé, il carattere deciso di un SUV e un motore ibrido di ultima generazione: Toyota C-HR è la combinazione perfetta tra design, tecnologia e piacere di guida. Preparati a vivere un'esperienza unica, un Flow che sentirai scorrere anche attraverso l'impianto audio Premium JBL® e gli interni in pelle Urban Blue: tutto ciò in piena sicurezza, grazie alla tecnologia avanzata del Toyota Safety Sense.

VIENI A PROVARELO NEGLI SHOWROOM TOYOTA.

TOYOTA.IT

Immagine vettura indicativa. Valori massimi: consumo combinato 25,6 km/l, emissioni CO₂ 87 g/km.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



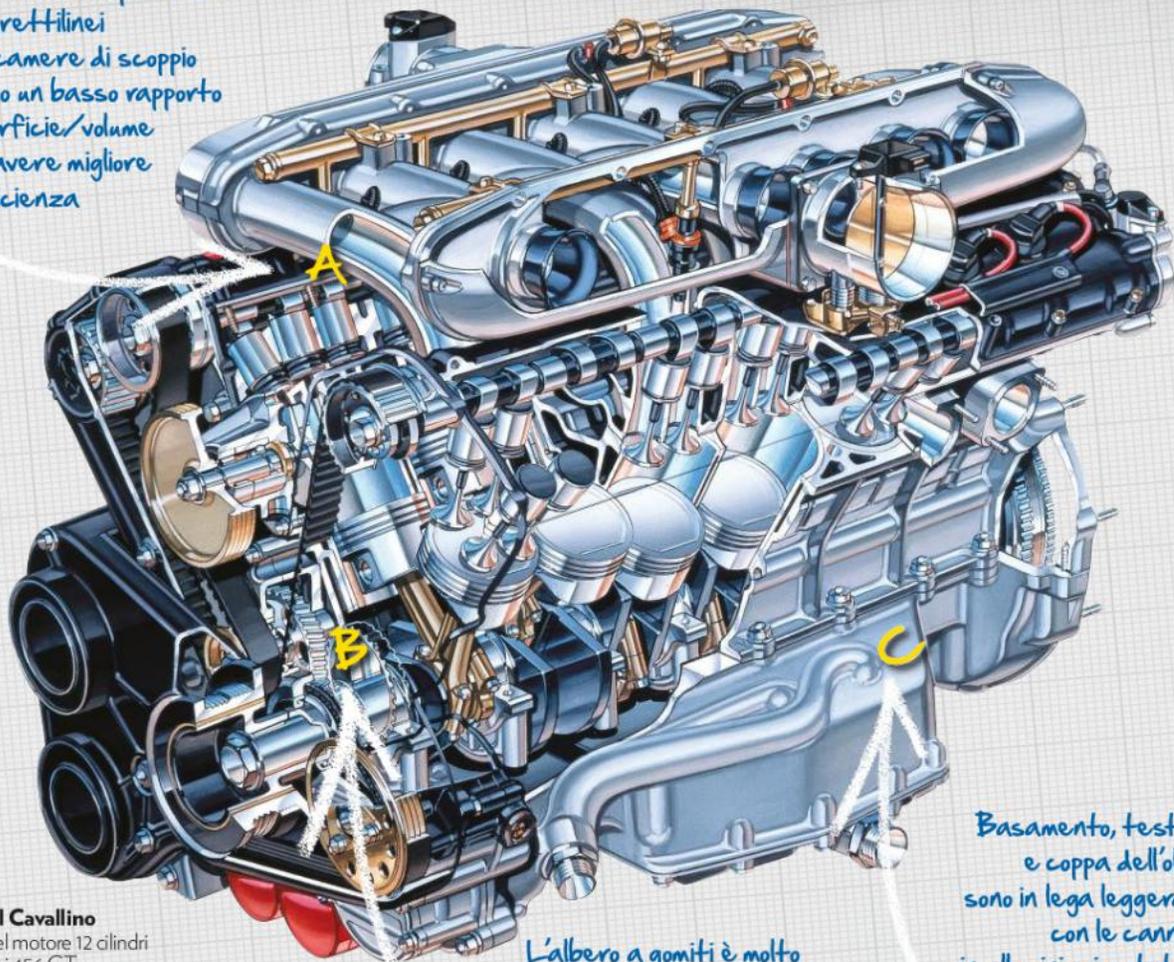
TOYOTA
C-HR

LEGGEREZZA E SPORTIVITÀ

Nato nel 1890 per opera di Gottlieb Daimler, lo schema a V dei cilindri garantisce maggior compattezza, minor peso e grande equilibratura rispetto alla soluzione in linea, a tutto vantaggio della robustezza dei componenti e delle prestazioni generali

Testo di **Gaetano Derosa**

I condotti di aspirazione sono rettilinei e le camere di scoppio hanno un basso rapporto superficie/volume per avere migliore efficienza



Il "dodici" del Cavallino

Lo spaccato del motore 12 cilindri a V della Ferrari 456 GT. Si tratta di uno schema classico per la Casa del Cavallino rampante, che lo impiega sin dagli inizi della sua storia: la 125 S del 1947 adottava appunto questa configurazione, ma con un angolo di 60° fra le bancate (sulla 456 GT è invece di 65°).

L'albero a gomiti è molto compatto per una migliore equilibratura e leggerezza. È dotato di uno smorzatore torsionale anteriore.

Basamento, teste e coppa dell'olio sono in lega leggera, con le canne in alluminio riportate.

Arriva il V6
La Lancia Aurelia (sotto la berlina B20) è stata la prima auto di serie a montare un 6 cilindri a V di 60°, ideato dal tecnico Francesco De Virgilio.

Ideata per la prima volta da Gottlieb Daimler nel 1890, la disposizione dei cilindri a V nel motore prevede i pistoni posizionati su due bancate che agiscono su un albero a gomiti. Si tratta di una soluzione che garantisce sempre la sana e robusta costituzione della struttura, per una serie di ragioni. La prima e più importante è quella della compattezza del motore e dei suoi componenti, che va di pari passo con la durevole integrità: con la disposizione dei cilindri su due file la lunghezza del monoblocco si riduce sensibilmente quin-



di, a parità di sollecitazioni, gli elementi come l'albero a gomiti e le bielle possono molto più facilmente resistere agli alti e altissimi regimi. Per la disposizione a V agli inizi del secolo scorso vennero utilizzati gruppi biblocco per le architetture pluricilindriche (l'esperimento di Daimler era stato invece fatto con un bicilindrico), ma successivamente tutte le Case si sono orientate verso la scelta del monoblocco, più economico ma anche più semplice da gestire in termini di industrializzazione.

L'angolo fra le bancate varia a seconda del numero di cilindri, della forma dell'albero motore, delle necessità di equilibratura e degli ingombri da rispettare. Nel caso del sei cilindri si sono visti schemi con inclinazione fra le bancate di 60° (ad esempio Lancia Aurelia), di 65° (Dino 246), 90° (il motore Peugeot-Renault-Volvo PRV degli anni Settanta) e addirittura 120° (Ferrari 156 F.1). Nel caso di una V di 90° le bielle agiscono a due a due sul medesimo perno.

Nel corso della storia dell'auto questo schema è stato molto gettonato per le competizioni. Non soltanto Ferrari, ma anche Cosworth, BRM, Porsche, Alfa Romeo e BMW hanno mietuto successi in Formula 1 e nelle corse di durata grazie all'utilizzo di motori pluricilindrici con la disposizione a V. **R**

PRO...

- Ingombri e pesi decisamente più contenuti rispetto a una disposizione dei cilindri in linea.
- Migliore equilibratura dal punto di vista dinamico.
- Componenti del motore più compatti e, di conseguenza, più robusti e longevi.

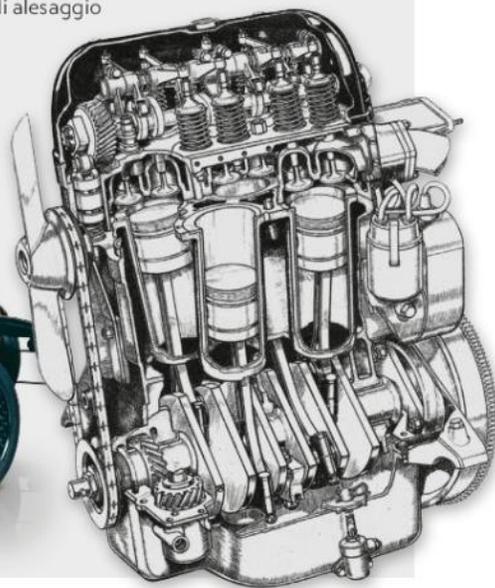
...E CONTRO

- I costi di manutenzione straordinaria risultano sensibilmente più elevati.

↓ IL PRIMATO DELLA LANCIA

LAMBDA, LA PRIMA COL "VU QUATTRO" STRETTO

Nata nel 1923, la Lambda viene considerata uno dei capolavori di Vincenzo Lancia. E non soltanto per i colpi di genio della scocca portante e delle sospensioni anteriori a ruote indipendenti, che vengono introdotte per la prima volta su un'auto di serie. Ma anche per il motore, che appunto è un 4 cilindri a V stretto, con un'angolazione di soli 13° fra le due bancate. Una soluzione, questa, che consente di utilizzare un albero motore particolarmente corto, che poggia su tre soli supporti di banco favorendo una costruzione compatta e, di conseguenza, leggera. I pistoni sono in alluminio (una soluzione che all'epoca veniva adottata per le auto da corsa), mentre l'albero a camme viene mosso da ingranaggi. Pur essendo a corsa lunga (le misure di alesaggio e corsa sono 75 x 120 mm per una cilindrata di 2120 cm³ e il rapporto di compressione è 5,15:1, nella prima serie), il V4 della Lambda è in grado di erogare una potenza massima di ben 49 CV a 3250 giri/min, un dato che ai tempi veniva considerato eccezionale per un'auto da turismo.



DODICI PASSI CONTRO LA PIOGGIA

QUELL'UTILE GOMMA

Spazzole usurate o rotte? Si possono sostituire le lame dei "tergi", salvando il prezioso telaio di metallo cromato che le supporta. Ma non basta trovare il ricambio corretto, occorre montarlo a regola d'arte. Vi spieghiamo come si fa

Testo e foto di **Gaetano Derosa**



Diciamo la verità: a nessuno piace usare la storica con la pioggia, ma può capitare. E proprio per il fatto che i tergicristalli si usano poco, a volte succede di rovinare le lame in gomma delle spazzole col serio rischio di segnare indelebilmente il parabrezza o, peggio ancora, di dare il via a una crepa.

C'è chi resiste stoicamente cercando di incollare la parte della lama che si sta staccando, ma non fa altro che procrastinare (di poco) il problema. E comunque, anche se le lame sono ancora intere, è il materiale stesso che si deforma e si indurisce col passare del tempo, finendo pian piano per solcare il parabrezza. Poiché le spazzole col tela-

io in acciaio satinato o cromato sono sempre più merce rara, da reperire esclusivamente ai mercatini, si possono utilizzare i profili gommati che di recente sono stati rimessi in produzione e che si trovano a metratura, per sostituirli a quelli originali. Si tratta di un'operazione che si può effettuare anche nel proprio garage, senza dover ricorrere a uno specialista, a patto di conoscere veramente bene la struttura stessa della spazzola, per non rischiare un montaggio sbagliato con serraggi deboli che potrebbero portare a nefaste conseguenze, prima fra tutte la rottura del cristallo. Il costo è di circa 20 euro per i ricambi in gomma. Con l'occasione, staccando il braccio dalla sua sede, è buona norma controllare che il "millerighe" del perno sia ancora perfettamente integro. **R**

↓ PELLICOLA PROTETTIVA

SPRAY ANTIPIOGGIA

Per alleviare il lavoro dei tergicristalli si possono utilizzare i prodotti per il trattamento idrorepellente di vetri e parabrezza. Per pochi euro offrono un'ottima protezione e un buon aumento della visibilità in condizioni di pioggia, oltre a facilitare la rimozione di insetti e sporcizia.





Profilo tagliato

Su questa Fiat 500 L del 1969 (che monta sia bracci sia spazzole originali) la lama in gomma è tagliata e non si può più recuperare.



Staccatela col cacciavite

Aiutandosi con un cacciavite a taglio di piccola misura, si procede a sollevare il braccio e a staccare la spazzola per la manutenzione.



Appoggio morbido e sicuro

Per evitare che la molla del braccio scatti improvvisamente verso il parabrezza, meglio proteggere il cristallo con materiale morbido.



Un colpo di phon

Dopo aver ammorbidito con un phon la gomma della lama, con un punteruolo si aprono i ganci metallici di tenuta del fine corsa metallico.



Grande delicatezza

Si potrebbe anche usare una pinza, ma il rischio di spezzare gli attacchi è molto alto. A operazione ultimata, si può sfilare la lama dalla sede.



Terminale unico

Mentre si sfila la lama, ci si può rendere conto che il terminale cromato di attacco è unico e montato sempre verso la parte sinistra del braccio.



Ricambio nuovo, prego

Le lame di gomma sono disponibili a metratura. Una volta determinata la misura corretta, si procede all'accoppiamento con il telaio.



Quasi quasi lo recupero

Il fine corsa metallico, se non presente nel refill di ricambio, si può recuperare dalla vecchia lama aiutandosi con un taglierino.



Ci vuole precisione

Accoppiamento lama-telaio: si fa scorrere la nuova lama con estrema precisione nei piccoli binari, facendo attenzione a non pizzicare la gomma.



Bloccata al suo posto

A questo punto bisogna nuovamente agire sui fermi metallici di tenuta del fine corsa, ripiegandoli opportunamente per bloccare in sede la lama.



Il "click" necessario

Il momento di riaccoppiare la spazzola al braccio: in questo caso, l'innesto deve entrare perfettamente fino a far scattare il fine corsa.



Un lavoro ben fatto

Dopo aver ripetuto la stessa operazione sull'altra spazzola, ecco l'ottimo risultato finale. Il tutto senza alterare l'estetica, pari all'originale.

GLIFF

The Grand Prix Contest
"GRAND PRIX"

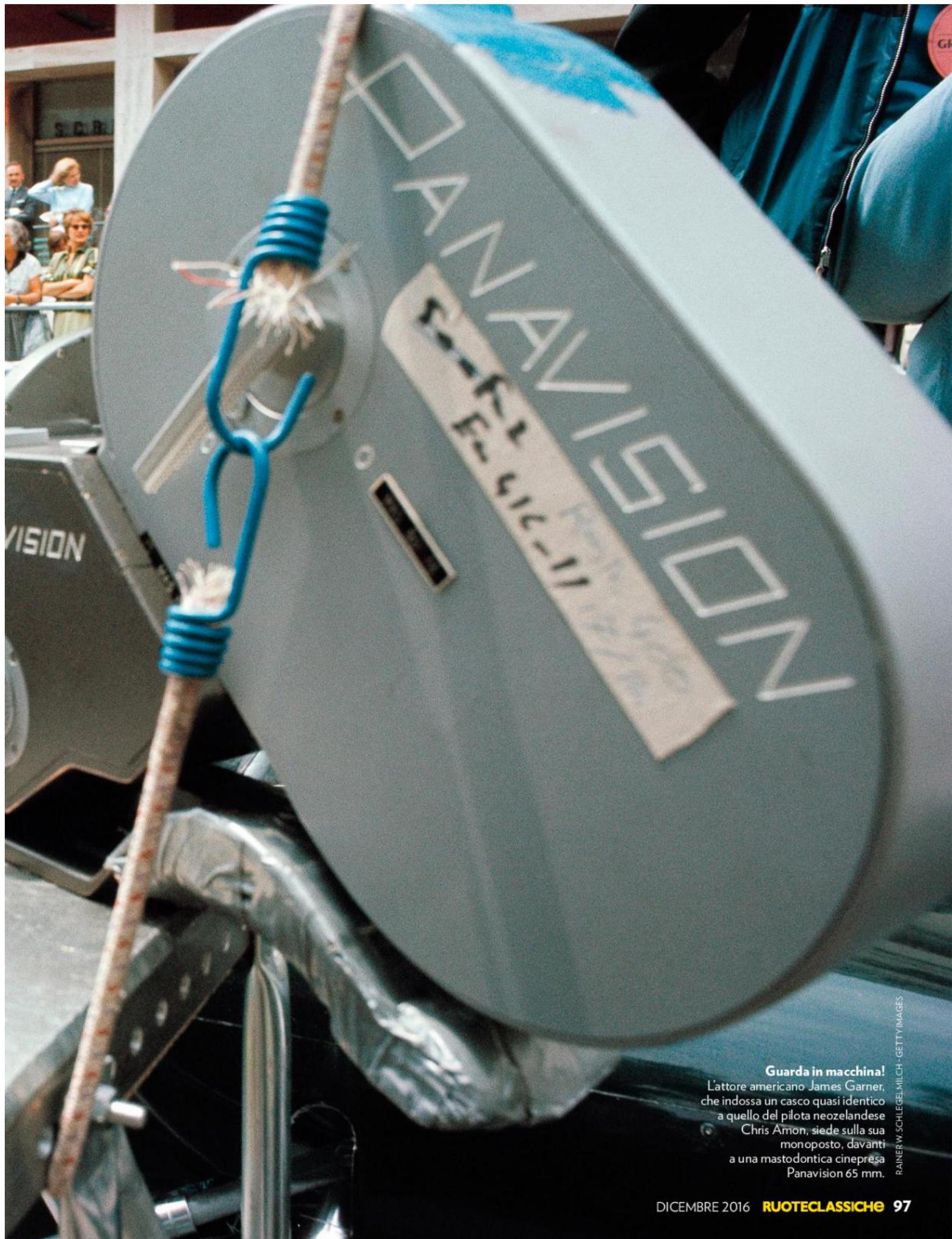
PANA

IL CAPOLAVORO DI FRANKENHEIMER

ADRENALINA IN CELLULOIDE

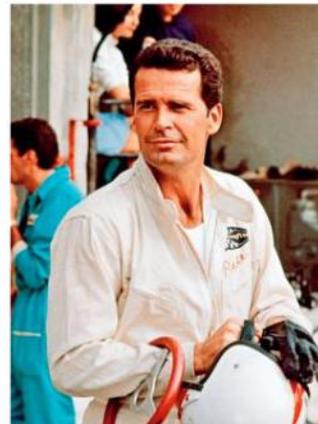
Mezzo secolo fa usciva nelle sale americane la pellicola cult che rivoluzionò il modo di concepire i "drive movie". Per le riprese fu messa in campo la migliore tecnologia a disposizione in fatto di macchine da presa e camera car. E venne ingaggiato uno stuolo di assi del volante

Testo di **Dario Tonani**



Guarda in macchina!
L'attore americano James Garner, che indossa un casco quasi identico a quello del pilota neozelandese Chris Amon, siede sulla sua monoposto, davanti a una mastodontica cinepresa Panavision 65 mm.

RAINER W. SCHLEGELMILCH - GETTY IMAGES



WARNER BROS

21 dicembre 1966, esce nelle sale americane il film "Grand Prix", destinato a essere ricordato come uno dei più spettacolari e tecnicamente riusciti film sul mondo delle corse automobilistiche, vincitore di tre Oscar tecnici (miglior montaggio, miglior sonoro, miglior montaggio sonoro).

"Indianapolis, pista infernale" (con Paul Newman e Robert Wagner) e "La 24 Ore di Le Mans" (con Steve McQueen), considerati i capisaldi del genere, arriveranno rispettivamente solo nel 1969 e nel 1971, sulla strada tracciata proprio da questo film.

La pellicola del trentaseienne regista newyorkese John Frankenheimer (1930-2002), al suo nono ciak e primo a colori, è qualcosa di nuovo e mai visto. Non si tratta di raccontare soltanto un'adrenalica storia di piloti e Formula 1, ma di farlo in modo assolutamente credibile e realistico, mostrando tutto il fascino della velocità autentica là dove gli assi del volante rischiano la pelle per davvero, sui circuiti più importanti del pianeta, da una sponda all'altra dell'oceano: Brands Hatch, Monaco, Monza, Spa Francorchamps, Watkins Glen, Zandvoort, solo per citare i principali. Frankenheimer ha dalla sua un budget di tutto rispetto - 9 milioni di dollari -, bruscolini però rispetto ai 18 mesi a disposizione di John Huston per realizzare il colossale "La Bibbia", film evento dello stesso anno e uno dei "peplum" più

famosi della storia del cinema. La cifra stanziata da un pool di produttori messi insieme dalla Metro Goldwyn Mayer serve in gran parte a coprire le enormi spese per spostare la troupe sulle piste di mezzo mondo ma soprattutto per accaparrarsi il meglio della tecnologia in fatto di riprese on-board. Senza contare che vengono ingaggiati fior di piloti e di consulenti per guidare le auto durante le scene in pista: Phil e Graham Hill, Richie Ginther, Joakim Bonnier, Jack Brabham, anche se la lista delle comparse è un parterre de rois di 32 piloti professionisti (dieci dei quali moriranno in incidenti nei successivi 10 anni), sotto la consulenza tecnica di un costruttore e team manager del calibro di Carroll Shelby.

Unica licenza a una verosimiglianza che all'epoca sa di piccolo miracolo, l'uso anche di monoposto di Formula 3 "camuffate", che avendo un motore meno potente delle Formula 1 necessitano di qualche accorgimento tecnico in più per simulare il pattinamento e il fumo dei pneumatici alla partenza (per esempio bagnandoli).

NESSUN TRUCCO, VELOCITÀ VERA

Del resto, Frankenheimer scarta da subito l'idea di girare le scene facendo muovere le monoposto a bassa velocità, per poi "accelerarle" in fase di montaggio; esige e pretende che tutto sia come in un gran premio vero per il timore che il pubblico degli appassionati possa accorgersi del "trucco". E per andare sul sicuro si garantisce la preziosa con-

Niente controfigura
James Garner ha 38 anni quando gira il film nelle vesti del pilota americano Pete Aron e non si tira indietro quando si tratta di premere sul pedale dell'acceleratore.

sulenza delle principali scuderie dell'epoca: BRM, Ferrari e McLaren. Le scene in velocità richiedono camera car capaci di garantire prestazioni e solidità assieme, per poter reggere il peso delle mastodontiche telecamere Panavision 65 mm: la produzione non si fa scrupoli a usare solidi come Shelby Cobra 427 e Ford GT 40, opportunamente rinforzate e modificate per ospitare le cineprese sul muso e sulla coda.

Ma i problemi logistici nell'uso di questi "mostri" non saranno pochi, specie in condizioni ambientali difficili, tanto che qualcuno sul set li paragonerà, con il gusto della battuta, a quelli incontrati tra tempeste di sabbia e temperature torride dal regista David Lean durante le riprese nel deserto di "Lawrence d'Arabia" (1962).

Il film è un inno al mondo delle gare in circuito, che ottiene l'effetto immediato d'invecchiare di botto tutte le pellicole analoghe che lo hanno preceduto. Chi spasima per la velocità e i suoi protagonisti, davanti allo schermo di "Grand Prix" si sente a casa, anzi sulle tribune della pit lane; e in un'epoca in cui la televisione non è ancora entrata nel circus (lo farà con regolarità circa una decina di anni dopo), è un successo non da poco... **R**

FOTOGRAMMI





WARNER BROS



WARNER BROS

Il Drake sotto "copertura"

Qui sopra, Yves Montand, attore e cantante italiano naturalizzato francese, a bordo della sua monoposto marcata col Cavallino. In alto, ancora Garner, accanto a Eva Marie Saint, che impersona una giornalista americana. A destra, la splendida Françoise Hardy assieme ad Antonio Sabato. Sotto, una serie di fotogrammi del film, con alcune "scene italiane" alla Ferrari e Adolfo Celi nei panni di Agostino Manetta (alias il Drake).



WARNER BROS

LE CURIOSITÀ

La parte che fu del protagonista Pete Aron (alias James Garner, 1928-2014) viene offerta all'inizio a Steve McQueen (1930-1980), ma il primo colloquio con il produttore Edward Lewis si risolve in un disastro e l'attore americano non ottiene il ruolo. Pare addirittura che McQueen se la sia presa a morte con l'amico Garner, che nel frattempo era diventato suo vicino di casa a Los Angeles, fino a non rivolgergli più la parola per quattro anni. **Anche Monica Vitti** sembra fosse in procinto di entrare nel cast nel ruolo della giornalista americana Louise Frederickson, ma rifiutò la parte, che andò a Eva Marie Saint.

James Garner guidò in quasi tutte le scene e pare che nelle pause si sia persino divertito a fare gare improvvisate con i piloti professionisti ingaggiati per le riprese.

La grafica del casco di Garner è la stessa di quello di Chris Amon. L'unica differenza rispetto a quello del pilota neozelandese è che non c'è il kiwi, animale simbolo della sua terra, perché il personaggio di Pete Aron è americano.

Garner era troppo alto di statura per una monoposto di Formula 1, per cui sul set decisero di rimuovere il sedile della sua macchina e farlo sedere sopra un piccolo asciugamano sistemato direttamente sul telaio.

All'inizio delle riprese, Yves Montand andò in testacoda e si spaventò al punto da non voler più premere sull'acceleratore, così che la produzione decise di modificare la sua monoposto per farla trainare da una Ford GT 40 che faceva da camera car. L'escamotage riuscì a restituire a Montand la serenità per fare il suo dovere di pilota sino alla fine del film.

LA SCHEDA DEL FILM

Dopo un incidente sulla pista di Montecarlo, il pilota americano Pete Aron si trova costretto a cambiare scuderia e approda in un nuovo team, con il quale si aggiudicherà il Mondiale nella stessa gara in cui morirà il suo rivale storico.

Regia: John Frankenheimer (Usa, 1966)

Produzione: Metro Goldwyn Mayer, Douglas & Lewis Production, Joel Productions, John Frankenheimer Productions Inc., Cherokee Productions

Soggetto: Robert Alan Arthur

Direttore della fotografia: Lionel Lindon

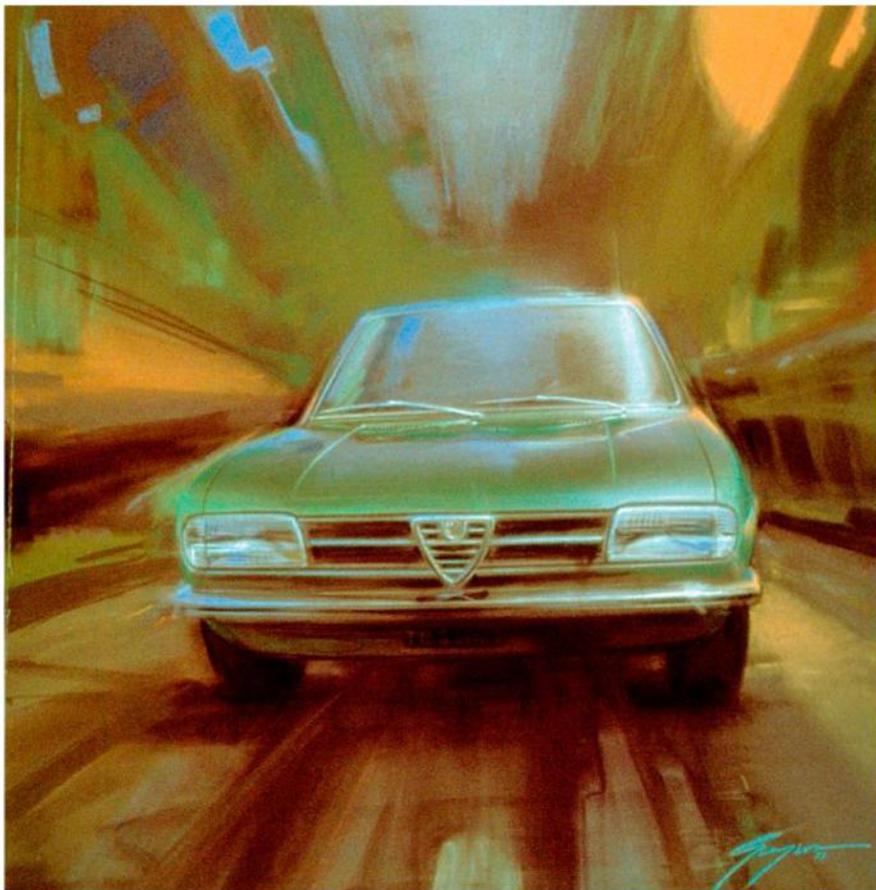
Musiche: Maurice Jarre

Intrepreti principali: James Garner, Yves Montand, Eva Marie Saint, Toshiro Mifune, Brian Bedford, Jessica Walter, Antonio Sabato, Françoise Hardy, Adolfo Celi.

Incasso al box office: 20,8 milioni di dollari

Premi vinti: 3 Oscar.





Opere originali

Illustrazione a gessetto della nuova Alfasud (1970). Nella pagina a fianco, Giugiaro dentro una maquette della Golf, durante la messa a punto della plancia (1973). In basso, disegno emozionale per la presentazione dell'Alfa Romeo Canguro, di cui fu realizzato solo il prototipo nel 1964.

AUTO ICONICHE, DISEGNI E BOZZETTI INEDITI

UNA VITA DI SUCCESSI

Al Museo dell'Automobile di Torino, fino al 26 febbraio, in esposizione l'estro creativo del celebre maestro di stile, eletto Car designer del secolo e vincitore di sei Compasso d'Oro, tre Auto dell'Anno e due Volanti d'Oro

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

Ci sono uomini fortunati che riescono a ottenere quasi tutto dalla vita. Giorgetto Giugiaro è uno di questi. È lui il primo a riconoscerlo, segno che al successo nella professione corrisponde, probabilmente, una soddisfazione esistenziale.

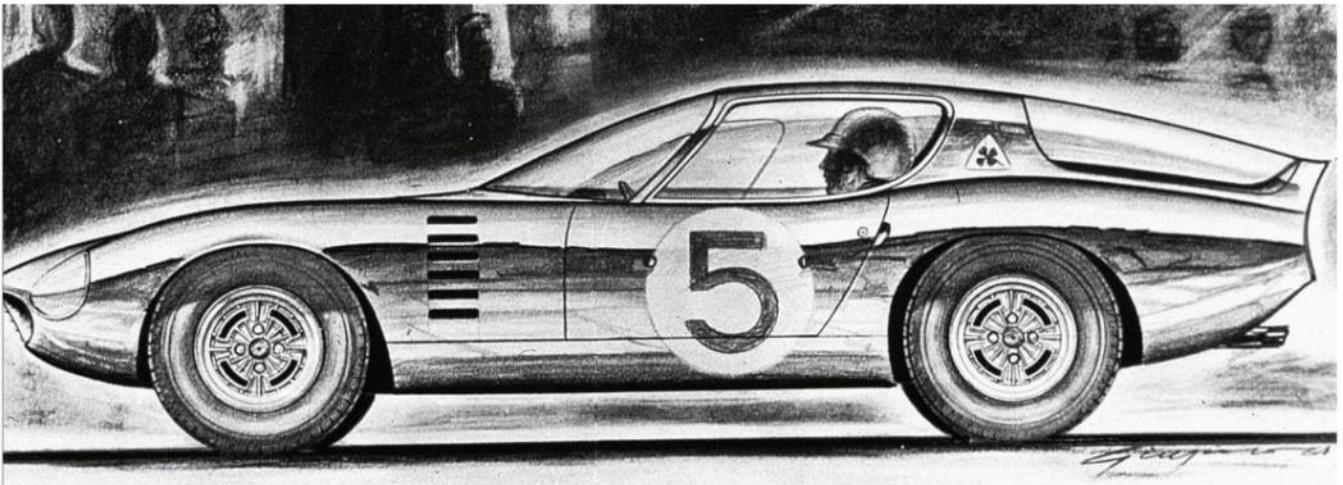
Giugiaro ha avuto fortuna da studente, da impiegato, da pupillo e da libero professionista. Quando ha aperto la sua azienda e al culmine della carriera. È stato, ogni volta che serviva, al posto giusto nel momento

giusto. È persino riuscito a sfilarsi dal gruppo Volkswagen, suo socio di maggioranza nell'ultima Italdesign, un attimo prima della grande tempesta che, a oggi, rende incerto l'avvenire del marchio. Ha ricevuto premi dagli esperti e dai consumatori, per la sua visione e la sua concretezza, in Occidente e in Oriente. Nel 1999 è stato votato "designer del secolo".

E allora cosa può aggiungere, alla fine del 2016, dopo sessant'anni di professione, quasi cinquanta di Italdesign e settantotto di Giugiaro all'anagrafe, una mostra su di lui, a Torino, al Museo Nazionale dell'Automobile?

La risposta non è banale ed è sparsa sul pavimento dell'hangar di duemila metri quadrati alla periferia di Moncalieri in cui i curatori hanno raccolto ciò che verrà esposto. Tutto poggia su teli bianchi, presto coperti dalle impronte di chi osserva, sposta, inverte l'ordine e fotografa centinaia di reperti.

Le automobili vere, a prima vista, sembrano poche. Dodici tra gessi, prototipi e modelli di serie scelti fra le centinaia (cento concept, per l'esattezza, e duecento di produzione) usciti dalla matita di Giugiaro. Ma è il resto che colpisce. La montagna di oggetti che rappresenta tutto quello che è stato prima e



Non solo automobili,
ma un intero universo d'idee
a cavallo tra passato e futuro



Immaginare il domani

Evoluzione stilistica a gessetto della Golf (1972). A destra, uno degli studi avveniristici del 1959 con cui Giugiaro si presentò a Nuccio Bertone. Sotto, un lapis autografo del 1958 quando il designer era alla Fiat, alle dipendenze di Dante Giacosa.



molto di quello che è venuto dopo - o "a causa" - di quelle automobili. Grandi stampe fotografiche di paese tra le montagne del Piemonte. Gruppi di famiglia, un uomo che affresca, studi sulla figura umana e proiezioni ortogonali di un adolescente. Un tecnografo con sopra un dipinto a olio e un cavalletto da pittore che regge il figurino per una coupé anni 50. Poi le celebri caricature di Eugenio Colmo, in arte "Golia", disegnatore, pubblicitario, umorista satirico, illustratore. È stato uno dei maestri e ispiratori del giovane Giugiaro. Accanto un ritratto, schizzato in pochi istanti, di Dante Giacosa (a cui Giugiaro è arrivato grazie a "Golia"), tra scatti rubati al Centro Stile Fiat e una grande illustrazione a olio della 500 Sport del 1958.

Ma è solo il prologo. Dall'altra parte del capannone, superato tutto quanto sarà appeso nelle sale introduttive, si accumulano al-

tri disegni, straordinariamente interessanti. Una serie sembra uscita da un fumetto di fantascienza, ma con uno studio sulle sagome e le proporzioni dei veicoli non comune. Sono i bozzetti con cui il ventenne apprendista "seduce", nel 1959, Nuccio Bertone e che di lì a poco produrranno tre vetture eccezionali: l'Alfa Romeo 2000 Sprint, primo disegno per un grande marchio, costruito (con la seguente 2600) in 7700 esemplari. La concept Testudo - decisamente spaziale, ma ben marciante su meccanica della Chevrolet Corvaire - e la coupé Iso Grifo, entrambe presentate nel 1963.

VISIONARIO E POLIEDRICO

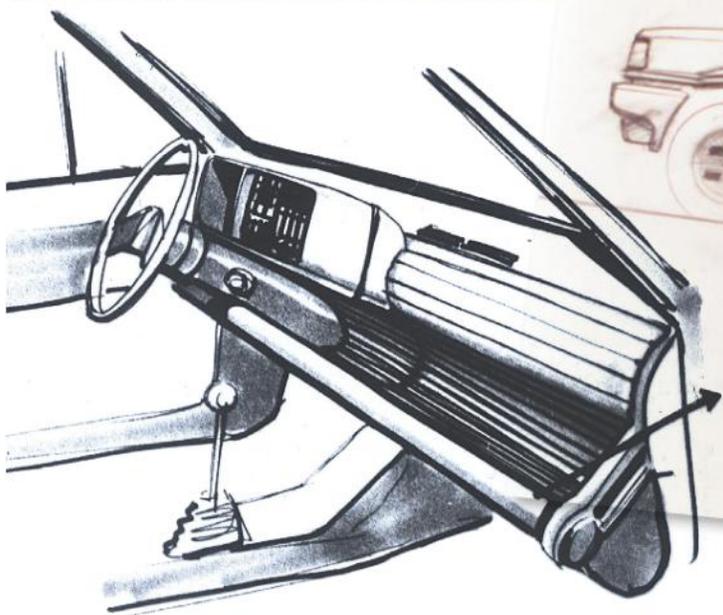
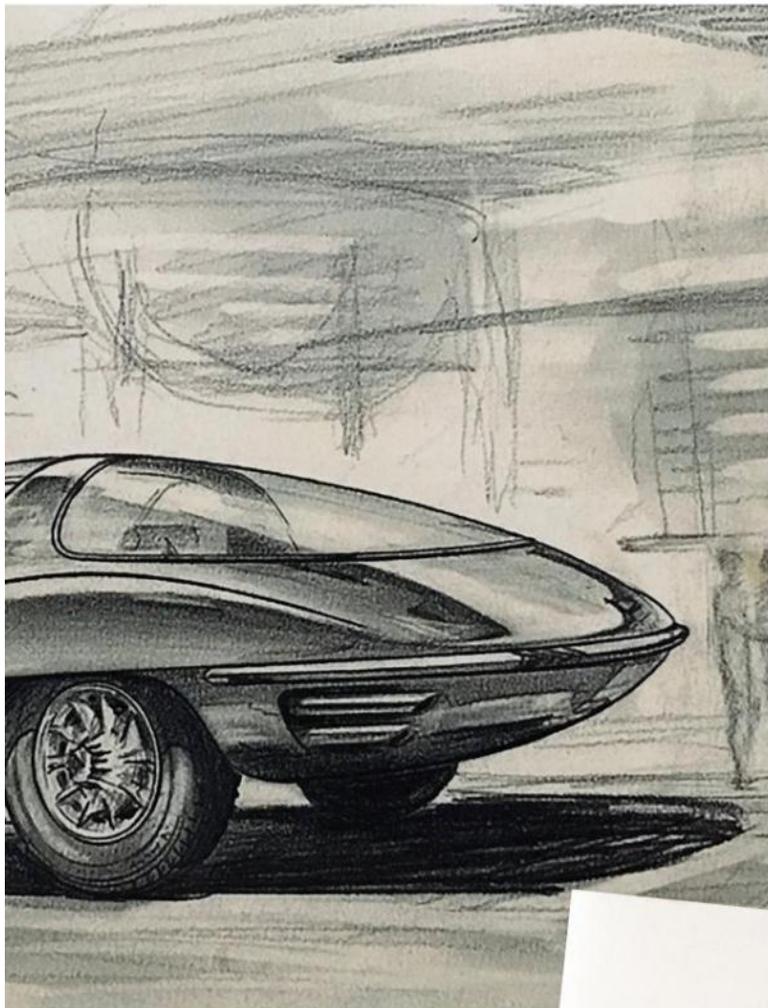
Dalla sezione successiva in poi è un crescendo. Grandi figurini a gessetto colorato di modelli noti e mai visti, una mole incredibile di schizzi, lucidi di sviluppo, documenti di

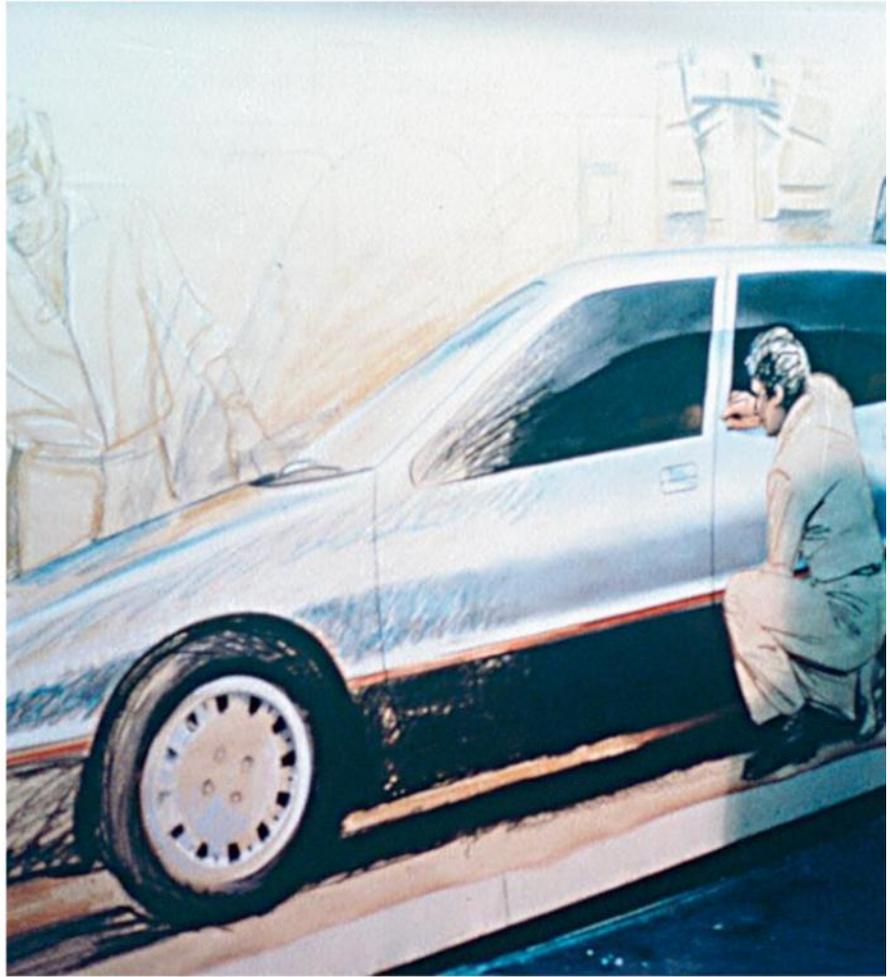
produzione che passo dopo passo, illustrano la creazione di un nuovo modello. Tutto pronto per arredare una ricostruzione dello studio di Giugiaro, con tanto di bicicletta e moto da trial, non nella sua casa di Garesio, ma in un set ambientato del Museo. Poi la sterminata galleria dell'industrial design, dalle macchine fotografiche Nikon agli orologi, dall'acqua minerale alla pasta Barilla, alla lavatrice al supertreno Italo, alla metropolitana delle grandi capitali. Tutt'altro con un "side-business", a giudicare dalla quantità di progetti e dall'importanza dei marchi. Secondo Giugiaro un'attività esaltante, in cui si è potuto misurare con i maestri del design italiano degli anni d'oro, portando in dote le sue conoscenze produttive e aziendali.

La passeggiata potrebbe durare ancora a lungo, ma rischia di togliere qualche sorpresa al visitatore, anche se si snoda ➔

Il ritrattista

Ritratto di Giacosa (1956 circa).
Sotto, due studi di figura disegnati
durante l'adolescenza. Giugiaro su una
moto da trial nel deserto africano.
In basso, tre bozzetti della Panda.





LA MOSTRA

Dove: Museo Nazionale dell'Automobile "Avv. Giovanni Agnelli" (Torino)
Periodo: dal 25 novembre al 26 febbraio 2017
Orario: Lunedì 10.00 - 14.00, pomeriggio chiuso; martedì mattino chiuso, pomeriggio 14.00 - 19.00; mercoledì, giovedì e domenica 10.00 - 19.00; venerdì e sabato 10.00 - 21.00.
 Ultimo ingresso 1 ora prima della chiusura.
Ingresso: intero 12 euro, ridotto 8 euro, scuole 2,50 euro
Sito Internet: museoauto.it/website/it

➤ sul pavimento di un hangar e non ancora sotto i riflettori del Mauto. Diciamo solo che nell'area "garage" sono posteggiate, tra le altre, la Testudo, il prototipo della Brera, il modello di stile della Panda, i "pezzi unici" della Ferrari GG50, della Bugatti EB 112 e della dream car Brivido. Sulle pareti, tre video proiettori si preparano a far scorrere lunghi faccia a faccia con il designer, che racconta se stesso e la storia illustrata di alcune realizzazioni emblematiche. Nell'ultima sala un altro filmato, sempre su grande schermo, sintetizza la potenza innovativa racchiusa nei prototipi di ricerca come nelle vetture di grande serie.

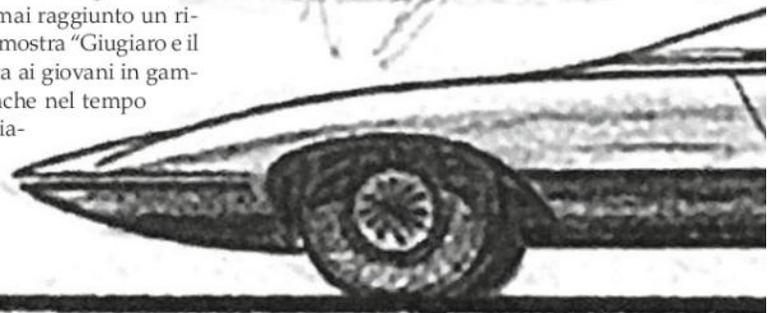
E allora, tornando alla domanda non banale a cui tutto quello che abbiamo visto dovrebbe dare risposta, a cosa serve questa imponente galleria di oggetti, di memoria e di slanci verso

il futuro, oltre che a farci trascorrere un'ora e mezza di buon divertimento?

È il tentativo di raccontare chi è Giugiaro Giugiaro, da dove viene, le sue emozioni di ragazzo, cosa gli riusciva bene, cosa sognava, quanto deve alla sua famiglia, ai maestri, ai collaboratori. E soprattutto come - grazie alla forza e alla concretezza delle idee - è riuscito a trovare la sua strada, a far fruttare il talento e l'orgoglio trasmettendo lo spirito di squadra a centinaia di collaboratori. E alla base di tutto questo c'è il talento dell'uomo, il suo cervello, la ricerca faticosa di idee nuove e perseguibili, di funzioni inedite e sempre migliorate. Nessun computer, nessuna tecnologia, policy aziendale o strategia di mercato, da sola, avrebbe mai raggiunto un risultato come questo. La mostra "Giugiaro e il suo percorso" è dedicata ai giovani in gamba che si ricordano, anche nel tempo iper-connesso che viviamo, di usare sempre il proprio cervello. **R**

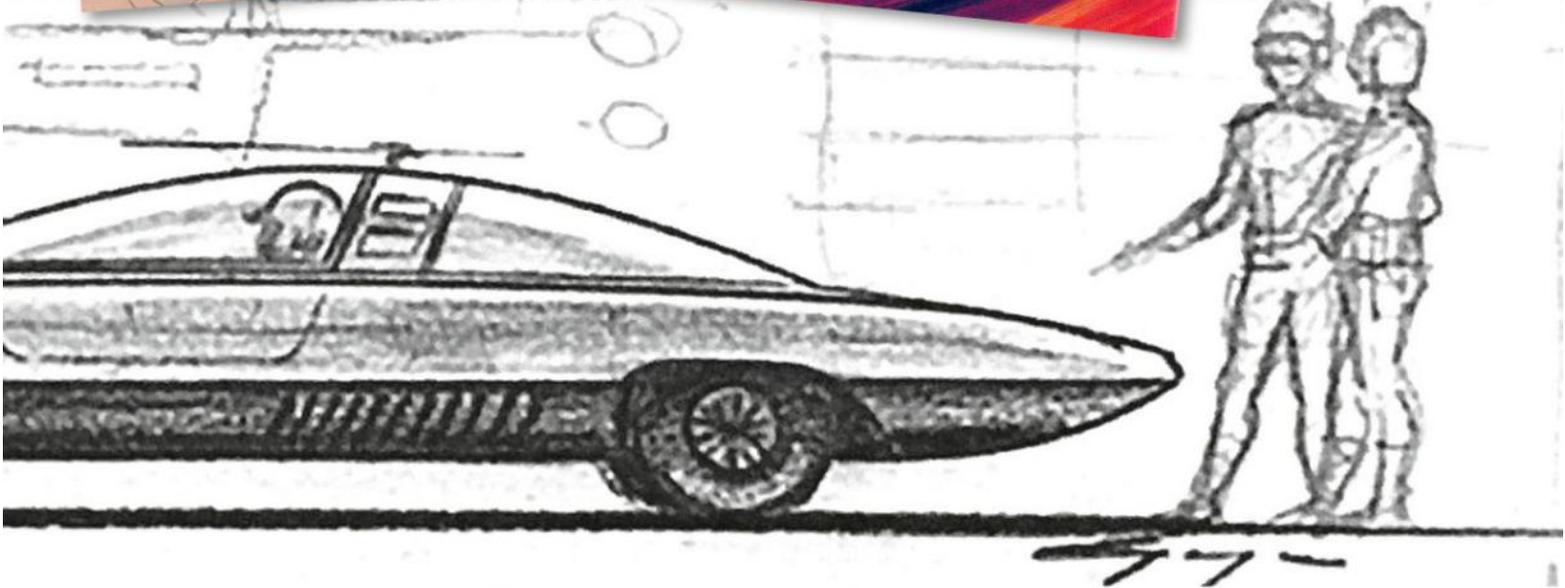
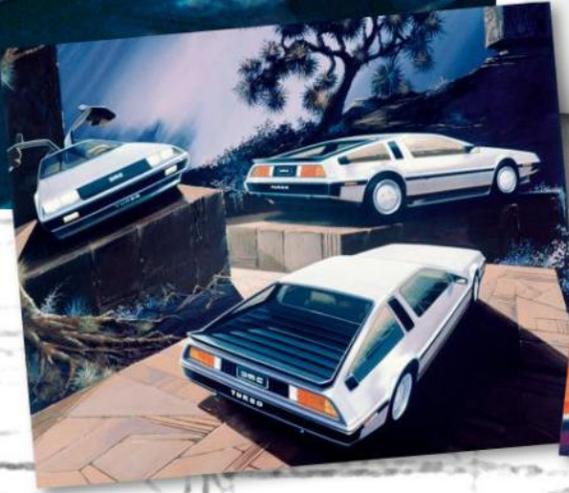
Grandezza naturale

Alle prese con una vista 1:1 del concept Lancia Medusa. Qui a fianco, due figurini a gessetto per la presentazione della DeLorean DMC-12 (1980) e della Lotus Esprit. In alto a sinistra, un'illustrazione a colori del 1958 per presentare la versione sportiva della Fiat 500, che avrebbe dovuto promuovere le vendite del modello base.





Design a tutto tondo
Alcuni dei moltissimi prodotti industriali nati dalla Italdesign-Giugiaro: la bottiglia con le gocce dell'acqua minerale San Bernardo, un corpo macchina della Nikon, le poltrone da ufficio Okamura, un celebre cronografo Seiko degli anni 80 e il treno ad alta velocità Italo.



LA GERMANIA PRIMA DELLA CLASSE

COSÌ DI CORSA NON VALE!

Al via, baciati dal sole ma intirizziti dal freddo, 408 equipaggi. Obiettivo, arrivare sul lungomare della località di villeggiatura puntuali per l'ora del tè. Anche se la gara non era competitiva, quest'anno una Mercedes del 1903 ha fatto da lepre coprendo i 97 km del percorso in "sole" 3 ore. Roba quasi da squalifica...

Testo di **Laura Ferriccioli**



LA GARA IN CIFRE

Organizzazione	Royal Automobile Club
Partenza	All'alba
Percorso (km)	97
Iscritti	436
Partenti	408
Arrivati	341 (di cui 41 fuori tempo)
Tempo massimo	Entro le 16,30



Vip sulla strada

È spettato all'ex team manager di Formula 1 Eddie Jordan il rituale taglio della bandiera rossa che dà inizio alle danze. Ha poi viaggiato su una Benz del 1901. Non era l'unica celebrità: Ross Brawn, ex direttore tecnico e team manager di Benetton e Ferrari, ha guidato una Wilson Pilcher del 1904. Al via erano presenti 111 marche di auto, in prevalenza americane (32%).

La più anziana

A lato, al posto del volante c'è una manovella e nei tubi dello chassis scorre l'acqua di raffreddamento. È arrivata da LAja la veterana numero 1, la Peugeot Type Vis-à-Vis del 1895 (a sinistra nella foto). Con motore Daimler di 3,75 HP, è uno dei 16 esemplari al mondo rimasti.

Regina dell'asta

Lo spettacolare Daimler del 1897, sotto, made in UK, uno dei pezzi forti dell'asta di Bonhams tenutasi il 4 novembre. Ha cambiato di mano per 270 mila euro (premio d'asta incluso).



FOTO DI LAURA FERRICCIOLI (4)



Gara di regolarità

Una Albion del 1904 dopo la sosta nella cittadina di Crawley, a metà tragitto. Da lì è partita una gara di regolarità di 21 km, che è stata vinta dal tedesco Wolfgang Presinger, su Covert del 1904. Più in alto, la Mercedes del 1903 arrivata prima a Brighton, in "sole" tre ore.

U

n evento che è "un tributo agli uomini e alle macchine che hanno motorizzato il mondo", ha commentato Peter Read, presidente del comitato motoristico del Royal Automobile Club. In effetti, la Bonhams London to Brighton Veteran Car Run è la corsa di antichissime automobili più grande del pianeta. Ogni anno si svolge all'inizio di novembre da Hyde Park, nel centro di Londra, fino al lungomare di Brighton, nel Sud dell'Inghilterra. Totale, 97 km. Solo auto costruite entro il 1904, riconosciute dal Veteran Car Club of Great Britain. Come dire, vetture che nella maggior parte dei casi una distanza simile l'hanno coperta poche volte nella loro esistenza. A parte le habitués della "Run", of course. Ovvero le tante auto che vantano un lungo curriculum di partecipazioni alle varie edizioni. Quest'anno era addirittura presente una Panhard et Levassor che ha partecipato all'Emancipation Run del 1896.

Si chiamava così la prima versione dell'evento, nato per festeggiare l'innalzamento dei limiti di velocità da 4 a 14 miglia all'ora per le "locomotive leggere", eliminando così anche l'obbligo di essere preceduti a piedi da una persona con una bandierina rossa. Per questo, da allora un vessillo rosso viene tagliato ogni volta prima dello start. Nel 2016 ha tenuto il cerimoniale l'ex team manager irlandese attivo in Formula 1 Eddie Jordan, che ha anche preso parte alla sua prima "Run" con una Benz del museo di Stoccarda; non a caso, visto che oltre al 120esimo anniversario dell'evento si festeg-

giavano i 130 anni dalla nascita di quella che viene ritenuta la prima automobile, la Benz Patent Motorwagen del 1886. Perciò alla Germania era dedicata la manifestazione e molte erano le auto di provenienza teutonica. Quanto ai driver, c'erano svariati americani e qualche appassionato da Hong Kong, dall'Australia e dalla Colombia. La maggioranza è stata britannica, ovviamente, ma non sono mancati i francesi e gli olandesi. E i tedeschi, appunto. Con un motore di oltre 9 litri, germanica è stata anche la prima partecipante che ha varcato il traguardo a Madeira Drive: una Mercedes del 1903 arrivata già poco dopo le 10!

Le "vecchiette", come da tradizione, sono uscite all'alba a gruppi di 8-10, a seconda della classe di appartenenza, dal più grande parco londinese: arrivare alla meta della London to Brighton VCR è già una bella sfida di per sé, e tanto meglio se si riesce entro le 16.30, limite massimo concesso. Perciò, vista la velocità media molto bassa, serve avviarsi per tempo. E anche il 6 novembre i guasti non sono stati rari. In 28 non hanno neppure passato lo start. Però poi delle 408 auto partite solo 67 sono mancate all'appello: 52 ritirate e 15 rimosse per problemi vari lungo la strada. Quest'ultimo è stato anche il destino dell'unica auto italiana, una Fiat del 1904 di proprietà e provenienza olandese. Appuntamento, allora, per l'anno prossimo: la corsa è fissata per il 5 novembre, data in cui a Londra si festeggia il mancato assalto a re e parlamento del 1605. Chissà che i numerosi fuochi d'artificio per l'occasione non facciano da sfondo anche a una nostra maggiore presenza e magari a un'impresa vincente. **R**



L'importante è arrivare
 "Ormai è fatta" si saranno detti i componenti del team della Panhard et Levassor del 1903 (10 HP) di Sir George White, passando vicino al Royal Pavillion di Brighton. La London to Brighton VCR non è una competizione: vincono tutti i partecipanti che arrivano al traguardo entro le 16.30.

↓ **PARIGINA E VETERANA DELLA CORSA**

GENEVIEVE, UN'INCANTEVOLE SUPERSTAR

È la veterana più famosa. Da poco la sua storia è anche in un libro ("A Darracq called Genevieve"), presentato proprio alla corsa. Genevieve è la Darracq protagonista della divertente commedia inglese del 1953, alla quale dà il titolo, tutta incentrata sulla London to Brighton VCR. Il film è così celebre nel Regno Unito da essere parte dell'immaginario collettivo sulla "Run". Lei, classe 1904, si chiamava in realtà Annie ma, visto che era stata costruita a Parigi, il regista ha preferito ribattezzarla Genevieve come la patrona della città. Un nome che è tutto un programma per un'auto che lungo la A23 della London-Brighton all'epoca delle riprese vi è andata per davvero, e con un driver di tutto rispetto come l'olandese Maurice Gatsonides, premiato al Rally di Montecarlo del '49. Poi niente più uscite fino al 1990, quando la Darracq è stata comprata dal Louwman Museum de L'Aja, una delle collezioni private più antiche al mondo. Da allora ha ripreso a partecipare con regolarità alla corsa inglese assieme ai proprietari del museo: quest'anno c'era a bordo Quirina, figlia del fondatore Evert e pilota alla Mille Miglia (foto). Ma Genevieve prima di trovare casa in Olanda era già stata, per anni, un pezzo da museo in Australia. L'ultimo proprietario l'aveva comprata da un amico,



il britannico per il quale era forse diventata troppo impegnativa da gestire dopo il film. Tuttavia l'ha tenuta a lungo ed è stato lui a restaurarla. Un lavoro iniziato dall'appassionato che aveva scoperto l'auto in un granaio nell'Est di Londra ma che poi, sposo novello, ha preferito venderla.

UN PENSIERO CHE È PASSIONE, UN PO' PER TUTTE LE TASCHE

A COLPO SICURO

Venti idee da mettere sotto l'albero per accontentare gli amanti di auto storiche di ogni età. Da 30 a oltre 4000 euro, da acquistare online, anche "last minute", comodamente seduti sul divano di casa

Testo di **Gilberto Milano**

1

IL "DRAKE" INEDITO €28

Un ritratto di Enzo Ferrari sorprendente e profondo come fino a oggi non è mai stato tracciato. La biografia più completa mai scritta (oltre 1000 pagine), che getta una luce nuova su un uomo che dal nulla è diventato un mito universale. Un regalo che sarà gradito da qualsiasi appassionato. Nelle migliori librerie.



2

FOULARD HERITAGE €35

In pura seta, 90x90 cm, con il disegno di una mascotte e sullo sfondo il castello del Valentino a Torino, sede dei concorsi di eleganza cittadini. Da cui anche il nome del foulard: "Concorso di eleganza". asiservice.it



3

PICCOLA ICONA €35

Non un modellino qualsiasi ma una Lancia Aurelia B24 Spider America in scala 1:43 prodotta dalla Brumm per il 110° anniversario della nascita della Casa torinese e per i cinquant'anni dell'Asi. asiservice.it



4

STRUMENTI DA POLSO €39

Gemelli da polso in argento rodato che riproducono un tachimetro e un indicatore di livello del carburante di un'auto d'epoca, lucidati in modo da sembrare reali. Sono disponibili in un astuccio elegante stile vintage. grandprix-dakotashop.com



5

RUOTECLASSICHE OVUNQUE €48,90

Dodici numeri della vostra rivista preferita da regalare innanzitutto a voi stessi e secondariamente a chi vi sta più a cuore. Versione digitale inclusa, per avere sempre a portata di mano su tablet, computer e cellulare la possibilità di dare sfogo alla vostra passione. shoped.it



6

LANCIA MARTINI D'ARTISTA €52

L'evoluzione delle Lancia Martini Rally in una composizione grafica realizzata da un artista del settore: l'illustratore portoghese Ricardo Santos. È solo una delle numerose opere che possono essere incorniciate in varie dimensioni e in diversi formati. La versione più grande misura 80x120 cm. ricardo-car-artwork.com/shop/



7

OCCHIALI SPECIALI PER LA GUIDA €59

I primi occhiali studiati e realizzati appositamente per gli automobilisti. Con lenti da vista speciali, montatura in materiale innovativo e clip magnetica con lenti polarizzate per trasformarli in occhiali da sole. Prezzo di lancio fino a gennaio. Nei negozi Salmoiraghi & Viganò.



8

MAGGIOLINO A PEZZI €95

Una delle icone automobilistiche da costruire con i famosi mattoncini della Lego (1167 pezzi). È proposto nella versione anni 60 con parabrezza piatto, logo Vw, portapacchi, sedili ribaltabili, cruscotto e motore 4 cilindri. shop.lego.com



9 GUANTI DA GUIDA € 90

Da uno dei più antichi marchi inglesi nella produzione di guanti un modello classico a mezzedite dal look sportivo, fori per le nocche e fori di ventilazione per evitare la sudorazione quando si guida. chesterjefferies.co.uk



10 ERGONOMIA PER LE CLASSICHE € 149

Supporto lombare Hairpin regolabile per sedili di auto d'epoca, per i quali l'ergonomia non era ancora contemplata. Si adatta a tutte le vetture senza snaturarne l'originalità, e a qualsiasi "taglia" di viaggiatore. scuderiaclassiche.com



11 COPRIAUTO DA INTERNO € 211

Telo anatomico realizzato in uno speciale tessuto che evita il passaggio della polvere ma allo stesso tempo consente all'umidità di evaporare. Personalizzabile con vari colori e scritte. A partire da 211 euro. covercar.com



12 90 ANNI DI TOURING IN COFANETTO € 280

Tutto sulla Carrozzeria Touring in un libro scritto da Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice, con materiale dell'archivio di famiglia. Due volumi, 750 pagine e più di 1300 foto. Solo 999 copie. Fucina editore.



13 MCQUEEN A LEMANS € 300

Steve McQueen nel 1970 durante le riprese del film "Le Mans" fotografato mentre chiacchiera a bordo pista con Derek Bell e Brian Redman. La foto, di 46x30cm, è autografata solo dai due piloti professionisti. thesignaturestore.co.uk



14 MARCELLO GANDINI BIOGRAPHY € 325

L'opera completa di uno dei maestri del design, autore di auto straordinarie divenute icone. Testo in inglese, due volumi, 800 pagine e 924 foto, molte delle quali inedite, più un centinaio di bozzetti originali realizzati da Gandini. Nelle librerie specializzate.



15 BARILI DI MARTINI € 370

Dalla pista al salotto di casa: un modo originale di riciclare senza conseguenze per l'ambiente i barili di olio utilizzati nelle gare automobilistiche. In diverse livree. raceautomobilia.com



16 LA FERRARI 330 GT DI JOHN LENNON € 421

Pare che sia stata la prima auto acquistata dal neopatentato "Beatles" nel 1965. La volle azzurra con interno blu e tettuccio apribile in tela. Oggi è riprodotta in scala 1:18 dalla BBR in soli 300 pezzi. bbmodelstore.com



17 STILE DI SCRITTURA INIMITABILE € 710

Ultima versione dell'iconica penna stilografica a stantuffo Meisterstück Ultrablack Le Grand realizzata in pregiata resina opaca, pennino in oro 14K con inserto finitura rutenio lavorato a mano, così come clip e anelli. Prodotta per celebrare i 110 anni Montblanc resterà in catalogo solo per il 2016. montblanc.com



18 GIUBBOTTO AVIREX MODELLO PILOTA € 1300

Un classico dell'abbigliamento progettato nel 1934 per proteggere i piloti d'aereo e diventato un cult anche nel mondo dell'automobilismo classico. Realizzato in montone canadese, con pelle a vista e il pelo all'interno, viene riproposto ancora oggi senza alcuna modifica. avirex.it



19 SCULTURA MIURA IN ALLUMINIO € 2200

Costruita da battistrada professionali in scala 1:5 (92x33x22 cm), è solo una delle realizzazioni della bottega Pigno di Torino. I vari modelli proposti sono tutti in tiratura limitata. pigno.info



20 BAUME & MERCIER CON LA COBRA € 4400

Ispirato alla mitica auto da corsa, è dedicato agli appassionati di automobilismo sportivo. Dotato di movimento automatico con funzioni data e tachimetro, quadrante rotondo da 44 mm, viene proposto con cinturino in gomma nera e inserti gialli. baume-et-mercier.it



MERRY XMAS AND HAPPY NEW MINI COLLECTION!

Quest'anno niente cravatte, calzini e maglioni con le renne.

A Natale, in casa MINI, i regali si fanno in grande stile.

Scopri tutti gli articoli della **nuova MINI Collection**
e lasciati ispirare.

Troverai le idee più originali per stupire tutti.

I prodotti della nuova MINI Collection sono disponibili presso
le **Concessionarie MINI** e i **Centri MINI Service**.

La collezione completa ti aspetta su **MINI.IT/COLLECTION**



Ford Lifestyle. Emozioni in vetrina.

L'ovale blu esplora nuove idee
e soluzioni per la sua linea di
merchandising.

I suoi marchi più prestigiosi, dalla
mitica Mustang alle versioni RS agli
allestimenti Vignale, con il loro
design elegante e innovativo
diventano proposte di stile uniche,
sia per i grandi che per i più piccoli.
Se siete alla ricerca di un regalo da
mettere sotto l'albero per il prossimo
Natale, questa è la giusta occasione per
esplorare la nuova collezione di prodotti
Ford: online o visitando i Ford Partner.

Buon FordXmas a tutti!



Go Further





GIACCA IN PELLE MUSTANG



*PORTACHIAVI
MUSTANG*



OROLOGIO FORD GT



FELPA MUSTANG



*MOD. FORD GT
RADIO COMANDATO*



*TAZZA DA TÈ
FORD RS*



VIGNALE WEEKENDER BAG



VIGNALE SILK SCARF

VIGNALE SILK TIE





VOLVO LIFESTYLE COLLECTION MADE BY SWEDEN



5



6



7



**SCOPRI GLI ACCESSORI
PERSONALI DI VOLVO**

www.collection.volvocars.com

- 1. MEN'S HOODIE VOLVO CARS €88,35
- 2. CORDURA MESSENGER BAG €177,75
- 3. MOOSE PLUSH TOY €19,65
- 4. RADIO CONTROLLED VOLVO XC90 €49,40
- 5. LEATHER KEY RING €27,20
- 6. LEATHER IPHONE 6 CASE €25,60
- 7. POLESTAR CYAN TEAM TRACK JACKET €198,40

I prezzi si intendono di IVA inclusa

LA MAGIA DEL NATALE È FIRMATA BMW.

Quest'anno godetevi il piacere di fare un regalo speciale.
Con la collezione BMW Lifestyle potrete scegliere tra tanti prodotti esclusivi
quello perfetto per sorprendere chi vi sta a cuore.

Scopriteli tutti presso le **Concessionarie BMW**,
i **Centri BMW Service** o su **BMW.IT/LIFESTYLE**



BMW Lifestyle

www.bmw.it



Piacere di guidare



RADUNI, CONCORSI E GARE DI REGOLARITÀ

DICEMBRE

4 TROFEO DELL'IMMACOLATA (PD)

Gara di regolarità turistica Acj/Csai. Circolo Patavino Autostoriche. circolopatavinoautostoriche.it

4 RIEVOCAZIONE STORICA COPPA DELLA PRESOLANA (BG)

Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Orobico Auto Epoca. Tel. 035 513082. cluborobico.it

10 ORTIGIA D'INVERNO (SR)

Evento turistico Asi senza prove. Associazione Siracusana Automoveicoli Storici. Tel. 0931 414355. asassiracusa.it

10-11 TROFEO D'INVERNO (ME)

Manifestazione Formula Asi. Scuderia Antichi Motori. samoclub.it

11 RADUNO A RHO (MI)

Raduno totalmente gratuito al Rho Center (MI). Team Pian Piano Arriviamo. pianpianoarriviamo.altervista.org

GENNAIO

7-8 COPPA DEI LUPI (FR)

Maratona notturna invernale di regolarità classica Acj/Csai, con partenza da Sora, Frosinone. scudiateatemperso.org

15 ARIZONA CONCOURS (USA)

Concorso d'eleganza per automobili al Arizona Biltmore Resort. arizonaconcours.com

19-22 WINTER MARATHON

A Madonna di Campiglio (TN), ventinovesima edizione della classica gara di regolarità notturna. wintermarathon.it

25-1/2 RALLYE MONTECARLO HISTORIQUE

Versione rievocativa del più celebre rally. amc.mc

↓ 8-12 FEBBRAIO PARIGI

RETROMOBILE '17

Il primo grande Salone di settore della nuova stagione, fuori dai confini nazionali (dopo Automotretò, a inizio febbraio). Si tiene al Paris Expo alla Porte de Versailles di Parigi. Circa seicento gli espositori accreditati; con le Case ufficiali, le auto in vendita e il mercato di automobilia, accessori e ricambi, si svolgeranno anche alcune importanti aste internazionali. retromobile.com



↓ 6-8 GENNAIO ROMA



ROMA CLASSIC MOTOR

Il periodo invernale, quando le vetture sono chiuse in garage, è quello più adatto per visitare Saloni e mostre-mercato; si tratta anche di una splendida occasione per visitare alcune capitali europee, come Parigi e Londra: si può iniziare con Roma Classic Motor, un Salone di auto e moto d'epoca sportive e da corsa che oltre a esposizione e vendita di veicoli, accessori, ricambi e automobilia, offre tuning, rally competizioni ed eventi. romaclassicmotors

↓ 23-26 FEBBRAIO 2017 LONDRA

THE LONDON CLASSIC CAR SHOW

The London Classic Car Show è uno dei più classici Saloni d'auto d'epoca, assolutamente imperdibile per chi ama le vetture Made in England. Automobili in vendita - sia di privati sia dei numerosissimi specialisti britannici - ricambi e molti oggetti di collezionismo. Tra i tanti eventi e attrazioni, da segnalare la pista al coperto. Presentato come il miglior e il più grande della capitale britannica, si tiene presso l'ExCel di Londra, raggiungibile facilmente con vari mezzi pubblici. thelondonclassiccarshow.co.uk





35° SALONE INTERNAZIONALE

AUTOMOTORETRO

TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE
3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Spin-To

Con il patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOBILE CLUB
TORINO



CITTA' DI TORINO

In collaborazione con



Con il sostegno di



In contemporanea con



Tel. +39 011 350 936

info@automotoretro.it

www.automotoretro.it

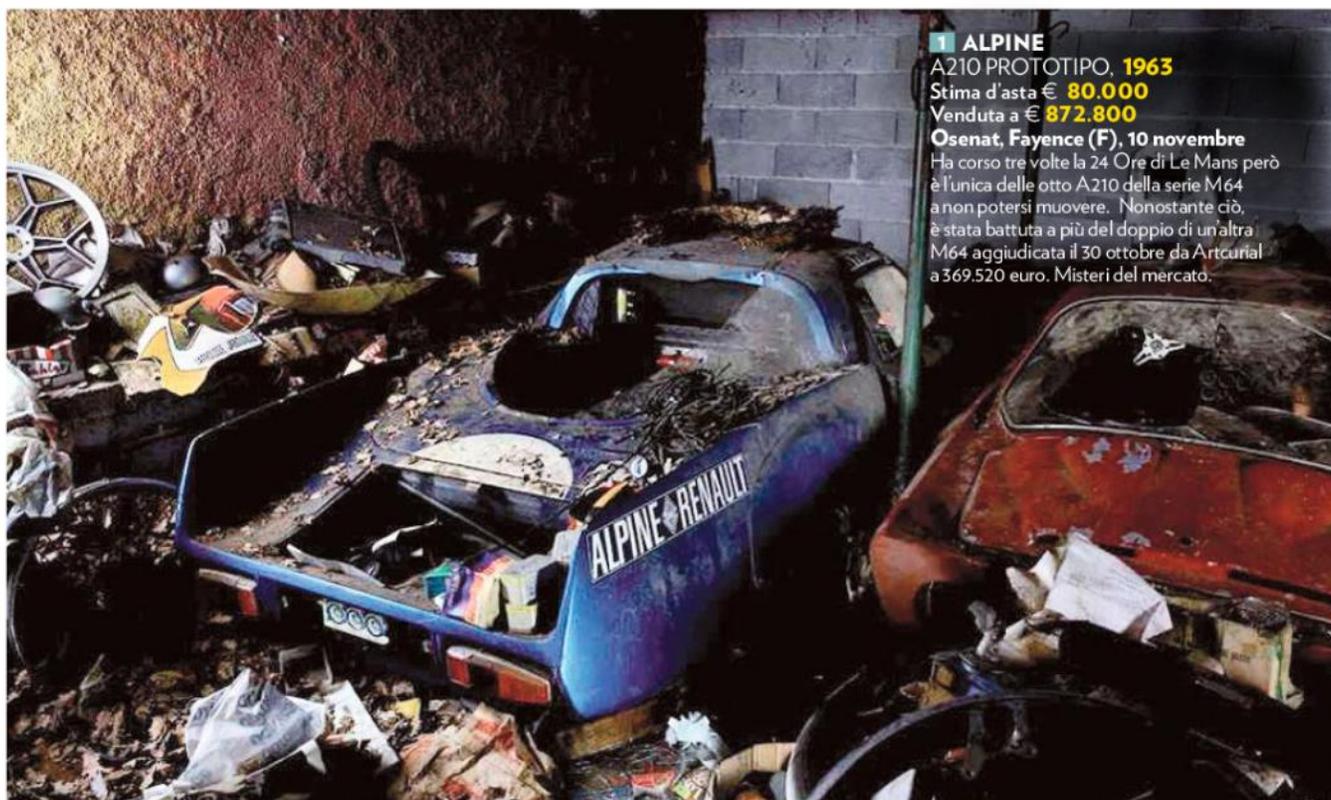


ROTTAMI TENUTI PER ANNI ALL'APERTO

SINDROME DI DIOGENE

Quasi due milioni di euro per 291 lotti; in vendita la collezione di Gérard Gombert, uno dei più noti accumulatori seriali nel campo dei veicoli storici, affetto da una rara patologia che lo portava a "raccattare" ogni relitto. Cifre di aggiudicazione elevate, nonostante le condizioni pietose in cui versavano i pezzi. Con alcune sorprese

Testo di **Gilberto Milano**



1 ALPINE

A210 PROTOTIPO, 1963

Stima d'asta € 80.000

Venduta a € 872.800

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Ha corso tre volte la 24 Ore di Le Mans però è l'unica delle otto A210 della serie M64 a non potersi muovere. Nonostante ciò, è stata battuta a più del doppio di un'altra M64 aggiudicata il 30 ottobre da Artcurial a 369.520 euro. Misteri del mercato.

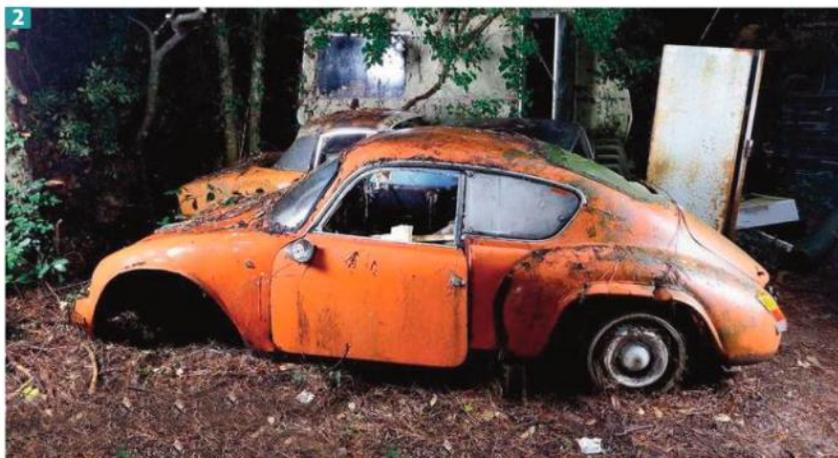
Era il più noto accumulatore seriale europeo prima che venisse alla luce la collezione protagonista dell'asta "Duemila Ruote" di RM Sotheby's a Milano AutoClassica, evento che purtroppo si è tenuto quando questo numero di Ruoteclassiche era già in stampa (ne parleremo sul fascicolo di gennaio).

Con un'importante differenza: se i lotti proposti durante la kermesse milanese sono sempre stati custoditi al chiuso lo stesso non può dirsi nel caso di Gérard Gombert, la cui collezione è andata all'incanto il 10 novembre a Fayence, nel Sud della Francia. Egli infatti le

auto le abbandonava nel giardino di casa, in Provenza, esposte alle intemperie ad arrugginire. Le lasciava andare come ha lasciato andare se stesso dopo la morte del padre, alla fine degli anni 90, rinunciando anche a prestare loro la benché minima manutenzione, ma continuando ad accumularne. Gli psicanalisti la chiamano "Sindrome di Diogene", una patologia che lo ha portato due anni fa a essere ricoverato in una casa di cura, dove è morto il 16 aprile di quest'anno.

La casa d'aste Osenat che ha curato l'incanto, ha battuto 291 lotti tra auto, moto, ricambi, automobilia varia, tutti senza prezzo di riserva. Ovviamente, come ormai accade in questo tipo di aste, con un successo

che ha superato ampiamente le aspettative (quasi mille le persone presenti). Del resto, condizioni a parte, non si trattava nemmeno di una collezione banale. Gombert era un intenditore di motori: da giovane era stato pilota di moto, quindi di rally e nell'officina paterna si preparavano per le corse e poi si riparavano vetture da competizione, in prevalenza francesi. Molte le Alpine in vendita, alcune molto rare, ma anche Abarth, AC Bristol, Alfa Romeo, BMW, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Land Rover, Lotus, Matra, Mercedes, Peugeot, Volkswagen, persino una Lamborghini Miura (il catalogo completo si può visionare sul sito osenat.fr). In queste pagine i lotti più importanti e i loro prezzi di aggiudicazione. **R**



2 ALPINE

A106, 1957

Stima d'asta € 1000

Venduta € 18.750

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Solo 400 esemplari per la prima vettura prodotta da Jean Rédélé, fondatore della Alpine: una scocca in poliestere su telaio e meccanica di una 4 CV. Molto ricercata dai collezionisti, era in condizioni davvero penose.

3 ALPINE WILLYS

A108, 1962

Stima d'asta € 15.000

Venduta € 36.250

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Questo esemplare, probabilmente lo stesso che venne esposto al Salone di Parigi del 1962, era la versione prodotta in Brasile su licenza dalla Willys col nome Interlagos.



4 ALPINE

A110 CABRIOLET "JAUNE", 1965

Stima d'asta € 6000

Venduta € 48.750

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Contrariamente al solito, con la A110 fu la coupé a rappresentare l'evoluzione della cabriolet. Si trattava di una delle venti ancora esistenti al mondo. Il motore era il 1100 della R8.



5 ALFA ROMEO

MONTREAL, 1973

Stima d'asta € 20.000

Venduta € 15.000

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Una delle vetture della collezione Gombert in condizioni apparentemente accettabili. In realtà troppo trascurata per scatenare la gara all'acquisto. È stata infatti aggiudicata a un prezzo inferiore a quello previsto.



6 ALPINE

A110 1600S, 1971

Stima d'asta € 6000

Venduta € 31.250

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Vettura trasformata da competizione da un cliente, alleggerita e dotata di un piccolo chassis per consentire il montaggio di motori 1300 o 1600. Senza targa e senza documenti, ha ottenuto ugualmente un buon risultato.

7 AC BRISTOL ACE, 1958

Stima d'asta € 50.000

Venduta € 150.000

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Uno dei pezzi da novanta della collezione Gombert: la prima proprietaria era stata la scrittrice francese Françoise Sagan. Ricarozzata come Cobra, ma incompleta in alcune parti, aveva ancora il motore originale.



8

8 ALPINE

ATTO 1600, 1969

Stima d'asta € 15.000

Venduta € 32.500

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Ancora un'Alpine preparata per le gare da un cliente e ridotta in condizioni disastrose dopo decenni di esposizione alle intemperie nella sua tenuta in Provenza. Interessante per le parti di ricambio.

9 RENAULT

R12 GORDINI, 1972

Stima d'asta € 1000

Venduta € 6250

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Vettura moderna per la sua epoca e molto affidabile. Qui era in condizioni ancora accettabili rispetto al resto della collezione, anche se priva di targhe e placche d'identificazione, rubate durante il ricovero da Gombert.



9

CALENDARIO ASTE

DICEMBRE

5 COYS

TRUE GREATS (GB)

Alla Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Londra. coys.co.uk/coys-auctions

4 BONHAMS

THE BOND STREET SALE (GB)

In New Bond Street, Londra. bonhams.com/departments/MOT-CAR/

7 H&H CLASSIC

CHATEAU IMPNEY (GB)

A Droitwich Spa, nel Worcestershire, poco a sud di Birmingham. classic-auctions.com

8 BONHAMS

DECEMBER SALE (GB)

Nel Raf Museum di Hendon, nei sobborghi di Londra. bonhams.com/departments/CAT-MOT/



10

10 LOTUS

ELAN +2

Stima d'asta € 2.000

Venduta € 12.500

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

La prima Lotus prodotta in grande serie. Ha la carrozzeria in resina e fibra di vetro e un telaio a trave centrale a doppia Y. Dal 1967 al 1974 la Lotus +2 fu costruita nelle varie versioni in circa 5000 unità.



11 LAMBORGHINI MIURA

P400 S, 1970

Stima d'asta € 20.000

Venduta € 150.000

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Il numero di telaio e del motore erano originali, quanto è bastato a scatenare una gara tra collezionisti, nonostante si acquistasse in pratica solo della zona posteriore della scocca. L'originalità, come dimostrato, è però molto ambita.

↓ DUE RUOTE

IL PRIMO AMORE DI GOMBERT

Non solo auto: Gombert aveva una passione sfrenata anche per le moto, con le quali aveva corso da giovane nelle gare Endurance. Nella sua villa nel Var sono stati censiti circa cinquanta lotti di veicoli a due ruote di tutte le epoche e di ogni provenienza. Con un particolare gusto per le francesi di cui possedeva alcune chicche, come la rarissima Gnome et Rhône 500 Junior (battuta all'asta per 4375 euro nonostante le condizioni pessime) o la Dresch con motore della stessa cubatura (assegnata a 5625 euro). Ma il pezzo (di ruggine) più prezioso è senza dubbio l'americana Indian Powerplus del 1917, che è stata venduta a 12.500 euro. Per essere un rottame, non c'è dubbio che si tratti di un rottame di lusso visto che in ottime condizioni la stessa moto viene generalmente aggiudicata per valori intorno ai 30 mila euro...

Marco Gentili

1 INDIAN POWERPLUS, 1917

Venduta € 12.500

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Prodotta dalla Indian dal 1916 al 1924 aveva un motore V-Twin da 1000 cm³, cambio a tre marce e, in questa versione, un sidecar. Un prezzo elevato dato il suo stato: in ottime condizioni sfiora infatti i 30 mila euro.



2 DRESCH 500, 1930

Venduta € 5625

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Questa 500 con motore bicilindrico in linea in stile inglese è stata una delle punte di diamante della celebra casa di Etampe, nata nel 1920 e chiusa nel 1949. Anche per lei il prezzo di un esemplare restaurato si aggira sui 30.000 euro.



3 HONDA

CB 750 E, 1970

Venduta € 6875

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

È la moto con cui Gombert corse il Bol d'Or, la gara di Endurance che si teneva al Paul Ricard, nel 1970. Era in pessime condizioni, ma il suo valore è giustificato dal fatto di essere un pezzo unico.



4 SPECIAL

SU BASE NORTON, 1937

Venduta € 5375

Osenat, Fayence (F), 10 novembre

Motore e telaio sono regolarmente punzonati dalla Norton, ma questa moto è un bizzarro accrocchio con pezzi provenienti da altri mezzi (come il codino). Per come era ridotta è stata pagata molto.

IERI COME OGGI AL VERTICE

Immensamente Giulia



La Giulia è in assoluto la berlina di classe media più quotata nel mercato delle auto storiche. Così come avvenne all'epoca della produzione (1962-77), quando era al vertice della categoria delle berline sportive, ancora oggi è il modello più conosciuto, richiesto e valutato. Innanzitutto per il marchio sportivo di cui si fregia, ma anche per la meccanica raffinata, per le prestazioni brillanti e appaganti e per lo stile inconfondibilmente Alfa.

La berlina di Arese (a proposito: la Giulia fu il modello che tenne a battesimo il nuovo stabilimento alle porte di Milano), prodotta in 572.646 esemplari, è un'auto che accontenta diverse tipologie di collezionisti: dagli appassionati che cercano modelli rari e con un brillante passato nelle corse (la TI Super, prodotta in soli 501 esemplari le cui quotazioni ormai non scendono al di sotto dei 50.000 euro) alle versioni più recenti, come le Nuova Super 1.3 - 1.6 che si possono acquistare a



UNA GRANDE FAMIGLIA



TI 1600
€ 12.000-15.000

Più quotate quelle coi freni a tamburo. Come per tutte le Giulia, esemplari restaurati ad hoc valgono il 50% in più.



1300
€ 10.000

Rimpiazzava la mitica Giulietta TI, ma le prestazioni non esaltanti la fecero presto soppiantare dalla 1300 TI.



SUPER
€ 10.000

La prima tra quelle di grande serie coi due carburatori doppio corpo, la più brillante e anche la meglio rifinita.



1300 TI-1300 SUPER
€ 7000-8000

I prezzi più alti sono per la TI, nata prima e fino al 1968 dotata di elementi old style, come il tachimetro a nastro.



1600 S
€ 8000

In listino per due anni, sostituiva l'originaria TI: era una 1600 più "calma", di prezzo inferiore alla Super.



SUPER 1.3-1.6
€ 7000-8000

Nel 1972 la produzione 1300 e 1600 viene unificata negli allestimenti. In Italia le 1600 sono molto più rare.



NUOVA SUPER 1.3-1.6
€ 5500-6000

L'ultima serie perde alcune peculiarità stilistiche nel tentativo di dare un pizzico di modernità. Più rare le 1.6.



DIESEL
€ 4000

Figlia della crisi petrolifera, è quasi un'offesa al marchio, per via delle prestazioni modeste del Perkins.



Prestazioni al top
A sinistra, la TI Super, versione corsaiole della Giulia allestita in 501 esemplari nel 1963-64, oggi molto quotata. Sotto nell'altra pagina, la rarissima versione Familiare della Colli.

cifre appena più alte dei 5000 euro. In questa forbice di prezzo si trovano gli altri modelli, alla portata di tasche più o meno capienti.

Le versioni su cui puntare (anche se tutte le Giulia rappresentano un buon investimento, perché caratterizzate da una rivalutazione costante) sono soprattutto quelle con motore 1600. Le TI (rare le prime con i freni a tamburo a tre ceppi: 15.000 euro), le prime Super (con il cambio sul pianale e con lo scudetto della mascherina diviso in due: 10.000 euro), le Super 1.6 "unificate" del 1972-74 (8000 euro). Chi cerca un oggetto rarissimo, potrebbe puntare su una Familiare, realizzata in forma originale dal milanese Colli, poi da Giorgetti di Montecatini Terme (PT), e in qualche esemplare anche da Grazia di Bologna e dal comasco Introzzi. Attenzione però ai falsi o, meglio, alle trasformazioni di epoche successive. In questo caso, per scovare una Familiare originale, fanno fede la carta di circolazione e il certificato di proprietà che devono riportare la dizione "giardinetta" o "familiare". Le

quotazioni ufficiali non esistono, ma le richieste superano sicuramente i 20.000 euro.

Per chi ha un budget più modesto, una milletré può dare comunque soddisfazioni: meglio puntare sulle Super prima serie (1970-72), riconoscibili per la mascherina a faro singolo, oppure sulle TI, meglio se di prima generazione (con mascherina in alluminio e tachimetro a nastro a sviluppo orizzontale). Le originali 1300, piuttosto rare (e quindi oggi costose), hanno un allestimento ridotto all'essenziale, un motore meno potente rispetto alle versioni successive e il cambio a sole 4 marce. Quotazioni a parte, infine, per gli esemplari (se originali) destinati alle forze dell'ordine: la Giulia fu adottata da Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e Polstrada. Le Giulia hanno però un difetto grave: soffrono la ruggine in maniera preoccupante, su quasi tutta la scocca. Il risanamento della carrozzeria può costare più del valore commerciale. La meccanica, invece, è di una robustezza e longevità proverbiale.

Marco Di Pietro

EVENTI

Nell'ultimo mese dell'anno le manifestazioni fieristiche sono poche, perché gli occhi sono già puntati alle grandi kermesse di inizio 2017, tra cui la principale sarà il tradizionale appuntamento torinese di Automotoretò. Vediamo quali sono le coordinate dei principali appuntamenti, tutti concentrati nel Nord Italia.

3-4 DICEMBRE

La mostra-scambio ligure per auto e moto d'epoca si svolge all'Ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga (SV). Per informazioni, tel. 0182 580508.

8 DICEMBRE

Il giorno dell'Immacolata si svolgono due eventi: la mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi (autoemotodelpassato.com) e il mercatino di Ovada in provincia di Alessandria, dedicato ad auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca organizzato dal Vespa Club di Ovada (vespaclubovada.com).



18 DICEMBRE

Torna l'appuntamento con auto, moto storiche, bicidette e ricambi di S. Polo d'Enza, in provincia di Reggio Emilia. Un evento che si svolge nel parcheggio sotterraneo del supermercato Conad ogni due mesi. Per informazioni, tel. 338 8216385.

GENNAIO 2017

Il 14 e il 15 ad Arezzo Fiere e Congressi si terrà la diciottesima edizione di Arezzo Classic Motors (per notizie ulteriori scrivere a info@arezzodassismotors.it).

↓ L'ALTERNATIVA

GIULIETTA, L'EREDE

La Giulia non ha forse mai avuto rivali, ma un'erede sì. Che si chiamava come l'antenata: Giulietta, anche se non riscosse lo stesso successo. Basata sulla meccanica dell'Alfetta (con lo schema transaxle e il ponte De Dion), fu lanciata nel 1977 con motori 1300 e 1600 derivati da quelli della Giulia (il milletré era stato portato da 1290 a 1357 cm³ per poter viaggiare in autostrada al limite massimo di velocità imposto, 140 km/h), poi affiancati dal 1800 e dal 2000 (quest'ultimo inizialmente solo per l'estero) e poi anche da un turbodiesel. Ne furono prodotti, in tre serie fino al 1985, circa 380.000 esemplari. Oggi è nettamente sottovalutata, sia rispetto alla Giulia sia rispetto all'Alfetta, con prezzi che vanno dai 2000 ai 4000 euro (storia a sé per la rarissima 2.0 Turbodelta, che può

superare i 20.000 euro). Potrebbe rappresentare un'occasione unica per entrare nel mondo delle vere Alfa, a patto di "digerire" l'inconsueta linea con il bagagliaio alto a "coda di anatra".



Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like TAHOE GMC YUKON (DIESEL), TAHOE GMC YUKON (I.S.), TRAILBLAZER, CORVETTE COUPE (C5), etc.

CHRYSLER STATI UNITI

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like VOYAGER 3.0 SLE 38 V6 (I.S.), VOYAGER 2.5 TD SEALE (I.S.), GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.), etc.

CISITALIA ITALIA

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like 202 BERLINETTA, 202 CABRIOLET, 202 SHM SPYDER IN UNO LARI, etc.

CITROËN FRANCIA

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like C1/C2 35 HP TORPEDO 2/5 POSTI, B14 TORPEDO, B14 BERLINA LIMOUSINE, etc.

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like ID 20, ID 19 BREAK/FAMILIALE, ID 21 BREAK/FAMILIALE, etc.

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like AX 140 (TUTTI I MOD.), AX 1500 (TUTTI I MOD.), AX 1700 (TUTTI I MOD.), etc.

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models like C3 PLURIEL, C3 30 V6 24V, C3 30 V6 24V BREAK, etc.

CIZETA ITALIA

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes model V16T.

DAEWOO COREA DEL SUD

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models ESPERO, NEXIA (TUTTI I MOD.).

DAF OLANDA

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models 600/750 DAFFODIL, 33, 44, 55, 55 COUPE.

DAIHATSU GIAPPONE

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models TAFT F10, TAFT F20, ROCKY (TUTTI I MOD.), FERDZA, etc.

DAIMLER GRAN BRETAGNA

Table with columns: Modello, cm³, Anni, Euro x 000. Includes models DOUBLE SIX LIMOUSINE, DB18 Q (12 LITRE) BERLINA, STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE, etc.

QUATTORRUOTE PRESENTA LEGGENDARIE MASERATI

LA COLLEZIONE UFFICIALE DELLA CASA DEL TRIDENTE



DIE
CAST
1:43
MODELS

I modelli che hanno fatto la storia della Maserati.
Perfette riproduzioni Die Cast in scala 1:43 con teca in Crystal.
Preziosi volumi con contenuti esclusivi firmati
QUATTORRUOTE per riscoprire 100 anni di tecnologia,
innovazione e performance del mito Maserati.



IN EDICOLA DAL 3 DICEMBRE
VOLUME + MODELLO
**MASERATI GRANSPORT
TROFEO LIGHT**

A SOLI €15,99*



IN EDICOLA DAL 17 DICEMBRE
VOLUME + MODELLO
**MASERATI
INDY COUPÈ**

A SOLI €15,99*



*Numero uscite previste 10. Prezzo prima uscita € 9,99. Prezzo seconda uscita € 12,99. Prezzo dalla terza uscita € 15,99 (salvo variazioni delle aliquote fiscali).
Prezzo Quattroruote escluso. L'Editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite periodiche complessive, nonché di modificare l'ordine e la sequenza
delle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo gli eventuali cambiamenti che saranno apportati al piano dell'opera.

Le immagini hanno il solo scopo di rappresentare i modelli della collezione. Forme e colori potranno essere diversi da quanto rappresentato. Immagini non contrattuali.

 **CENTAURIA**

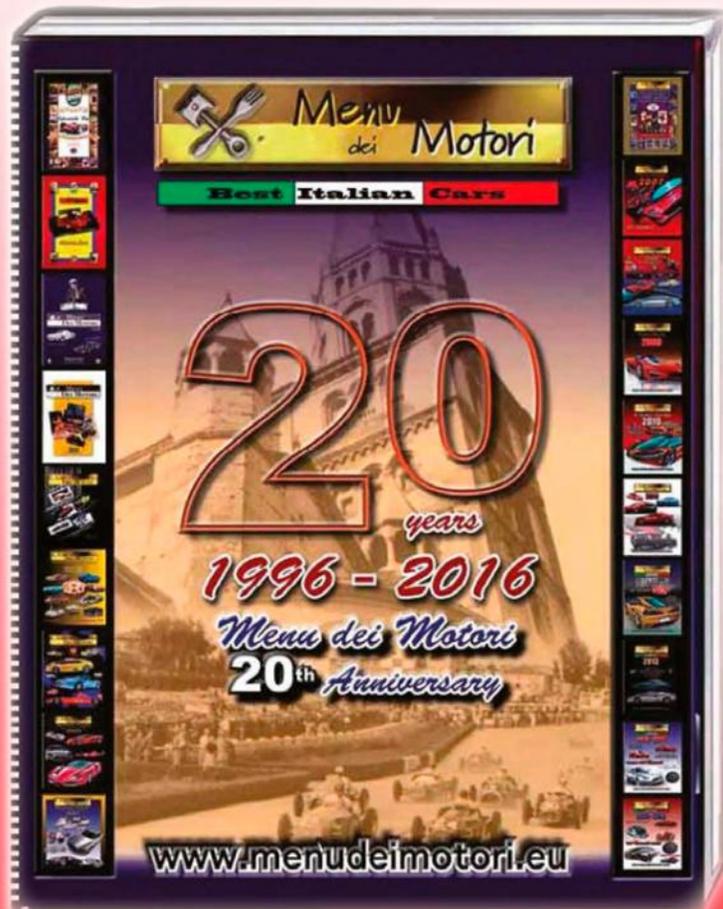


www.ferrariservicebonini.com



© Lorenzo Ferrari

DOPO OLTRE 30 ANNI DI ATTIVITÀ ESCLUSIVAMENTE SULLE AUTO DI MARANELLO, ALL'AUTOFFICINA BONINI CARLO DI CADELBOSCO SOTTO, OGGI ANCHE LE "ROSSE" D'EPOCA SONO DI CASA. NON A CASO, DOPO TANTI ANNI DI ESPERIENZA, CARLO BONINI ED OGGI ANCHE IL FIGLIO RENATO, SONO ORMAI TRA I POCHI A CONOSCKERLE PERFETTAMENTE, A ULTERIORE GARANZIA DI UN'ASSISTENZA SEMPRE PIÙ CHE QUALIFICATA.



MENU DEI MOTORI 20° ANNIVERSARY (1996 - 2016)

NUMERO UNICO SPECIALE ANNUARIO "MENU DEI MOTORI"

PER INFO: WWW.MENUDEIMOTORI.EU



Con sede a Cadelbosco, piccolo centro in provincia di Reggio Emilia, l'Autofficina Bonini da oltre 30 anni offre assistenza meccanica dedicata specificatamente alle "Rosse" di Maranello. Non a caso, da sempre è ufficialmente autorizzata come Service Ferrari e dispone di tutte le più moderne attrezzature elettroniche per la diagnosi e la messa a punto.



Autofficina Bonini Carlo srl

Via G. Marconi, 16/A

42023 Cadelbosco Sotto (RE) - Italy

Phone +39.0522.911130

Fax +39.0522.911067

E-mail: info@ferrariservicebonini.com

www.ferrariservicebonini.com



Il tutto senza dimenticare nemmeno le Rosse del Cavallino storiche, cui si dedicano attivamente con restauri e riparazioni di ogni genere. Infine, da qualche anno l'Autofficina Bonini ha aperto anche un'apposito reparto, dedicato espressamente al rimessaggio delle auto dei loro clienti.



Images © Lorenzo Ferrari

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.

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, blu metallizzato AR 333, non ci sono parole per definirla; prima vernice, targhe nere, vera pelle, intonsa, tenuta come una reliquia religiosa, unica, visibile a Caserta, 50.000 euro

3683392600

1750 SPIDER VELOCE, 1968, rosso, originale in tutto, restauro totale, Asi Targa Oro, visibile a Milano. Tratt. ris.

3483886420

2000 BERLINA, 1974, blu Olanda, prima vernice, favolose condizioni di originalità, libretto tagliandi, vetri verdi, autobloccante, gomme nuove, 17.000 euro

3683392600

33 1.5 IE, 1992, grigio metallizzato, originale, sempre in garage, 60.000 km, qualsiasi prova, visibile a Chieti, 2000 euro

3896019497

ALFETTA GTV 2.5, 1984, rosso, in ottime condizioni, prezzo trattabile, 12.000 euro

336259241

GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO, 1971, verde, preparata, permutasi con Alfa Romeo Montreal, solo se perfetta, visibile a Chiavari (GE). Tratt. ris.

3346917204

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1974, blu Olanda, esemplare da museo, inirtata, esente da ogni problematica della serie, solo box, ogni prova e verifica, 23.000 euro

3683392600

GIULIA SUPER, 1970, biancospino, modello "Biscione", pedaliera bassa, motore originale, fondi rifatti, unico proprietario, visibile a Teramo, 15.000 euro

3772275377

GIULIA TI, 1966, azzurro spazio, inoltre GT Junior 1.3 del 1976, entrambe preparate, permutasi con Alfa Romeo Montreal, visibile a Chiavari (GE). Tratt. ris.

3346917204

GIULIETTA 1.8, 1979, verde oliva, uniproprietario, in ottime condizioni. No perditempo, visibile a Pelos di Cadore (BL), 7000 euro

3491218131

GIULIETTA SPIDER II SERIE, 1960, bianco, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

GIULIETTA SPRINT III SERIE, 1960, rosso, targhe nere, omologata Asi, ottimo stato di conservazione, visibile a Brescia, 55.000 euro



333445888

SPIDER 1.6, 1989, nero, iscritta Asi, 54.000 km, interni neri, tutto in ottime condizioni, visibile a Piacenza, 9000 euro

3394070270

AUTOBIANCHI

BIANCHINA CABRIOLET, 1964, rosso, Auto Asi Targa Oro, motore originale 004 in rodaggio, più altro motore, cambio e ricambi vari, visibile a Milano, 22.000 euro



3392714745

BIANCHINA PANORAMICA, 1968, blu pavone, con numero di targa e numerosissimi ricambi, da sistemare, 1450 euro

0522600264

BMW

520 I (E34), 1989, grigio metallizzato, perfettamente funzionante e in ottimo stato di conservazione, con attestato di storicità Asi, visibile a Treviso, 3000 euro

3387952430

Z3 ROADSTER, 1997, argento, motore 2.3, interno in pelle nera, cerchi da 18". Astenersi sognatori, visibile ad Ancona, 5500 euro

3476302136

CITROËN

11 BL TRACTION AVANT, 1953, blu, in buone condizioni, funzionante, visibile a Cuneo, 12.000 euro

3297460041

11 BL TRACTION AVANT, 1948, nero, interno buono, meccanica ottima, gomme nuove, CRS Asi, qualsiasi prova; adatta per cerimonie. Prezzo poco impegnativo, possibile permuta con spider. Tratt. ris.

3482520115

DIYANE 6, 1984, azzurro, in buone condizioni, con alcuni punti di ruggine, benché già riverniciata, visibile a S. Stefano di Camastra (ME), 2000 euro

3404652967

FERRARI

365 GT4 2+2, 1973, bronzo chiaro metallizzato, conservata, circolante, ottima, visibile a Bassano del Grappa (VI), 130.000 euro

3406082313

FIAT

124 SPORT COUPÉ, 1972, blu scuro, seconda serie, con motore 1400 bialbero, restaurata di carrozzeria e negli interni, con documenti in regola, visibile a Chieri (TO), 6000 euro

3388625574

125 SPECIAL (II SERIE), 1971, marrone testa di moro, Asi, ottime condizioni, molti lavori eseguiti, sempre in box, visibile a Genova, 4000 euro

3277392726

2300 COUPÉ S, 1967, argento, auto perfetta di meccanica e di carrozzeria, interno in pelle rossa, visibile a Roma, prezzo dopo visione

335299435

500 F, 1972, nero, revisionata, bellissima, visibile a Verona, 4800 euro

3391987495

500 LUSSO, 1970, azzurro, auto da restaurare, con motore che va in moto ma da revisionare. Possibilità di trasporto, visibile a Livorno, 1800 euro

3479375856

500 R, 1974, sabbia, due proprietari, 50.000 km, interno in skai nero; telo capote, freni e gomme tutto ok, cilindrata 594 cm³, ottime condizioni, come nuova, pronta all'uso. Prezzo trattabile, visibile a Pavia, 6500 euro

3388433849

508 BALILLA BERTONE, 1935, nero-verde, Asi, ottime condizioni generali, disegnata da Mario Revelli de Beaumont. Solo veramente interessati, visibile a Montesilvano (PE), 42.000 euro

3358441162

COUPÉ 2.0 IE 16V, 1995, nero metallizzato, interni in stoffa grigia, iscritta Asi, GPL, 83.000 km, cerchi in lega gommati più cerchi originali. No curiosi, visibile a in provincia di Cremona, 6500 euro

3339565552

SPORT SPIDER, 1979, azzurro metallizzato, buone condizioni d'uso, documenti tedeschi, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

X1/9, 1974, rosso, prima serie, colore originale, restauro totale, motore in rodaggio, ruote in lega, omologata Asi Targa Oro. Prezzo adeguato alle condizioni, visibile a in Trentino. Tratt. ris.

3703001136

INNOCENTI

MINI MINOR MK3, 1970, blu-bianco, auto perfetta, da veri intenditori, iscritta Asi, quindi libera di circolare sempre, più ricambi vari. Prezzo trattabile, visibile a Milano, 7000 euro



3392714745

JAGUAR

MK2 3.8 LITRE, 1966, restauro totale non recente, uniproprietario ultimi 25 anni, affidabilissima. Prezzo negoziabile dopo visione, visibile a Napoli, 36.000 euro

3317676577

XJ6, 1989, azzurro metallizzato, iscritta Asi, interno in pelle, tendine, statuetta, 4 fari, cambio manuale, tetto elettrico. Iniettori, candele e gomme nuove. Stupenda, visibile a Cremona, 11.000 euro

3485182377

XJS CONVERTIBLE, 1988, azzurro metallizzato, motore V12, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

XJS CONVERTIBLE, 1991, bianco, motore V12, full optional, interno in pelle nera, perfette condizioni, iscritta Asi con CRS, originale, bella, visibile a Cassino (FR), 21.000 euro

3313680280

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO
TANKERITE
 Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.
 Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Medio
- 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

Targhe Storiche Srl
 Targhe per veri intenditori
 Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it



Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)
 Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.riambijeeep.com> - e-mail: turi@riambijeeep.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



e elvezioesposito
 Tappezzeria auto d'epoca
www.elvezio.com

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
 Tel. e fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - elvezio.blog.wordpress.com

LE MOSTRE SCAMBIO IL

COSENZA	10-11 DICEMBRE
TORINO	3-4-5 FEBBRAIO
RAGUSA	10-12 FEBBRAIO
NOVEGRO (MI)	17-18-19 FEBBRAIO
SORA (FR)	25-26 FEBBRAIO

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.
 di Pavan Nicola

VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV MEHARI e DYANE



Altre informazioni sul sito
www.citroen2cvservice.com

Saremo al SALONE D'INVERNO dal 28 AL 29 GENNAIO FERRARA FIERE

E ALL' AUTOMOTORETRO' DI TORINO DAL 3 al 5 Febbraio 2017 piazzola 68-69

Vienici a trovare!




• Spedizioni in tutta Italia
 • Ampio magazzino ricambi

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
 Tel. 04421955082 - 347 5366196 - 347 9207720
www.citroen2cvservice.com - info@citroen2cvservice.it

46^a Mostra scambio

AUTOMOTOCICLO D'EPOCA

FIERA di RIMINI
 INGRESSO EST

11-12 Febbraio 2017






COMPLETAMENTE AL CHIUSO
 PARCHEGGIO GRATUITO (Ingresso EST)
 Treni con fermata diretta a RIMINI FIERA

Per info: tel./fax 0541 731096 cell. 347 1844267
mostrascambiorimini@gmail.com

www.museomotociclo.it

Organizzato da:  AUTOMOTOCICLO

Con il patrocinio di:  MUSEO NAZIONALE DEL MOTOCICLO

 Comune di Rimini

Ospitata da: **ITALIAN EXHIBITION GROUP**
A merger of Rimini Fiera and Fiera di Vicenza

Orario visitatori:
 Sabato 11 febbraio 9 - 18
 Domenica 12 febbraio 9 - 16,30

XJS COUPÉ, 1992, blu, Asi Targa Oro, motore V12, 100.500 km, interno in pelle beige, targhe a fondo bianco Roma. Gomme, ventilatori e batteria nuovi. Molto bella, visibile a Ameno (NO). Tratt. ris.

0322998712

XK 120 O.T.S., 1952, Racing Green, aero-screen, restauro totale nel 2009, percorsi 3500 km, ottime condizioni, visibile a Lugo, 135.000 euro

3355711762

XK 150 FIXED HEAD COUPÉ, 1957, British Racing Green, interni in pelle Connolly beige, rara, assoluta documentata originalità, secondo proprietario, Asi Targa Oro, da collezione, visibile a in Lombardia, quotazione Ruoteclassiche



036349346

LAMBORGHINI

JARAMA, 1972, nero, colore nero originale, interno nero, Weber 45 nuovi, cerchi senza gallettoni. Motore, cambio e differenziali nuovi, linee scarichi Ansa. Tel. ore 10-21, visibile a Roma. Tratt. ris.

063332650

LANCIA

2000 BERLINA, 1971, beige, vettura ben conservata, motore da far ripartire, ferma da un anno, da riprendere in alcuni particolari interni, visibile a Varese, 2500 euro

3663870863

2000 I.E. BERLINA, 1972, beige Mirabello, perfetta in tutto, Asi, pronta all'uso, revisione 2018, bellissima. Eventuale permuta con differenza a mio favore, visibile a Parma, 7500 euro

3488983157

APRILIA TRASFORMABILE, 1959, amaranto scuro, fuoriserie Pininfarina, omologata Asi, targhe originali, condizioni da concorso, visibile a Milano, prezzo adeguato alla sua importanza e rarità



3397080407 oppure 02743466

DELTA HF INTEGRALE 16V,

1990, bianco, perfetta in tutte le sue parti, pronta all'uso quotidiano, visibile a Rassina (AR), 24.000 euro

3391700501

FLAVIA 2000, 1973, beige, motore nuovo, 8000 km, 5000 euro

335283707

K COUPÉ 2.4, 1998, rosso York, eccellente interno in tinta, in Alcantara, 95.000 km, visibile a Milano, 18.000 euro

3339058553

MONTECARLO COUPÉ, 1980, azzurro metallizzato, macchina perfetta, come nuova, da collezione, Asi Targa Oro, usata solo per raduni, visibile a Verona, 16.000 euro

0458740142

MAZDA

MX-5 1.8 I WIND, 2004, argento metallizzato, sportiva di futuro interesse storico, superben tenuta, perfetta, interni in pelle blu, capote blu, unico proprietario, visibile a Salerno, 4200 euro

3485113854

MERCEDES

200 (W123), 1978, grigio metallizzato, ottimo stato di conservazione, Asi, documenti originali, tetto elettrico, GPL, gancio di traino + cerchi in lega, visibile a Torino, 3200 euro



3492535421

230 SL «PAGODA», 1966, rosso scuro, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresì.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

300 SL-24 (R129), 1991, bianco, interno in pelle nera, hardtop, iscritta Asi, cambio automatico, meccanica e carrozzeria ok, visibile a in provincia di Cremona, 15.000 euro

3339565552

CLK 200 K CABRIO, 2000, blu, splendidamente conservata, 140.000 km tagliandati, revisione settembre 2018, visibile a Gallarate (VA), 5500 euro

3409379842

MG

MIDGET MKIV 1500, 1979, verde inglese, auto come nuova, km 0, Asi Targa Oro, da vedere e da provare, da veri amatori, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3661991522

TF, 1954, Almond Green, revisione 7/2018, restauro completo, motore in rodaggio, 3800 km, Asi, visibile a Bergamo, 34.000 euro

3338168699

MORGAN

PLUS 8, 1982, bicolore, vettura pari al nuovo, guida a destra, privato vende o permuta con auto di mio interesse, visibile a Genova, 15.000 euro

3355604632

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO.
DIFFIDA DALLE IMITAZIONI



Il marchio Covercar si distingue, da oltre 40 anni per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti. Consigliamo quindi, ai nostri clienti di accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto. Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti Covercar o visitare il sito www.covercar.com

CARATTERISTICHE

- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • traspirante
- lavabile nella comune lavatrice domestica
- realizzato sulla misura dell'auto o della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- facilità di gestione • ingombri ridotti
- eventuale piping in contrasto per delineare le forme dell'auto o della moto
- borsa inclusa

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



Confezioni Andrea Italia srl • Via Friuli, 8 • 21100 Varese (ITALIA) • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482960121 • info@covercar.com - www.covercar.com



Specialisti in ricambi jaguar

Ogni anno migliaia di clienti scelgono di servirsi da noi per acquistare tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria per le loro auto storiche inglesi.

La nostra pluridecennale esperienza con queste auto, insieme alla disponibilità in pronta consegna della maggior parte dei nostri articoli, ci permette di offrire al cliente un servizio unico in Italia.

WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco
Via Riviera 39, Pavia
tel: 0382525429/ 0382523630
email: info@gmajag.net



LAMIERATI PER JAGUAR CLASSICHE



COMPONENTI MOTORE



KIT TAPPEZZERIA JAGUAR

Quality is vital to us all



GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAIATURA 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

CITRÒ SERVICES srl

La nostra passione al tuo servizio!



TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM

EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 0384 090006

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, bianco, Buona, revisione 3/2017, con ricambi vari, visibile a Bergamo, 8000 euro

3383168699

OPEL

KADETT 1.3 S CARAVAN, 1988, bianco, ben tenuta, targhe originali, carburatore nuovo, da vedere, visibile a Como, 1250 euro

3478825498

PORSCHE

356 A SUPER, 1957, nero, Serie T1 e 1/2, vettura in fase di restauro totale, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

356 SPEEDSTER REPLICA, 1965, argento, interni rossi, marca Usa Legend, con motore 356 nuovo da rodare. No perditempo, solo interessati, visibile a Firenze, 80.000 euro

3358213702

911 S 2.4 TARGA, 1973, nero, auto da rimontare, scocca sanata visibile, completa di tutto, motore originale, visibile a Teramo, 65.000 euro

3772275377

911 SC, 1979, Sienna metallic, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD, 1960, grigio metallizzato-argento, vettura in perfette condizioni, pronta all'uso, targa GE, omologata Asi Targa Oro. Tratt. ris.

3389369456

ROVER

MINI COOPER SPORTS PACK, 1998, blu-grigio perla, vettura in serie limitata da collezione, 58.600 km, visibile a Spello (PG), 16.000 euro

3319236377

TRIUMPH

TR4, 1965, rosso, carrozzeria ottima, interni ben conservati, capote e tonneau cover ottimi. Cruscotto e volante in legno, ruote a raggi. Motore, freni, alternatore e motorino di avviamento nuovi; cambio e differenziale revisionati, affidabilissima, foto a richiesta, visibile a Nord Milano, 26.000 euro

3283109800

TR6 P.I., 1972, verde, interni in pelle beige, ruote a raggi, capote cover; perfetta di carrozzeria e motore, visibile a Milano, 28.000 euro



3358489121

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





CIRCUITO AUTOMOBILISTICO di CASERTA



SETTEMBRE 2017



STELI
MILANO

presidenzaacicaserta@gmail.com

TR6 P.I., 1972, amaranto, ruote a raggi, Asi, visibile a Milano, 13.000 euro

024157985

VOLKSWAGEN

FAMILCAR GL, 1986, verde ghiaccio, raro modello con motore 1600 benzina, sempre in box, 75.000 km documentati, autoradio, iscritta Asi, visibile a Napoli, 2800 euro

3478911006

MAGGIOLINO, 1984, rosso Maranello miclizzato, Cal Look, gomme nuove, interni nuovi, no perdite d'olio, appena restaurato. Prezzo trattabile, visibile a Chioggia (VE), 7500 euro



3683372112

MAGGIOLINO TYP 11/D2, 1970, azzurro, vetro piatto, interni in tessuto-finta pelle, gomme nuove, revisione 7/2016, Asi Targa Oro, ottimo stato, visibile a Abano Terme (PD), 9500 euro

3585939241

MAGGIOLONE CABRIOLET 1302, 1970, grigio chiaro, vettura originale, matching number, restauro nel 2000 a interni e capote, visibile a Padova, 12.500 euro

3383403448

VENDO MOTO

DUCATI

350 SCRAMBLER, 1974, giallo, originale e restaurata. Radiata, ma conservati documenti e targa originali, visibile a S. Daniele, 7000 euro

3381624247

GILERA

150 SPORT, 1954, nero-rosso, totalmente ricondizionata, motore in rodaggio, targa e libretto in tela originali. Prezzo trattabile, visibile a Bareggio (MI), 3000 euro



3392714745

HONDA

CB 750 F, 1982, rosso metallizzato, Bol d'Or, in ottime condizioni, Certificato di Interesse Storico e Collezionistico Asi, documenti regolari, 42.000 km, visibile a Paese (TV), 3500 euro

3287011287

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 C, 1951, verde kaki, condizioni pari al nuovo, bellissima, CRS Asi, pronta per l'omologazione Targa Oro. Tratt. ris.

3337843998

LAMBRETTA 150 SX SIDECAR, 1968, giallo-nero, con "side" specifico per Lambretta, documenti in regola. Utilizzabile anche senza "side", visibile a Arquatas, 9800 euro

3474286528

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, verde militare, moto ex militare, in ottimo stato, con targhe e documenti in regola, visibile a Grosseto, prezzo dopo visione

3887350103

VENDO VARIE

PER PORSCHE 356 E 911 (1965-1974)

■ Tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, 95 euro



3382967592

PER PORSCHE 356 E 912

■ Marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

ATLAS

Fasce bianche applicabili a tutti i tipi di pneumatico. Gomma di ottima qualità. Prezzo per un kit di quattro fasce, 60 euro

3356507707

ATTREZZATURE OFFICINA

Banco di prova da elettrauto, ottimamente conservato, con vernice originale, funzionante, vendo per chiusura officina, visibile a Mantova. Tratt. ris.

0376819279

AUTORADIO

Modelli d'epoca, anni 50, 60, 70, 80, 90, con plance, altoparlanti, antenne ecc. Telefonare dopo le 18. Tratt. ris.



3397704801



LANCIA ASTURA CABRIOLET PININFARINA
ANNO 1934 - RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO
TARGHE ORIGINALI - ASI TARGA ORO

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy
Phone: +39-011644119

Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



LANCIA AURELIA B24S
ANNO 1956 - STUPENDE CONDIZIONI
ORIGINALI - MOTORE ORIGINALE
COLORE CELESTE ORIGINALE
INTERNI PELLE NATURALE

SEGUITE TUTTI GLI AGGIORNAMENTI SULLE AUTO DISPONIBILI SULLA NOSTRA PAGINA Instagram: @autoclassitaly



ABARTH 595 SS
ANNO 1967 - ORIGINALE
RESTAURATA - TARGHEVECCHIE



FIAT 1100TV TRASFORMABILE
ANNO 1955 - RESTAURATA
OMOLOGATA ASI TARGA ORO
PER MILLE MIGLIA



PORSCHE 911 2.4T
ANNO 1973 - TARGHE E
DOCUMENTI ORIGINALI UNICO
PROPRIETARIO - CERTIFICATA
PORSCHE



MASERATI BITURBO SPYDER
ANNO 1985 - 34.000 KM
ORIGINALI - UNICO
PROPRIETARIO APPENA
REVISIONATA IN MASERATI



FIAT DINO 2.4 SPIDER
ANNO 1970 - 420 ESEMPLARI
COSTRUITI - RESTAURO TOTALE
HARD TOP



PORSCHE 911 2.7 TARGA
ANNO 1976 - OTTIME
CONDIZIONI ORIGINALI
CERTIFICATO DI ORIGINE
PORSCHE



BENTLEY R-TYPE
ANNO 1954 - RESTAURO TOTALE
DOCUMENTATO ESEGUITO
IN INGHILTERRA - TARGHE E
DOCUMENTI ITALIANI



FERRARI TESTAROSSA
ANNO 1990 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
INTERNI PELLE BLU - TARGHE
E DOCUMENTI ORIGINALI



AUSTIN HEALEY 3000 MKII
ANNO 1965 - TARGHE NERE
RESTAURO TOTALE STUPENDE
CONDIZIONI



ABARTH 124 RALLY
ANNO 1973 - VETTURA STRADALE
TARGHE NERE
COMPLETAMENTE ORIGINALE



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
ANNO 1962 - VENDUTA NUOVA
IN ITALIA - RESTAURATA
OMOLOGATA ASI TARGA ORO



**ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDEVELOCE**
ANNO 1958 - PRIMA SERIE A
PASSO CORTO - RESTAURO
TOTALE - MOLTO RARA

SIAMO PRESENTI A AUTOMOTORETRO' - TORINO 3/4/5 FEBBRAIO 2017



marchioni auto storiche



Vetture disponibili:

- *Alfa Romeo 6C Sport 1947, Freccia d'Oro*
- *Alfa Romeo 6C S Sport 1947, Cabriolet Farina*
- *Alfa Romeo Giulietta Sprint, 1965*
- *Fiat 130 Coupè Pininfarina, 3.2 cambio automatico, 1971*
- *Fiat 500 TV, Giannini, 1969*
- *Fiat 600, vetri scorrevoli, 1955*
- *Fiat 1400 Cabriolet, 1951*
- *Fiat 1400 Van Assistenza, 1951*
- *Lancia Aurelia B20, sesta serie, 1957*
- *Lancia Aurelia B21, 1952, elegibile Mille Miglia*
- *Lancia Aurelia B51, Giardinetta Viotti, 1951, progetto di restauro*
- *Maserati Mistral 3.7, 1966*
- *Maserati Quattroporte 4.2, 1967*

Our Passion: Your Passion



*Auguri di Buon Natale
e di un sereno anno nuovo*



Restauro e vendita
auto d'epoca

Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa 40042 - Lizzano in Belvedere (BO)

Tel. +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035

www.marchioniautostoriche.it e-mail: info@marchioniautostoriche.it

MUSSO GOMME
pneumatici per vettura e moto da collezione

**AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE**

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

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

WWW.AIRCOOLED.IT

AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

CRESCI

PA 20 2 ASSI, 2006, acciaio zincato, rimorchio per auto, con tutti gli accessori, compreso verricello elettrico. Prezzo non trattabile, visibile a Forlì, 3000 euro

3487331158

LETTERATURA AUTO

Enciclopedia dell'Automobile - Pininfarina, 12 volumi. Prezzo non trattabile, visibile a Parma, 500 euro

0521284284

Libri Tutte le Fiat e Tutte le Lancia, di Quattroruote. Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

MARCHE VARIE

■ Pompe di benzina di vari modelli anni 60 e 70, juke-box anni 60 e 70, biciclette anni 50. Tratt. ris.

3389369456

NARDI

Volante originale anno 1966, con mozzo Austin Cooper S, visibile a Torino, 500 euro

3487356515

PER ALFA ROMEO

Libretti, cataloghi e manuali collezionista vende. Tratt. ris.

3397502634

PER ALFA ROMEO ALFA 75 1.8 (1990)

Vari set di cerchi in lega da 14" a 4 fori, con e senza gomme, più vari ricambi originali, molle ribassate, autoradio... Vendo in blocco o separati, visibili a Como. Tratt. ris.

3389369456



3462488137 oppure 3468824137

PER ALFA ROMEO GIULIA

Devio-sgancio seminuovo per tutte le serie, visibile a Bologna, 90 euro

3339579760

PER ALFA ROMEO GIULIA GT

Pezzi di carrozzeria, di motore e di meccanica, Automobilia ecc. in blocco vendo, visibile a Como, Tratt. ris.

3386269192

Ricambi di carrozzeria e di meccanica, scritte, cerchi, insegne, automobilia, vendo in blocco, Tratt. ris.

3386269192

PER ALFA ROMEO GIULIETTA ANNI 60

Borsa attrezzi completa, visibile a Ventimiglia, 1300 euro

0035611507411

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER

■ Paraurti, fanali, griglie, minuteria varia, hardtop. Per Duetto, GT Bertone e Giulia berlina, parti di carrozzeria, meccanica, sedili, cruscotti, autobloccanti, strumenti vari, radiatori, sospensioni anteriori e posteriori. Tratt. ris.

3389369456



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.



Bonera S.p.A. Concessionaria Ufficiale Mercedes-Benz - Via Zammarchi, 3 - 25135 Brescia - Tel. 349.0521809 - Email: giovanni.morandi@bonera.it

www.garagesoderini.com



Jaguar E Type 3800 Flat Floor, anno 1961, Heritage Jaguar, restauro totale, iscritta ASI.



Aston Martin Vanquish, anno 2002, Km 34.000, Come nuova.



Jaguar XJS Coupè 3600, anno 1985, colore antracite, cambio manuale, unico proprietario, 52.000 Km.



Rolls Royce Silver Shadow 1, anno 1974, colore bianco, cambio automatico, iscritta ASI.



Porsche 996 Turbo Cabrio, Kit S, anno 2004, uniproprietario, Tagliandi Porsche.



Citroen DS 21 Familiare, anno 1972, post8, restaurata, 3 file di sedili, rarissima.



Mercedes SL 320 R 129, anno 1994, perfette condizioni.



Lancia Fulvia 2C, anno 1966, pronta gare storiche, Roll Bar integrale, parti alleggerite, Fische Internazionale, Ottimo coefficiente.



Mini Cabrio Lamm, anno 1995, km 40.000, certificata Laam, Ottime Condizioni.

Bergia Paolo

Officina specializzata
Alfa Romeo



Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



MICRO SABBIATURA

AUTO D'EPOCA

SVERNICIATURA
DELLA SCOCCA
CON ABRASIVI DELICATI

FERGIS
sabbie
FERGIS LT - E-RIMARIA SILVIA
V.A. FLEVI NO. 9/11
20030 TREZZANO S/Naviglio IMU
TEL. 02 4433729 WWW.FERGIS.IT

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVE E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

- TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A:
pubblicità@edidomus.it



PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER E GT

■ Vari motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, parti meccaniche cambio leva lunga prima serie e carburatori. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

■ Avantreno, ponte posteriore, trasmissione, gruppo riscaldamento, strumenti, porte, minuteria varia. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER E SPRINT

■ Testa e motore revisionati, codice AR00102. A richiesta, altre informazioni, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, SPRINT E SS

■ Vetri porta, alzacvetri, cofani anteriori e posteriori. Tratt. ris.

3369369456

PER ALFA ROMEO SPIDER (1985-1990)

■ Cofani motore e bagagliaio, paraurti anteriore e posteriore, porte destra e sinistra, mirigonne e altro materiale. Tratt. ris.

3389369456

PER CITROËN DS

Eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica, idraulica ed elettrica, anche a domicilio (Milano e hinterland). Dispongo di ricambi, sia nuovi che usati. Pietro. Tratt. ris.

3474417703

PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi nuovi e usati, Tratt. ris.

3355945776

PER FIAT 126

Porte, paraurti, fanaleria, cerchi, targhette, ganasce, marmitta, pannello cruscotto, minuteria ecc. In blocco, 400 euro

0584914459

PER FIAT 1500 6C (1935-1950)

Parafanghi, cofani, portiere, vetri completi, cambio, ponte posteriore, radiatore nuovo e altro, visibili a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382540826

PER INNOCENTI MINI COOPER 1000 (1970)

Cruscotto completo di strumenti e quattro cerchi in lega originali, 600 euro

3493612730

PER LANCIA AURELIA B10

Cepi freni anteriori con tamburi usati e una serie di ferodi nuovi, 300 euro

3290454819

PER LANCIA FULVIA

Vasto assortimento di ricambi. Pezzi usati, ma in ottime condizioni, visibili a Rassina (AR). Tratt. ris.

3391700501



CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA

*Augura a tutti i soci ed amici
un Sereno Natale e
Felice Anno Nuovo*




FEDERATO A.S.I.
dal 1997





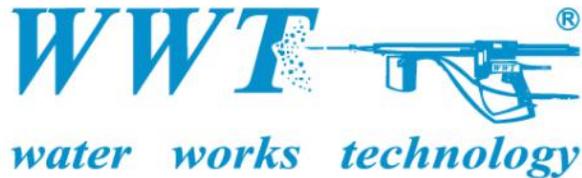
6° RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA DELLA PRESOLANA

- 4 DICEMBRE 2016 -
Castione della Presolana - Bergamo




Pedrengo, Via Signorelli 6 - Bergamo, Italy - Tel. e Fax. 035 513082 - www.cluborobico.it - info@cluborobico.it

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



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

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE



**...anche nel 2017
partner dei Vostri Capolavori...**

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

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

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42122 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà



2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)

tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

PER CARBURATORI AUTO STORICHE CELL. 338-3146038

MAC RESTAURI CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

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

CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910

051 6259282 - deghen@libero.it

PER MASERATI

Libretti uso e manutenzione modelli
Ghibli, Shamal, Karif, Racing, Biturbo,
222, 420, 422, 425. Tratt. ris.

3283056562

PER MORETTI 750 E 1200 (1950)

Borchie cromate nuove. Prezzo per kit di
4 pezzi. email: crdelgatto2@gmail.com,
500 euro



3387179086

PER PORSCHE 356 E 911

Telo copri-auto, tessuto di qualità,
doppio strato, anti-graffio e umidità. 180
euro



3382967592

PER PORSCHE 911

■ Scarico in lega leggera, racing
stradale, monotubo o bitubo, alte
prestazioni, sound Porsche. Tratt. ris.



3382967592

PER SIMCA

Ricambi vari. Tratt. ris.

0575591590

PER SUZUKI GSX 750 PRIMA SERIE

Modello 6 marce, vendo vari pezzi
originali, ancora nuovi, più manuale di
manutenzione, visibile a in provincia di
Milano. Tratt. ris.

3337706194

RICAMBI VARI

Motore Fiat 500 R perfetto, 550 euro;
tettino in lamiera, 100 euro; trombe
elettriche, 80 euro; antenna cromata
Autovox elettrica, 100 euro; porta destra
Fiat 500, 70 euro, prezzi vari

3201169319

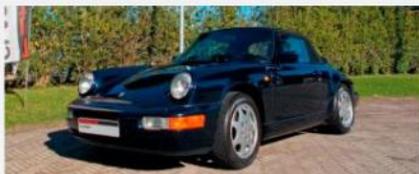
RIVISTA RUOTECLASSICHE

Annate complete, telefonare ore 21. Tratt. ris.

0152562455



Autocentri Balduina Classic



Porsche 911 (964) Carrera 4 Cabriolet '91

3.600 cm³, 250 cv, "Midnight Blue Metallic", interni in
pelle totale blu cobalto, certificato
d'origine e dichiarazione allestimento Porsche,
omologata ASI oro.



Porsche 911 (993) Carrera Coupé '94

3.600 cm³, 272 cv, "Polar Silver Metallic",
interni in pelle nera, cambio manuale,
certificata ASI, service book e documentazione
originale.



Porsche GT3 RS (997) '08

3.800 cm³, 415 cv, "Green/Black", interni alcantara
nero, rollbar nero, lip frontale verniciato, come uscita
dalla fabbrica, meno di cento esemplari
prodotti in livrea verde/nero.



Porsche 911 (993) Turbo '97

3.600 cm³, 408 cv, "Ocean Blue Metallic",
interno in pelle grigia nuovo, service book e
documentazione originale.



Porsche 911 SC Targa '81

2994 cm³, 172 cv, "Black Metallic", interni in pelle
totale nera originali, motore revisionato, unico
proprietario con storia documentata.



Porsche 911 (993) Carrera Coupé Tiptronic '94

3.600 cm³, 272 cv,
"Polar Silver Metallic", interni in pelle grigia,
cambio tiptronic.

Via Appia Nuova, 773 Roma - Tel. 06 78469628 - www.autocasioni.com

Grimaldi Classic Cars



Disponibile su
App Store

Disponibile su
Google play

Scarica la nostra APP
GRIMALDI AUTO SPA

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Linea Diretta +39 347-7376032 WhatsApp - +39 342-3014828

SAREMO PRESENTI DAL 3 AL 5 FEBBRAIO 2017 ALLA FIERA AUTOMOTORETRÒ PAD. 1
Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



FERRARI 348 TB IMM.1992 ***UNICO PROPRIETARIO e SOLO 20.400KM***, TAGLIANDO CON CINGHIE APPENA EFFETTUATO, interni pari al nuovo, ITALIANA, targhe personalizzate originali.
1 OWNER!



ALFA GT 2.000 UNIFICATO, Imm.1971, ROSSO/INTERNO BEIGE, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512, carrozzeria da far girar la testa.
2000 cct!



ALFA ZAGATO, 1.600 ***UNICO PROPRIETARIO*** COLORE ROSSO, libretto a pagine, RICERCATISSIMA e IRROVABILE 1.600, pochi km, interni neri favolosi.
SOLO 402 AUTO AL MONDO!



FERRARI 308 GT4 DINO, Imm.08/1977, colore ROSSO, RARISSIMA, ***ASI***, EX PROPRIETARIO SUA DA 27 ANNI, TAGLIANDO COMPLETO CON CINGHIA A LUGLIO 2016, CRUSCOTTO IN ALLUMINIO, ITALIANA.
308!



FERRARI 550 MARANELLO COLORE ROSSO, Imm. 1997 CINGHIA e TAGLIANDO FERRARI APRILE 2016, cambio manuale, borsa in cuoio con attrezzi originale, uso e manutenzione, ruota di scorta, interni in pelle chiara FAVOLOSI.
MARANELLO!



PORSCHE 912 1.6 ***ASI TARGA ORO*** 01/1968, GRIGIO METALLIZZATO, interni in pelle nera e tessuto, marmitta nuova, uso e manutenzione, autoradio grundig, cerchi originali, inserti originali in legno come da acquisto auto nel concessionario, staccabatteria, rostri cromati! **912!**



LAND ROVER DEFENDER ***NO LIMITS WORLD*** SOLO 100 ESEMPLARI PRODOTTI, UNICO PROPRIETARIO, CABRIO, 31.000KM, INTROVABILE, gancio traino, 2.5 TDI 113cv, BOOK SERVICE, IMM.1999.
100 ESEMPLARI!



ALFA ROMEO GT, 1.300 UNIFICATO, ***ASI*** Imm.1975, ARGENTO Metallizzato, interni in pelle nera impeccabili, volante a calice in legno, cruscotto ottimo, pannelli porta senza difetti, solo 3 proprietari, targhe nere, appoggiatesta regolabili, matching numbers.
UNIFICATO! (disponibile anche color Prugna!)



FERRARI MONDIAL T CABRIO, 3.400cc ***UNICO PROPRIETARIO*** 09/1991 TUTTI I BOOK FERRARI, GARANZIA, RETE, SERVICE CON TIMBRI, CINGHIA e TAGLIANDO FERRARI 2015, uso e manutenzione, fatture dei tagliandi. **ONE OWNER!**



ALFA ROMEO MONTREAL, Imm. 1971 ***ASI TARGA ORO, COLORE ROSSO*** SOLO 3 PROPRIETARI, motore Esuberante con iniezione SPICA che funziona Benissimo, interni panno/pelle nera, cerchi originali, interni ottimi, da guidare ogni giorno.
MONTREAL!



PORSCHE 996, cambio manuale, ***SOLO 29.000 KM*** TAGLIANDO PORSCHE 07/2016, book service, doppie chiavi, senza difetti, pelle nera COME NUOVA. VEDERE PER CREDERE.
LIKE NEW 29.000 KM!



PORSCHE 996 CARRERA, CABRIO BOOK SERVICE TUTTO TIMBRATO, Imm.1999, pochi km, ULTIMO TAGLIANDO Completo Porsche 07/2016, 6cd, fari xeno, capote e interni blu.
996 CABRIOLET!



PORSCHE 996 COUPÉ, con TETTO APRIBILE, 01/1998, TAGLIANDO PORSCHE con CINGHIE e FRIZIONE NUOVA 2016, BLU METALLIZZATO, autoradio ALPINE con equalizzatore, sedili elettrici con memoria, cruise control, fari allo xeno, cerchi in lega 18".
996!



VW 9 posti, 1.6 DIESEL ***Solo 1 PROPRIETARIO***, BOOK SERVICE VW COMPLETO, CINGHIA e Tagliando APPENA EFFETTUATO, interni in skai marrone impeccabile, carrozzeria ottima
9 POSTI!



MASERATI MERAK 3000 178CV ***ASI*** IMM.1973, COLORE ROSSO, certificazione dati tecnici, pochi km, motore perfetto matching numbers, interni scuri pelle/tessuto veramente molto belli.
MERAK!



FERRARI F355 BERLINETTA, 08/1995, CAMBIO MANUALE, ROSSA, INTERNI NERI, pochi km, TAGLIANDO CON CINGHIA MAGGIO 2016, interni favolosi, fatture lavori eseguiti, targhe originali.
LA PIU' RICERCATA!



ALFA ROMEO SPIDER CODA TRONCA 2.0, carburatori, Imm.1974, argento met, capote nera, 132cv, radio alpine cassetta, interni in pelle nera, volante a calice in legno.
SPIDER!



ALFA ROMEO CODA TRONCA 2.000CC 130CV, Imm. 1981, Bronzo metallizzato/interni in pelle beige, capote beige...CHE STILE! Frangivento, cerchi millerighe, praticamente una favola. Cromature appariscenti.
ITALIANA!



ALFA ROMEO GIULIA 4 MARCE, 1.300 IMM. 08/1968 ***ASI***, VERDE, avviamento a sinistra, interni in pelle marrone, libretto a pagine, volante 3 razze bachelite, bloccasterzo, cruscotto preciso, sedili perfetti, cromature ok, targhe nere.
GIULIA 4 MARCE!



FERRARI F 456 GT, ***ASI*** Imm.1995, ROSSA ***BOOK SERVICE COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto***, interni in pelle nera, WALIGE IN CUOIO comprese.
CAMBIO MANUALE!



LANCIA AURELIA B20 GT, *ASI ORO* 2.451cc, 4 marce, anno 1958, colore originale Argento metallizzato, FVA, interni in panno chiaro, volante in legno originale, targhe nere, matching number, 5388, libretto a pagine. ITALIANA DA SEMPRE.
CERTIFICAZIONE MASSIMA!



ALFA ROMEO GIULIA BOLLINO ORO, ***TOTALMENTE RESTAURATA DA NOI*** IMM.1967, COLORE VERDE, DA VEDERE, matching numbers, interni tessuto tabacco. L'UNICA CON SCUDETTO IN 2 PARTI.
BOLLINO ORO!



FERRARI F355 SPIDER, CAMBIO MANUALE ***GIALLO***, borsa in cuoio, book service completo, telo copri capote, interni in pelle nera, cerchi perfetti.
Una delle poche spider!



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE SS *ASI ORO* 1.300 01/1962, Colore Bianco Gardenia 005 Originale come da Registro storico Alfa Romeo, targhe originali, status impeccabile. ITALIANA DA SEMPRE.
GIULIETTA SS!



JAGUAR XK 120, TESTA C-TYPE, 3.442cc, compressione 8:1, 01/1954, ***ASI ORO***, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto DA INNAMORAFASI, Motore F11208, capote e tonneau, finestrini laterali asportabili.
RUOTE A RAGGI!

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

**IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE
EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)**

- * ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
- * CONSULENZA ALL' ACQUISTO (anche su e-bay e web)
- * 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
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

**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. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

Collezione completa 1987-2016, con tutti gli inserti storici, visibile a Lucca, 500 euro

3492998637

RIVISTE AUTO

Ruotedassiche dal 1987 al 2015, Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2015, Rombò dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Gente Motori Tutto Rally dal 1983 al 2015, Autorama, Automark3, Modelli Auto, Quattroruotine, Motociclismo dal 1945 al 2015, Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015, Motocross, Pilota Moto, Motosport, Tuttomoto, La Moto. Inoltre enciclopedie e libri su piloti e marche. Tratt. ris.

3332493694

COMPRO AUTO

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1988, rosso, in ottime condizioni generali, chilometri tagliandati e dimostrabili. Tratt. ris.

3402598364

LMX

SIREX 2300, auto completa o parti di carrozzeria o di meccanica. Tratt. ris.

3356919403

COMPRO VARIE

LAMBORGHINI

Trattori Serie DL raffreddati ad acqua, dal 1950 al 1960, compro o scambio. Tratt. ris.

337924093

MODELLISMO

Automodelli anni 60/90 Politoys, Dinky Toys, Corgi Toys, Minichamps, BBR ecc.; obsoleti, diecast, kit. Cerco sempre grandi collezioni. Email: enrico.sardini@gmail.com Tratt. ris.

022367505

Trenini, macchinine e giochi in latta Maerklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco ecc.. Tratt. ris.

3466800367

PER FERRARI

Libretti uso e manutenzione, portadocumenti, brochure, foto, cataloghi ricambi e vario materiale. Tratt. ris.

3283056562

RIVISTE AUTO

Cerco riviste Ruoteclassiche (primi anni), Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926, Speciali Domus, Autosprint dal 1961 al 1969, Motociclismo dal 1914 al 1970, La Moto dal 1932 al 1966. Inoltre libri e pubblicazioni (anche stranieri) su auto, moto e Formula 1. Tratt. ris.

3472303761

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

**BORGHINI
EPOCA**
Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095-borghinipneumatici@gmail.com

Elettrauto Franco s.r.l.
COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 38015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

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 **NOVITA 2013** **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,
PORSCHÉ, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

EUROTETELI - 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

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.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

DAL 1945
M. A. R. A.
di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA**

LANCIA

**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



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI		RUOTECLASSICHE	
<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
SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		
MARCA*	MODELLO*		
ANNO*	COLORE*		
VISIBILE A*	TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*			

MODULO 2 - Aggiunta a pagamento
GRATUITO

COMPILARE PER COMMERCANTI		A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00	
<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
SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		
MARCA*	MODELLO*		
ANNO*	COLORE*		
VISIBILE A*	TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*			

MODULO 1
MODULO 2

- 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 quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a un'insertione gratuita (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'insertione 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 1996, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2006, 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, ricorrendo agli 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 asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

Inserzionista	Città	TOTALE IMPORTO INSERZIONE EURO
Indirizzo	Telefono	
MODALITÀ DI PAGAMENTO		
<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.



VW Golf GTI Clubsport

Tre o cinque porte
La versione vitaminizzata della Golf sportiva è disponibile sia a tre sia a cinque porte, quasi fosse una normale berlina.

La normale GTI vi pare una scelta banale? La Clubsport è da intenditori

La Volkswagen Golf, è universalmente noto, è un'auto di elevata qualità. La versione GTI da quarant'anni vi aggiunge sportività, tanto che viene identificata come "la" GTI per antonomasia. Il modello attuale, grazie al suo due litri da 230 CV, può toccare i 250 km/h, tanto per dire sempre la sua nel segmento delle sportive compatte. E la Clubsport, destinata a chi proprio una macchina di grande serie, per quanto in versione top di gamma, non riesce a digerirla? Si distingue per la potenza, che

cresce fino a 265 CV. "Appena" 35 in più? No, per la verità: grazie alla modalità Boost possono diventare, temporaneamente, persino 290! Ma attenzione: il fisco italiano se n'è accorto, e il bollo lo pagherete appunto per 290 CV, anche se non potrete disporne sempre. Come va questa super Golf? Forte, molto forte... e con cattiveria, pure. L'accelerazione da fermo vi porta ai fatidici 100 orari in 6,3 secondi, c'è la funzione Launch Control per il cambio DSG a sei rapporti (c'è anche il manuale a sei marce),

poi il differenziale a bloccaggio elettronico XDS+, i fari bixeno, il Climatronic, i cerchi in lega da 18" e molto altro. Tutto questo ben di Dio si può avere a partire da 36.800 euro. Volete ancora di più? Esiste la serie limitata Clubsport S: 310 CV, 1285 kg e due soli posti. 400 esemplari in totale, ma sono praticamente già tutti venduti. A guardare con l'occhio del collezionista, comunque, Clubsport o S che sia, avrete messo nel box lo stato dell'arte della Golf.

Fulvio Zucco



Due litri di rabbia

Il quattro cilindri TSI ha un comportamento e un sound davvero cattivi, rivolti agli appassionati del genere. L'interno, in alto, si distingue subito per il volante in Alcantara.



CARATTERISTICHE (3 PORTE)

Motore	Anteriore 4 cilindri trasversale Cilindrata 1984 cm ³ Coppia 380 Nm a 1700 giri/min Potenza 265 CV a 5350 giri/min.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 6 marce oppure DSG a 6 rapporti.
Dimensioni e peso	Lungh. 4268 mm - Largh. 1790 mm Altezza 1442 mm Peso a vuoto 1305 kg.
Prestazioni	Velocità 250 km/h (autolimitata) Accelerazione 0-100 km/h in 6,3 secondi Consumo medio 7 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

WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO
DAL 19 AL 22 GENNAIO 2017

GUARDA IL VIDEO
DELL'EDIZIONE 2016



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



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

Testati nelle condizioni più estreme



110 ANNI

PORTATI CON CLASSE



Nasce **Lancia Classiche**,
il nuovo servizio di certificazione e restauro
di vetture storiche Lancia.

Scopriilo su fcaheritage.com