

RUOTECLASSICHE

30
TRENT'ANNI

IN REGALO CON QUESTO NUMERO L'OPERA ESCLUSIVA E DA COLLEZIONE
DI UN MAESTRO DEL DESIGN: APRI E SCOPRI QUELLA DI QUESTO MESE



COPERTINE D'AUTORE
ROBERTO GIOLITO

RUOTECLASSICHE



FIAT 500
SPORT

IMPRESSIONI DI GUIDA
LAND ROVER VELAR (1970)

EVENTI
VERNASCA SILVER FLAG
ASIMOTOSHOW



FIAT 500

SPECIALE

FIAT 500

PERCHÉ DA 60 ANNI
È LA PIÙ AMATA DAGLI ITALIANI

GARECLASSICHE
MODENA 100 ORE
GIRO DI SICILIA
PIOMBINO-LIVORNO
RALLYE DES PRINCESSES



CONCORSO DI VILLA D'ESTE
COSÌ VENGONO SCELTE LE VINCITRICI



REGINE DEL PASSATO
ALFA ROMEO 6C 2300 PININ FARINA



NATE PER CORRERE
RAVAGLIA SULLA BMW M3 E30

BUCROAZIA COME IMMATRICOLARE I VEICOLI STORICI DI "ORIGINE SCONOSCIUTA" O PROVENIENZA ESTERA
ASTE BATTUTE "SOTTO LA STIMA" LE APPASSIONATE LETTERE DI ENZO FERRARI A FIAMMA BRESCHI

Forever **YOUNG** since 1957

NUOVA FIAT 500-60° IN EDIZIONE LIMITATA

Per celebrare il sessantesimo compleanno di Fiat 500 nasce l'edizione speciale ispirata agli anni sessanta: 500-60°. Un'esclusiva cabrio, impreziosita da dettagli cromati su un'elegante carrozzeria Dolcevita bicolore bianco tristrato e avorio, cerchi in lega da 16", interni in pelle Frau e Uconnect™ Nav con schermo touchscreen 7".

SCOPRI 500-60° SU WWW.FIAT500-60.IT

Consumi ciclo combinato: bz/ds da 3,4 a 4,9 (l/100km). Emissioni CO₂ ciclo combinato: da 89 a 115 (g/km).









LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1960 MASERATI 3500 GT SPYDER**

PORTFOLIO CLIENTI

1941 Lockheed Electra 12A (ex-Sidney Cotton e il film Amelia) • 1970 Lamborghini Espada

1988 Porsche 959 Komfort • 1994 Bugatti EB110 GT

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 KS00





facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/

“BOLLO” PER ETÀ, ALTRO SALASSO IN VISTA?



L'

amico e collega Gian Luca Pellegrini lancia il grido d'allarme "Età media del parco, vergogna italiana" da questa stessa pagina del nostro mensile ammiraglia Quattroruote di giugno. Non posso che condividere le sue parole, guardando i dati del 2015 diffusi

dall'Accea, l'associazione che riunisce i costruttori europei di auto. Stando a loro, il nostro circolante ha un'età media di 10,7 anni. Analizziamo 5 realtà più o meno confinanti: Austria (8,9), Francia (9), Germania (8,9), Spagna (11,4), Portogallo (12,6). La situazione

“Gli anni 90 hanno portato le prime grandi campagne di rottamazione e hanno visto finire sotto le presse una significativa ondata di auto che oggi faremmo la fila per acquistare. Non ripetiamo quegli stessi errori”

cambia, però, dai dati dell'Agenzia europea dell'Ambiente: Austria e Germania (6,8), Italia (7,5), Francia (8), Portogallo (8,7) Spagna (9,8). Ma questo poco importa.

È comunque curioso notare che ciascuno dei Paesi citati, che abbia o non abbia un parco auto più fresco, stia dirigendo le imposte automobilistiche sulla circolazione più che sul possesso: più fai strada più paghi. In Italia, invece, dov'è prevista già una tassazione progressiva in base alle emissioni (le Euro 0 pagano più delle Euro 6), è stato pressoché ristabilito il pagamento del bollo anche per quelle ventennali che dovrebbero essere “conservate” per il collezionismo futuro. Risultato? Un gettito aggiuntivo ridicolo e i pezzi più signifi-

cativi che migrano verso l'estero.

Vale la pena poi ricordare che gli anni 90 hanno portato le prime grandi campagne di rottamazione e hanno visto finire sotto le presse auto che oggi faremmo la fila per acquistare. La politica fiscale attuale, che si potrebbe inasprire se, come paventato dal ministro Calenda, concentrerà ulteriormente la tassazione sull'anzianità dei veicoli, potrebbe sortire effetti simili. Allora qual'è una soluzione auspicabile? Oggi siamo in attesa che compiano vent'anni i residuati dell'iperrotto mercato del 1997 da 2,4 milioni di pezzi. Forse avrebbe senso ragionare su una campagna di rottamazione mirata che tenga magari conto delle effettive condizioni di un'auto, con un incentivo crescente in base al chilometraggio: “bonus se rottami un'auto con più di 100.000 km”; “raddoppio per 200mila”; e via così. In questo modo si potrebbe attivare un'operazione virtuosa mirata a togliere dalle strade veicoli magari con scarsa manutenzione, rendendo più sicura la circolazione.

Diverso sarebbe il discorso per altre vetture. Questo mese abbiamo dedicato uno “speciale” alla Fiat 500 del 1957. In Italia ce ne sono oltre 380mila esemplari. Ma che fastidio danno? Uno soltanto di voi accetterebbe di vederne “schiacciare” una? Noi no, decisamente no.

David Giudici
@davgiud

DA NON PERDERE

30 REGINE DEL PASSATO VENTATA DI NOVITÀ

L'Alfa Romeo 6C 2300 Gran Turismo Berlinetta Pinin Farina del 1934 esprime con le sue forme i primi, timidi cenni di carrozzeria aerodinamica. Il motore vanta una inedita testa in lega leggera.



36 60 ANNI FIAT 500 UNO "SPECIALE" DI 30 PAGINE

Uno dei primi esemplari del 1957 messo a confronto con una Sport del 1958; la storia di una F del 1966; il “miracolo” del club di modello più grande del mondo; la storia del “cinquino” in 60 “pillole”; l'automobile e i modellini in scala.



88 EVENTI LE REGOLE DEL GIUDIZIO

Come viene giudicata una pretendente nel Concorso d'Eleganza Villa d'Este? Sulla base di quali criteri sono attribuiti i voti? Siamo stati “dietro le quinte” del celebre contest, in compagnia del presidente della giuria, Lorenzo Ramacciotti.





R RUBRICHE

- 5 Editoriale Il "bollo" per età, altro salasso in vista?
- 8 Flashback Addio a Tom Tjaarda
- 10 Trentennale Ruoteclassiche
- 11 Digital
- 12 Posta
- 15 La memoria
- 17 Il collezionista
- 19 Il retrovisore
- 20 Libri
- 21 Motoring art
- 22 Routine classiche
- 25 Automobilia
- 27 Tempo



A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

- 30 Alfa Romeo 6C 2300 Gran Turismo
Berlینetta Pinin Farina 1934

PROTAGONISTE

- 36 Fiat Nuova 500 1957
Nuova 500 Sport 1958

IMPRESSIONI

- 44 Fiat Nuova 500 F 1966
- 58 Michelin "X" per Fiat 500
- 70 Land Rover Velar 1970

GUIDA AL RESTAURO

- 50 Fiat Nuova 500 1957-75

I LUOGHI DEL CULTO

- 54 Fiat 500 Club Italia

TECNICA

- 62 Fiat 500 a propulsione elettrica

NATE PER CORRERE

- 64 BMW M3 Sport Evolution 1992

CLASSICHE DOMANI

- 178 DS 3 Performance

T TUTTOCLASSICO

BUROCRAZIA

- 78 Origine sconosciuta o provenienza estera

F FATTI&PERSONE

- 81 Bergamo Historic Gran Prix

LA CONTROCOPERTINA

- 82 Roberto Giolito

EVENTI

- 86 Concorso d'Eleganza Asi
- 88 Concorso d'Eleganza Villa d'Este
- 94 Asimotoshow
- 100 Vernasca Silver Flag

LE CASE PER VOI

- 96 Mercedes-Benz
- 104 Porsche

I LUOGHI DEL CULTO

- 98 Mazda Classic Automobil Museum
- 106 Museo Ferrari Maranello

CI VEDIAMO AL CLUB

- 108 Premio Castello degli Acaja



G GARECLASSICHE

- 113 Stella Alpina, Coppa d'Oro delle Dolomiti
- 114 Modena 100 Ore
- 118 Giro di Sicilia
- 122 Piombino-Livorno 1901
- 124 Rallye des Princesses
- 128 In breve

M MERCATO

- 131 RM Sotheby's a Maranello
- VENDITE ALL'ASTA**
- 132 RM Sotheby's a Villa Erba
- IL POLSO DEL MERCATO**
- 136 Il V8 è un buon investimento

QUOTAZIONI

- 138 Dieci gradi di valore
- 159 I prezzi dei veicoli industriali

VENDO&COMPRO

- 160 Un ponte fra domanda e offerta

114



118



Periodico mensile **LUGLIO 2017**

DIRETTORE RESPONSABILE

David Guicci

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)
Gustavo Derosa (vice caporedattore)
Fabrizio Greggio (caposervizio)
Dario Tonari

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Roberta Emoli, Maria Teresa Tricario

HANNO COLLABORATO

Tino Allievi, Valerio Boni, Helena Bottini, Savina Confalonri, Massimo Delbò, Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro, Laura Ferricelli, Gaetano Frustaci, Luca Gastaldi, Alessandro Giudice, Elisa Latella, Corrado Lopresto, Gilberto Milano, Niccolò Minardi, Maurizio Schifano, Silvio Ji Suppa, Tiberio Timperi, Alessandro Trombetta, Marco Visani

FOTOGRAFIE

Ariany Ltd., Alfredo Albertini, Archivio Quattro ruote, Archivio Ruoteclassiche, M. C. Berini, Alessandro Bianchi, Luca Carmin, Paolo Carlini, Alberto Debbi, Massimo Delbò, Laura Ferricelli, Foto Alessandro, Luca Gastaldi, Alessandro Giudice, Jules Langrand, Niccolò Minardi, René Photo Collection, Gianfranco Ronconi, Daniele Russo, Maurizio Schifano, Massimo Silvano Serra, Alessandro Venier, Marco Zamponi, Copertina: Paolo Carlini

DISEGNI

Archivio Quattro ruote, Archivio Ruoteclassiche, Marco Scuto

In questo numero la pubblicazione supera i 450k. Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati a 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: responsabilita@edidomus.it.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zino

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472585

ADVERTISING ITALIA

Ad Intermedia S.p.A.

via S. Francesco d'Assisi, 12 - 10121 Torino

tel. 011 591951 fax 011 591974

Liguria: Commerciali Nordovest

Via M. Pula, 31/B - 10138 Genova

tel. 010 561001 fax 010 561010

Veneto: Fruiti V.G. - Trento Alta Adve

Studio 11

di Zappalà Andrea & C. via G. Della Seta, 6

37018 Verona, tel. 045 802924, fax 045 802924

Edita/Bergia Massimo Veneta Pubblicità

Torino, tel. 011 564620 fax 011 564620

Toscana: Marche Unifit Communication

via S. Marcellino 15, 50128 Firenze

tel. 055 456100 fax 055 456200

Labbe & Camparini Interprint, via Lorenza V. 36/B

00193 Roma, tel. 06 5900480 fax 06 5900480

Sodagor Gianpiero Agnola, via S. Andrea 28

39100 Capri, tel. 0475 40491

Per le restanti regioni operare al: 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO

Infot Media s.r.l. Tel. 02 9494444 e-mail:

veitalia@infotmedia.com

ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800 201191

(validi venerdì dalle 18 alle 21)

valore della rata 11,50€

fax 02 5735941 - E-mail: abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuo (12 numeri) € 49,90 (c.d.p.)

contributo spese postali

Mobile Payment

Caricabatterie American Express, Caricabatterie

Autopromozionale Elettrodomestici American Express SpA

Venimento al più tardi il 30/06/2017 inviato a:

Edizione Domus - Servizio Abbonamenti (M)

via Gianni Agnelli 13 - 30100 Rozzano (MI)

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39 02 82472253 fax +39 02 82472585

Internet: www.r30.it

Annual subscription (12 issues) Ordinary mail €34,00

Annual subscription (12 issues) Registered mail €38,00

© 2017 Edizione Domus - Servizio Abbonamenti (M)

31 Africa/North & South America/Africa €38,00

35 Oceania €38,00

36 Rest of the World €42,00

Payment method

By credit card American Express, Diners, Mastercard, Visa

Netbank transfer in Italia: Sanpaolo SpA - via Calabro 4/10/2

20084 Corsico (MI) - IBAN/IT26120 0090 13054

1000000029249 Swic Code 803113004

UFFICIO VENDITE ITALIA

uvendite@edidomus.it

tel. 02 5736461 fax 02 5736460

Utraveneo € 5,50 - Facciolari Anelli € 1,90

Modalità di pagamento:

Contante e/ o bonifico (assegno di pagamento € 2,00)

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

Verimento sul conto (IBAN/IT26120 0090 13054)

Edizione Domus SpA, via Gianni Agnelli 13, 30100 Rozzano (MI)

Indirizzo al cliente: numero

IBAN/IT26120 0090 13054

PER ITALIA

Edizione S.O.P. "Angelo Ruffini" S.p.A. Via Benini 9

20090 Cantù (Como) - tel. 02 82620

telex 02 82620

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.E. Agence Italia & France SpA

Via Marconi 12 - 20089 Rozzano (MI)

tel. 02 5757991 - fax 02 5757936

Finestre AG Media

Via Vallesperata 20 - 10121 Torino

Sanremo - Rubino Lombardi SpA

Via S. Andrea 13 - 20126 Milano

Stampa: Rubino Lombardi SpA

Copyright 2017 - Edizione Domus SpA - Milano

Tutti i diritti sono riservati. È vietata espressamente la

pubblicazione o la ristampa senza permesso scritto dalla

Regenerazione del Tribunale di Milano. 709-2017/01/19/17

Associato all'U.S.P.I.

Edizione: 2017 - Stampa

Periodica (Italiana)







LA SCOMPARS A 82 ANNI

ADDIO A TOM TJAARDA

Ben 84 le auto da lui firmate, concentrate per la maggior parte nel periodo che va dai primi anni 60 alla fine degli anni 80. Tom Tjaarda (23 luglio 1934 - 1° giugno 2017) era uno dei grandi designer dell'automobile, anche se nella sua lunghissima carriera non ha mai raccolto la popolarità di tanti suoi colleghi, nonostante sue fossero alcune icone assolute: Chevrolet Corvette Rondine Pininfarina (1963), Fiat 124 Sport Spider (1965), Ferrari 365 Spider California (1966), De Tomaso Pantera (1970), Autobianchi Y10 (1985). Figlio d'arte (suo padre, di origine olandese, nel 1935 ha disegnato la Lincoln Zephyr), ha cominciato a lavorare in Ghia, per poi passare alla Pininfarina, di nuovo in Ghia (divenuta di proprietà di Alejandro De Tomaso) e quindi in Fiat, dove con il ruolo di direttore dell'Advanced Design Studio firma l'Autobianchi Y10 e sovrintende alla nascita della Lancia Thema (Giugiaro, 1984), della Fiat Croma (Giugiaro, 1985) e della Fiat Tipo (Idea Institute, 1988). Per Ruoteclassiche è una perdita particolarmente profonda perché il destino non ci ha lasciato il tempo di realizzare un'intervista alla quale tenevamo molto: Tom Tjaarda, da professionista qual era, ha comunque realizzato in largo anticipo rispetto alle consegne la sua "copertina d'autore" per i 30 anni della testata, inizialmente prevista per il numero di dicembre. La pubblicheremo ad agosto.



↓ INSTAGRAM

TUTTI I MESI CON NOI

Pubblichiamo alcune immagini scelte dalla redazione tra quelle inviate a redazione@ruoteclassiche.it. Altre, fra le più belle, saranno postate su instagram.com/ruoteclassiche



- 1. Citroën Dyane 4 (1975)**
Claudio Felice Vercellotti
A Capo Nord nel 1977, con l'amico "Wilky".
- 2. Peugeot 106 Sport**
Marco Donati
Una mamma dalla guida briosa.
- 3. Fiat 1100 D Familiare (1965)**
Andrea Caldera
Dopo mesi di preparativi, è pronta per il matrimonio dell'8 luglio 2017.
- 4. Alfa Romeo Giulia Super**
Dimitri Urbain
Dalla California con qualche licenza.
- 5. Opel Rekord Sprint Coupé (1974)**
Juri Tirelli
Trovata in provincia di Pordenone e ferma dal 1998 con 69.000 km all'attivo.

↓ 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.

QUALE SCEGLIETE?

[facebook.com/Ruoteclassiche1/](https://www.facebook.com/Ruoteclassiche1/)



Un vero lord
Roger Moore (1927-2017)
e le sue automobili da sogno.



Ricordi "svenduti". Sono i preziosi cimeli (e le lettere scritte dal "Drake") dell'Archivio Fiamma Breschi, andati all'asta a Firenze.



Derby d'Italia tra granturismo con motore a 8 cilindri degli anni Settanta: Alfa Romeo Montreal e Ferrari 308 GTB.



↓ TWITTER



CORSA COSÌ!

twitter.com/ruoteclassiche/

La "nostra" Mille Miglia su un'Aprilia (1939), in compagnia del capo di FCA Heritage, Roberto Giolto...



↓ IL NOSTRO SITO

GIORGETTO GIUGIARO FENOMENO VIRALE

ruoteclassiche.it

Non sorprende che il papà di molte auto indimenticabili - Giulia GT, Fiat Panda, Volkswagen Golf, Lancia Delta, Maserati Ghibli - abbia raccolto tanti consensi tra i lettori e i navigatori del nostro sito e delle nostre pagine social: "virale" la sua videointervista. Link diretto: goo.gl/tgsGHN





E SPUNTÒ IL PORTELLONE

Nel servizio apparso sul numero di marzo dedicato al confronto tra la Fiat 128 Rally e Sport Coupé, non avete menzionato la 3P. Poiché ne sono un felice proprietario, vorrei avere qualche informazione in più.

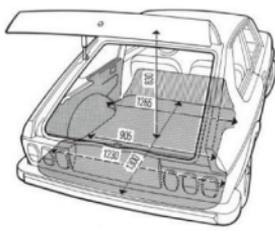
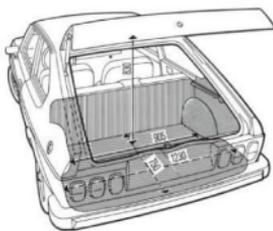
Stefano Mariotti

Essendo una prova comparativa tra due modelli specifici, il servizio non intendeva ripercorrere l'evoluzione della Sport Coupé, la cui erede oltretutto cambia denominazione. Lausterità seguita alla guerra del Kippur (1973), il rialzo vertiginoso del prezzo dei carburanti e la nascente sensibilità verso il risparmio energetico e la salvaguardia dell'ambiente cambiano radicalmente la mentalità degli automobilisti. Le vetture sportive e le linee "muscolose", fino a quel momento sognate e ambite, improvvisamente vengono percepite come fuori luogo, quasi imbarazzanti. Di conseguenza le Case si adeguano al nuovo clima, in quale la parola d'ordine è divenuta understatement.

Quando in Fiat si pensa all'erede della 128 Sport Coupé l'obiettivo diviene quindi quello di ingentilire la compatta e grintosa sportiva in modo da renderla una più rassicurante berlinetta, confortevole e in grado di soddisfare anche le esigenze della famiglia media. Il centro stile interviene con pochi abili ritocchi sul frontale: paraurti più massiccio e privo di rostri (sostituiti da una banda in gomma) e nuova mascherina (sempre a quattro fari ma con griglia a maglie rettangolari). L'attenzione viene invece concentrata nella zona posteriore, completamente ridisegnata in vista dell'introduzione del portellone, da cui il nome 3P (tre porte). I finestrini laterali divengono più grandi e la linea di cintura assume un andamento orizzontale (si perde l'originale curvatura dei parafanghi posteriori). La coda, tronca, adotta

un paraurti molto simile nel disegno a quello anteriore e inediti gruppi ottici, costituiti da tre elementi esagonali. Per quanto riguarda l'abitacolo, viene proposto un solo allestimento, derivato da quello della precedente 128 Sport Coupé SL; tra le novità spiccano il volante (con razze verniciate in nero), i sedili (schienali anatomici più avvolgenti e rivestimenti con fascia centrale in tessuto scozzese) e i pannelli laterali. La capacità del bagagliaio viene incrementata a 290 dm³, che diventano 900 ribaltando il divano posteriore. La meccanica rimane pressoché invariata; i motori proposti sono quindi sempre il 1100 e il 1300; viene incrementato a 9,21 il rapporto di compressione per ottenere un miglior andamento della coppia,

richiesto dal lieve aumento di peso della vettura (circa 30 kg). Nel propulsore di minor cubatura la potenza passa da 64 a 65 CV, mentre il 1300 perde due cavalli, da 75 a 73 CV DIN. Proprio in virtù delle sue doti da "tuttofare", la Fiat evidenzia come la 3P riassume in sé la piacevolezza di guida, la linea e la sicurezza di una coupé, la spaziosità interna, il confort e la versatilità di una berlina e l'elevata capacità di carico di una familiare. Presentata a maggio del 1975, viene commercializzata a luglio con prezzi che variano da 2.531.000 lire (1100) a 2.620.000 lire (1300). Tra gli optional figurano il ruototto termico, i poggiatesta anteriori, le ruote in lega e le cinture di sicurezza a tre punti, fisse o con arrotolatore.



REGISTRO ALFA ROMEO 1900

OLTREMANICA DAL 1977

Sono Peter Marshall, dalla Gran Bretagna, e desidero segnalare a tutti gli estimatori della Casa milanese che esiste il registro dedicato all'Alfa Romeo 1900, da me costituito nel lontano 1977. Nel corso di questi quarant'anni sono stati censiti circa 600 esemplari nelle varie versioni e allestimenti, ai quali si devono aggiungere quasi 200 "Matta", per la quale in Italia esiste un registro specifico (registroalfaromeomatta.it). Per chi volesse contattarmi per qualsiasi tipo di informazione: ar.01177@yahoo.co.uk.



IL PELO NELL'UOVO

ACHILLE VARZI È DI GALLIATE

So che sarà stata una svista, ma nel numero di maggio nell'articolo, peraltro bellissimo, firmato da Giorgio Terruzzi e dedicato ai piloti centauri viene riportato che Achille Varzi è varesino: è novarese, di Galliate.

Marco Mottini

Il nostro lettore ha

pienamente ragione. Achille Varzi nasce l'8 agosto del 1904 a Galliate (NO), terzogenito di Menotti Varzi e di Giuseppina Colli Lanzi. Il padre è fratello di Ercole, industriale e uomo politico, nonché fondatore della Manifattura Rossari e Varzi. Rampollo di una famiglia molto benestante, Achille subisce fin da giovanissimo il fascino dei motori e già nel 1922 inizia la sua carriera di pilota, non al volante di un'automobile bensì in sella a una moto, come del resto quasi tutti i campioni degli anni Venti e Trenta. Con Tazio Nuvolari divide l'Italia tra due schiere di tifosi: il "Nivola" è l'eroe, Varzi l'artista. Una vita da fuoriclasse, un talento eccelso, capace persino di dominare senza apparente fatica le scorbutiche Auto Union a motore posteriore di Ferdinand Porsche; nella primavera del 1935 l'incontro che darà una svolta inaspettata e drammatica alla sua esistenza: a

Milano, presso l'albergo "Principe e Savoia", conosce la splendida Ilse Hubach, moglie di Paul Prietsch, giovane pilota di belle speranze che ambisce a entrare nella squadra Auto Union. Inizia una scandalosa relazione, ancora più scabrosa quando si viene a sapere che la coppia fa uso di morfina. Achille Varzi, corridore di ghiaccio, imperturbabile, cambia profondamente: la concezione cala, diserta le corse, scompare per lunghi periodi. Allontanato dalla scuderia tedesca, fa perdere le sue tracce. Riemerge nel 1946: è disintossicato, Ilse è un lontano ricordo e ora al suo fianco c'è Norma Colombo, la fidanzata di sempre con cui è convolato a nozze. Corre con l'Alfa Romeo, il primo "amore", e vince sulle due sponde dell'Atlantico. È il ritorno dall'abisso, ma il destino ha disposto diversamente. Il 1° luglio del 1948 durante l'ultimo giro di prove sul circuito di Bremgarten in vista del Gran Premio di Svizzera la sua "Alfetta" (la monoposto 158) va in testacoda e ormai quasi ferma si ribalta. Achille muore sul colpo. Sono le 8 di sera, piove. (Nella foto in alto, Varzi con l'Alfa Romeo 158 al 3° Circuito di Milano, gara svoltasi il 29 settembre 1946; conclude al secondo posto.)



↓ CARBURATORE INVERTITO

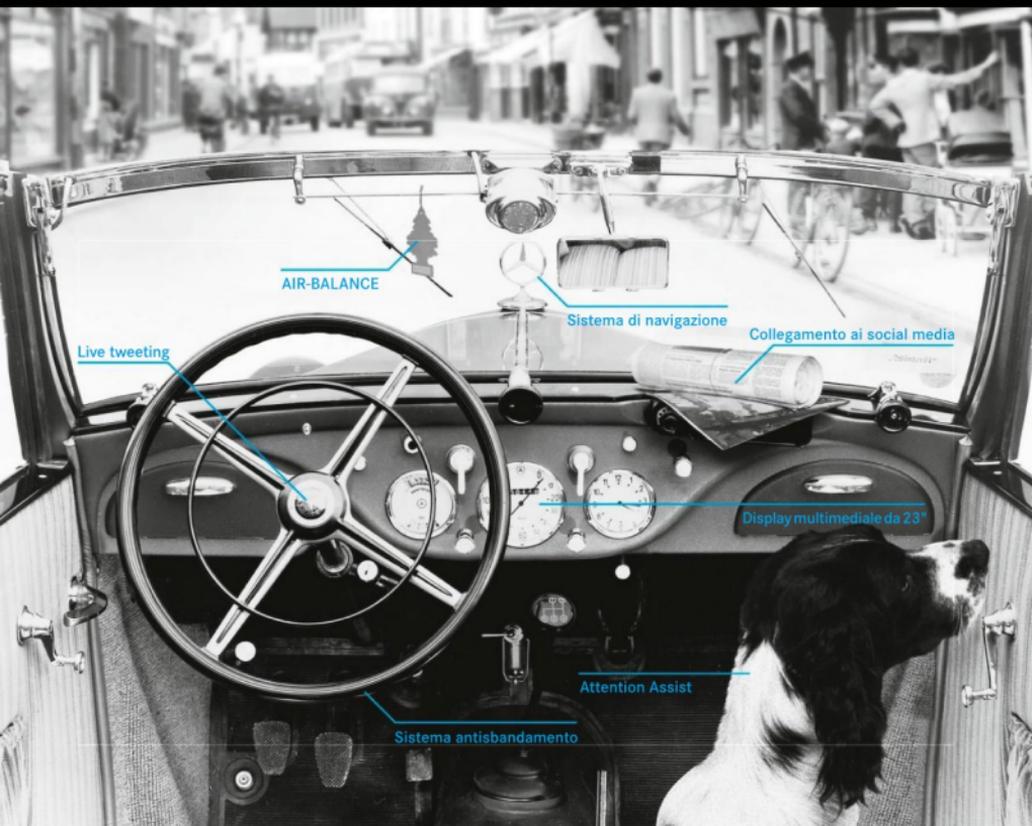
“STATES” PIONIERI

Nel numero di giugno leggendo l'interessante articolo di tecnica sul carburatore invertito mi è rimasta la curiosità di sapere quale siano state le prime vetture a essere equipaggiate con tale dispositivo.

Franco Vettorini

Il carburatore invertito iniziò a diffondersi nel corso degli anni Trenta. Tra le prime Case automobilistiche ad adottarlo figurano la Chrysler e la DeSoto (marchio nato nel 1929), che lo introdussero rispettivamente sulle Series 70-77 e Series CF della gamma 1930. Già nel 1928 Everitt Shepard, ingegnere della Holley Carburetor Company, aveva presentato il progetto di un carburatore invertito a Carl Breed, dal 1925 responsabile del reparto di ricerca della Chrysler; questi però aveva mostrato qualche preoccupazione riguardante le difficoltà di avviamento a freddo del motore. Tale problema venne risolto brillantemente grazie alla vaschetta messa a punto dalla Stromberg Carburetor Company.





Da sempre al passo con i tempi.

www.mercedes-benz.com/classic

Mercedes-Benz
The best or nothing.



QUELL'EPICO DUELLO



I o c'ero. Mi trovavo a Digione lo storico 1° luglio 1979. Ma non vidi niente, perché in sala stampa non c'erano TV che mostrassero le curve del circuito, né un monitor che trasmettesse la diretta del gran premio. Per cui, conclusa la gara con Jabouille che diede alla Renault e ai posteri la prima vittoria di un motore sovralimentato da un turbocompressore, mi precipitai alla Ferrari per chiedere come mai Villeneuve fosse finito secondo ma lontano, dopo che la T4, nella gara prima in Belgio, aveva dominato.

E trovai un'euforia da vittoria, con Gilles che si muoveva da trionfatore fra pacche sulle spalle di meccanici e amici, mentre il rivale Arnoux era appena transitato a fargli i complimenti. Surreale.

"Non si resero subito conto, Gilles e René, di aver dato vita allo spot del secolo della Formula 1. Uno spettacolo che ancora oggi fa venire i brividi e che allo stesso tempo è un emblema di sportività"

Sin quando qualcuno mi spiegò che tra i due si era consumato, negli ultimi tre giri, un duello epico, indicandomi la saletta della direzione corsa, dov'era stato registrato ogni metro di quanto accaduto. Era gremitissima di colleghi che si trovavano, con me, ignari in sala stampa, insieme con piloti e tecnici dei box che non avevano né immaginato né visto nulla. Rimasi sbalordito, senza parole. E mi

precipitai da Villeneuve per farmi raccontare. Lui, sorreggiendo una bottiglietta di minerale, disse sorridendo: "Ti sei divertito? Beh, normale che si faccia così!". Era beffardo, ma anche incredulo per l'interesse che calamitava: "Vedi, certe cose le puoi fare solo quando conosci il tuo rivale e sai che non ti butterà mai fuori pista. René è uno così, un amico, ci siamo divertiti come matti". Forghieri, accanto, completò il concetto: "Sì, perché voi due siete due matti da ricoverare!".

Arnoux, nel box Renault, era stremato, un asciugamani bianco gli avvolgeva il collo, il volto paonazzo: "È stato bellissimo! Pericoloso? Non tanto. Ci siamo dati delle ruote, ci siamo un po' spinti. Lui non aveva più gomme, io quasi, ma il motore della mia Renault andava a singhiozzo in certe curve ed è per questo che alla fine ho desistito. Gilles è eccezionale, è bello battersi con lui perché non ti dà mai la toccata maligna. È stato come un match pugilistico: alla fine ci siamo abbracciati".

Non si resero subito conto, Gilles e René, di aver dato vita allo spot del secolo della Formula 1. Uno spettacolo che ancora oggi fa venire i brividi e che allo stesso tempo è un emblema di sportività, di come si possa lottare con agonismo estremo senza cattiveria: prodezze a ogni

curva, flash di bravura, correttezza dentro un duello dai toni aspri. Oggi due piloti così verrebbero squalificati a vita perché quanto avviene sulle piste viene giudicato col metro del Codice della Strada. Gilles, qualche settimana dopo, precisò un dettaglio fondamentale del suo modo di correre e di vivere: "A Digione sono andato al limite e anche oltre. Tu non sai che cosa significhi il piacere del limite estremo, ma io gareggio per trovarlo sempre perché scopro sensazioni che chi sta fuori non riesce a immaginare. E poi, se non rischio adesso che sono giovane, quando più potrò farlo?". La differenza tra umani e miti sta proprio qui... **R**



ALAMY LTD

The Padua Auction
Importanti automobili da collezione

28 ottobre 2017
Padova, Auto e Moto d'Epoca

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

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

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

**AUTO
D'EPOCA**
FIERA DI PADOVA



Bonhams

bonhams.com/motorcars

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

IL CUORE DELLA BURLA

"S

tefano, la gallina la porti tu?". Ho voluto architettare una burla a un gruppo amici belgi e olandesi, in occasione del raduno del registro Alfa Romeo 6C 2500 organizzato anni fa da Raoul Sangiorgi: serviva, però, una scena madre studiata nel dettaglio. Individuata una cascina nel Modenese, sistemiamo al suo interno una delle mie vetture, allestendo il set con tutti gli oggetti giusti per far scattare a Stefano Paracchi le foto tipiche del "ritrovamento". L'auto è un'Alfa Romeo 6C carrozzata da Castagna, che al posto del motore originale montava, quasi per scommessa, il prototipo dell'Alfa Romeo 12 cilindri chiamato S 10 tipo SS.

Una cena a Milano tra Simon Moore, esperto inglese di Alfa Romeo, autore dei più importanti libri sulle 8C Alfa, Tito Anselmi, storico della carrozzeria italiana, Claudio Giorgetti dell'Afra e il sottoscritto a commentare il mio acquisto dell'importante motore da Mario Righini, fa scattare la scintilla che avrebbe fatto rivivere questo incredibile pezzo di storia dimenticato. Nei piani Alfa avrebbe dovuto essere il motore di 3500 cm³ di cilindrata della nuova vettura prevista per sostituire la 6C 2500, ormai alla fine della sua gloriosa carriera: modello con carrozzeria in alluminio sia berlina sia coupé, griffata Touring.

Documenti dell'epoca sostengono che era stato provato sul telaio preesistente della 6C 2500 e Gianni Torelli, il meccanico che stava restaurando il motore, aveva provato gli ingombri con un manichino di tubicini in ferro, dimostrando che calzava alla perfezione. Dopo pochi mesi il V12 era stato collocato al posto dell'originale, senza apportare modifiche. Durante la cena emergono comprensibili dubbi. Per esempio: "Almeno la scatola dello sterzo andrà spostata?". La risposta a questo come ad altri quesiti è "no". Il motore, una volta inserito con relativi

facilità nel vano e sottoposto ai collaudi di rito, va come una scheggia. Arriviamo ad Anversa destreggiandoci benissimo tra le strade deserte dei Paesi Bassi. Naturalmente, grazie al potente 12 cilindri, siamo i più "prestazionali" e senza dire nulla per i tre giorni del raduno battiamo tutti in velocità. Avverto gli sguardi invidiosi degli amici alfisti, che finalmente in piazza a Liegi mi chiedono di aprire il cofano. Già la targhetta del telaio messa ad hoc (è quella della mia 2300 ministeriale) desta sconcerto. La scritta AR 2300 B lungo su una berlina/ta 6C 2500 lascia bastare e perplessi i raffinati intenditori olandesi. A cofano aperto, poi, non riescono neppure a cogliere la differenza di motore: doppio albero a camme in testa, il 6C in linea del 2500... Sembra uguale a quello originale, essendo monoalbero, ma con i 12 cilindri a V. Io mi diverto un mondo a guardare le loro espressioni.

Finalmente uno di loro legge un numerino sul basamento: 11! Ed ecco lì, una volta svelato l'arcano, che mi tocca illustrare il motore 12 cilindri che avrebbe dovuto fare la Mille Miglia con Nuvolari. "Ci hai fatto litigare con le nostre mogli", mi incalzano tra il serio e il faceto. "Non hanno fatto altro che ripeterci 'Sei il solito cretino, guarda la macchina di Lopresto come fila, la nostra va appena la metà della sua'".

"Sistemata la vettura in una cascina del Modenese, allestito il set con tutti gli oggetti giusti, scattiamo le foto tipiche del ritrovamento". L'auto è una 6C carrozzata da Castagna, che quasi per scommessa ha al posto del motore originale il prototipo del 12 cilindri



Prima e dopo
Il "set" costruito per simulare il ritrovamento e l'auto com'è adesso.



JAGUAR XE

**ACCELERA.
SORRIDI. RIPETI.**



3 JAGUAR CARE
CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO
ANNI GARANZIA | MANUTENZIONE

ANNOIARSI È IMPOSSIBILE CON JAGUAR XE.

Ogni accelerazione sarà emozionante come la prima, a bordo della nostra berlina sportiva più innovativa ed efficiente, perché è progettata per esaltare i tuoi sensi e per offrirti una guida emozionante e prestazioni eccezionali. E grazie alla trazione integrale All Wheel Drive Jaguar, puoi avere le stesse performance della trazione posteriore con ancora più maneggevolezza e controllo, in ogni condizione.

Vieni a provarla in Concessionaria.

jaguar.it

JAGUAR XE CON JAGUAR CARE

3 anni di garanzia ufficiale Jaguar

3 anni di manutenzione ordinaria

3 anni di assistenza stradale completa

Chilometraggio illimitato

In tutta Europa

THE ART OF PERFORMANCE

Gamma XE: Consumi Ciclo Combinato da 3,8 a 8,1 l/100 km. Emissioni CO₂ da 99 a 194 g/km.
Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di JAGUAR FINANCIAL SERVICES. Jaguar consiglia Castrol Edge Professional.



COME UN MONUMENTO

F

ateci caso. Le automobili, strada facendo, hanno smarrito la loro identità. Più o meno uguali. Non solo questione di forme ma anche di odore e di voce.

Una storia che, per fortuna, non riguarda la "vecchia" Fiat 500.

Dove tutta l'esperienza sensoriale è riconducibile a un'emozione. Respiri. Ascolti. Tocchi. L'odore di plastica misto a benzina. Il catarrale motorino d'avviamento pilotato dalla levetta, il successivo borbottio del due cilindri, il clac dell'interruttore luci a centro plancia. Impugnare il pomello del cambio, l'esile corona del volante, pigi sull'incerto dischetto di plastica nero e la 500 inizia a pigolare. Manco fosse il Pulcino Pio. Anzi forse un po' lo è viste le dimensioni lillipuziane se raffrontate ai giganti a quattro ruote di oggi. Eppure, ci siamo cresci-

ti in quella 500. Molti di noi, addirittura, concepiti. Bello sarebbe sapere quanti. È stata generosa la 500, fino allo sfinimento. Una di famiglia. Pronta a offrire tanto e chiedere poco. Anzi nulla. Passata di mano, anzi di piede in piede. E quelle grattate che se non sapevi fare la doppietta attiravano sguardi di schermo in mezzo al traffico. Una guida non anestetizzata. Viva. C'è felicità, c'è comodità a bordo della 500. Come in una tana, dove tutto è a portata di mano. Con buona pace delle grandi case dove regna silenzio e austerità.

L'abitacolo raccolto della "vecchia" 500 propizia complicità inimmaginabili. E con un gesto, il tetto di tela diventa cielo per sognare. Mai posseduta la "vecchia" 500. Ma usata sì. E spesso:

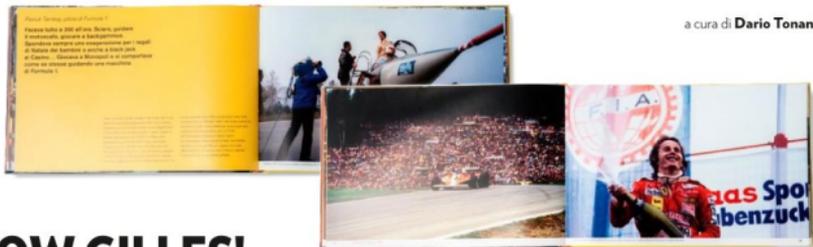
500 L, giallo ocra, di una mia fidanzata dell'epoca. Diciotto anni, un volante e la ragazza giusta (lei molto giusta): hai il mondo ai tuoi piedi. Infine, la mia 500. Quella del 2007. La reloaded,

rossa, allestimento Lounge. Firmata e reinterpretata da quel genio di Roberto Giolito. Un uomo il cui posto è nel Pantheon dei grandi dell'auto. Vicino a Dante Giacosa. Un uomo, Giolito, che dalle parti di corso Marconi dovrebbe fare santo subito. Perché dal 2007 in poi, grazie alla sua 500, il sole in Fiat è tornato a splendere.

E che dire di quel folletto buono di Lapo Elkann? La 500 reloaded è anche opera sua. È stato il primo a crederci. A volerla, fortissimamente, come un novello Vittorio Alfieri. E il marchio, grazie a lui, è diventato simpatico e alla moda. Marchionne ha fatto il resto. La Fiat, con la 500 di Giolito, è ripartita dalle sue radici. Dalla sua memoria. Dalla sua storia. Storia calpestata da chi, miope, toglie la possibilità di usarla quotidianamente in città perché euro zero. Quando invece la 500 dovrebbe essere proclamata patrimonio dell'Unesco. Come un monumento. Provate a immaginare Roma senza il Colosseo o Firenze senza Ponte Vecchio. Strano, vero? Immaginate allora un'Italia senza 500. Rottame per i burocrati. Opera d'arte per il resto del mondo, giapponesi in primis che ne stanno facendo incetta. Ma la 500 non ha gli occhi a mandorla. La 500 è rossa, bianca e verde. Come la nostra bandiera. Rispettiamola. **R**



"La 500 dovrebbe essere proclamata patrimonio dell'Unesco. Come un monumento. Provate a immaginare Roma senza il Colosseo o Firenze senza Ponte Vecchio. Strano, vero? Immaginate allora un'Italia senza 500. Rottame per i burocrati"



WOW GILLES!

"Wow Gilles!", il titolo è già un programma; il sottotitolo "Villeneuve. Il mito che non muore" anche! Il volume, di 208 pagine ed edito da Skira, raccoglie gli scatti del celebre fotografo Ercole Colombo e i testi del giornalista-scrittore Giorgio Terruzzi che animano la mostra fotografica sul pilota canadese, aperta allo Spazio Oberdan di Milano fino al 12 luglio. Una splendida cavalcata che parte idealmente alle 6 del mattino del 18 gennaio 1950, data di nascita di Gilles, per arrivare al suo annus horribilis, il 1982, culminato con l'incidente mortale sul circuito di Zolder, durante le qualifiche del Gran Premio del Belgio. E si spinge persino oltre, alle istantanee dedicate al figlio Jacques, che conquistò il Mondiale Piloti di F1 nel 1997. Pagine di rara intensità, che ritraggono e raccontano l'asso canadese non solo nei momenti epici delle sue straordinarie imprese in circuito, ma che catturano i rari momenti di relax ai paddock, la concentrazione, le emozioni, la gioia di un mito rimasto nel cuore degli appassionati. Le vittorie, le carambole, gli istanti di vita lontano dai circuiti tra le motoslitte della prima gioventù (con foto provenienti dal Musée Gilles Villeneuve di Berthierville in Canada), l'elicottero e i tanto amati motoscafi offshore.

WOW GILLES!
Giorgio Terruzzi ed Ercole Colombo
Skira
210 pagine - 45 euro

SIMPLY THE BEST

Una vita che ha la forza della tragedia greca quella del 7 volte iridato di Formula 1 Michael Schumacher. Il più grande, il recordman, ma anche l'uomo normale, l'antieroe: 91 gran premi vinti, 155 podi, 68 pole, qualcosa come 1566 punti ottenuti. In un volume che si legge come un romanzo, dalle sue prime esperienze in kart al buffarido incidente sulla neve.

MICHAEL SCHUMACHER
Beppe Donazzan
Ultra Sport
240 pagine - 16,90 euro



PROFESSIONE MAXIENDURO

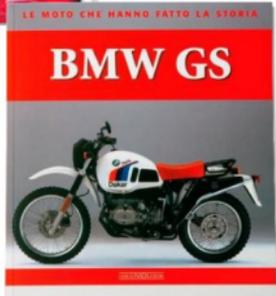
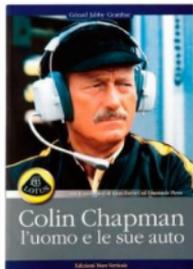
La genesi, la storia e la filosofia di una moto che, a partire dal 1980, è riuscita a modificare in modo radicale il modo d'interpretare il motore boxer bicilindrico, inventando il concetto di maxienduro. Il volume ripercorre le tappe dello sviluppo della mitica "GelandeStrasse" (fuoristrada-strada), che ha prima conquistato la vittoria in quella che era la più massacrante maratona africana, la Parigi-Dakar, per poi imporsi come una delle due ruote preferite dai motoristi. In 120 pagine l'evoluzione della... specie, che dal motore a cilindri contrapposti è stata trasferita con successo anche ad altri modelli più economici del marchio tedesco.

BMW GS
Valerio Boni
Giorgio Nada Editore
120 pagine - 25 euro

COLIN VINCENTE

Un classico che periodicamente ritorna, tanto da essere alla sua settima edizione. La biografia autorizzata e ufficiale di uno straordinario uomo di motori: ingegnere dalle intuizioni geniali, pilota provetto, esperto produttore di yacht e tiratore scelto. Ma soprattutto, uomo capace di spendersi con successo sia in ambito sportivo sia come imprenditore. Il volume, illustrato con rare immagini della famiglia Chapman e di altri archivi privati, è introdotto dalle prefazioni di Enzo Ferrari ed Emanuele Pirro.

COLIN CHAPMAN L'UOMO E LE SUE AUTO
Gérard Jabby Crombac
Edizioni Mare Verticale
488 pagine - 22 euro





IPERREALISMO POP

Una passione maturata nel tempo, complice il padre, disegnatore di professione e pittore per diletto: Maurizio Morandi, varesino, classe 1950, comincia a disegnare e a dipingere da piccolo. Dopo la laurea in Giurisprudenza e un lavoro nel settore bancario, la pittura diventa progressivamente la sua attività principale; soprattutto (ma non solo) motoring art, influenzato dalle opere di Michael Turner, quotatissimo ritrattista inglese, divenuto celebre per le sue immagini molto dinamiche di auto in corsa, ma anche dagli scatti dei celebri fotografi della Formula 1 degli anni 50, 60 e 70, come per esempio il francese Bernard Cahier, che lavorò sul set del film cult di John Frankenheimer "Grand Prix" (1966). I soggetti preferiti di Morandi sono le auto degli anni Cinquanta e Sessanta, raffigurate mixando un tratto iperrealista che ricorda Edward Hopper a un tocco di Pop Art. "Faccio spesso ricorso a sfondi monocromatici" ci spiega, "così da dare maggior risalto ai dettagli e rendere l'atmosfera quasi astratta e atemporale". Un capitolo a parte nella sua produzione è dedicato alle corse di Formula 1 e Sport Prototipi degli anni 60 e primi 70 e alle epiche sfide tra Ford GT 40, Porsche 917 e Ferrari P3, P4 e 512. La tecnica è quella dei colori acrilici su tela o, più raramente, su pannelli di legno telato. Morandi ha esposto in diverse mostre anche all'estero e ha ottenuto riconoscimenti prestigiosi, quali il Premio Arte Mondadori e il Premio Celeste.

Dario Tonani



Traffico e circuito

Sopra, un dipinto tratto da un fotogramma del film "Lo sport preferito dell'uomo" (Usa, 1964). Qui a fianco, Gran Premio del Belgio, 1966, sul circuito di Spa. Sotto, da sinistra, Ford 15M e 12M; Panhard (in primo piano) e Citroën DS. Sono tutti acrilici su tela. In alto, l'artista Maurizio Morandi.



SESSANT'ANNI IN VETRINETTA

Sessant'anni della Fiat 500 e sessant'anni dei modelli che l'hanno riprodotta. È infatti datata 1957 la Nuova 500 in scala 1:13, che la Rivarossi produsse, incaricata dalla stessa Fiat, per la presentazione ufficiale della vettura al Salone di Torino. La scala era atipica ma, grazie alla disponibilità dei disegni originali, la fedeltà alla vettura era straordinaria per un modello dell'epoca, venduto a 5800 lire, più come "promozionale" per adulti che come giocattolo per bambini. Oggi, la Nuova 500 della Rivarossi è rara, ma non introvabile navigando su Internet. In sessant'anni, di pari passo con l'evoluzione della vera 500, i modelli proposti in varie scale da marchi come Mercury, Mebetoys, Politoys, BBurago, Solido, Brumm, solo per citarne alcuni, sono innumerevoli. Tra quelli ancora in vendita online, meritano un cenno per fedeltà la 500 L del '68 in scala 1:16, presentata dalla BBurago nel 2001, e la 500 F del '65 in scala 1:24, uscita nel 2008 nella "Quattroruote Collection" e riproposta nel 2014 nella "Auto Vintage Deluxe Collection". Tra quelli realizzati per i festeggiamenti di quest'anno ci sono il diorama della catena di montaggio di Mirafiori e due modellini promozionali, in scala 1:43, prodotti dalla Brumm per il 500 Club Italia, che li vende sul proprio sito.

Maurizio Schifano



2



3



4

1 500 L 1968
POCHER
PREZZO ONLINE
CIRCA € 400

Modello in plastica, disponibile con motore elettrico, a frizione o a ruote libere (sterzanti). In vari colori. Scala 1:13.

3 NUOVA 500 1957-58
BRUMM
PREZZO ONLINE € 22

Da sinistra, le due versioni "iniziali", la Economica e la Normale, in vari colori e la Sport, nell'esclusiva livrea. Scala 1:43.

2 500 D 1960
BRUMM
PREZZO ONLINE € 22

Modello in metallo pressofuso, aggiornato in occasione del sessantesimo anniversario. Rosso, bianco, acquamarina o verde chiaro (nuovo colore). Scala 1:43.

4 500 F 1965
LEONI PER FABBRI EDITORI
PREZZO ONLINE € 20

Diecast con porte e cofani apribili. Bianco nella "Quattroruote Collection" e rosso nella "Auto Vintage Deluxe Collection". Scala 1:24.



5 CATENA DI MONTAGGIO MIRAFIORI 1957 BRUMM PER 500 CLUB ITALIA
PREZZO DA DEFINIRE
 Allestimento finale delle vetture, con un modello finito e uno privo dell'abbigliamento esterno; foto d'epoca di sfondo. Scala 1:43, serie limitata e numerata di 60 pezzi.

6 500 L 1968 BRURAGO
PREZZO ONLINE € 20 - 40
 In metallo pressofuso, scala 1:16. Disponibile con tetto aperto o chiuso e in livrea blu con interno marrone chiaro o bianco con interno nero.



7



8



9



10

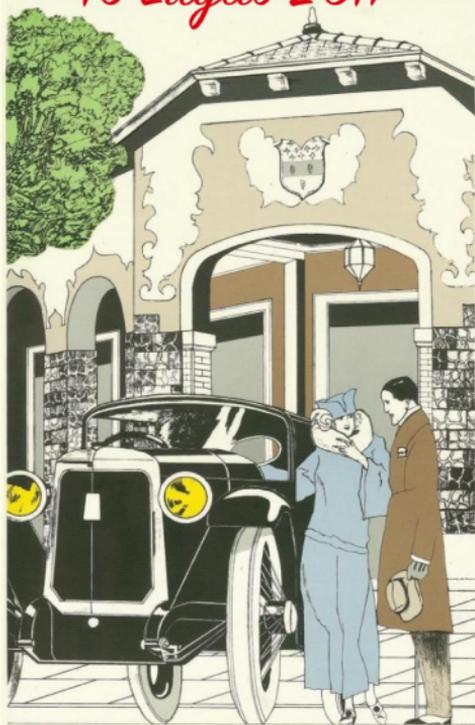
10 500 D 1960 SOLIDO
PREZZO ONLINE € 45
 Diecast anch'esso in scala 1:16, con porte e cofano motore apribili e ruote sterzanti. Capote chiusa o aperta, in vari colori. Anche con portapacchi o con carrello al traino.

11 NUOVA 500 1957 BRUMM PER 500 CLUB ITALIA
PREZZO DA DEFINIRE
 Promozionale appositamente realizzato per il sessantesimo anniversario, con vetri oscurati, decorazioni specifiche e scatola personalizzata. Scala 1:43.

12 NUOVA 500 1957 RIVAROSS
PREZZO ONLINE € 1500-1700
 Prima riproduzione dell'utilitaria torinese. Smontabile in plastica, con ruote sterzanti, motorino elettrico e possibilità di dotare il modello di filogiuda. Scala 1:13.

CITTA' DI PELEGRINO

16 Luglio 2017



Concorso di Eleganza per Auto D'epoca



Le regine della strada nella cornice liberty del Casinò di San Pellegrino

Programma:

Ore 9,00

Ritrovo e verifiche tecniche

Ore 9,30

Esposizione vetture sul Piazzale del
Casinò Municipale

Prima colazione al bar del Casinò

Ore 11,30

Defilè per le vie di
San Pellegrino Terme

Ore 12,30

Rientro al Casinò
con esposizione delle vetture

Pranzo servito nel Salone
delle feste del Casinò

Ore 15,30

Presentazione delle vetture
nel Centro di San Pellegrino Terme
e Premiazioni

Ore 17,00

Apericena nel centro
di San Pellegrino



www.cluborobico.it
CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA
Via Signorelli, 6 - 24066 PEDRENGO (BG) - Tel. e Fax 035.513082 - info@cluborobico.it



A TUTTO “CINQUINO”



FANALE DA SCRIVANIA

Tutto lo spirito della 500 in questa lampada da tavolo di That's Italia: dalla riproduzione, nella parte illuminante, della sagoma del fanale alla base con il fregio della vettura, per finire con gli interruttori che riproducono quelli del cruscotto. Costa 90 euro, su thatsitalia.eu

VINTAGE E PERPETUO

Calendario vintage perpetuo da parete, in cartone, con Fiat 500 storica litografata. La data si regola con quattro rotelle sui bordi. Misura 27 x 37 cm. Costa 26,50 euro, store.fiat.com



NON TI SCORDAR DI ME

Per avere sempre sott'occhio la 500 di papà che vi ha visto crescere ecco un poster a colori della Fiat 500 D costruita dal 1960 al 1965 ritratta di profilo, anteriormente e posteriormente. Realizzato dal grafico francese Jacques De Galkowsky, è stampato su carta opaca di 50 x 70 cm; prezzo, 30 euro. 500clubitalia.it



MUSETTO “EXPO”

Tavolino-espositore “Expo”, con due ripiani in vetro temperato, pedana in alluminio mandorlato e illuminazione a led frontale, posteriore e sulla scocca. Da Rhibo, 3700 euro (iva esclusa), rhibo.it



SHOPPER CON LOGO

Borsa shopper in tessuto canvas con logo storico e patch della 500 del 1957, entrambi ricamati e applicati. Fodera interna con colori in contrasto. Misure 35 x 32 x 11 cm; 28 euro, store.fiat.com



DIVANO TRICOLOR

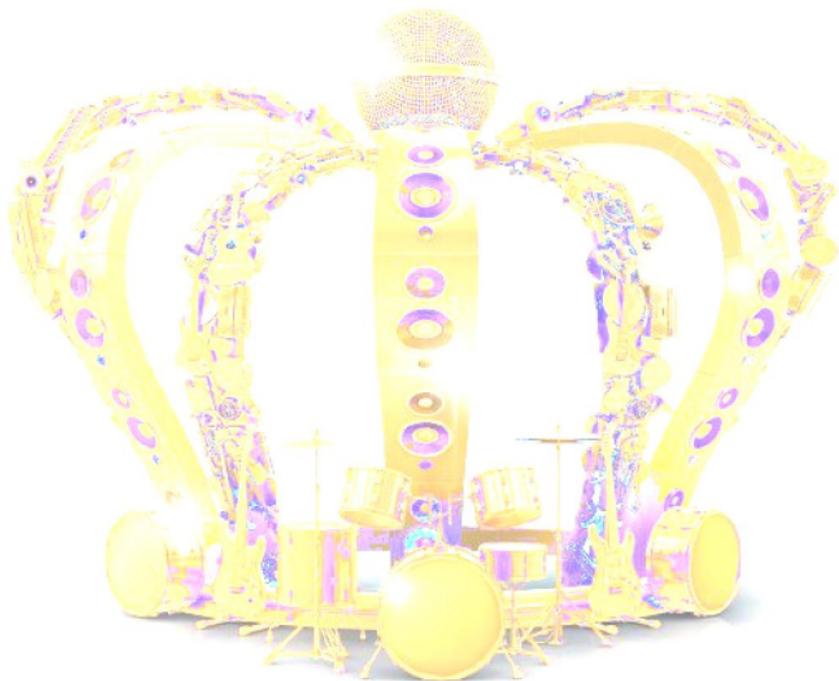
Il sofà Panorama poggia sulla parte anteriore di una Fiat 500 classica. È disponibile in vari colori, così come la pelle e i tessuti del rivestimento. Il tutto firmato Lapo Elkann. Costa 5800 euro, meritalia.it



OCCHIALI NEO RETRÒ

Nei sessant'anni della 500, arriva da Italia Independent un modello esclusivo di occhiali da sole, in altrettante varianti bicolore, che rende omaggio all'iconica utilitaria Fiat. Linee pulite e tondeggianti che si ispirano al Neo Retrò e cromature che riprendono gli stili della vettura. Modello unisex, 150 euro su italiaindependent.com

THE *radio* ICON



Musica intramontabile,
news impeccabili, sport imperdibile:
sei su RADIO MONTE CARLO.

Mentre tutti inseguono le mode
del momento c'è una sola radio
che mantiene il suo stile e la sua musica
senza mai perdere il suo fascino...
succede solo a chi è intramontabile.

ASCOLTA RADIO MONTE CARLO,
SCOPRIRAI LA DIFFERENZA
TRA L'ORDINARIO E LO STRAORDINARIO.



**RADIO
MONTE
CARLO**



SCARICA
LA APP
DI RADIO
MONTE CARLO



radiomontecarlo.net

PER SPIGLIATI INTENDITORI

Presentato nel 1997 come alternativa più giovane e disinvolta al Nautilus, che fino ad allora era l'unico orologio sportivo di Patek Philippe, l'Aquanaut compie oggi i suoi primi vent'anni di vita con un modello d'anniversario, dalla cassa ingrandita per compiacere, ma senza esagerare, come è nelle corde della storica manifattura ginevrina, il gusto contemporaneo e giocato sul bel contrasto cromatico del blu di quadrante e cinturino con l'oro bianco della cassa.

Al momento della sua nascita l'Aquanaut voleva rivolgersi a un pubblico di intenditori, proponendo un orologio con tutte le qualità meccaniche tipiche della produzione Patek Philippe e con le caratteristiche sportive di design e tenuta stagna (fino a 120 metri) che avevano connotato appunto il Nautilus fin dalla sua prima apparizione, tutta d'acciaio. Due tra tutte, la forma a oblo e la lunetta con un'appendice accennata sagoma ottagonale, elementi di design che dinamizzano e ne rendono unico il design. Intenditori, si diceva, ma con un tocco di disinvolta spigliatezza che le collezioni classiche della Maison per definizione - Nautilus compreso - non possiedono; un target giovanile quindi e non necessariamente solo dal punto di vista anagrafico. Ecco allora che la cassa formata da due parti del Nautilus si scompone nelle tre - fondo, carrure e lunetta - dell'Aquanaut, eliminando le due

cerniere laterali, mantenendo le doti d'impermeabilità e l'ampiezza del quadrante, grazie alle innovazioni tecnologiche sopraggiunte nel frattempo.

Altro elemento fondamentale di separazione tra queste due generazioni d'orologeria sportiva è l'eliminazione del bracciale in metallo (di straordinaria e complessa architettura, con le sue maglie degradanti, ma piuttosto impegnativo sia nell'aspetto sia nell'indossabilità), a favore di un cinturino in materiale composito (nero nella versione originale e abbinato a una cassa in acciaio), molto confortevole e altrettanto resistente a strappi e usura.

L'Aquanaut si dimostrò fin dalla nascita una scelta felice e declinabile in innumerevoli versioni, comprese alcune femminili e l'introduzione del colore. Fino alla suggestiva tonalità blu notte del modello maschile d'anniversario, studiata in abbinamento per quadrante (in questo caso anche sfumata) e cinturino, elementi entrambi caratterizzati dalla decorazione "damier" eseguita a rilievo.



"Lanciato esattamente 20 anni fa, l'Aquanaut di Patek Philippe si è dimostrato un orologio di gran successo, fino a diventare il modello di punta della storica manifattura ginevrina"



PRECISIONE SOTTILE

Girando il nuovo Aquanaut, realizzato con cassa in oro bianco e cinturino in materiale composito blu, come il quadrante, in occasione del 20° anniversario di nascita del modello, si ha la bella sorpresa di poter ammirare dal cristallo zaffiro del fondo il movimento automatico di manifattura. Il calibro 324 SC è un condensato d'alta orologeria tradizionale e innovazione e, con i suoi 3,3 millimetri di spessore,

è tanto sottile da permettere all'orologio finito di non superare il ragionevole spessore di 8,25 millimetri. Sul piano delle prestazioni, il rotore centrale in oro 21 carati, decorato con la Croce di Calatrava, simbolo della Maison, accumula efficacemente l'energia a ogni gesto del polso e vanta uno scarto di marcia massimo che va da -3 a +2 secondi al giorno, garanzia di grande precisione.

SARÀ UN ANNO DA RICORDARE PER SEMPRE!

R
30
TRENT'ANNI

RUOTECLASSICHE COMPIE I SUOI PRIMI 30 ANNI.

Festeggiamo insieme a voi un anniversario così importante con un **REGALO ESCLUSIVO**. Con ogni fascicolo del 2017 troverete una seconda copertina d'autore firmata ogni mese dai più grandi maestri del car design: Brovarone, Bangle, De Silva, Fioravanti, Gandini, Giolito, Giugiaro, Manzoni, Martin, Ramaciotti, Spada e Tjaarda.

12 numeri unici, tutti da collezionare, per celebrare i nostri primi trent'anni all'insegna della grande passione che ancora oggi ci guida.

UN ANNO DI RUOTECLASSICHE (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%



ABBONATI ORA NON PERDERE TUTTO QUESTO!

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)



REGINE DEL PASSATO ALFA ROMEO 6C 2300 GRAN TURISMO BERLINETTA PININ FARINA (1934)



VENTATA DI NOVITÀ

I primi cenni di forme aerodinamiche rispecchiavano le tendenze del momento.

La carrozzeria di questa Gran Turismo spicca soprattutto per l'armonia delle linee e la nitida eleganza, esaltate dalla livrea bicolore. La meccanica è valorizzata dal 6 cilindri bialbero con un'inedita testata in lega leggera

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

Calandra comune

Come di consueto negli anni 30, l'autotelaio fornito ai carrozzieri comprendeva la calandra, che quasi sempre veniva mantenuta anche dopo la vestizione personalizzata. Anche nel caso di questo esemplare fu così. La targa è una fedele riproduzione, per uso fotografico, di quella d'origine.

A

nnò importante per l'Alfa Romeo il 1934: ad aprile infatti, al Salone di Milano, la Casa del Biscione presentava il modello 6C 2300, protagonista di questo servizio, che andava a sostituire i due modelli 6C 1750 e 6C 1900. Ma il 1934 è importante anche per l'evoluzione dello stile: proprio in quell'anno infatti anche le carrozzerie più convenzionali cominciarono a mostrare quegli spunti aerodinamici che si sarebbero sviluppati nella seconda metà degli anni 30.

Gli spigoli raccordati, la calandra e il parabrezza inclinati all'indietro e i parafranghi più avvolgenti erano i tratti estetici che, in pratica, accomunavano tutti i nuovi modelli presentati in quell'anno cruciale, in Europa come negli Stati Uniti. Non stupisce quindi che li si ritrovi anche su questa 6C 2300 Gran Turismo, la cui carrozzeria, disegnata e realizzata da Pinin Farina in esemplare unico, li esibisce integrandoli in un'insieme di un equilibrio formale impeccabile. Venduta da nuova nella provincia di Pesaro e immatricolata con la targa PS 2766, che oggi monta, riprodotta, per esigenze sceniche, questa vettura era stata ordinata dal primo proprietario in tinta unita nera; la livrea bicolore, che mostra in queste pagine, fu realizzata dalla Carrozzeria 2000 di Nibbiola (NO) in occasione del restauro integrale eseguito nel 1988 e indubbiamente ne esalta la nitida eleganza. Parte integrante dell'autotelaio fornito ai 



Tachimetro relegato

Il quadro strumenti comprende, a sinistra, la tabella delle velocità massime nelle varie marce, il termometro acqua e il manometro olio; al centro, il contatto, il pulsante d'avviamento e il commutatore clacson-lampeggio; a destra, il livello benzina, il commutatore delle frecce e il tachimetro-contachilometri, relegato in un angolo.





Oltre la fuoriserie

Una nuova livrea bicolore e l'interno in pelle (sotto a sinistra) sono stati adottati in occasione del restauro eseguito nel 1988. Si notino la leva di inserimento della ruota libera, alla base del selettore cambio (sotto, al centro) e le prese d'aria dell'abitacolo apribili dall'interno (sotto).



Magnifico esempio dello stile aerodinamico che vede la luce proprio nel 1934, la carrozzeria di quest'Alfa Romeo è opera di Pinin Farina e risulta essere un esemplare unico

■ carrozzieri, la calandra non offre alcuno spunto di originalità; la creatività di Pinin Farina però la si può apprezzare nella forma a diedri e spigoli dei paraurti, in puro stile déco, e soprattutto nel profilo del padiglione, che altrettanto mostra una superficie vetrata molto ampia per l'epoca. Interessante, a tale proposito, la soluzione di "mascherare" il montante centrale, già molto sottile, con un listello di alluminio lucido, per attenuare otticamente la separazione tra le due luci laterali. Felice poi l'idea di sottolineare con un filetto di vernice le nervature che incorniciano le fiancate, seguendo anche il profilo dei parafranghi posteriori e dei predellini. Di grande personalità infine il taglio agile della coda, nella quale è incassato il vano che può contenere due ruote di scorta.

VISSE UN SOLO ANNO

Stilisticamente adeguata ai tempi, l'Alfa Romeo 6C 2300, prodotta solo nel 1934, era disponibile in due allestimenti base: Turismo, con il telaio a passo lungo (3210 mm) e il motore da 68 CV, e Gran Turismo, con il telaio a passo corto (2925 mm) e il motore da 76 CV. La versione più richiesta per la Gran Turismo risultò la berlina a due luci con portiere "ad armadio", a quattro-cinque posti, disegnata in collaborazione con la carrozzeria Castagna; alcune berline furono realizzate anche dagli Stabilimenti Farina e dalla Touring. Castagna poi disegnò pure la Cabriolet messa ufficialmente a listino dall'Alfa Romeo. L'esemplare protagonista del servi- ■





zio, che come già detto risulta essere unico, va invece annoverato fra quelli allestiti "su misura". In tutto, fra vetture complete e autotelai forniti ai carrozzieri, la produzione della Gran Turismo assomma a 473 esemplari.

BRILLANTE MA CONFORTEVOLE

Fiore all'occhiello della 6C 2300 era senza dubbio il 6 cilindri in linea bialbero, derivato da quelli delle precedenti 6C 1750 e 6C 1900, con un aumento sia dell'alesaggio sia della corsa. Questo motore adottava una testata in lega leggera, simile a quella già vista sulla 6C 1900, ma con un comando della distribuzione a catena e ingranaggi anziché ad alberino e ingranaggi. Sulla Gran Turismo, con un rapporto di compressione aumentato da 6,5:1 a 6,8:1 e con un diagramma della distribuzione più spinto rispetto a quelli del motore della Turismo, esso arrivava ad erogare 76 CV anziché 68 CV, sempre a 4400 giri/min. Altra particolarità della meccanica di questa vettura, già presente comunque su alcune serie della 6C 1750 e sulla 6C 1900, era il sistema di regolazione idraulico degli ammortizzatori posteriori, azionabile dal posto guida.

Ben rifinita e confortevole, l'Alfa Romeo 6C 2300 Gran Turismo era una vettura decisamente brillante per la sua epoca, ma non spiccatamente sportiva. Oggi si può apprezzare ancora l'assetto di guida ben studiato, a gambe leggermente distese, con la pedaliera centrata, il volante alla giusta altezza e la cloche del cambio sempre a portata di mano. I sedili, che su questo esemplare hanno un rivestimento in pelle applicato in occasione del restauro del 1988 (in

origine era in tessuto), risultano soffici quel tanto che basta a offrire un sostegno adeguato nella guida più brillante. Il 6 cilindri romba fluido, con una tonalità di scarico baritonale e fruscante, data anche dal particolare doppio terminale a V; come risulta spesso per le storiche, ad ascoltarlo sembra avere una cilindrata superiore a quella effettiva. L'innesto delle marce, vista la presenza della griglia di sele-

zione alla cloche, non presenta in generale grosse difficoltà, ma per quelle più basse richiede comunque movimenti precisi e una certa cautela. L'unica vera difficoltà è in realtà rappresentata dalla pedaliera col "chiodo" dell'acceleratore al centro, tipica di tutte le Alfa Romeo degli anni 30. Ma dopotutto, solo chi la sa manovrare a dovere ancora oggi si può definire un vero alfista, non credete? **R**

Testata in lega

Sul motore, ritratto dal lato aspirazione (in alto, a sinistra) e dal lato scarico (in alto, a destra), spicca la testata bialbero in lega leggera. A fondo pagina, la targhetta coi numeri di telaio e motore, coincidenti, 700266.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea
 Alaggio 70 mm - Corsa 100 mm
 Cilindrata 2509 cm³
 Rapporto di compressione 6,75:1
 Potenza 76 CV a 4400 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa a V di 90°, 2 assi a carme in testa, catena e ingranaggi
 Carburatore doppio corpo verticale Solex 30 FFVS
 Accensione a sprinterogeno
 Lubrificazione forzata, 9 litri
 Raffreddamento ad acqua, 15 litri
 Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore, con ruota libera
 Frizione monodisco a secco
 Cambio a 4 marce, 5^a e 4^a sincronizzate
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 5,50 x 19
 Ruote a raggi tangenti.

Corpo vettura Berlinetta 2 porte, 4 posti
 Telaio in acciaio a longheroni e traverse scatolati
 Carrozzeria in acciaio e alluminio
 Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori a frizione
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori a frizione con regolazione idraulica dal posto guida
 Freni meccanici a tamburo
 Sterzo a vite e ruota elicoidale
 Capacità serbatoio carburante 58 litri.

Dimensioni e peso Passo 2925 mm
 Careggiata ant. 1420 mm - post. 1420 mm
 Peso in ordine di marcia circa 1200 kg.

Prestazioni Velocità 130 km/h
 Consumo medio 18 litri/100 km.

Paraurti déco

Il disegno dei paraurti, a diedri e spigoli, è in puro stile déco (sopra e in basso). L'alloggiamento sulla coda, ben incassato, può contenere due ruote di scorta. Si noti (qui sotto)

l'apertura differenziata dei volet ai lati del cofano (prese d'aria e sfoghi d'aria).





ORGOGGIO D'ITALIA

Può una vetturessa, per di più di modeste dimensioni, diventare il simbolo per eccellenza di una grande nazione? La risposta è sì, perché questa simpatica utilitaria è riuscita nell'impresa, diventando ambasciatrice del made in Italy nel mondo. Eppure, al lancio, gli automobilisti del Bel Paese storsero il naso... Poi il successo e una gloria tuttora fulgida. Ripercorriamo la storia, iniziando con due esemplari rari e preziosi

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



Forever young

In primo piano, la Nuova 500 numero di telaio 006119, immatricolata il 31 luglio del 1957; oggi questa prima serie, prodotta per pochi mesi, è molto rara. L'altra protagonista è la Nuova 500 Sport numero di telaio 046314 del 1958; tale versione corsaioia debutta il 26 maggio del 1958 alla 12 Ore di Hockenheim, dove conquista i primi quattro posti di classe.



Solo in coppia

La vettura è omologata per due persone: dietro ai sedili lo spazio è destinato ai bagagli. Il cuscino in origine non è previsto: la panchetta posteriore imbottita giunge nell'autunno del 1957 con la versione più lussuosa, denominata Normale.

↓ 60 PILLOLE DI 500

PER SAPERE TUTTO DI LEI

Sin dal momento della sua presentazione ufficiale, la 500 non è mai stata considerata un'auto come le altre. Piccola, affascinante, sbarazzina, pronta a mille avventure, beniamina al cinema e fra i vip, la piccola della Casa torinese sin dal lancio nel luglio del 1957 ruba la scena anche a ben più blasonate quattro ruote. Quella che segue in queste pagine è una suggestiva carrellata dei momenti più divertenti e significativi della carriera del "cinquino", da gustare appieno.



IL PROTOTIPO FA I PRIMI PASSI

I paparazzi immortalano i primi passi, sulle strade intorno a Torino nella primavera del 1957, del prototipo della futura Nuova 500. Il cofano posteriore con le numerose griglie di sfogo verrà poi semplificato.

Limite ottimistico

A destra, dall'alto, il tachimetro con il fondo scala a 100 km/h e l'indicazione dei limiti di velocità nelle varie marce; la levetta appiopata e la cinghia in gomma che limita l'angolo di apertura dello sportello.

Fine giugno 1957: nelle edicole italiane l'attenzione è tutta per la copertina di Quattroruote, ove campeggia il disegno della Nuova 500, l'attesissima utilitaria

che la Fiat presenterà ai primi di luglio e intorno alla quale vige il più assoluto riserbo. All'interno del mensile solo alcune foto "rubate" a corredo di un servizio di nove pagine. Il titolo "Per passare dalle 2 alle 4 ruote è nata la nuova 500" chiarisce subito l'obiettivo che la Casa torinese intende raggiungere con il gioiellino progettato dal geniale Dante Giacosa: offrire agli oltre due milioni di italiani che usano lo scooter, per i quali la 600 è troppo cara, una valida alternativa.

La 500 ha le carte in regola. Le dimensioni sono minime: la lunghezza è di appena 2,97 metri, la larghezza di 1,32 e l'altezza di 1,33. La carrozzeria si distingue per un design molto gradevole e personale. La meccanica risulta semplice e affidabile. Il motore (sigla 110), collocato posteriormente in blocco con frizione, cambio e differenziale, è un bicilindrico a 4 tempi di 479 cm³ raffreddato ad aria ed eroga 13,5 CV. La sospensione anteriore a ruote indipendenti prevede come elemento elastico una balestra trasversale inferiore, che funge anche da barra stabilizzatrice; il retrotreno, sempre a ruote indipendenti, ha uno schema con bracci a V e molle elicoidali con ammortizzatori coassiali. I freni, a tamburo, sono a comando idraulico. Insomma la 500 si pone come un'automobile vera e propria, sia pure in miniatura. Tuttavia nonostante le indubbiabili doti la piccola torinese viene accolta piuttosto freddamente, deludendo le aspettative della vigilia. Quattroruote evidenzia questo "insuccesso" già nel numero di agosto: confrontando i contratti stipulati per la 500 con quelli registrati all'uscita della 600, si evince un calo quantificabile intorno al 50%. I mo- **▶**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - 2 cilindri in linea
 Alésaggio 66 mm - Corsa 70 mm
 Cilindrata 479 cm³
 Rapporto di compressione 6,55:1
 Potenza 13,5 CV a 4000 giri/minuto
 Coppia massima 2,8 kgm a 2500 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa
 Albero a camme nel basamento
 Carburatore invertito Weber 24 I/MB
 Raffreddamento ad aria forzata
 Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 con facilitatori d'imbocco
 Frizione monodisco a secco
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 125 x 12
 Cerchi in lamiera 3 1/2 J12.

Corpo vettura Berlina Trasformabile 2 porte, 2 posti
 Scocca portante
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti superiori, balestra
 trasversale inferiore
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti triangolari, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore elicoidale
 Capacità serbatoio carburante 21 litri.

Dimensioni e peso Passo 1840 mm
 Carreggiate ant. 1121 mm - post. 1135 mm
 Lunghezza 2970 mm
 Larghezza 1320 mm
 Altezza 1325 mm
 Peso in ordine di marcia 470 kg.

Prestazioni Velocità 85 km/h
 Consumo medio 4,5 litri/100 km.



**IL DEBUTTO
 CON LE MISS**

Luglio 1957, ecco la presentazione ufficiale, articolata in un lunghissimo corteo di vetture a capote aperta, con tanto di miss e mazzo di fiori, che da Mirafiori si snoda in diversi angoli di Torino.



**PROFESSORE
 E MANAGER**

Vittorio Valletta, il grande economista voluto da Giovanni Agnelli nel 1921 a riorganizzare la Fiat. Ai tempi della 500 era sia presidente sia amministratore delegato.



**CAPACITÀ
 INDISCUTIBILI**

L'ingegner Dante Giacosa, incaricato da Valletta di ideare la 500, intervistato nel 1957 da Gigi Marsico, della Rai di Torino, nel corso del servizio esclusivo dedicato al processo produttivo e all'industrializzazione.



Votata alle corse

La Sport viene proposta anche in versione chiusa: la presenza del tetto interamente metallico, percorso da tre nervature longitudinali, aumenta la sicurezza e la rigidità della scocca.



NOBILE SPORTIVA



Il principe Giovanni Pignatelli incontra la "sua" Fiat Nuova 500 Sport dopo il meticoloso restauro condotto dai fratelli de Bonis Ricasoli, stimati collezionisti romani. Il principe, che aveva acquistato la vettura (telai numero 046314) nell'autunno del 1958, l'aveva ceduta ai de Bonis a metà anni Duemila, dopo un corteggiamento durato circa un decennio.

■ tivo dello scarso gradimento sono molteplici. Innanzitutto il prezzo fissato a 490.000 lire, troppo elevato e oltretutto non così lontano da quello della 600 (640.000 lire): molti potenziali clienti rinunciano al sogno di passare alle quattro ruote, mentre altri preferiscono rimandare per acquistare la 600, un'auto decisamente più consona alle esigenze di una famiglia. Il proposito di Vittorio Valletta secondo cui la 500 "deve diventare la macchina di chi possiede oggi uno scooter" viene disatteso, almeno in parte. Ma le riserve del pubblico riguardano anche la potenza, considerata insufficiente. Critiche feroci sono poi mosse all'allestimento a dir poco spartano: finestrini fissi (solo i deflettori sono apribili, ma sono privi di fermo), il grado di finitura al di sotto del limite accettabile anche per una utilitaria, la carrozzeria priva di qualsivoglia modanatura (persino i cerchi ruota non prevedono le

60 PILLOLE DI 500

LA SCOCCA PER I CARROZZIERI

La scocca della prima serie, senza i cofani, le portiere e le fiancate (che erano un tutt'uno coi parafranghi), così come viene fornita direttamente dalla Casa torinese ai carrozzieri affinché possano allestire le loro versioni fuoriserie.



IL PENTACAMPIONE PROVA LA PICCOLA

Cinque volte iridato in Formula 1 (1951, 1954, 1955, 1956 e 1957) e una passione per qualsiasi mezzo con le ruote: l'asso argentino Juan Manuel Fangio accetta col sorriso l'invito a testare una 500 della scuderia Sant Ambreus. "Piccola e spartana ma molto divertente da guidare", dirà alla fine del test.





↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - 2 cilindri in linea Alleggio: 674 mm - Corsa 70 mm Cilindrata 499 cm ³ Rapporto di compressione 8,6:1 Potenza 21,5 CV a 4700 giri/minuto Coppia massima 3,5 lgr a 3500 giri/minuto Distribuzione a valvole in testa Albero a camme nel basamento Carburatore invertito Weber 26 JMB Raffreddamento ad aria forzata Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce con facilitatori d'imbocco Frizione monodisco a secco Leva di comando centrale Pneumatici 125 x 12 Cerchi in lamiera 3 1/2 J12.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 2 posti Scocca portante Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti superiori, balestra trasversale inferiore. Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti triangolari, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e settore elicoidale Capacità serbatoio carburante 21 litri.
Dimensioni e peso	Passo 1840 mm Carreggiato ant. 1121 mm - post. 1135 mm Lunghezza 2970 mm Larghezza 1520 mm Altezza 1325 mm Peso in ordine di marcia 490 kg.
Prestazioni	Velocità oltre 105 km/h Consumo medio 4,8 litri/100 km.

coppe lucide) e l'assemblaggio poco curato e approssimativo di alcuni particolari fanno storcere il naso a molti. Infine l'abitabilità è solo per due persone (il profilo molto spiovente del padiglione rende di fatto impossibile trasportare dietro due passeggeri), una decisione voluta per non "rubare" clientela alla 600, ma che limita grandemente l'utilizzo della vettura. La Fiat corre ai ripari per evitare quello che si sta delineando come un clamoroso flop e già nell'autunno del 1957 introduce una serie di modifiche. La potenza del bicilindrico viene incrementata a 15 CV grazie a un diverso profilo dell'albero a camme e a una rivista taratura del carburatore. La Nuova 500 viene proposta in due allestimenti: Normale ed Economica. Mentre quest'ultima conserva le finiture semplificate della prima serie, la Normale vanta dotazioni più ricche, tra cui: vetri discendenti, deflettori dotati di fermi, profili

lucidi applicati sui brancardi e lungo la linea di cintura, ghiera dei fari con tegolini, scritta posteriore "nuova 500" e coppe ruota d'alluminio lucido.

SPARTANA MA DESIDERATA

Il brevissimo ciclo vitale della Nuova 500 prima serie (pochissimi mesi) rende oggi questa versione particolarmente ricercata e ambita da parte dei collezionisti più esigenti. Tra questi figurano tre fratelli di nobile famiglia romana: Gabriele, Carlo e Roberta de Bonis Ricasoli, orgogliosi proprietari dell'esemplare in livrea Celeste Crociera (codice 472), nonché della seconda protagonista del servizio fotografico, la 500 Sport. Immatricolata il 31 luglio del 1957, la Nuova 500 entra nel garage dei de Bonis nel 2005; scovata a Civitanova Marche (in provincia di Macerata) e identificata dal numero di telaio 006119, è in condizioni dav-

vero pietose, ma per fortuna si presenta completa. Nel corso del lungo e meticoloso restauro la 500 è riportata alle specifiche d'origine, con l'eccezione delle particolari bochette cromate "fuori ordinanza" sotto i fari, un accessorio aftermarket di cui si ignora l'origine. Grazie al fortuito "incontro" con alcune foto dell'Istituto Luce emerge che la "006119" è stata utilizzata nel 1958 in un raid da Roma a Capo Nord: nelle immagini del tempo si nota che sul frontale proprio le prese d'aria lucide, che pertanto vengono conservate poiché legate indissolubilmente alla storia dell'esemplare. Da tale testimonianza trovano una spiegazione plausibile anche gli strani graffi sul parabrezza, causati probabilmente dall'uso prolungato e poco accorto del raschiaghiaccio.

Oggi per fortuna la Nuova 500 non deve affrontare prove così impegnative e può godersi una pensione dorata nella capitale.

OSSEVAZIONE MOLTO REGALE

Tra gli estimatori d'alto rango del "cinquino" anche il re Leopoldo del Belgio, che si mostrò molto interessato alla piccola torinese tanto da chiedere di poterne provare una a Torino.



BENEDIZIONE URBÌ ET ORBÌ

Il cardinale Giovanni Battista Montini, futuro papa Paolo VI dalla fine del 1963, rimase ben impressionato dalla compattezza della 500, che gli ricordava - parole sue sante - la Topolino.



UNA BELLEZZA SEDUCENTE

Saint-Vincent 1957: Una meravigliosa Irma Lisi scende dalla 500 dopo aver effettuato alcuni giri su e giù per i tornanti intorno al paese della Valle d'Aosta ed esclama: "Che divertente!".





Fra due estremi

A fianco, il motore di 499 cm³ della Sport, capace di erogare 21,5 CV. Il lancio di questa versione avviene nel luglio del 1958. Più a sinistra, il motore di 479 cm³ da 13,5 CV che equipaggia la 500 alla presentazione del luglio 1957; per il Salone di Torino, svoltosi dal 30 ottobre all'11 novembre, la potenza cresce a 15 CV.

Avrebbe dovuto trasformare gli scooteristi in automobilisti, ma la 500 ha fatto ben di più: ha scritto la storia di un Paese



↓ **60 PILLOLE DI 500**

MOTOSCAFO FUORISERIE

Tra le varie fuoriserie realizzate sulla base della Fiat 500, molto particolare è quella che Frua presenta al Salone di Torino nel 1957, simile anteriormente a un motoscafo per il notevole arretramento dei fari.



IL GENTLEMAN E LA ZAGATO

Ovidio Capelli, uno dei gentleman driver più rappresentativi degli anni Cinquanta, qui ripreso con la 500 berlina di Zagato nel 1957, con caschetto e 24 ore; trionfa nel campionato italiano classe 500 GT.

COL BICILINDRICO DELLA GUZZI

Nel 1958 Fiat e Guzzi valutarono la possibilità di equipaggiare la 500 con un 2 cilindri a V di 90°. Progettato da Giulio Cesare Carcano, sviluppava 21 CV a 5300 giri/min e faceva volare il "cinquino" a 115 all'ora.





■ PICCOLA E CATTIVA

Al Salone di Torino del 1957 Carlo Abarth batte tutti sul tempo e presenta una versione corsaiola della 500; la cura del preparatore austriaco si traduce in una potenza elevata a 19 CV e in una velocità di oltre 100 km/h. Il 13 febbraio del 1958 la 500 elaborata Abarth è protagonista all'Autodromo Nazionale di Monza di una serie di record sulle lunghe distanze: in sette giorni percorre oltre 18.000 km e stabilisce sei primati, senza accusare alcun malfunzionamento, nonostante il suo bicilindrico sia stato "tirato" fino a sviluppare oltre 22 CV.

L'eco dell'avventura sul circuito brianzolo è notevole e la Fiat, nel tentativo di rilanciare le vendite deludenti della 500 di serie, mette in cantiere una versione spinta dell'utilitaria: nasce la Nuova 500 Sport (sigla interna 110.100). Dal punto di vista meccanico la cilindrata viene elevata a 499,5 cm³, mentre il rapporto di compressione sale a 8,6:1; vengono adottati un nuovo albero a camme in acciaio (anziché in ghisa) con diversa fasatura, valvole di aspirazione e scarico maggiorate (rispettivamente di 2 e 1 mm), condotti lucidati, puleggia del ventilatore più grande e un carburatore Weber 26 IMB (in luogo del 24). Anche il dinamo viene rivisto. Il risultato? Ben 21,5 CV e una velocità di oltre 105 km/h (nella prova pubblicata da Quattroruote nel settembre 1958 si toccano i 105,882 km/h). Il debutto avviene il 26 maggio alla 12 Ore di Hockenheim, dove la Sport conquista i primi quattro posti della categoria. Un trionfo che dischiude le porte a una brillante carriera agonistica. Proprio in vista del prevalente impiego in gara e quindi per incrementare sia la sicurezza sia la rigidezza della scocca, la 500 Sport viene proposta nell'inedita versione berlina, distinta da un tetto interamente me-

tallico percorso da tre nervature longitudinali, che affianca la Trasformabile (nel 1959 sarà sostituita dalla Tetto Apribile).

Nel luglio 1958 la prima costa 615.000 lire (da novembre il prezzo scende a 560.000 lire), la seconda 550.000 lire (495.000 da novembre). L'unica livrea è grigio chiaro (codice 672), ravvivata dal rosso (codice 110) delle bande laterali e dei cerchi (dal luglio 1959 sono argento).

Al fascino di questa piccola peste soccombe anche il principe Giovanni Pignatelli della Leonessa, gentleman driver che nel 1958 acquista l'esemplare numero di telaio 046314 presso la succursale Fiat di viale Manzoni, a Roma. I destini della "046314" e dei fratelli de Bonis si incrociano alla fine degli anni Novanta: Gabriele e Carlo stanno percorrendo i viali di Villa Borghese quando vedono sfilare la 500 Sport. Dopo un breve inseguimento riescono a bloccare la rarissima vettura e stringono amicizia col principe Pignatelli; i due fratelli, già appassionati della simpatica utilitaria, avviano un lungo corteggiamento per aggiungere alla loro collezione questo pezzo pregiato.

Il principe non desiste, ma promette che a momento debito avrebbe ceduto loro l'amata 500. Trascorrono circa dieci anni e arriva la fatidica telefonata: l'età avanzata non consente più al nobile gentleman driver di usare la pepata vettura. Il principe esprime il desiderio di regalarla ai de Bonis, ma loro non intendono accettare un simile dono e decidono di offrire in cambio un'automotivettura nuova di sua scelta. Noblesse oblige. Al termine del lungo restauro, il principe Pignatelli viene invitato a vedere la "sua" 500 Sport; sedendosi al posto di guida probabilmente torna come per incanto all'autunno del 1958, quando la ritirò dalla concessionaria: aveva 38 anni.

►

GIOCATTOLO PER IL MARE

Ugo Tognazzi si innamora subito della 500 e ne compra una per lasciarla nella sua residenza estiva in un borgo vicino a Pomezia, che oggi prende il nome di Villaggio Tognazzi.



AERODINAMICA DA RECORD

Questa 500 monoposto, ideata dalla Pinin Farina e guidata da Mario Poltronieri, ottiene numerosi record di velocità durante i test effettuati a Monza nel settembre del 1958.



LOTTA SERRATA MA VINCENTE

Litaliano Arturo Brunetto e l'argentino Alfredo Frieder con la Fiat 500 Sport, festeggiati all'arrivo della vittoriosa Liegi-Brescia-Liegi del 1958, dove battono Berkeley, Isetta e 2 CV.





↓ 60 PILLOLE DI 500



**A MONZA
CHE RECORD**

La 500 Abarth ottiene il record di velocità sul circuito di Monza, coprendo la bellezza di 18.186 km alla velocità media di 108,52 km/h tra il 13 e il 20 febbraio 1958, girando giorno e notte.



**SEDILI IN VIMINI.
UNA SCICCHERIA**

Si chiama 500 Jolly la spiaggia costruita dalla carrozzeria Ghia dal 1957 al 1965. Tra i suoi estimatori figurano anche personaggi del calibro di Aristotele Onassis, Yul Brynner, Enrico Berlinguer e Silvio Berlusconi.

UN AMORE DI GIOVENTÙ

La passione di Federico per l'utilitaria torinese sboccia quand'è bambino e compie il primo viaggio sulla R della zia. Da quel momento la 500 diventa quasi un'ossessione. A dodici anni acquista una F con 56.000 km. La restaura e nel 2012, fresco di patente, inizia a guidarla

Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Alfredo Albertini**



DEBUTTO COL BOTTO

Alla 12 Ore di Hockenheim (26 maggio 1958) quattro 500 Sport si piazzano ai primi quattro posti di categoria, con i rispettivi equipaggi Levy-Jeser, Nicosia-Leto di Priolo, Messedaglia-Antolini, Leto di Priolo-Prandoni.



OCCHI DI RANA PER GLI YANKEE

Dal dicembre del 1957 le 500 vengono esportate negli Usa via mare, a bordo dell'Italterra. Si distinguono per i grossi fanali anteriori, che danno ai musetti una simpatica aria da ranocchietta.



L'ARMATORE E LO STATISTA

Estate 1959: Aristotele Onassis ospita sul suo yacht "Cristina O," nientemeno che Sir Winston Churchill. Per spostarsi a terra usano una 500 spiaggia costruita da Savio su disegno di Mario Boano.

Ritirata il 2 febbraio del 1966, è rimasta con la prima proprietaria fino all'aprile del 2006, percorrendo 1400 km all'anno



ggi i giovani non coltivano più la passione per l'automobile". Quante volte si sente pronunciare questa frase, quasi fosse un mantra. Certo l'at-

teggiamento delle nuove generazioni verso le quattro ruote è mutato, è divenuto più pragmatico, razionale, senza dubbio meno passionale. Tuttavia sono innumerevoli gli esempi di giovani che mostrano un profondo interesse per le auto d'epoca, portando nuova linfa vitale a un settore che per continuare a crescere e a pro-

spere necessita di nuove forze. Illuminante è la storia di Federico Dolino, commerciante torinese classe 1993, che ha imparato a guidare al volante di una Fiat Nuova 500 F del 1966. L'amore per le auto sboccia presto: ha tre anni quando inizia a leggere le targhe e le scritte identificative delle vetture parcheggiate sotto casa. Poco dopo l'incontro faticoso con la 500 R blu scuro della zia, con la quale il piccolo Federico compie il suo primo viaggio: è l'inizio di un legame indissolubile con la simpatica utilitaria. Da quel momento le paghethe settimanali vengono messe da parte in vista dell'acquisto proprio di una 500, possibilmente una

La velocità sale

Sotto, lo strumento con la scala portata a 120 km/h; sulla plancia a sinistra la spia delle frecce, a destra quella dei fari abbaglianti e l'interruttore luce strumentazione. In basso, la selleria in finta pelle e tessuto rosso-avorio (a richiesta).



60 PILLOLE DI 500



MILLE ORE A ROMA TUTTE D'UN FIATO

La 500 D a Roma davanti al monumento del Milite Ignoto nel corso della "Mille Ore in città", prova di durata di Quattroruote tra giugno e luglio 1960. Tra i dati registrati, spicca quello dei colpi di frizione, alla fine ben 387.389.



IL PARABREZZA SI ACCORCIA

Originale la linea della spider che la Viotti presenta al Salone di Torino 1961 (per mano di Rodolfo Bonetto), con fanaleria simile a quella dell'Austin-Healey Sprite e dal curioso parabrezza, che è parzialmente abbassabile.

Maggiore visibilità

A destra, Federico Dolino. La F, introdotta nel 1965, si distingue per le porte "controvento", per il padiglione rivisto, che consente di adottare un parabrezza più ampio, e per l'assenza dei profili su cofani e fiancate (mantenuti quelli sui brancardi).



F prima serie bianca con rivestimenti interni rossi. Il suo progetto prende maggiore slancio quando Federico compra in edicola il suo primo numero di Ruoteclassiche nel febbraio del 2002, dove in copertina campeggia guarda caso una 500 F seconda serie in livrea Rosso Corallo, che annuncia un servizio interno dedicato alla guida al restauro della vetturetta torinese. Federico "divora" le pagine nelle quali sono indicati i segreti e le astuzie per avere una 500 perfetta; al contempo inizia a tener d'occhio gli annunci di vendita. Ed ecco che nel marzo del 2006 trova a Genova una F del 1968, bianca; telefonata, ma ad attenderlo una delusione: la mac-

china ha già trovato un acquirente. Tuttavia il proprietario, senza dubbio trascinata dall'entusiasmo del giovanissimo Federico, aggiunge di ricordare che una sua zia di Albisola Superiore (SV), Anna, possiede anche lei una 500 F bianca. Preso contatto con la signora Anna, dopo pochi giorni Federico, ovviamente accompagnato dai genitori, è a vedere l'auto. E facciamo un salto indietro nel tempo e precisamente alla fine di gennaio del 1966, quando Anna incontra la 500 F telaio numero 1058355 nel salone della concessionaria Fiat "Varauto" di Varazze (SV). Per il suo quarantesimo compleanno il marito ha infatti deciso di regalarle una ➤



SPICCA IL VOLO CON L'ALITALIA

Il Douglas DC-7F è il cargo scelto dalla nostra compagnia di bandiera per trasportare, agli inizi degli anni Sessanta, le 500 D in tutte le concessionarie europee.



PIACE MOLTO PURE IN AUSTRIA

In Austria la 500 viene prodotta dalla Steyr-Daimler-Puch. Si tratta di una versione della Nuova 500 costruita su licenza della Fiat in varie cilindrate e allestimenti dal 1957 fino al 1973.



ALBERTO SORDI FA "BOOM"

Alberto Sordi, Gianna Maria Canale e la 500 D sul set de "Il boom" del 1963 diretto da Vittorio De Sica. Nel film Sordi è costretto a vendere un occhio per riuscire a pagare tutti i suoi debiti.



Dalla lega all'inox

Il confronto con l'odierna 500 L evidenzia la compattezza della F. Le coppe ruota e le modanature dei brancardi sono in alluminio lucidato (dalla primavera 1966 vengono realizzate in acciaio inox).



La F vanta una scocca tutta nuova, più economica da produrre; il padiglione e il semitetto formano un solo lamierato e non sono più sezioni imbullonate fra loro

60 PILLOLE DI 500



OPERAZIONE SPINTEROGENO

Sono 55 gli elettrauto che vengono coinvolti, a loro insaputa, nell'inchiesta di Quattroruote del 1963, dove viene simulato un guasto per testarne la perizia. I risultati? Quasi tutti promossi a pieni voti.



GUIDA A DESTRA PER SUA MAESTÀ

L'interno di una 500 così come veniva allestita per i mercati del Regno Unito. Oltre alla guida a destra era naturalmente previsto un contachilometri tarato in miglia.



macchina: la scelta di Anna cade proprio su quella F in livrea bianca (codice 233) con selleria mista tessuto e finta pelle. Il 28 gennaio vengono firmati sia il contratto di acquisto (483.000 lire) sia quello di rateazione Sava; il 2 febbraio la "nostra" 500 F, immatricolata SV 66993, lascia la concessionaria con Anna al volante. Da quel momento la vettura conduce una vita tranquilla, cadenzata da una manutenzione scrupolosa, secondo quanto indicato dalla Casa; la percorrenza è davvero irrisoria, circa 1400 km all'anno, accumulati sulle strade tra Albisola, Celle Ligure, Varazze e Savona, con qualche puntata a Genova dove Anna si reca per far visita ai genitori. Passano gli anni: nel 2006 Anna, ormai ottantenne, decide di mettere a riposo in garage la fedele compagna a quattro ruote, dopo 55.950 km passati insieme. Con cura e affetto la 500 viene coperta da un lenzuolo, con i "tergi" sollevati dal parabrezza per evitare la deformazione della gomma delle spazzole e la batteria scollegata.

UNA NUOVA AVVENTURA

Così la trova Federico. Riattaccati i morsi della "SV 66993" parte senza alcuna incertezza; Anna ritorna al volante e porta l'entusiasta giovane acquirente a fare un giro. Il 29 aprile, un sabato mattina, nella centrale piazza del Brandale a Savona, Anna dice addio alla 500 F che per cinquant'anni l'ha scarrozzata allegrementemente ovunque volesse andare; la tristezza per la separazione è mitigata dalla consapevolezza che quel ragazzino appena dodicenne saprà prendersi cura della sua amica. Federico consegna le chiavi a suo padre: deve aspettare ancora sei anni prima di poter guidare l'agognata 500. Nei mesi successivi si provvede a rendere affidabile la meccanica che, per quanto sempre curata, non ha mai subito alcun tipo di revisione; cavi candele, punte e condensatori nuovi, pulizia del carbura-

toro, registrazione delle valvole e controllo generale dell'impianto elettrico. Nel 2007, in occasione dei festeggiamenti per i cinquant'anni del modello, Federico con i genitori partecipa per la prima volta al raduno internazionale di Garlenda (SV) organizzato dal 500 Club Italia; in pochi giorni la "SV 66993" percorre oltre 700 km senza accusare alcun inconveniente: un bel banco di prova. Pur essendo un ottimo conservato, il tempo inizia però ad avere la meglio sulla carrozzeria: sugli spigoli la vernice inizia a scrostarsi e la ruggine appare in più punti. All'inizio dell'estate del 2009 la 500 viene quindi smontata completamente; scocca e lamierati vengono sabbiati e le zone più aggredite dall'ossidazione sono sostituite. I rivestimenti necessitano solo di una pulizia con acqua e sapone, nulla di più. I lavori si protraggono per due anni; il ripristino filologicamente corretto non è infatti semplice come potrebbe sembrare. Nel suo ciclo vita infatti la 500 è stata oggetto di continui affinamenti, molti dei quali non percepibili; questo si traduce spesso in restauri "disinvolti". Numerosi sono i dettagli che vanno quindi preservati con attenzione, tra cui: modanature sui braccardi e coppe ruota in alluminio lucidato (in acciaio inox dalla primavera 1966), luce targa in alluminio (in Vedril dalla primavera 1966), fregio sul frontale in plastica cromata con baffi in alluminio separati (in un unico pezzo in plastica nel corso del 1966), griglia della presa d'aria con sei viti e nervatura orizzontale propria delle cosiddette "Fotobulloni" ma combinata alle cerniere delle porte con due bulloni invece di quattro, marmitta a bussolotto. Nel settembre 2011 la "SV 66993" torna in strada esattamente come aveva fatto nel febbraio del 1966; poco dopo finalmente Federico, fresco di patente, apprende con la sua F i segreti della guida "old school". Per entrambi l'inizio di una nuova avventura. **R**



SONO TONT, JAMES TONT

In "James Tont Operazione U.N.O." (regia di Bruno Corbucci, 1965) Lando Buzzanca affronta mille peripezie con una 500 D che ha anche le mitragliatrici che fuoriescono dallo sfogo dell'aria sotto il lunotto.



QUI BASE SCOTT. NESSUN PROBLEMA

Grazie alla proverbiale affidabilità e, soprattutto, al raffreddamento ad aria, la 500 D viene scelta come veicolo d'appoggio nella base antarctica Scott, con l'aggiunta del gancio di traino e delle catene.

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - 2 cilindri in linea Alaggio 674 mm - Corsa 70 mm Cilindrata 4995 cm ³ Rapporto di compressione 7:1 Potenza 19 CV a 4620 giri/minuto Carburatore invertito Weber 26 IJB 4 Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a manuale a 4 marce Leve di comando centrale Pneumatici 125 x 12.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Scocca portante Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti superiori, balestra trasversale inferiore Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti triangolari, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a vite e settore - Freni a tamburo Capacità serbatoio carburante 22 litri.
Dimensioni e peso	Passo 1840 mm Carreggiata ant. 1121 mm - post. 1135 mm Lunghezza 2970 mm - Largh. 1320 mm Altezza 1325 mm.
Prestazioni	Velocità oltre 95 km/h.



IL VADEMECUM DEGLI ESPERTI

Si fa presto a dire 500, ma le versioni sono tante e le modifiche durante i 18 anni di produzione non si contano. Ecco perché, in caso di acquisto o di ripristino, occorre conoscere a fondo l'intera famiglia. Soprattutto per mettersi al riparo dai rischi

Testo di **Gaetano Derosa**

I luogo comune da sfatare: il restauro della 500 è un gioco da ragazzi. È esattamente il contrario; tante le versioni, con componentistica peculiare per ciascuna. È indispensabile la conoscenza approfondita del modello, per arrivare a un ripristino completo da concorso.

NUOVA 500 (1957-1960)

Restaurare una prima serie, Economica o Normale che sia (su 181.037 esemplari costruiti, sembra che ne siano rimasti poco meno di tremila in circolazione), è molto oneroso. ➤



500 D 1960



NUOVA 500 1957

60 PILLOLE DI 500



COMBATTENTE NEL SESSANTOTTO

Una 500 F protagonista (suo malgrado) durante un corteo pacifista e relativo sit-in per le strade di Milano nel 1967, che purtroppo un paio di ore dopo sfocerà in uno scontro piuttosto violento con la polizia.



NEVE? NON C'È ALCUN PROBLEMA

Milano. Bastioni di Porta Venezia, inverno 1963: al verde del semaforo scatto felino della 500 e della 600 che, in barba alla neve che inizia a scendere fitta, affrontano le insidie della città anche senza pneumatici chiodati.

NATA PER ESSERE ETERNA, MA ATTENZIONE A...

Sono pochi i punti critici della 500, che è stata pensata e costruita per sopravvivere ad anni di uso quotidiano nel traffico cittadino. E, come si è poi anche verificato, per resistere piuttosto bene al suo "abuso", visto che in alcune zone d'Italia sono tuttora circolanti mezzi che non sono mai stati restaurati e vengono utilizzati per gli usi più disparati (sostituita

del cane a guardia del gregge in Sardegna o piccolo scuolabus con tanto di pneumatici chiodati nel Trentino, per esempio). Ma, al momento dell'eventuale acquisto, è buona cosa verificare con attenzione alcuni particolari meccanici e di carrozzeria che potrebbero, in futuro, rivelarsi particolarmente costosi da ripristinare.

1 Fori sempre aperti

Guai a non pulire periodicamente i fori di scarico dell'acqua delle portiere (basta staccare i pannelli porta) e, soprattutto, quelli sotto la ruota di scorta e il supporto batteria. La ruggine potrebbe formarsi in un battibaleno.

3 Sottoporta e pianali

Sono i lamierati più delicati. In molti casi la parte marcia viene mascherata da un bello strato di antirombo, che in origine era veramente molto sottile e presente solo sotto i pianali.

4 Balestra

Di norma il consumo dei pedali, una damigiana (da 54 litri), un passiegino, una griglia per il barbecue, una valigia, uno scatolone con palla da pallavolo e abbot jour che sorge, un vaso di gerani: ci sta proprio tutto sul tetto della 500!

5 Giunti

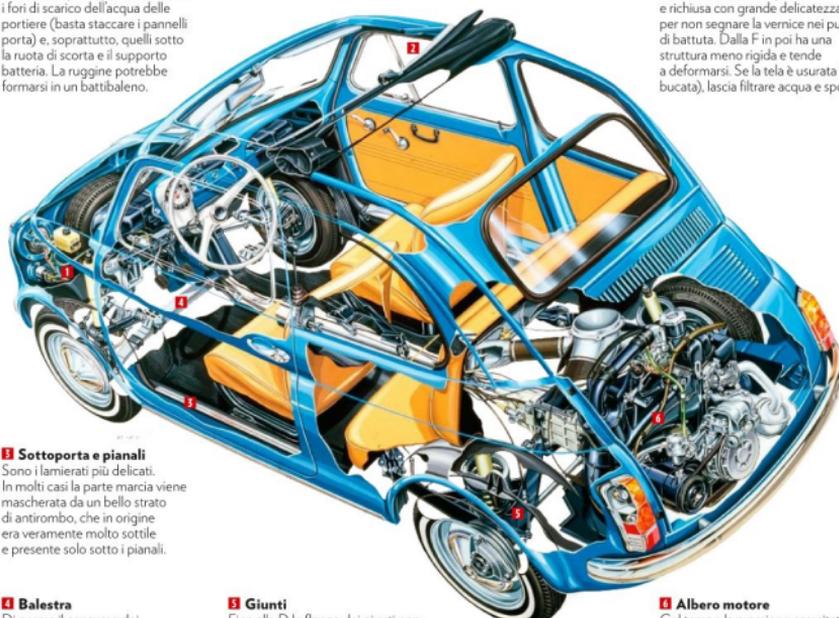
Fino alla D le flange dei giunti non sono proporzionate alla potenza trasmessa e cedono con estrema facilità. Il ricambio singolo costa 50 euro. In caso di un viaggio lungo, vale decisamente la pena di averne un paio di scorta...

2 Telaio capote

Su tutti i modelli va aperta e richiusa con grande delicatezza, per non segnare la vernice nei punti di battuta. Dalla F in poi ha una struttura meno rigida e tende a deformarsi. Se la tela è usurata (o bucata), lascia filtrare acqua e sporco.

6 Albero motore

Col tempo la pressione esercitata tende a mandare fuori sede i due tappi di tenuta dell'olio provocando danni molto seri. Meglio farli cambiare, in caso di acquisto di una vettura "data": l'accesso è semplice, basta smontare la coppa.



SUL TETTO C'È SEMPRE POSTO

Un'automobilina a pedali, una damigiana (da 54 litri), un passiegino, una griglia per il barbecue, una valigia, uno scatolone con palla da pallavolo e abbot jour che sorge, un vaso di gerani: ci sta proprio tutto sul tetto della 500!



MILANO-NAPOLI IN 9 ORE E 16 MINUTI

Il 4 ottobre 1964 si ultima l'Autostrada del Sole e Quattroruote la percorre con la Fiat 500 D: al volante il collaudatore Giulio Pusanini, al suo fianco si alternano Rachele Regalia e Barbara Antonini, studentesse universitarie.



500 R 1972

per il reperimento dei ricambi (come anche per la L e la R), che si trovano ancora presso alcuni ricambisti di auto moderne.

500 L (1968-1972)

La più sciccosa della famiglia (L sta per Lusso) debutta nel '68 con significative differenze esterne rispetto alla versione F: gli elementi tubolari di rinforzo ai paraurti, oltre ai profili sui gocciolati e alle guarnizioni con innesti in metallo lucido, le coppe copriruota cromate, il fregio anteriore Fiat. L'interno è tutto nuovo, dal rivestimento dei sedili (con schienali reclinabili), al volante di foggia sportiva, dalla strumentazione alla moquette bouclé, dalle tasche portacarte laterali ai portaoggetti sul tunnel. Attenzione a non confondere il musetto: se si recupera quello della R (con scritta a losanghe), va modificato per ospitare il fregio originale.

500 R (1972-1975)

L'ultima serie (dal telaio 5096796) è la Rinnovata, quella col motore di 594 cm³ e cerchi simili alla 126 (ma larghi 3,5"), ma anche con interni minimalisti senza orpelli, così come all'esterno scompaiono i profili sottoporta. I lamierati sono gli stessi della F a eccezione del musetto (con scritta Fiat a losanghe), della plancia (con un foro in meno perché scompare l'interruttore della strumentazione, che si accende con le luci di posizione) e del pannello sotto il serbatoio, che ha un piccolo rigonfiamento per ospitare la pedaliera della sorella maggiore 126.

■ Soprattutto se l'espemare necessita di un ripristino dei lamierati, alcuni di questi ormai introvabili, primo fra tutti il musetto con le piccole prese d'aria sotto i proiettori, poi il cofano anteriore come pure la capote completa di telaio, il rarissimo quadro chiave Bosch con deviolucci a scatti successivi dell'Economica (costa quasi come un Rolex GMT Master...) e, ovviamente, tutta la fanaleria.

500 D (1960-1964)

Costruita a partire dall'ottobre del 1960 (dal numero di telaio 182001) è stata prodotta in 640.520 esemplari. In caso di restauro, la D può ottenere la donazione delle portiere dalla 500 Giardiniera e del cofano anteriore dalla F, ovviamente forandolo e applicando il profilo centrale in alluminio. I ricambi più costosi sono i fari con ghiera in alluminio, le luci posteriori, la strumenta-

zione (con contakm a cifre dispari e tarato fino a 110 km/h) con palpebra simile a quella della F ma con punti di attacco differenti, e il blocco deviolucci-frecce.

500 F (1965-1972)

Si tratta della versione più venduta: 2.272.092 esemplari costruiti (L compresa). Sono state prodotte due serie: la prima è riconoscibile (dal telaio 824001) per le maniglie interne in alluminio, il gancio ferma capote all'estremità posteriore del sottotetto, il clacson montato dietro il fregio sul musetto e interno bicolore. Dal 1968 (a partire dal telaio 1674691) sparisce la nervatura sulla presa d'aria sotto il lunotto e compare un monogramma "Fiat 500" al posto di "Nuova 500" mentre dietro il fregio anteriore non c'è più il clacson, che invece viene alloggiato vicino alla tiranteria dello sterzo. Nessun problema

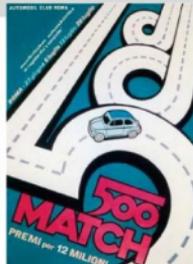
↓ 60 PILLELE DI 500

UN DISEGNO D'AUTORE PER LA PICCOLA

Artista attivo in area torinese, Nino Aimonè frequenta lo studio di Felice Casorati e si lega al gruppo dei giovani pittori, soprattutto informali, del capoluogo subalpino. Per la nascita della 500 realizza questo splendido manifesto dove l'utilitaria viene festeggiata da tutti, giornalisti e operatori della TV compresi.



FIAT 500 la nuova



PREMI per 12 MILIONI

CONCORSO A PREMI MULTIMILIONARIO

La 500 spopola e molte associazioni e scuderie iniziano a organizzare eventi e gare che l'abbiano come protagonista. Come l'Automobile Club di Roma, che organizza il 500 Match, gara di regolarità e velocità a tracciato chiuso, con un montepremi totale di ben 12 milioni di lire. Nel 1958 le prime due prove vennero vinte da Antonio Thellung.

BISOGNA SAPERLI RICONOSCERE

Alle mostre-scambio o su Internet la disponibilità dei ricambi per le serie F-L e R è costante e ampia. Si può scegliere tra pezzi originali, di qualità corrispondente o riprodotti di recente da ditte specializzate. Per l'ultima nidata delle 500, quelle dal 1965 al 1975, il problema della reperibilità non esiste. Molto più difficile recuperare lamierati o componenti dei primi esemplari, quelli dal 1957 al 1964. In ogni caso, bisogna saperli

riconoscere: per esempio, i corpi strumentazione della D e della F sembrano identici, ma hanno attacchi differenti e non sono intercambiabili. Così come lo schema elettrico della R è diverso da quello di tutte le altre 500. Ecco perché, per prima cosa, bisogna procurarsi il libretto di uso e manutenzione originale e, possibilmente, il manuale di officina con i codici dei ricambi. In caso di restauro integrale, prima della verniciatura e dopo aver fatto sostituire eventuali lamierati, fate una prova di montaggio di cofani, portiere, fanaleria e paraurti, per non rischiare di avere tolleranze sbagliate a fine lavoro.

LE RARITÀ SI PAGANO

Musetto (Economica e Normale)	€ 1200
Quadro chiave Bosch (Econ. e Norm.)	1100
Capote completa di telaio (Econ. e Norm.)	600
Lamierato fiancata (Econ. e Norm.)	1100
Lamierato portiera originale D	450
Kit selleria in panno D	600
Luce targa in alluminio D e F prima serie	100
Set coppe ruota in alluminio D	100
Terminale di scarico F-L	75
Volante originale D-F	150
Fari ant. scomponibili Siemens (Econ. e Norm.)	200
Serie pistoni (motore 479 cm ³)	300
Serie tubolari per paraurti L	150
Revisione cambio F-L	450
Coppia pianali anteriori F-L	210



UNA SEMPLICITÀ DISARMANTE

Per le officine più attrezzate il top è un ponte a due colonne, ma anche con un semplice cric idraulico i tecnici possono operare sulla meccanica della 500 con relativa facilità, persino se si tratta dello stacco del gruppo frizione-cambio.



IL "CINQUINO" MARCHIATO NSU

Realizzata dalla carrozzeria Weinsberg nell'omonima località tedesca, la 500 NSU venne costruita in 6190 esemplari dal 1959 al 1963 in due versioni, Coupé (a sinistra) e Limousette, tutte e due disponibili col tetto apribile di tela.

LA CASA LIGURE

Garlanda è universalmente riconosciuta come la capitale mondiale del "cinquino". Ad attestarla anche il "Guinness dei Primati" che qui, nel 2006, ha omologato un record tuttora imbattuto. Abbiamo incontrato i dirigenti del più grande sodalizio di modello del pianeta

Testo di **Dario Tonani** - foto di **Alberto Dede**

Garlanda, località di 1254 anime nell'entroterra di Savona; le prime notizie del piccolo insediamento della Val Lerrone risalgono all'Alto Medioevo, quando entra a far parte della Marca di Albenga. Questa la storia antica; la storia contemporanea, quella del grande rilancio, è però un'altra, non legata a un marchesato ma a un'automobile. Qui, nel luglio 1984, si svolge il primo raduno della mitica Fiat 500. "Ci parteciparono una trentina di macchine, non di più, e invitammo anche Dante Giacosa, che andammo a prelevare a Santa Margherita Ligure, dove aveva la casa - spiega Domenico Romano, presidente fondatore del Fiat 500 Club Italia, oltre che sindaco di Garlanda per 18 anni, dal '75 al '93. Quando sale sullo scranno di primo cittadino, la popolazione locale non tocca i 400 abitanti e il bilancio comunale è di 20 milioni di lire. "Oggi - afferma con orgoglio - è di circa 2,5 milioni di euro e il merito è anche della 500". Sì, perché il mito della vetturetta che ha contribuito a motorizzare l'Italia si è accasato qui, complici un fortunato concorso di circostanze. "Dietro casa mia - continua - abita Sergio Pininfarina, poco distante c'era la casa di Giovanni Nasi, vicepresidente della Fiat, entrambi attratti oltre che dall'amenità

dei dintorni, dal vicino campo di golf. A quel primo raduno partecipò anche una coppia di appassionati olandesi, che ci raccontarono che nei Paesi Bassi c'era un club dedicato alla 500 con la bellezza di 3000 soci. Decidemmo di andarci a trovare per constatare sul campo come fossero riusciti in quel piccolo miracolo di grandi numeri; partimmo con due "cinquini" a settembre e al ritorno decidemmo di fondare un sodalizio anche noi. Da lì è partito tutto, il resto, onestamente, lo ha fatto la 500, insieme con la sua proverbiale semplicità, che mi fa dire: 'Ha tutto quello che serve e nulla di superfluo. E se pure dovesse rompersi quel poco che c'è, basta un semplice cacciavite per rimetterlo a posto".

Oggi il popolo delle 500 che riconosce in Garlanda la capitale del proprio regno è una comunità di 20.655 soci, qualcosa come 16 volte gli abitanti del paese, con 11 dipendenti fissi (8 donne e 3 uomini) ripartiti tra il quartier generale di Garlanda e l'ufficio della commissione tecnica, distaccato a Torino, e una rete di 185 fiduciari sul territorio (in Italia e all'estero); numeri che contribuiscono a fare del club savonese il più grande sodalizio di modello al mondo, tanto da essere diventato una delle sole tre associazioni testimonial dell'Unicef, in compagnia di Vigili del Fuoco e Guardia Costiera (fino a pochi anni fa c'era anche il Coro dell'Antoniana di Bologna). Eppure ancora potenzial-



↓ 60 PILLOLE DI 500



UNA CADETTA PER LA POLIZIA
L'agilità della 500 è proverbiale. Ecco perché negli anni Sessanta la polizia decise di utilizzarne un paio di esemplari sulle strade anguste dell'isola di Capri, per specifico pattugliamento.



ALLA MAGLIANA SI PENSA IN GRANDE
Negli anni Sessanta molte concessionarie si strutturano per poter ospitare le auto in pronta consegna vicino alla zona di assistenza, come questa nella zona Eur di Roma, dove fiammanti 600 e 500 D attendono il loro nuovo proprietario.



UN CACCIAVITE ESI PARTE

Una tipica scena in un'officina alla fine degli anni Cinquanta: il cofano posteriore smontato per poter operare nel migliore dei modi sul carburatore della 500, con un solo cacciavite.



500 BATTE TRAM CON UN BEL 4-0!

Nell'ottobre del 1965 Quattroruote conduce un'inchiesta mettendo a confronto spesa e tempo per muoversi a Milano coi mezzi pubblici o con l'auto. Sui 4 itinerari studiati, vince sempre la 500.



REVISIONE REGOLARE

Una Fiat 500 D in fase di controllo della frenata posteriore su uno dei primi banchi a rulli che vengono montati presso le Motorizzazioni provinciali per le revisioni periodiche.





MEETING INTERNAZIONALE, 7-9 LUGLIO

GRANDE FESTA PER IL 60°

Saranno i 60 anni del "cinquino" il leitmotiv del 34° Meeting Internazionale di Garlenda, in programma nel borgo del Savonese e nei suoi dintorni nel weekend del 7-9 luglio. Circa 1200 le vetture attese, almeno il 25% delle quali provenienti dall'estero. Come consuetudine, ci sarà un Paese ospite, che quest'anno sarà il Lussemburgo, nel ventennale del suo club di modello (presente al raduno con una trentina di equipaggi).

Richissimo il programma, che prevede, il venerdì, l'inaugurazione del rinnovato museo multimediale, un giro turistico al belvedere del santuario Madonna della Guardia e serata, con bagno di mezzanotte, ad Alessio. Sabato si svolgerà il talk show a tema 500, il Grand Tour (Passo del Ginestro, Valle Impero, Imperia) e in chiusura, al Parco Villafranca, il Gran Gala del 60°, intitolato "La 500 si laurea mito" (con collegamenti in diretta streaming da Australia, Giappone, Sudafrica e Uruguay). Domenica, all'Ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga, durante l'edizione 2006 del "Meeting",



La plancia di comando

Quattro degli artefici del "miracolo garlendes". Da sinistra, Domenico Romano, presidente fondatore del Fiat 500 Club Italia, Alessandro

Scarpa, presidente onorario e direttore del meeting internazionale; Ugo Elio Giacobbe, conservatore del Museo Multimediale della Fiat

Nuova 500 "Dante Giacosa"; Carlo Giuliani, vicepresidente e commissario tecnico. Assente giustificato, Stelio

Yannoulis, presidente in carica. In alto, la scritta realizzata con 508 vetture all'Ippodromo dei Fiori di Villanova

d'Albenga, durante l'edizione 2006 del "Meeting".

2006 del "Meeting".



mente in grado di espandersi, come ci spiega Carlo Giuliani, che del 500 Club Italia è l'attuale vicepresidente oltre che commissario tecnico: "Dei 3,8 milioni di 500 prodotte tra il '57 e il '75, da un recente censimento condotto tramite il Pra ne risultano in circolazione in Italia, quindi con documenti 'vivi', 388.691 esemplari. A questi, tra vetture radiate d'ufficio, "irregolari" e presenti all'estero (più o meno 20.000), se ne devono aggiungere circa altre 60.000, per un

totale che arriva a 450.000". E pensare che, fino a una ventina d'anni fa, il popolo dei cinquecentisti era cinque volte più numeroso. "Sì, la grande falciatura si è consumata in due momenti: il primo negli anni 70 e il secondo tra la metà degli anni 90 e l'inizio dei 2000, quando, complici le campagne di rottamazione, le 500 sono passate dai circa 1,5-2 milioni di esemplari a meno di 400.000".

Altri numeri, da brivido, ce li fornisce il meeting che ogni anno, nel primo weekend

pieno di luglio, scompagina i ritmi di Garlenda e del suo unico vigile urbano (anch'egli felice proprietario di una 500, come il farmacista, il medico condotto e la direttrice delle Poste): quest'anno, nell'occasione di tre importanti anniversari tondi - 60 anni della 500, 50 della Gamine e 10 dall'uscita del nuovo modello di 500 firmato da Roberto Giolito, che proprio a Garlenda arrivò in elicottero - si attende un'invasione di almeno 1200 vetture. Tutto sommato non molto lontano dal

60 PILLOLE DI 500



L'ALBARELLA DELLA SAVIO

Dopo aver ideato la Jungla su base Fiat 600, la Savio nel 1967 ritenta con l'Albarella, che adotta la meccanica della Fiat 500. La carrozzeria è simile a quella della Jungla. Rimarrà però allo stadio di prototipo.



FRANCIS LOMBARDI E LA COCCINELLA

Tra le varie fuoriserie che la Francis Lombardi di Vercelli allestì negli anni di produzione della Fiat 500, spicca la Coccinella del 1964, che in alcuni elementi della parte posteriore ricorda la Fiat 850 Coupé.



IL LIBRO

OLTRE LA STORIA

Non solo un'icona automobilistica, ma un autentico fenomeno sociale e di costume che ha attraversato, colorandoli di simpatia, 60 anni della nostra storia. Per i tipi del 500 Club Italia Edizioni, è stato presentato il 20 giugno alla Camera dei Deputati il volume "Un mito italiano" (208 pag., 18 euro) curato da Stefania Ponzone e Francesca Caneri, con la prefazione di un appassionato d'eccezione: Renzo Arbore.

A CURA DI
STEFANIA PONZONE - FRANCESCA CANERI

UN MITO ITALIANO

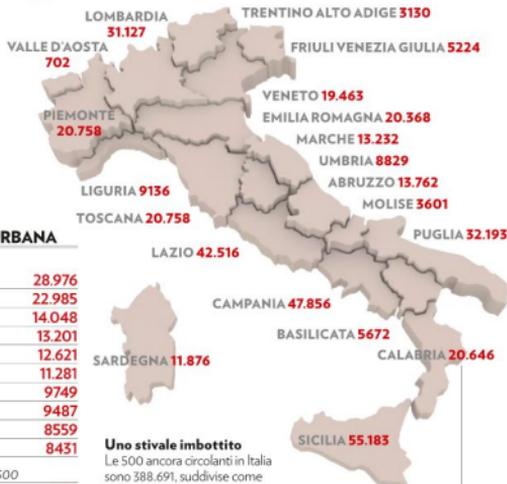
La 500, fenomeno sociale e di costume

prefazione di Renzo Arbore



500 Club Italia Edizioni

IL "CINQUINO" REGIONE PER REGIONE



LA "TOP 10" URBANA

Roma	28.976
Napoli	22.985
Catania	14.048
Palermo	13.201
Torino	12.621
Salerno	11.281
Lecce	9749
Milano	9487
Bari	8559
Cosenza	8431

La provincia con meno 500

Gorizia	566
---------	-----

Fonte: Fiat 500 Club Italia su dati Pra.

Uno stivale imbottito

Le 500 ancora circolanti in Italia sono 388.691, suddivise come da cartina. In alto a sinistra, uno dei due simulatori di guida del museo, aperto nel 2007.

record del cinquantesimo, quando le auto che si presentarono furono 1438 (e l'anno prima il "Guinness dei Primati" attestò sulla pista dell'ippodromo locale la più corposa parata di modelli Fiat mai schierata). "Ho fatto un calcolo approssimativo - ci dice Alessandro Scarpa, direttore del "Meeting Internazionale", evento che mobilita ogni edizione un centinaio di volontari. - Il fatturato di tutto l'indotto nei giorni del megaraduno si attesta attorno al milione di euro. Il che dà una misura inequivocabile dell'importanza della Fiat 500 per tutto il territorio".

Un discorso a margine merita un'altra eccellenza del club: l'attiguo Museo Multimediale "Dante Giacosa", "nato nel 2007, e quindi anche lui al traguardo dei dieci anni, con l'intento di regalare una casa a tutti gli appassionati

sparsi per il mondo" spiega con orgoglio il curatore, Ugo Elio Giacobbe. "Creato dai soci per i soci. Con 7-8 vetture in esposizione a rotazione, due schermi touchscreen, due simulatori a "mezza macchina" e un maxischermo che proietta slide, video di raduni e rari filmati d'epoca provenienti dall'archivio Fiat e dall'Istituto Luce. Ma soprattutto tantissime vetrinette stipate di autentiche rarità provenienti da ogni angolo del globo: pezzi di ricambio, libretti d'uso e manutenzione, accessori, modellini in scala, automobilia, motoring art... Circa 5000 visitatori ogni anno, 3000 dei quali solo nella "tre giorni" del raduno internazionale".

Ma il "Pianeta 500" è in piena evoluzione. E i numeri da scrivere sono ancora tantissimi, a cominciare dal meeting n. 34, in calendario nel weekend del 7-9 luglio...



LA GIANNINI ECONOMICA

Nel 1974 la Gianniini si rende conto della congiuntura poco favorevole e decide di ridurre la cilindrata della 500 R: nasce la 350 EC, col bicilindrico ridotto a 390 cm³ e potenza di 16 CV (anziché 18).



LUCERTOLA A SEI RUOTE

La Ferrario di Albavilla (Como) allestisce nel 1973 la Lucertola 6x4 (tre assi con quattro ruote motrici posteriori) con motore della 500 e cambio della 600 su telaio tubolare con sospensioni anteriori indipendenti.

VIAGGIARE SUL MORBIDO

Siamo andati a Clermont Ferrand, dove è nata la Michelin, per provare una 500 equipaggiata con i radiali "X". Un test affascinante, lungo le strade della cittadina francese ricche di storia e bellezze naturali

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

Dobbiamo dire la verità: quando ci è stata proposta dal direttore una trasferta a Clermont Ferrand, in Francia, per avere la possibilità di vedere come nasce un pneumatico della Michelin, abbiamo accettato di buon grado. E, dopo aver scoperto che nel viaggio era compreso anche un giro con una 500 (equipaggiata con i famosi radiali "X") su e giù per la cittadina transalpina, abbiamo sorriso di gusto. Un'occasione più unica che rara per chi sta scrivendo, visto che normalmente usa la propria 500 R del 1973 per percorsi di piccolo cabotaggio, tipo far la spesa il sabato mattina nella cooperativa locale o poco più. È vero che la via Emilia è un po' come il Far West (riserva sempre delle sorprese), ma vuoi mettere l'emozione di guidare un "cinquino" nel traffico d'Oltralpe?

LA PICCOLA DAVANTI AL MUSEO

Arrivati a Clermont Ferrand, troviamo subito la 500 che ci aspetta parcheggiata davanti a L'Aventure Michelin, il bellissimo museo della Casa fondata dai fratelli André ed Edouard verso la fine dell'Ottocento. Si tratta di una F del 1969 "abbellita" con accessori della L, come i tubolari ai paraurti e i gocciaioi in plastica cromata, modifiche abbastanza comuni nel periodo di produzione di entrambi i modelli. Una volta



60 PILLOLE DI 500



LA FUORISTRADA DELLA FERVES

La torinese Ferves (Ferrari veicoli speciali) presenta al Salone di Torino nel 1966 la Ranger, una piccola fuoristrada anche 4x4, su base Fiat 500, che rimarrà in produzione fino al 1971.



UNA MONELLA PER VIGNALE

Esordisce nel 1967 la piacevole versione spider della Vignale, battezzata Gamine (monella, in francese), con un look retrò; sarà costruita in poche centinaia di pezzi fino alla chiusura dell'azienda nel 1974.

TAXI NELLA SETTIMANA DELLA MODA

Lo scorso anno la Fiat ha ideato un'iniziativa per i clienti del car sharing "Enjoy": 500 storiche (con autista) al posto delle solite "moderne" per le più belle vie di Milano, nella settimana della moda.





Davanti al museo

Si chiama Adventure Michelin il museo che in oltre 2000 m² di esposizione racconta la storia del gruppo, dalle prime ruote per carri rivestite in gomma, a quelle create per il Concorde passando per i prestazionali pneumatici da F.1 e quelli silenziosissimi per la metro di Parigi.

AI RAGGI X - PARTE 1

COME NASCE LA "LEGGENDA"

Tutti, proprio tutti coloro che prendono servizio effettivo alla Michelin (presidente compreso) passano almeno un giorno nella mitica Ecole Du Pneu, dove tecnici specializzati illustrano come nasce un pneumatico. Abbiamo avuto la possibilità di seguirne tutte le fasi, per capire quanta tecnica sovrappina e cura maniacale ci sia nella sua realizzazione.



Carcassa e rivestimento

Sono due le aree fondamentali nella costruzione di un pneumatico: la carcassa e il suo rivestimento. La base è la struttura "X".



Riferimenti necessari

Il macchinario per la carcassa è fatto in maniera tale che ci siano ben 11 riferimenti per evitare giunture nello stesso punto.



Precisione proverbiale

La posa del materiale avviene attraverso un giro, con attrezzi scaldati in un forno a 160° per una precisione eccezionale.



Non si butta via niente

Si misurano le tolleranze e poi il rinforzo della spalla interna. Una curiosità: il materiale scartato viene riutilizzato successivamente.



Taglierini doc

Per il tessuto textile si usano speciali cutter; in ogni fase si utilizzano gomme di protezione per evitare contatti tra fili tessili e metallici.



Rullo a schiuma

Con il rullo a schiuma si comprime la tela della carcassa per togliere tutta l'aria rimasta eventualmente intrappolata.



UN DRAGSTER COL 4 CILINDRI

Una 500 D con motore bialbero della 124, coppa dell'olio Giannini e carburatori doppio corpo: vero e proprio dragster allestito nel 1967, quello nella foto qui accanto, per poter gareggiare a Vallelunga. È uno dei tanti esperimenti per le corse fatti sulla base della piccola utilitaria.

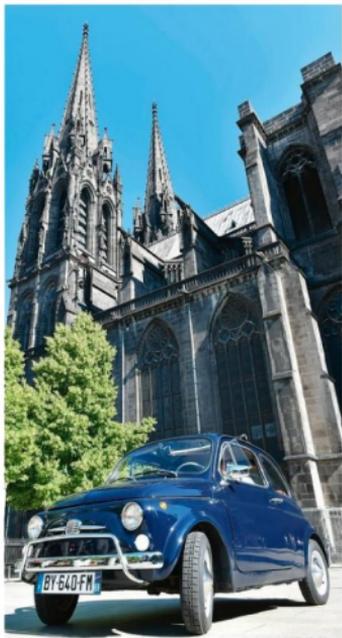


ECCO DOVE È FINITA

La 500 utilizzata da Juan Manuel Fangio (vedi pag. 40), che era di Giorgio Matteo Gregori della scuderia Sant Ambroeus, è stata ritrovata e restaurata grazie alle cure di Francesco Viola.

Tanta ammirazione

La 500 non passa mai inosservata: lo dimostrano i numerosi sguardi di ammirazione dei cittadini di Clermont Ferrand al nostro passaggio. In basso a destra, una sosta davanti alla bellissima cattedrale nera della cittadina francese, costruita in pietra lavica.



azionata la levetta dell'avviamento, la sensazione è strana: sembra di essere a casa e invece oltre il parabrezza c'è un altro mondo da ammirare, a partire dalla splendida cattedrale Notre-Dame-de-l'Assomption, monumento storico di Francia dal 1862. Grazie alla locale Gendarmerie, che ci fa entrare senza problemi nella zona a traffico limitato, procediamo a passo d'uomo tra gli sguardi curiosi di alcuni prelati e i sorrisi di un gruppo di liceali che stanno sorseggiando una bibita sul sagrato. "Excusez moi, mais ce modèle est?", ci chiede una signora un po' "âgée" vicino alla locale pasticceria. Dopo la nostra risposta, un misto di france-

se e dialetto piacentino, l'ammiratrice chiede una foto ricordo. "Oui, madame".

Imbocchiamo la Rue Fontgieve, un tempo la strada preferita dai pellegrini che si spostavano verso i monti adiacenti dell'Alvernia. Prima, e via fino alla quarta: la 500 procede spedita e sulle strade con i binari del tram non ha tentennamenti: i Michelin "X" fanno un ottimo lavoro di insonorizzazione, oltre a "tenere" molto bene nelle manovre improvvise, come quando inaspettatamente un bambino ci attraversa la strada per rincorrere un pallone. Ci fanno cenno di rientrare alla base; peccato, proprio ora che incominciava il divertimento... **R**

↓ 60 PILLOLE DI 500

DA MODENA IN INDIA...

Tra le varie cronache di viaggi documentati da Quattroruote, c'è anche quello di tre giovani modenesi che nel 1969 lasciano la loro città su una 500 diretti in India, percorrendo in tutto oltre 30 mila km e consumando olio e benzina pari a 125 mila lire.



..E DA TORINO A PECHINO

Daniilo Elia e Fabrizio Borserio nel 2005 percorrono oltre 20 mila km da Torino a Pechino. Lo scopo è portare la loro 500 R in piazza Tien An Men, per la prima volta via terra dall'Italia. Nel corso del viaggio schivano anche una rivolta in Uzbekistan.

...E I SEGRETI PER LA RIFINITURA



Cerchietto fondamentale

Il cerchietto di tenuta laterale: il suo posizionamento nella struttura viene coordinato da due rulli metallici che fungono da squadra.



Gonfiaggio necessario

Si gonfia la carcassa per far posizionare correttamente il cerchietto, poi si ripiegano le due membrane laterali.



Tallone d'Achille? Al contrario...

La protezione esterna del tallone: deve essere la parte più resistente perché deve sopportare in futuro la fase di smontaggio e rimontaggio.



Vade retro, zolfo

Durante i vari procedimenti, si procede anche a far uscire lo zolfo che potrebbe creare una pellicola anti collante.



Un po' di riposo

Dopo aver creato la struttura della carcassa, si procede a un controllo visivo e successivamente la si mette a riposo per circa 20 minuti.



Il DNA necessario

Oltre a levigare i fianchi, si applica anche il codice a barre, che riporta il DNA del pneumatico per la sua tracciabilità.



Banda laser

Per assicurare il perfetto centraggio della banda del battistrada, ci si aiuta tramite una guida a rullo con banda laser (visibile sul guanto).



Spatola anti polvere

Si lascia nuovamente il pneumatico a riposare, non prima di aver effettuato una pressione con la spatola per evitare il filtraggio della polvere.



Battistrada, a me

Si passa allo stampo per la vulcanizzazione, composto da una membrana che lavora a 180° di temperatura e a 16 bar di pressione.

ALTO GRADIMENTO

Renzo Arbore è da sempre un fan scatenato della 500: "La mia si chiama Giuseppina in onore di mia madre. È semplicemente geniale, tipico esempio del made in Italy".



LE AVVENTURE DI MANFREDI

Nello serie televisiva "Linda e il brigadiere" (1997) l'ex poliziotto Nino Manfredi (alias Nino Manfredi), padre di Linda (Claudia Koll) riesce a distrarre i "casi" più difficili a bordo di una Fiat 500.

L'UTILITARIA DEL PRESIDENTE

Anche Sandro Pertini, il presidente della Repubblica più amato, non resistette al fascino della 500. Una curiosità: non avendo la patente, faceva guidare sua moglie Carla Voltolina durante gli spostamenti.



PAZZA IDEA FARLA "GREEN"

Usare la vettura di Giacosa senza inquinare e senza i vincoli delle Euro 0? Oggi è possibile, senza perdere né la targa né il gusto di guidare

Testo di **Silvio Jr. Suppa**



R

inunciare allo scoppio del bicilindrico? Mai. Per molti cinquentisti, un'idea naturale come un gianduiotto cinese. Eppure, l'operazione potrebbe nascondere diversi motivi d'interesse: qualora ci si imbattesse, per esempio, in un esemplare di valore (magari affettivo) ormai esausto, o se si desiderasse sgattaiolare in qualunque area urbana senza curarsi delle ordinanze antinquinamento. La trovata, pur non nuova, adesso è sostenuta dal cosiddetto Decreto Retrofit, che dal 2016 permette di sostituire il propulsore termico con uno elettrico di pari potenza senza riomologare l'auto, a patto che non vengano modificate altre parti meccaniche. La targa nera quadrata, se ancora presente, resta dunque inalterata a guarnire le linee della coda, con gran gaudio del proprietario.

A PROVA DI STRESS

A proporre la trasformazione è una realtà milanese fondata ad hoc e denominata Officine Ruggenti (benché i risultati siano... silenti), che intende addirittura lanciare una nuova cultura dell'auto classica. I due rumori cilindri e tutto il loro corredo vengono

rimpiazzati con una "power unit" elettrica capace di lasciare un po' di spazio per i bagagli nel cofano posteriore: l'anteriore, del resto, è tutto occupato dalle batterie agli ioni di litio, che assicurano un'autonomia teorica di 250 km.

Il costo? Impegnativo, ma non proibitivo: per il solo propulsore elettrico si parte da 5900 euro più Iva. Volendo sono disponibili vetture già pronte e restaurate per circa 23.500 euro più Iva, però in tal caso il prezzo è legato ai tanti altri interventi. Potenzialmente, infine, Officine Ruggenti lavora su qualunque modello: una prospettiva da considerare seriamente se ci si è innamorati di un vero e proprio relictto di cui si può salvare solo il telaio.

Durante un breve test nel centro di Milano, ovvero il suo ambiente naturale, la 500 elettrica instaura con il guidatore un rapporto diverso rispetto alle sorelle a benzina. Liberasi dal borbottio può risultare, se non piacevole (manca davvero qualcosa), quantomeno molto rilassante.

Anche perché non si perde null'altro di tipico, come il feeling di sterzo e freni originali, e ci si affranca dalla schiavitù della doppietta. Che, nel traffico di oggi, non piacerebbe neanche a un pilota degli anni Sessanta in vena di nostalgia. **R**

60 PILLOLE DI 500



GRANDE FESTA PER IL MONDIALE 1982

Zoff, Bergomi, Cabrini, Collovati, Gentile, Scirea, Orioli, Tardelli, Conti, Rossi, Graziani: è la formazione che trionfa al "Santiago Bernabeu" l'11 luglio 1982, conquistando il terzo campionato del mondo di calcio. In strada, in tutta Italia, si fa festa, anche in 500.



LUIGI & GUIDO, AMICI DI SAETTA MCQUEEN

Nel film "Cars" (Pixar, 2006), tra i personaggi indimenticabili ci sono anche gli amici di Saetta McQueen: Luigi (a sinistra), una Fiat 500 del 1959 che gestisce il negozio di pneumatici, col suo inseparabile amico Guido, un piccolo carrello elevatore.



Absoluta libertà

Grazie all'azienda milanese Officine Ruggenti, la piccola Fiat diventa elettrica, in barba ai blocchi del traffico. All'interno, poi, un display al posto del portacenere indica l'autonomia residua: la ricarica può avvenire presso le colonnine o tramite una tradizionale presa domestica. L'esemplare in foto è dotato di targa bianca solo perché reimmatricolato prima della conversione.



LE AVVENTURE DI LUPIN III

Ecco Arsenio Lupin III, in compagnia dei fidi Daisuke Jigen e Goemon Ishikawa XIII, a bordo dell'inseparabile Fiat 500 D, che è la compagna nelle scorribande del simpatico ladro disegnato da Monkey Punch nel 1967.



SOTTO IL VESTITO. ANCORA UNA 500!

Presentata il 4 luglio 2007, l'attuale Fiat 500 ripropone molte soluzioni stilistiche dell'omonima antenata che esordì sessant'anni fa. Tra gli accessori a richiesta, anche il telo copriauto, che ricalca il disegno della prima serie del 1957.



RITORNO DI FIAMMA

Nessun'altra auto ha mai vinto di più, nel Turismo, della serie E30: in 6 stagioni ha conquistato 5 campionati e due "24 Ore". Artefice di questo periodo glorioso Roberto Ravaglia, che un quarto di secolo dopo l'ultimo podio a Hockenheim ha guidato per noi il massimo sviluppo della serie. Raccontandoci retroscena ed emozioni di quegli anni

Testo di Marco Visani - foto di Marco Zampori



Per un pilota ci sono auto utili, altre che sono importanti, altre ancora che diventano "la" macchina, quella della vita. Questa è stata, per Roberto Ravaglia, la BMW M3 serie E30. Non solo perché ci ha vinto tutto quello che si poteva, laureandosi campione in cinque stagioni di fila in cinque campionati diversi (Mondiale Turismo 1987, Europeo 1988, DTM 1989, Superturismo 1990, Italiano 1991) e conquistando due Endurance (la 24 Ore di Spa 1988 e quella del Nürburgring 1989) ma perché questo è stato solo quello che è successo "durante".

Quello che è capitato prima e dopo quest'infinita di successi ha talmente fascino che odora quasi di leggenda.

È il 1984 quando Ravaglia, classe '57 ed il classico curriculum del pilota che sta venendo su bene in tasca (kart, Formula Abarth, un po' di F. 3) aderisce all'invito della BMW di correre nei campionati Turismo e nelle gare di durata. Sono gli anni della 635 CSI, alla quale il pilota veneziano dà immediatamente del tu vincendo (con Gerhard Berger e Marc Surer) a Spa nell'85 e conquistando l'ETCC l'anno dopo. Un modo per congedare con onore la Serie 6, grossa e ormai anziana, e per imporsi come la stella nascente nel team BMW. Che ha individua-

Sessantenne ruggente

La M3 che Roberto Ravaglia (60 anni in alto) ha guidato per noi in occasione del Vintage Day 2017, organizzato da Track4fun e BMW Youngtimer Club Italia, è una delle tre vetture ufficiali BMW per il DTM, il campionato tedesco, nella stagione 1992: l'ultima che corse. BMW Classic l'ha riportata a nuovo dopo un lungo restauro.

Contano solo i giri

Com'è logico su una vettura da competizione, della M3 di serie non è rimasto, nell'abitacolo, che lo scheletro della plancia, ripulito di tutto il superfluo per non gravare sul peso. Nella strumentazione, oltre a sei spie chiaramente identificate dalle scritte in inglese, c'è solo il contagiri. Il cui fondo scala a 10 mila fa, su un'auto di derivazione stradale, una certa impressione.



La leva aerodinamica

Cinture a quattro punti sull'unico sedile Recaro da corsa, rollbar a protezione del pilota al posto della panchetta posteriore: l'ambiente è quello tipico delle auto da gara. La doppia leva davanti alla cloche del cambio (a centro pagina) comanda l'inclinazione degli spoiler; accanto al sedile, sul tunnel centrale, alcune regolazioni (accensione, pompa benzina, luci) a portata di mano.



to nella ben più agile M3 serie E30, presentata in versione stradale nel 1985, il suo nuovo cavallo di battaglia per le corse. "Era l'ottobre 1986 - racconta Ravaglia - quando venni convocato a Misano (in quegli anni le nostre piste venivano largamente predilette per i test invernali) per la primissima messa a punto. Fresca di preparazione, la vettura non aveva mai messo le ruote in pista. Il debutto fu sconcertante: alla seconda curva persi una ruota per il cedimento di un mozzo. Ma molto più che da questo inconveniente (l'unico, peraltro) rimasi sconvolto dalla straordinaria agilità con cui la M3 si adattava alla pista. Con un quattro cilindri 2300 non aveva certo un gran motore (specie in confronto alla 635), ma lo compensava con un assetto incredibilmente versatile, sulle gare sprint come su quelle di durata. A tale proposito, ricordo che alla fine della sessione mi fu chiesto di simulare una gara di Endurance. Dopo dieci giorni tra i cordoli ero esausto, e infatti venne chiamato in mio soccorso Ivan Capelli che, fresco come una

rosa, macinò 500 km di fila".

Squalificata alla prima gara del Mondiale 1987 per uno spessore eccessivamente limitato del padiglione (questione di regolamenti alambiccati e mal interpretati), la M3 si conferma affidabilissima: non è la più rapida però non si ferma mai, accumula punti su punti e porta a casa il campionato. Il primo della lunga serie che abbiamo visto.

FINALE COL BOTTO

Per bello che sia far nascere un'auto da corsa, per un pilota dev'essere viceversa triste il momento in cui è chiamato ad accompagnarla alla pensione. E invece no: il sodalizio M3-Ravaglia riesce brillante anche in quell'occasione. È l'11 ottobre 1992, e a Hockenheim si gioca l'ultima gara della stagione del DTM. La M3, che da quei test in Romagna ha fatto la storia, è cambiata parecchio per adeguarsi alla continua evoluzione della categoria. Il suo motore è stato rialesato a 2 litri e mezzo (dai 2,3 che ha di serie), ha un'aspirazione speciale e scari- ➤



Roberto Ravaglia ha appeso il casco al chiodo nel 1997. Ma non resiste al fascino della "sua" M3, che guida appena può agli eventi BMW

Nel 1992 il DTM andò alla Mercedes. Ma la M3 concluse brillantemente la sua carriera sorpassando la 190 di Stoccarda alla penultima curva dell'ultima gara



ca a terra, dalle ruote posteriori, 378 CV (contro 215 CV del modello stradale) per 280 km/h. Il cambio è - per la prima volta - a sei marce, l'ala posteriore diventa regolabile, la scocca prevede un largo impiego di rinforzi in carbonio e c'è un'altra novità, l'ABS idraulico, già comparso nelle ultime gare dell'anno prima. Un elemento che - spiega sempre Ravaglia - "dovevi sfruttare al meglio facendo il pendolo: prima frenando, quindi molando". Le pinze dei freni hanno quattro pistoncini davanti e sei dietro, i cerchi sono dei BBS con dado centrale di fissaggio. Nella produzione la serie E36 ha preso il posto della E30 già da un paio d'anni e anche sui campi di gara sarà inevitabile la successione, benché il modello prescelto per la conversione non sia la nuova M3, che è una sei cilindri, ma la più leggera 318.

La "vecchia" E30 ha perso smalto, in un

↓ LA TRASFORMAZIONE SPORTIVA

ELEVATE ASPIRAZIONI

Nei suoi ultimi anni di carriera, la M3 è chiamata a combattere contro alcune concorrenti turbocompresse (come per esempio l'Alfa Romeo 75 1.8 Superturismo da 390 CV che corre sino al 1991) portando ai massimi sviluppi consentiti dall'evoluzione della tecnica - oltre che ovviamente dai regolamenti - il motore aspirato. Oltre che elevato da 2302 a 2492 cm³, il suo 4 cilindri a 16 valvole (con 350 CV nel 1991 e 378 CV nel 1992) ha pistoni alleggeriti, valvole e condotti maggiorati, fasatura modificata. Il rollbar, che più che tale è un vero e proprio telaio all'interno della scocca portante, si compone di 30 metri di tubolare d'acciaio con spessori di 1-1,5 mm a seconda delle zone. Le sospensioni hanno bracci di acciaio e articolazioni Uniball a gioco zero in sostituzione di quelli elastici di serie. La frizione è tridisco in carbonio.

La più matura

In alto, la M3 di Ravaglia che vinse il campionato italiano Turismo nel 1991. In basso, lo stesso Ravaglia, oggi, sulla vettura del campionato tedesco 1992. L'ala posteriore regolabile, come pure il cambio a sei marce, sono elementi specifici della Sport Evolution dell'ultima stagione.



campionato largamente dominato dalla Mercedes 190 E 2.5-16 Evoluzione 2 che alla fine conquisterà il titolo. Ma Ravaglia non ci sta a vederla finire così. Approfondendo delle caratteristiche del tracciato medio-veloce ("insieme a Jarama e al Nürburgring, il migliore per le caratteristiche della M3") gioca un brutto scherzo all'avversario Kurt Thiim, in testa alla gara sulla Mercedes, mentre rimonta posizione su posizione dopo avere percorso gran parte della corsa tra il sesto e il settimo posto. Arrivato finalmente secondo, lo affianca all'esterno alla Sachskurve, la penultima virata prima della linea del traguardo, facendogli credere di volerlo passare da quella parte. Thiim lo stringe liberando così spazio all'interno e Ravaglia lo sfilta velocissimo soffiandogli la vittoria. "Il boato che sentii me lo ricordo ancora: il modo più bello per finire in gloria

sei anni assolutamente straordinari: nessun'altra auto hai mai vinto tanto, nel Turismo, come questa M3".

LA SUA TERZA VITA

Una delle tre M3 Sport Evolution della stagione 1992 è stata di recente acquistata da BMW Group Classic che l'ha recuperata da un privato (nelle mani del quale aveva conosciuto una seconda vita in gara), restaurandola in collaborazione con il preparatore Ac Schnitzer e impegnandola per alcuni eventi commemorativi. Dopo averla portata a Monza in occasione del centerario BMW lo scorso anno, al "Ring" e anche al Festival of Speed di Goodwood, in occasione del weekend Modena Terra di Motori, sull'asfalto dell'Aerodromo della città emiliana, l'ha messa a disposizione di Roberto Ravaglia che ne ha così ripreso i comandi, dopo 25 anni, appo-

sta per Ruoteclassiche. "Ancor oggi mi sorprende: se potessi guidare a occhi chiusi, non penserei proprio di trovarmi su di un'auto vecchia di un quarto di secolo". Benché a riposo dal 1997 (smise di correre a quarant'anni a causa di un problema fisico poi in gran parte risolto) Ravaglia, a cui nel 1989 venne dedicata una serie speciale della M3 standard per il mercato inglese e che dal 1993 gestisce una concessionaria BMW, è anche manager del team BMW Italia-Spagna ("la mia più grande soddisfazione è stata quella di riportare in gara Alex Zanardi e vederlo vincere"). Ma non si accontenta di vivere le corse dai box: dopo essersi divertito l'anno scorso a Goodwood, invitato dal patron Lord March, ai comandi di una Ford Capri del 1974, tornerà a indossare la tuta quest'anno proprio sulla mitica M3 serie E30. E come avrebbe potuto essere diversamente? 



SVELATE LE ORIGINI

È l'auto che ha ispirato il nome alla più recente delle Land Rover. Dapprima era la preserie della Range, costruita in soli 25 esemplari. Uno di questi è nelle mani di un collezionista italiano, dopo una vita passata tra sperimentazione e impegni agonistici. Ecco le differenze dalla versione di produzione

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



Secondo alcuni Velar sta per velare, nascondere; per altri è l'acronimo di Vee Eight Land Rover, in riferimento al suo motore con 8 cilindri a V

Qualcosa è uguale...

Gran parte delle caratteristiche tipiche della prima Range è già presente sulla Velar: i retrovisori tondi sul cofano, lo scarico obliquo, la parte inferiore del portellone apribile a ribaltina con la targa basculante in modo da essere leggibile anche viaggiando mentre si trasporta un carico ingombrante



S

embra una normalissima Range Rover delle prime, che già trovarne una non pasticciata non è comunque un'impresa facile. Di strano ha la livrea bicolore, una serie di adesivi che lasciano immaginare un passato agonistico, ma soprattutto una targhetta sul cofano che qualche dubbio lo solletica: perché mai, invece del solito "Range Rover", c'è scritto "Velar"? L'avete già sentito questo nome, vero? Appunto: è quello del nuovo modello Land Rover - la Range coupé, come qualcuno l'ha definita - che riprende una denominazione del passato per la verità assai poco nota: quella assegnata alle prime 25 Range di pre-serie giusto per depistare i cacciatori di scoop. A marzo 1970 la misura risultò molto efficace ma certamente non lo è più oggi, visto che Ruoteclassiche è riuscita a scovare una delle 22 Velar originali tuttora esistenti: l'unica conservata al di fuori dei confini inglesi, che dal settembre 2009 "vive" in Italia grazie alla passione di un collezionista di grana fina che si interessa solo alla prima generazione di Range e unicamente ai modelli a tre porte. E che è riuscito a farla sua prima che si scatenasse la speculazione che ha portato i prezzi di altri esemplari, passati di mano successivamente a questo, ben al di sopra di ogni ragionevole valore.

CODICE SEGRETO

Intorno alla Velar sono fiorite in questi anni molte leggende, a iniziare dal significato del nome: nell'interpretazione più comune, la stessa che Land Rover ha fatto propria presentando la vettura moderna lo scorso marzo al Salone di Ginevra, sarebbe una derivazione dall'italiano velare - nascondere, dunque - il che è anche molto coerente con l'obiettivo di quella lontana primavera di quarantasette anni fa. Ma esiste anche una "lectio difficilior", molto più suggestiva, ma non confermata ma neppure smentita: che sia l'acronimo di Vee Eight Land Rover, Land Rover con motore V8. Avuta conferma che, come spesso capita nella vita, i dubbi sono più eccitanti delle certezze, ve ne togliamo però uno sulla costruzione artigianale della scritta medesima. Che venne realizzata con il lettering già previsto per il monogramma Range Rover definitivo recuperando le lettere V, E, R effettivamente

disponibili, ricavando la L dallo smontaggio di una E e componendo la A grazie al rovesciamento della V, poi completata riciclando la barretta centrale della E. Ultima, necessaria precisazione: se avete l'impressione che la mostrina "Velar" sia posticcia avete ragione: è proprio così. Accadde infatti che, avendo poche auto pronte per la presentazione alla stampa (organizzata il 17 giugno 1970 a Falmouth, in Cornovaglia) anche le 25 Velar (identificate con una serie di targhe consecutive che andavano dalla YVB 151 H alla YVB 175 H) vennero "trasformate" in Range Rover, pur non essendo definitive al 100%, impiegate per gli scoop più diversi in seguito e alla fine riportate all'originalità.

La nostra Velar, telaio numero 20 e motore numero 18 (come conferma un documento ufficiale del British Motor Industry Heritage Trust), viene costruita in modo parzialmente artigianale - perché appunto la linea di montaggio non è ancora completa - il 9 marzo 1970 a Solihull, e riceve la targa il 17 dello stesso mese. Finito il "press launch" viene trattenuta dalla fabbrica, che la usa come veicolo per test intensivi in fuoristrada. Nel 1971 la stessa Land Rover la iscrive come veicolo ufficiale al Senior International Hill Rally, nel Galles, ai comandi di Dave Woodcock, del dipartimento sperimentazione, e Rob Lyall, ingegnere meccanico. È in questa occasione che la tinta di fondo Masai Red viene abbinata alle bande laterali e al tetto White Davos. A maggio 1972 la vettura viene ceduta a Basil Wales ed entra a far parte della squadra corse della British Leyland, prima partecipando a vari rally, poi come veicolo di supporto per l'assistenza veloce. A marzo 1981 viene rivenduta ancora, questa volta al collezionista David Bashall che nel 1988 elimina le fasce chiare e la impiega come auto di uso quotidiano fino al 1997, quando il nuovo (e penultimo) proprietario, Steve Grahams, ripristina il bicolore e fa ricostruire le decalcomanie e quella scritta dal sapore posticcio eppure assolutamente legittima. Oggi il contamiglia segna 64.500: è ragionevole credere che ne abbia percorse almeno 264 mila, pari a oltre 424 mila chilometri.

SPECIALITÀ DELLA CASA

Insieme con quella targata YVB 165 H, la "nostra" è la sola Velar ad avere avuto un passato sportivo. Con tutti gli inconvenienti del caso: il motore, sbilciato durante una



...e qualcosa no

Tra gli elementi specifici della preserie, rispetto alla vettura definitiva, la plastica liscia (e non zigrinata) sulla plancia, il cielo in plastica invece che in stoffa e la mancanza del blocco sul differenziale centrale. Il che non impedisce alla Velar di cavarsela alla grande nei guadi, situazione in cui (com'è tipico delle Range) l'impianto elettrico entra talora in crisi: facile entrare in acqua andando a otto cilindri e uscire a sei. Le cinture di sicurezza integrate nella struttura dei sedili sono un grande classico della serie primigenia.





gara, fu sostituito alla fine degli anni 70 con quello di una berlina Rover serie SD1, accreditato di 155 CV contro i 132 che aveva in origine sulla fuoristrada, ai quali va sommato un numero imprecisato di cavalli supplementari dovuti a una diversa forma della scatola di aspirazione; nel 1974 venne montata l'idroguida; a seguito di un incidente, poi, il cofano motore e il parafango destro si danneggiarono e furono sostituiti con quelli (peraltro identici) di una Range qualunque.

Le difformità tra una Range della prima ora e la Velar sono da "aguzzate la vista", ma ci sono: la parte superiore della plancia è liscia invece che goffrata, il padiglione è rivestito in materiale plastico e non in tessuto, non esiste il blocco del differenziale centrale, i cerchi hanno la finitura Light Sand invece che alluminio, lo skai dei sedili (realizzato in pressofusione) è leggermente diverso da quello definitivo.

CHE COPPIA!

Alla guida, l'atmosfera è la stessa della Range prima maniera: una coppia mostruosa, che le fa affrontare in terza dislivelli che per una Land sarebbero da prima e una tenuta da vera fuoristrada, ossia non esemplare: le gomme a spalla alta, il baricentro da grattacielo e i due assali rigidi richiedono attenzione quando si forza il ritmo su strada, operazione che l'esuberanza del V8 di tre litri e mezzo di origini americana (la Rover lo derivò infatti da un progetto Buick) rende tutt'altro che improbabile. Rimane la difficoltà (oltre che, per noi continentali, della guida a destra) dei piccoli retrovisori rotondi montati sul cofano motore, tanto suggestivi quanto inutili. Non a caso uno dei proprietari precedenti fece applicare un più usuale specchio rettangolare sulla porta lato guida. E poi, ovviamente, ha tanta sete: difficile, per non dire impossibile, coprire più di sei chilometri con un litro. **R**



LA VELAR MODERNA

IL SESTO ELEMENTO

Più grande di una Evoque, più compatta di una Range, lunga quasi come una Range Sport ma più filante. La Velar, sesto modello della Land Rover (la gamma comprende infatti anche Discovery e Discovery Sport) è stata annunciata a marzo a Ginevra ed è già disponibile dai concessionari, con due motori a benzina (2 litri 4 cilindri, 250 CV e 3 litri V6, 381 CV) e tre diesel (2 litri 4 cilindri, 170 e 241 CV e 3 litri V6, 300 CV). "Non possiamo diventare generici, dobbiamo restare unici": così l'ha presentata il capo del design, Gerry McGovern.



Iniezione di potenza

Nel corso della sua esistenza alla nostra Velar è stato trapiantato il motore della berlina Rover serie SD1 (Tammiraglia a due volumi degli anni 70-80), il che - combinato a una modifica all'aspirazione per l'impiego in gara - ha portato in dote oltre una ventina di cavalli supplementari rispetto alle altre Range, utili nella marcia veloce su strada. A destra, la prima immagine della Range Rover del 1970 apparsa su Quattroruote.



CARATTERISTICHE

Motore	Ant. long. - 8 cilindri a V di 90° Alteaggio 88,9 mm - Corsa 713 mm Cilindrata 3528 cm ³ Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza oltre 155 CV a 5250 giri/minuto Coppia oltre 28 kgm a 2600 giri/minuto Distribuzione ad albero a camme centrale, aste e bilancieri, catena Alimentazione con due carburatori monocorpo inerti Zenith-Stromberg.
Trasmissione	Trazione integrale permanente Cambio manuale a 4 marce Lava di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 6,00x16.
Corpo vettura	Station wagon 3 porte, 5 posti Telai a longheroni in trave Carrozzeria in alluminio Scop. ant. a ponte rigido con bracci longitudinali e barre Panhard Scop. post. a ponte rigido con bracci longitudinali e livellatore idraulico Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco Sterzo a circolazione di sfere servosterzo Capacità serbatoio carburante 86 litri.
Dimensioni e peso	Pièso 2540 mm Carreggiata ant. 1490 mm - post. 1490 mm Lunghezza 4470 mm - Larghezza 1770 mm Altezza 1770 mm Peso a vuoto 1724 kg.
Prestazioni	Velocità oltre 155 km/h Consumo medio circa 6 km/litro.

I segni del tempo

Passata per cinque intestatari, che l'hanno ricondizionata a più riprese, la Velar numero 20 (delle 25 costruite) è una vettura conservata, il che spiega le imperfezioni della carrozzeria tra le quali le escoriazioni della vernice alla base delle fanche, che lasciano scoperta, in alcuni tratti, la lamiera.



IL FAI DA TE DEL COLLEZIONISTA/3

FIOR DI CAPOTE

I "soft top" sono di solito realizzati con tessuti robusti e resistenti ma, come tutte le superfici di un'auto, necessitano di cure specifiche per conservarne le proprietà nel tempo. Oggi sono disponibili prodotti specifici molto efficaci e che non alterano le caratteristiche originarie.


6 FACILI PASSAGGI PER UNA PULIZIA DELICATA MA PROFONDA
1
MANEGGIARE CON DOLCEZZA

Laviamo la capote con regolarità e delicatezza, utilizzando prodotti specifici come il **pulitore Hp12**: ha un alto potere sgrassante e va abbinato con una spazzola a setole morbide. La pulizia dev'essere eseguita dall'esterno verso l'interno, con movimenti lineari.


2
PULIZIA FIN NEL DETTAGLIO

Questa foto mostra il particolare della pulizia effettuata con il **pulitore Hp12** e la **spugna melaminica Wendy** sulla bordatura della capote. Con un semplice passaggio è possibile ottenere un risultato che è visibile ad occhio nudo.


3
RISCIACQUIAMO DELICATAMENTE

Una volta spazzolata la capote con il prodotto specifico, risciacquiamo. Usiamo un getto d'acqua debole che servirà per eliminare la schiuma e lo sporco rimasto in superficie. **Attenzione:** non dirigere mai verso la capote un getto violento d'acqua, perché il tessuto e le guarnizioni potrebbero rovinarsi.



Con l'arrivo dell'estate, vien voglia di viaggiare all'aria aperta. Ma la spider o la cabrio d'epoca, per darci soddisfazione, devono essere sempre in perfette condizioni. E chi tra di noi ne possiede una, sa quanto sia essenziale che anche la capote sia pulita, efficiente e curata. Alcuni semplici accorgimenti possono essere utili per mantenere nel tempo il tessuto del "soft top" in ottime condizioni. Innanzitutto, ricordate di non richiudere mai la capote in tessuto se questa è umida e molto sporca, perché in questo modo potrebbero formarsi abrasioni e macchie di muffa difficili da rimuovere successivamente. Lavate sempre la capote con delicatezza e prestando grande attenzione alla sua longevità: i materiali con cui sono realizzate le capote in tessuto delle auto d'epoca, come le cerniere e le guarnizioni, non sono pensati per resistere a forti getti d'acqua e d'aria e, se sottoposti ad alte pressioni, si potrebbero deteriorare precocemente. Anche in questo caso, la nostra "vecchia signora" è delicata e va trattata con molto garbo!

PRIMA DI PROCEDERE CON IL LAVAGGIO OCCORRE PROCURARSI UN EQUIPAGGIAMENTO DI QUALITÀ



- 1 canna dell'acqua con doccino
- 1 sgrassatore Hp12 500ml
- 1 spazzola a setole morbide
- 1 Regénera View
- 1 panno microfibra 1Shine
- 1 spugna melaminica Wendy
- 1 Idrostop per il trattamento impermeabilizzante

4

E ORA IMPERMEABILIZZIAMO

Quando la capote sarà asciutta procedere con il trattamento impermeabilizzante **Idrostop** che renderà il tessuto idrorepellente e oleorepellente. Stendere il prodotto con movimenti verticali e poi orizzontali a una distanza di 20 cm. Lasciare asciugare per almeno 24 ore.



5

PULIAMO IL LUNOTTO

Il lunotto posteriore in plastica/PVC può tornare a splendere con il polish **Regénera View**, che si stende con un panno morbido in microfibra e con movimenti circolari, eliminando tutte le righe, i graffi e le opacità. Dopo aver applicato il prodotto, rimuoviamo quello in eccesso con il panno in microfibra **1Shine**.



6

BUONE ABITUDINI PER UNA BUONA SALUTE

Ecco, ora la capote è in perfetta forma: pulita e protetta! Vi raccomandiamo di utilizzare per i successivi lavaggi un detergente neutro come **Shampoo Power**. Si tratta di una buona abitudine che vi aiuterà a mantenere più a lungo il tettino pulito rispettando la protezione di **Idrostop** che avete applicato precedentemente.



REIMMATRICOLARE SENZA AVERE GUAI

Oggi è possibile riammettere alla circolazione veicoli storici, italiani o esteri, privi di documenti e di cui non si conosce bene la provenienza. Ma il rischio di "incauto acquisto" è dietro l'angolo. Ecco come mettersi al riparo con le doverose verifiche

Testo di **Alessandro Trombetta**

Con il decreto ministeriale del 17 dicembre 2009, e successive circolari applicative, da qualche anno il Codice della Strada ha introdotto la possibilità di immatricolare (o reimmatricolare) veicoli storici di cui non si conosce la provenienza, facendoli rientrare nella casistica di "origine sconosciuta".

Questa finestra normativa ha aperto le porte alla riammissione in circolazione di numerosi mezzi di interesse storico e collezionistico (indipendentemente dal loro valore) di cui si era in precedenza persa la documentazione di immatricolazione (targhe, libretto di circolazione, foglio complementare, bolli, assicurazioni). Può naturalmente capitare che questa eventualità porti all'incauto acquisto da parte del collezionista che, attratto dal poter immatricolare il veicolo storico nonostante la carenza di documentazione, lo recuperi senza fare le necessarie verifiche burocratiche preventive, e si assuma quindi le responsabilità legate alla lecita provenienza dello stesso.

Infatti, deve essere ben chiaro che la "provenienza non conosciuta" vada interpretata solo ed esclusivamente come mancanza di targa e documenti di circolazione (o anche del solo numero di targa) relativa a una precedente immatricolazione del veicolo e non come "non conoscenza" sulla lecita provenienza del veicolo; questo soprattutto per i fini giuridici.

Per l'iscrizione a uno dei registri storici, con il rilascio del certificato di rilevanza storica (condizione indispensabile per poter reimmatricolare tali veicoli), verrà infatti chiesta al possessore un'autocertificazione in cui si dovranno indicare lo stato di cor-

retta conservazione del veicolo, la data e il luogo di rinvenimento, il luogo e le modalità di conservazione rendendo quindi il futuro proprietario responsabile di fronte a eventuali illeciti.

È NECESSARIO L'ATTO DI VENDITA

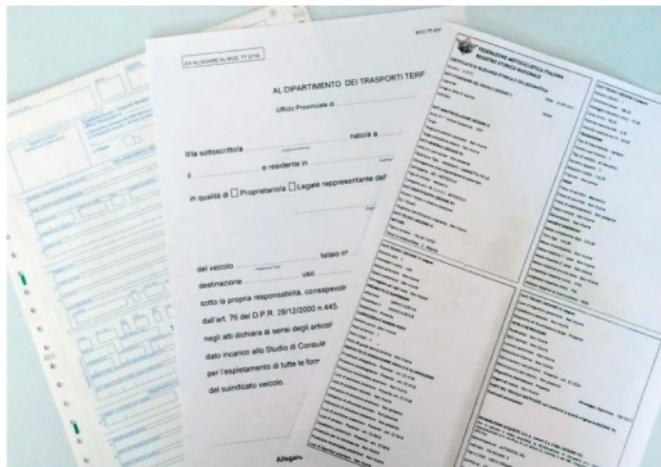
Sarà inoltre necessaria la firma autenticata su un atto di vendita del venditore o di chi si dichiara tale, per poter procedere con l'iscrizione al Pra del veicolo.

Inoltre, come ultima prassi burocratica per l'immatricolazione, è necessario sottoporre il veicolo (in particolare i numeri di telaio e di motore) a una verifica presso la Polizia giudiziaria per tutti gli accertamenti sulla sua lecita provenienza.

In sostanza, per la reimmatricolazione di veicoli storici di "origine sconosciuta" è dunque necessario sottostare ai seguenti

passaggi: iscrizione a uno dei registri storici; collaudo in Motorizzazione (o Centro Prove Autoveicoli per quelli costruiti prima del 1960); immatricolazione; visita dalla polizia. Ecco perché, per evitare ogni problema riguardante l'immatricolazione, è sempre bene effettuare una verifica preventiva del numero di telaio (presso la Motorizzazione o la polizia). Basta infatti che da questa verifica emerga un numero di targa associato informaticamente a quel telaio e il veicolo non potrà più rientrare nella casistica di origine sconosciuta, ma andrà trattato in diverso modo (radiato, demolito, regolarmente intestato) e quindi con una procedura di riammissione alla circolazione idonea al caso. Il controllo preventivo, non occorre certo sottolinearlo, è fondamentale anche per evitare di incappare nella vendita di un mezzo rubato, il cui telaio potrebbe risulta-





Controlli delicati

Qui accanto, la documentazione necessaria per poter inoltrare domanda di reimmatricolazione di un veicolo di provenienza sconosciuta presso gli uffici competenti della Motorizzazione. Nella pagina a fronte, fasi di controllo degli organi meccanici durante il collaudo presso un'officina di revisione MCTC di una Simca 1000 del 1969.

re quindi nell'archivio telematico della forze dell'ordine.

Infine, è bene precisare che nella previsione normativa rientrano anche tutti i veicoli storici di provenienza estera ma privi di documentazione carente o mancante (ma con valida motivazione per tale assenza) che quindi non consenta di trattarli come veicoli da nazionalizzare. Anche in questo caso lo Stato italiano ha voluto far prevalere la lecita provenienza del veicolo (che comunque deve essere verificata dal potenziale acquirente che si deve assumere tutte le responsabilità), sull'eventuale carenza o assenza di documentazione tecnico-burocrazia per poter riammettere alla circolazione veicoli che potrebbero avere un enorme valore storico-culturale e che fino a pochi anni fa erano da considerare esclusivamente alla stregua di rottami.



↓ REVISIONI PERIODICHE

RITORNA L'ISPETTORE

Tra le novità appena introdotte in Italia per le revisioni auto, quella più rilevante è il certificato che verrà rilasciato in copia cartacea alla persona che porterà l'auto al controllo tecnico. Conterrà tutti i dati sul veicolo e sul controllo, assieme a eventuali carenze e risultati dei test. Ricompare poi la figura del responsabile tecnico della revisione (che era presente anche nelle revisioni degli anni Sessanta, come nella foto a destra, col cappello). Il cosiddetto "ispettore" dovrà soddisfare alcuni requisiti minimi di competenza e formazione e non dovrà trovarsi in conflitto d'interesse. Non potrà quindi essere il titolare del centro revisione, ma dovrà godere di un "elevato livello di imparzialità e obiettività" rimandando il tutto a un "provvedimento dell'autorità competente". Oltre ai controlli del caso, all'ispettore spetterà anche la firma sul certificato di revisione.





CIRCUITO AUTOMOBILISTICO di CASERTA

22-23-24 SETTEMBRE 2017



PORSCHE
Centro Porsche Napoli
Centro Porsche Salerno

 **Del Priore**



SETIFICIO  LEUCIANO

B·RENT.
Liberi di guidare

www.coppadeiborbone.com

FATTI & PERSONE

F



ECCELLENZA OROBICA

Notevole riscontro di pubblico anche quest'anno per il Bergamo Historic Gran Prix, evento non agonistico che, da 12 anni, si svolge l'ultima domenica di maggio lungo il Circuito delle Mura della Città Alta. Un tracciato che nel lontano 1935, nell'unica edizione disputata, ha visto trionfare Tazio Nuvolari su un'Alfa Romeo P3. Protagoniste indiscusse le vetture storiche da competizione - una settantina tra monoposto, anteguerra e granturismo - e circa quaranta motociclette d'epoca, riunite in un'unica categoria. Ospiti illustri dell'evento, i piloti del campionato mondiale di Moto2 Mattia Pasini e Andrea Locatelli, che hanno regalato al pubblico impennate da brivido sulle loro Kalex del Team Italtrans Racing; il giapponese portabandiera della Honda Takaaki Nagakami e il nove volte campione del mondo di motociclismo Carlo Ubbiali. Sei le manche previste nel corso della giornata, di cui

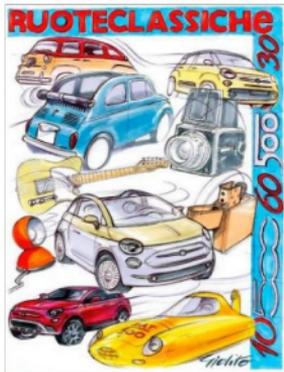
due dedicate alle moto e quattro alle vetture. Affollata di spettatori la suggestiva piazza Cittadella, adibita a "paddock" per l'occasione. Premi speciali sono stati assegnati a una Bugatti 35 B del 1928 del francese Eric Berard, alla F.1 Lancia-Marino del 1954 di Luigi Bandoli, alla Porsche 911 R del 1968 di Giovanni Uberti. Gloria e trofei anche per la Ferrari 512 BB del 1978, scelta dal Team Giallo Corsa insieme con una F40, una Dino 246, una Testa Rossa e altri modelli tra i più rappresentativi della Casa di Maranello, per festeggiare i settant'anni del Cavallino. Presenti anche alcune dream car di oggi, nell'inedito ruolo di appripista: una Jaguar F Type SVR e due Lamborghini, una Aventador e una Huracán. La concessionaria MV Agusta "Bruno Moto" ha messo a disposizione cinque modelli di ultima generazione del marchio.

Himara Bottini



Il video dell'intervista
a Roberto Giolito su ruoteclassiche.it

R
30



↓ DISEGNATA PER NOI

EPPUR SI MUOVE

“È il design in movimento il soggetto della mia ‘Controcopertina’. La 500 è sempre stata una vettura usabile, per cui l’ho associata ad altri oggetti di design nati con un’idea di mobilità chiarissima. Poi sì, c’è la stirpe della 500: con la L, che ho disegnato dopo la 500 del 2007; con la sua antesignana, che non è la 500 ma la 600 Multipla; con la 500 C affiancata alla 500 Abarth da record”.

Roberto Giolito

IL POETA DELL'AUTO

La nuova “copertina d'autore” è di un designer da sempre legato alla Fiat. Amante del jazz, stilista visionario e con una profonda cultura classica, ha cominciato la sua carriera progettando microcar elettriche, per poi sviluppare due modelli di straordinario successo: Multipla e 500. Oggi dirige FCA Heritage

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

"S

ognavo di essere la reincarnazione di Charles Mingus” dice scherzando Roberto Giolito, anconetano di 55 anni, per 27 anni designer Fiat e oggi al vertice di FCA Heritage, il dipartimento che si occupa della valorizzazione e della diffusione del patrimonio storico dei marchi del Gruppo. Non si può infatti parlare di lui senza prescin-

dere dalla sua grande passione per il jazz. Ha studiato contrabbasso al conservatorio, ha suonato con alcuni dei musicisti più bravi d'inizio anni 80, è stato più volte in tournée in Italia e in Europa e solo quando ha dovuto decidere cosa fare da grande ha scelto il car design.

Il suo interesse per lo stile dell'auto inizia molto presto, durante l'infanzia, grazie agli insegnamenti del papà che “non tollerava gli schizzi realizzati in modo piatto: ogni cosa andava disegnata in prospettiva e con un chia-

roscuro adeguato”, ricorda Giolito. “Uno dei primi soggetti fu la Topolino, poi a seguire la sua collezione di automodelli e di trenini, un campionario su cui io e mio fratello c’immergevamo per capire quante e quali forme avessero i veicoli d’ogni epoca”.

L'automobile che lo affascina di più all'inizio è la Giulietta Sprint Veloce che vede parcheggiata sotto casa. “Questo a dimostrazione di come una vettura così bella, così pura, così eloquente nell'esprimere velocità ma”

“Con la Multipla volevamo dare vita al primo ‘People Mover’. Misi mano al progetto partendo dall’interno per arrivare all’esterno”



Prima la comodità

Alcuni sketch dell'interno della Multipla che rivelano come per Giolito sia forte l'interesse per "ciò che sta vicino al corpo" rispetto alle forme esterne. In alto, lo schizzo della Downtown.



BIOGRAFIA

Roberto Giolito nasce ad Ancona nel 1962. Nel 1985 si laurea all'Isia di Roma (Istituto Superiore per le Industrie Artistiche). Nel 1989 entra nel centro stile Fiat dove inizia a disegnare prototipi di vetture elettriche con una forte attenzione all'impiego di materiali innovativi e in particolare a space frame e nuovi processi di produzione. Nel 2001 dirige l'Advanced Design Center, un centro di progettazione avanzata del design all'interno del centro stile Fiat, aperto a giovani progettisti provenienti dalle università di tutto il mondo. Nel 2007 viene nominato capo dello stile Fiat e Abarth, quindi vicepresidente del design center per il mercato europeo del gruppo FCA. Da ottobre 2015 è a capo dell'FCA Heritage, divisione che si occupa della valorizzazione, diffusione e recupero del patrimonio automobilistico dei marchi del Gruppo. Un dipartimento che sarà sempre più presente nel mondo del collezionismo storico con servizi di restauro, fornitura di ricambi e certificazione e che, oltre ai marchi Lancia e Abarth, vedrà presto estendere la sua opera anche a Fiat e Alfa Romeo.

ALESSANDRO VENETI

così essenziale nelle sue linee e nella sua asciuttezza di stile fosse ugualmente bellissima e usabile tutti i giorni". La tesi di laurea all'Isia di Roma è su un'auto da competizione in plastica ispirata alla Lancia Delta.

E l'auto che l'ha incuriosita di più?

La Citroën 2 CV, per la sua usabilità e per la poesia nell'esprimere una forma di design radicale, dove tutto è riprocesso per essere ridotto al minimo. Una vettura di grande valore progettuale e con quel quid di poesia che la rende unica.

È questo il suo pensiero sul design automobilistico?

Ciò che conta in un'auto sono le proporzioni, quindi il modo di esprimere il baricentro, il bel posizionamento sulle ruote, qualunque sia la loro misura. Il volume dev'essere convincente, deve dare l'idea di che cosa esiste all'interno senza distinzioni tra veicoli di

uso quotidiano, da turismo, sportivi, Suv o monovolume. Il design dell'automobile è strettamente tecnico ma va rappresentato in modo poetico. È lì il trucco: riuscire a essere profondamente tecnici e a raccontare una storia convincente. Ci sono modi e modi di rispettare il vecchio credo della forma che segue la funzione. C'è un modo matematico, noioso se vogliamo, lineare, e c'è un modo intuitivo, poetico, di narrazione, che rende queste vetture meravigliose.

Com'è arrivato in Fiat un giovane designer musicista di Ancona?

Rispondendo a un'inserzione su un quotidiano. È il 1989. Vengo assunto grazie a un portfolio nel quale alle illustrazioni di auto ho unito quelle di divani e lampade. La mia è stata una formazione multidisciplinare e penso che sia fondamentale per chi voglia intraprendere questo mestiere. Un percorso coronato con il traguardo del ruolo di capo del centro stile dei

marchi FCA, conquistato "dal basso", non era mai capitato ai miei predecessori.

Non è un caso allora che le affidino subito la progettazione di alcuni prototipi...

Il mio primo progetto è la Downtown, una concept car che anticipa le compatte come la Smart e la Toyota iQ. Un'auto elettrica che prevedeva una grande abitabilità in 2,5 metri di lunghezza. Lavevamo pensata con guida centrale e due sedili leggermente arretrati. Il motto era "nessuno dietro". Un design innovativo con i motori sistemati nelle ruote e un baricentro spostato verso il basso. I materiali riciclabili erano l'altro suo punto di forza. La seconda concept car è la Zic (Zero Impact Car), altra vettura elettrica. In pratica promossi il concetto di una citycar a quattro posti con il pacco batterie accessibile da sotto che già alludeva a un sistema di scambio di batterie per un rifornimento istantaneo, senza uscire dall'auto. Concept che portano in azienda una

Non perdetevi sul prossimo numero la copertina di Tom Tjaarda

grande conoscenza sui nuovi materiali”.

La Fiat Multipla sembra la logica conseguenza di quei lavori...

L'idea era quella di dare vita al primo "People Mover", una parola che ci entusiasmava molto perché alludeva a un concetto di servizio più che di automobile. L'idea della Multipla nasce come alternativa alle monovolume che già costruivamo, le famose Fiat Ulysse e Lancia Z. Doveva essere compatta e permettere un dialogo vero tra i passeggeri simulando le condizioni di un salotto. Metafore che non furono mai perse di vista. Fui chiamato a mettere mano a questo progetto partendo dall'interno per arrivare all'esterno, che non era la metodologia più in voga. Dovevo dare forma a una vettura sulla quale si potesse viaggiare come su un tappeto volante, dove la visibilità fosse massima e dove, soprattutto, queste sei persone potessero dialogare senza darsi gomitate. È nata quindi l'idea di vettura modulare, dove si sarebbe potuto costruire una versione più corta o una più lunga o più larga variando solo il software, non le attrezzature. È un errore considerare la Multipla un modello fine a se stesso: la sua vera eredità la vedremo attraverso la flessibilità con cui verranno concepite le future auto”.

Stessa storia per la Ecobasic e la Trepiùno...

La Trepiùno è l'anticipazione della nuova 500, che viene esposta al Salone di Ginevra del

2004. Un nomignolo che le viene dato perché si pensava di non produrla mai. Oltre che per non chiamarla 500, in modo da non illudere o infrangere i sogni di molti. La vera 500 arriva infatti tre anni dopo. È un lavoro di grande rivoluzione rispetto all'archetipo originale, c'è la volontà di realizzare quasi una monovolume con un parabrezza molto proteso in avanti e di reinterpretare in maniera molto asciutta il frontale. Il resto è una storia tutta nuova. In effetti la 500 richiama il modello del '57 ma lo propone in una maniera pienamente calata nell'epoca moderna. La figura di chi la guida è perfettamente centrata nel finestrino anteriore. È un oggetto che piace perché ci si sente bene all'interno, si appare bene anche dall'esterno e questo gratifica chiunque la usi, di qualunque sesso, di qualunque taglia. È stata la prima regola per disegnare quello che c'è attorno”.

Ci saranno poi la nuova 124 Spider e la nuova 500 L, ma questa è storia moderna.

Come mai un designer come lei oggi è a capo di una divisione che si occupa di auto storiche?

Nella nuova divisione FCA Heritage è stato designato un ruolo per un appassionato che non prescinde dalla meccanica, dal design, dalla tecnologia e dal marketing. È stato messo l'accento sulla figura di un designer che in realtà, come nella mia persona, non si è mai manifestato quale specialista di qualcosa ma curioso di tutto.

LE TOP 5

LE OPERE MIGLIORI



DOWNTOWN 1993

Progetto di vettura elettrica compatta a 3 posti con guida centrale e quattro motori sulle ruote.



ZIC 1994

Vettura elettrica con struttura space frame. Il pacco batterie è facilmente intercambiabile.



MULTIPLA 1998

Monovolume compatta con sei sedili distribuiti su due file. Il tutto in meno di 4 m di lunghezza.



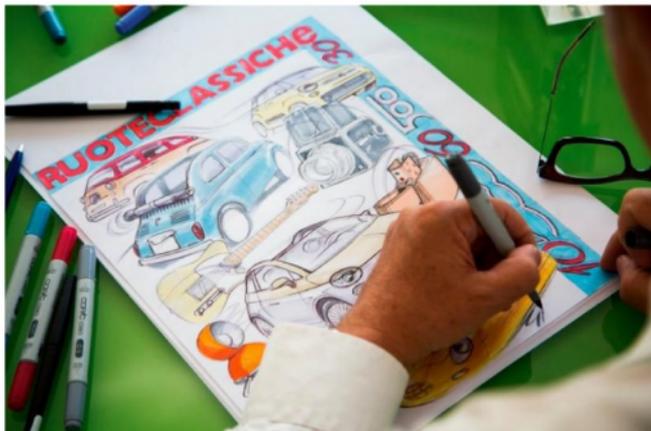
GRANDE PUNTO 2005

La protagonista del segmento B cresce in dimensioni e assume linee più sportive.



500 2007

Reinterpretazione della vecchia 500 con criteri moderni. Concetti stilistico (e dimensioni) nuovi.



LA REGINA VINCE IN CASA

Va in archivio con pieno successo la quarta edizione del celebre contest di primavera, svoltosi nella più ampia cornice del Salone dell'Auto di Torino. Il momento clou al Parco del Valentino, dove è stata eletta "Best of show" una torinese Doc: una Cisitalia 202 Coupé

Testo e foto di Luca Gastaldi

Durante il secondo weekend di giugno Torino ha vissuto un tourbillon di eventi motoristici che hanno reso onore all'antica capitale dell'automobile. La terza edizione del Salone dell'Auto Parco Valentino ha rappresentato il clou di queste manifestazioni, registrando oltre 700mila visitatori: segno evidente del gradimento popolare nei confronti di un'iniziativa nuova, originale e fuori dai soliti schemi. Il Salone, oltre agli stand espositivi di 56 marchi automobilistici (dai grandi costruttori agli artigiani carrozzieri emergenti), prevedeva una moltitudine di eventi collaterali, fra tributi e raduni di marca, parate (come l'omaggio allo storico Gran Premio del Valentino), talk show e premiazioni.

Tra questi anche il Concorso d'Eleganza Asi intitolato - pure lui - Parco del Valentino. Iniziativa che per la prima volta ha fatto parte del Salone benché abbia vissuto di vita propria come nelle precedenti tre edizioni. Da una parte, infatti, ha potuto godere di una vetrina alla quale si sono affacciate migliaia e migliaia di persone; dall'altra, però, ha rischiato di rimanere un po' soffocata dalla moltitudine di attrazioni in programma nel bel parco torinese.

L'Automotoclub Storico Italiano, poi, ha mantenuto il suo format di concorso "itinerante", spostando le trenta vetture partecipanti in tre differenti location: dalla Reale Palazzina di Caccia di Stupinigi al Castello del Valentino (palcoscenico principale del Salone), per concludere nei più intimi Giardini Lamarmora di fronte all'elegante Palazzo della Luce, nel quale si è svolto il pranzo finale del concorso.

I partecipanti, invece, hanno potuto vi-



vere una "due giorni" nei luoghi più caratteristici della città sabauda, assaporando la vera eleganza che aveva contraddistinto il più antico concorso italiano per automobili: quello di Torino, infatti, si svolse per la prima volta nel 1923, anticipando di sei anni l'analogo evento di Villa d'Este, oggi tra i più blasonati al mondo.

Il parterre del concorso Asi quest'anno si è espresso in qualche esemplare di alto livello e in qualche "déjà vu". Per la prima vol-

ta su strada dopo il recente restauro anche la "spaziale" Bertone Runabout che fa parte della collezione rilevata dall'Asi.

La giuria, composta da personaggi illustri del car design come il decano Aldo Brovarone, Ercole Spada, Roberto Giolito, Lorenzo Ramaciotti e da Dominik Fisclin (membro del comitato di selezione del concorso di Villa d'Este), ha eletto come "Best of show" una torinese Doc: la Cisitalia 202 Coupé del 1947. [R]



LE VINCITRICI

Best of show Cisitalia 202 Coupé
(1947, Gino Cohen)

Premio Asi Triumph Italia 2000 Vignale
(1959, Giacomo Olivieri)

Vettura meglio conservata Fiat 500 Garavini
(1939, Fulvio Birocchi)

Miglior restauro Fiat 1500 Cabriolet
(1940, Umberto Anerdi)

CATEGORIA A 1922 - 1936

Affermazione delle forme Lancia Dilambda
(1930, Domenico Paterlini)

CATEGORIA B 1937 - 1949

Luci e ombre Cisitalia 202 Coupé
(1947, Gino Cohen)

CATEGORIA C 1950 - 1959

Affermazione dello stile Alfa Romeo Giulietta
Speciale Bertone (1957, Corrado Lopresto)

CATEGORIA D 1960 - 1971

Apogeo del design Abarth 1000 Record Pinin
Farina (1960, Simone Bertolero)



Reginette al parco

Nella foto grande, la Cisitalia 202 Coupé (1947) eletta "Best of show"; in alto, in primo piano, Bertone Runabout; qui sopra, in senso orario, Fiat 1500 Cabriolet (1940), "Miglior restauro"; Fiat 500 Garavini (1939), "Vettura meglio conservata"; Triumph Italia 2000 Vignale (1959), "Premio Asi". Qui a fianco, due momenti della sfilata delle pretendenti e del passaggio davanti alla giuria.



Giudici onorari

In primo piano, Yasmin Le Bon, ex modella, mentre esamina una vettura in concorso a Villa d'Este. Lei e altri tre invitati hanno inaugurato la presenza nella giuria dei cosiddetti "giudici onorari". Alle sue spalle, Patrick Le Quement, giudice, ex responsabile del design Renault.

LE REGOLE DEL GIUDIZIO

È un testa a testa con l'analogo contest di Pebble Beach. Merito di una formula che mixa abilmente valutazioni di qualità e "referendum" popolare. Ma soprattutto dei criteri che guidano i voti: oggettivi sì, ma non pedantemente tecnicistici. Qui a vincere sono...

Ve lo sveliamo con il presidente della giuria, Lorenzo Ramacciotti

Testo di Gilberto Mileno

In fila per tre

A destra, Lorenzo Ramaciotti, ex capo del design Pininfarina e gruppo Fiat, presidente della giuria. A seguire, le quattro squadre di giudici di Villa d'Este. Con il Borsalino in mano è Guy Berriman, bassista dei Coldplay.



Contendere il primato al più importante concorso d'eleganza del mondo non è da tutti. Soprattutto quando di fronte c'è una corazzata navigata come il Pebble Beach Concours d'Elegance che si tiene da 67 anni sul green della 18ª buca del californiano Pebble Beach Golf Links, uno dei più esclusivi campi esistenti. Nel corso degli anni il concorso di Villa d'Este è cresciuto al punto da essere ritenuto al pari di quello californiano. Come ha fatto? Quale la sua arma vincente? Con l'eleganza, verrebbe da dire. Quella vera. Non solo per la qualità delle automobili selezionate ma, soprattutto, per i criteri di giudizio adottati nel valutare le vetture partecipanti. È qui che

Villa d'Este si differenzia notevolmente da Pebble Beach. Quanto a location siamo alla pari: Villa d'Este offre un panorama mozzafiato sul Lago di Como; Pebble Beach una vista sull'Oceano Pacifico da cartolina. A Villa d'Este per ragioni di spazio trovano posto al massimo 52 vetture; a Pebble Beach sono almeno 220. A Villa d'Este i giudici sono 12 (quattro dei quali onorari) più il presidente della giuria; a Pebble Beach variano da 100 a 110 più una cinquantina di onorari.

QUI SI PREMIA L'EMOZIONE

A Villa d'Este le vetture sono suddivise in nove classi; a Pebble Beach sono 30. Se si considerano i numeri, insomma, sembrerebbe non esserci confronto. Ma da quando 19 anni fa la divisione BMW Classic della

Casa bavarese ha preso in mano la gestione del concorso di Cernobbio, il suo prestigio è decollato fino a primeggiare.

Alla base di tutto c'è un concetto di eleganza molto diverso. "Il loro è un criterio molto analitico: tentano di trasformare il giudizio sull'eleganza di un'auto, che è sostanzialmente soggettivo, in un giudizio oggettivo, privo di qualsiasi contenuto personale" dice Lorenzo Ramaciotti, dal 2004 presidente della giuria di Villa d'Este, ex responsabile del design Pininfarina e del gruppo Fiat. "Con il loro metro di giudizio, se la macchina è aderente alle condizioni iniziali, se ogni pezzo è quello giusto, se ogni bullone è al suo posto, se ogni cavetto è originale come quando è uscita dalla fabbrica, una Fiat 600 vale quanto una Bugatti o una Ferrari. Che da un punto di vista storicistico può essere giu-
■



Grazie nonno

Qui sopra, Federico Göttesche Bebert, nipote di Giovanni Lurani, famoso pilota degli anni 30, con la Nibbio, vettura da record costruita dal nonno e vincitrice della Coppa d'Oro 2017. In senso orario, Ferrari 250 GT SWB Competizione (1960); Tatra 77 (1934); Ferrari 250 Europa GT Speciale (1955).





And the winner is...
Ulrich Knieps, presidente del Concorso d'Eleganza Villa d'Este e capo di BMW Classic annuncia la vettura "Best in show": l'Alfa Romeo Giulietta SS prototipo del 1957 di Corrado Lopresto. Sotto, Dino Cognolato, star del restauro, autore della ricostruzione della Giulietta SS.



UNA PIOGGIA DI PREMI

TROFEO BMW GROUP BEST IN SHOW DELLA GIURIA

Alfa Romeo Giulietta SS prototipo, Bertone, 1957

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE REFERENDUM A VILLA D'ESTE

Lurani Nibbici, Riva, 1935

TROFEO BMW GROUP ITALIA REFERENDUM A VILLA ERBA

Alfa Romeo Giulietta SS prototipo, Bertone, 1957

TROFEO BMW GROUP RAGAZZI GIOVANI FINO A 16 ANNI

Alfa Romeo 6C 1750 GT Cabriolet, Castagna, 1932

VINCITORE CLASSE A

Balot 3/8 L.C. Balot, 1920

VINCITORE CLASSE B

Duesenberg J Convertible, Murphy, 1930

VINCITORE CLASSE C

Alfa Romeo 6C 1750 GT Cabriolet, Castagna, 1932

VINCITORE CLASSE D

Fiat 8V Supersonic, Ghia, 1953

VINCITORE CLASSE E

Ferrari 250 Europa GT Speciale, Pinin Farina, 1955

VINCITORE CLASSE F

Lamborghini Miata P 400, Bertone, 1968

VINCITORE CLASSE G

Alfa Romeo Giulietta SS prototipo, Bertone, 1957

VINCITORE CLASSE H

Maserati 300 S, Fantuzzi, 1958

TROFEO FIVA

Hispano-Suiza T 49, Weymann Sport Saloon, H.J. Mulner, 1927

TROFEO ASI

Abarth 1000 Balbero Record, Pinin Farina, 1960

TROFEO BMW GROUP CLASSIC

MIGLIOR RESTAURO

Bentley MK VI Cresta Coupé, Pinin Farina, 1948

TROFEO ROLLS-ROYCE LA ROLLS PIÙ ELEGANTE

Phantom Brougham de Ville, Charles Clark, 1926

Il conclave

A fianco, la giuria riunita per decidere la vincitrice del concorso. Sotto: Ballot 3/8 LC del 1920, vincitrice della Classe A; Ghia L. 6.4 del 1962, ex Dean Martin; Astra Coupé del 1952, un pezzo unico; Alfa Romeo 6C 1750 GT del 1932, vincitrice della Classe C e vettura preferita dagli under 16.



«sto, ma da un punto di vista estetico e di 'coinvolgimento' non lo è. L'eleganza non viene considerata. Lo trovo sbagliato. Noi, invece, siccome siamo italiani vogliamo che a vincere sia la bellezza, l'unicità dell'auto, l'impressione emotiva che porterò con me quando tornerò a casa».

A Pebble Beach il punteggio perfetto è di 103 punti. Un numero che viene inizialmente assegnato a ogni auto, dal quale poi s'iniziano a sottrarre punti a ogni imperfezione del restauro (si tolgono anche per una vite arrugginita o per la perdita di una goccia d'olio dal motore). A Villa d'Este invece il giudizio è molto più legato all'estetica. «Abbiamo uno schema di valutazione molto semplice che prevede quattro aree di analisi: esterno, interno, meccanica e storia della vettura. Per il voto sull'esterno si possono dare fino a 20 punti, per le altre tre voci invece il punteggio massimo è di 10 punti ognuna. Per ogni auto si possono così dare un massimo di 50 punti. E, come si può notare, percentualmente a contare di più è l'esterno» dice Ramaciotti. «Ognuna di queste quattro aree è a sua volta suddivisa in due 'sotto-aree': una che tiene conto della parte estetico-stilistica e l'altra del livello del restauro o della conservazione se l'esemplare è conservato. Per la voce 'esterno' quindi i 20 punti disponibili sono suddivisi in 10 punti per lo stile e 10 per il restauro o la conservazione. Non è che se una vettura è conservata viene penalizzata rispetto a una restaurata. Può venire penalizzata se riteniamo che non sia conservata, ma patinata per farla sembrare conservata».

IN GIURIA ARRIVANO I VIP

Lo stesso criterio è applicato per "interno", "meccanica" e "storia". Con la differenza che si possono dare fino a cinque punti per la raffinatezza della meccanica, per qualità del restauro o della conservazione che la riguardano, per il pregio dell'abitacolo, per la qualità di restauro o conservazione dell'interno, per il valore storico della vettura e per la sua rarità. «Diciamo che con questo criterio di voto tutte le macchine vengono considerate secondo gli stessi punti di vista. Poi da un team di giudici a un altro le valutazioni



Viaggi nel lusso

Qui sopra, la Lamborghini Miura P400 del 1968 con una livrea insolita, vincitrice della Classe F. A sinistra, la Hispano-Suiza T 49 del 1927, vincitrice del Trofeo Fiva; il salotto della Rolls-Royce Phantom del 1926 ispirato a una portantina di Maria Antonietta, moglie del Re Sole. Nota come "Phantom of love", questa vettura è considerata la più costosa delle Rolls costruite: pagata 6500 sterline di allora.

possono variare. La scala di valori può essere diversa: parliamo di bellezza relativa, non di bellezza assoluta" chiarisce Ramaciotti.

Per limitare queste differenze di giudizio a Villa d'Este anche la composizione della giuria dev'essere equilibrata, in modo da rendere la valutazione il più possibile omogenea. "La giuria di Villa d'Este è sempre stata atipica, composta da pochissime persone" dice Ramaciotti. "Abbiamo cominciato in sei, solo che per giudicare 52 auto bisognava fare troppo in fretta. Quest'anno siamo arrivati a 13 giudici divisi in quattro team, più il presidente. Di questi, quattro erano giudici onorari, personaggi pubblici ma con un interesse per l'automobile, intro-

dotti per la prima volta in giuria". Per la cronaca, c'era Guy Berriman, bassista dei Coldeplay, che ha una collezione di 35 macchine; Yasmin Le Bon, ex modella, che ha frequentato diversi concorsi di eleganza; Sven Xu, giornalista dell'auto, primo giudice cinese, e Derek Hill, figlio di Phil Hill, il campione del mondo di F. 1 nel 1961, che è stato giudice onorario a Pebble Beach. In ogni team c'erano quindi due giudici veterani e un giudice onorario.

SUDDIVISI IN SQUADRE

Tra i giudici "canonici" ci sono esperti di stile e di storia dell'auto e giornalisti specializzati che Ramaciotti raggruppa in squadre

di tre a sua discrezione e ai quali affida il giudizio di un paio di classi. Ogni giuria va sul campo, controlla le auto, dà i voti. "Ci vediamo poi tutti dopo le 12.30 del sabato e tutte le squadre svelano la loro classifica con il primo e il secondo delle classi che hanno giudicato. A partire dalle 14.30 c'è poi la sfilata, dove tutte le macchine passano in movimento davanti a tutti i giudici. A quel punto, avendo l'elenco delle vetture che hanno vinto le loro classi, si può dare un'ulteriore valutazione. Quando ci riuniamo ancora dopo la sfilata i giudici hanno visto tutte le macchine. Azzerriamo tutto e discutiamo fra i vincitori di classe chi conquista il titolo di "Best of show".

LAMBRUSCO & PISTONI DOC

Oltre 750 moto hanno affollato il circuito di Varano in tre giorni di sfilate, impennate e tanta passione. A sedici anni dalla prima edizione, l'evento Asi per i centauri rimane unico nel suo genere

Testo di Gaetano Derosa

Lo confessiamo: per chi scrive era la prima volta a Varano de' Melegari a seguire l'Asimotoshow. Da vespiisti dell'ultima ora, forse non avevamo mai capito quale fosse l'importanza dell'evento. Ma, dopo aver partecipato alla sedicesima edizione (dal 12 al 14 maggio), rimpiangiamo di non essere stati presenti anche alle precedenti. Lo spettacolo sul circuito parmense, già nella giornata inaugurale, era di quelli da mozzare letteralmente il fiato. Ben 751 moto (sì, proprio così) con i loro bikers di ogni età pronti a prendere il via con i propri vestiti d'epoca, tra ruote di scorta, grasso a barili e ricambi preziosi che arredavano i vari box, il tutto condito da spalla cotta, tortelli burro e salvia e Lambrusco.

Ma, soprattutto, la passione con la P mauscola. Uno spettacolo mai visto, una vera Woodstock per gli amanti delle due ruote. Tutto questo per la gioia di migliaia di persone che sulle tribune e al paddock dell'autodromo hanno potuto ammirare e fotografare tutto questo ben di Dio, che nel corso dell'evento è stato poi suddiviso in 19 batterie e seconda dell'anzianità del mezzo e della categoria.

L'attenzione generale è stata catturata anche dall'arrivo di campioni del mondo del calibro di Freddy Spencer, Giacomo Agostini, Loris Capirossi e Manuel Poggiali i quali, con grande pazienza, si sono sottoposti all'assalto dei fan prima di indossare casco e tuta per affrontare curve e controcurve della pista. A Varano quest'anno erano presenti ben 40 titoli iridati suddivisi tra gli 8 campioni del mondo presenti. Niente male... La manifestazione, organizzata dall'Au-

tomotoclub Storico Italiano, ha visto comunque anche altri momenti di significato e gradimento assoluto: indovinatissima e apprezzata da tutti è stata indubbiamente l'iniziativa "100x50", con tantissimi, oltre 100, "cinquantini" sempre pronti a sfilare e divertirsi in pista. Applausi e consensi anche per le sfilate delle 90 Cagiva - tra le quali la 500 C4 2 tempi ex Randy Mamola e la 125 vincitrice con Pier Paolo Bianchi - e delle "Eterne Rivali" (sfide classiche tra Harley-Davidson e Indian, Vespa e Lambretta, BMW e Honda, e inoltre fra Automoto Tricycle e triciclo Perfecta) organizzata dal CMEF di Firenze in collaborazione con il CPAE di Fiorenzuola d'Arda (PC).

Le moto più datate sono state due arzille giovanotte classe 1898, una Perfecta Turismo 310 e una Automoto Tricycle 300. Da segnalare pure la presenza, presso la gigantesca tensostruttura dell'Asi, della Bianchi 500 quattro cilindri bialbero sovralimentata e raffreddata ad acqua, che venne collaudata da Antonio Ascari nel 1938. Una moto unica e avanzatissima per i suoi tempi, che oggi fa parte della collezione di Mario Righini.

SFRECCIATE NEL CIELO EMILIANO

Novità di quest'anno è stato il sorvolo a bassa quota degli aerei storici della Hag (Historical Aircraft Group) che, sia sabato pomeriggio sia domenica mattina, hanno catturato l'attenzione generale. Il cielo sopra Varano è stato teatro di sfrecciate e peripezie varie di un Cessna Bird Dog del 1961 (replica identica dell'aereo impegnato dall'esercito americano nelle ricognizioni durante il conflitto in Vietnam), di un Jodel D 120 del 1963, di un Falco FL 8 del 1962 e di un Cap 1.0 I Bals del 1965. **R**



Parterre eccezionale

Uno dei momenti clou ad Asimotoshow 2017: la parata dei centauri doc, tra cui 8 campioni del mondo per un totale di 40 titoli iridati. Sotto, il Cessna Bird Dog del 1961 sorvola il circuito parmense.





Impennata d'autore

Da sinistra e dall'alto: il presidente dell'Asi Roberto Loi ospite a bordo della Automoto Tricycle 300 del 1898 di Davide Bertola; Carlos Lavado scherza con Loris Capirossi; Manuel Poggiali; Enrico Passeri con l'immacinabile cilindro e il sindaco di Varano, Giuseppe Restiani (con la bombetta), con la Premier 500 sidecar del 1914; bagarre in pista; Freddy Spencer impenna davanti alle tribune di Varano.



DOVE LE STELLE TORNANO A BRILLARE

La presentazione di una serie speciale della moderna Mercedes E220 D ha rappresentato il pretesto per un viaggio da Milano a Stoccarda con la formula delle gare di regolarità. Ma soprattutto ha fornito l'occasione per una visita a due templi della Casa tedesca: il museo e il segretissimo Classic Center

Testo di **Valerio Bioni**

Doveva essere una semplice serie limitata di una moderna auto di successo, in realtà le dieci Mercedes E220 D "Tribute Ponton 1956" si sono trasformate in altrettante macchine del tempo che alla vigilia della Mille Miglia 2017 hanno permesso di fare un salto indietro nel tempo, fino alla vittoria di categoria nella "Freccia Rossa" della W180 dell'equipaggio Bauer-Grupp e oltre, arrivando alle origini dell'auto. L'occasione è stata offerta da un "audax", una prova di regolarità da Milano a Stoccarda che la filiale italiana della Casa tedesca ha organizzato sulle strade che 61 anni fa riportarono alla base la vittoriosa "Ponton", come si usava allora. Una miscela di passato e presente che ha fuso la formula classica delle tappe con controlli orari con la navigazione assistita dal navigatore di ultima generazione, in grado di trovare le soluzioni migliori per aggirare gli ingorghi e raggiungere i punti cronometrati senza incorrere in penalità.

Un'idea per rendere meno monotoni i 600 km che separano il Nord Italia dal quartier generale, e da due centri che da soli valgono un viaggio: il museo Mercedes e il Classic Center. Se il primo è regolarmente aperto al pubblico tutti i giorni tranne il lunedì dalle 9 alle 18, il secondo è molto meno accessibile, perché qui si restaurano i modelli più prestigiosi, di proprietà del Gruppo ma anche di fortunati privati. Quindi l'"audax" non è stato altro che un divertente pretesto per giustificare una visita in questi due luoghi sacri e mai uguali a se stessi, perché le auto presenti variano più volte durante l'anno. Solo il museo, infatti, può contare su un bacino di 1600 veicoli di serie, attualmente distribuiti su un arco di tempo che va dal 1886 fino ai primi anni 80. A questi si aggiungono i



modelli da competizione, con un'intera sala dedicata alle "Silberpfeile", le Freccie d'argento in alluminio non verniciato, lo stratagemma che le cronache attribuiscono ad Alfred Neubauer, il responsabile del reparto corse che decise poche ore prima della partenza della gara al Nürburgring, nel 1934, di rimuovere la vernice bianca nell'estremo tentativo di perdere quel chilo di peso che impediva di rientrare nei limiti dei 750 imposti dal regolamento.

L'OFFICINA È "TOP SECRET"

Stabilire quale sia il museo più affascinante tra quelli proposti dai marchi tedeschi non è impresa semplice, ma questo merita di diritto il podio se si considera che non sono molte le rassegne in grado di proporre un panorama completo sui 131 anni di storia dell'auto. In questo caso si può contare su 160 auto distribuite su 16.500 m² ripartiti in 9 piani che si percorrono senza soluzione di continuità. L'ascensore porta all'ultimo, e da lì s'inizia la discesa lungo

un percorso a spirale che attraversa 7 sale a tema collegate da corridoi che introducono nelle varie epoche ricordando gli eventi che le hanno caratterizzate. C'è tutto quello che ci si aspetta di trovare, ma anche qualche sorpresa, come la 300 SW del 1960 trasformata in laboratorio viaggiante da collegare via cavo alle auto sottoposte a collaudi. Ma c'è anche un po' di Italia: il carro funebre realizzato dalla carrozzeria Pilato di Nervesa della Battaglia (TV), un vero e proprio riferimento della categoria.

Le Mercedes-Benz e le Maybach presenti qui hanno un elemento in comune: sono tutte transitate dal Classic Center, l'atelier specializzato in missioni impossibili. Questa è la struttura dove sono raccolti e catalogati oltre 40 mila ricambi originali dedicati ai modelli d'epoca, dalle youngtimer indietro. L'edificio è diviso in tre aree distinte: un ingresso con reception, un'esposizione che raccoglie una ventina di auto rappresentative (non fotografabili se dotate di targa) e un'officina separata da robuste por-



La porta blu

Le auto nella sala centrale del Classic Center cambiano spesso e sono tutte perfettamente restaurate. I pezzi più pregiati, alcuni dei quali arrivano in condizioni disperate, si trovano nell'officina, protette da un portone blu.



te blu. Questa parte è decisamente "top secret" e l'accesso è riservato, dopo l'orario di chiusura, a pochi fortunati visitatori. È sufficiente varcare quella soglia per capire perché qui sono raccolti gli esemplari più preziosi da restaurare. Non esistono lavori impossibili, si va dalla rigenerazione degli interni alla completa ricostruzione di auto distrutte da incidenti o dall'azione del tempo. Operazioni che richiedono il recupero dei disegni originali, anche dei primi anni del '900, e persino l'utilizzo di acciai d'epoca per non alterare la struttura dei telai a traliccio. Quando un'auto riceve l'autorizzazione a entrare al Classic Center c'è sempre la certezza che ne uscirà un capolavoro. In nessun caso, infatti, si cede a compromessi per risparmiare sul conto. La conferma può darla il proprietario della 600 Pullman degli anni 60 completamente smembrata e in attesa di essere riportata a nuovo, che al momento ha un'unica certezza: il solo ripristino del (pur complesso) impianto idraulico gli costerà 200 mila euro. **R**



La fabbrica dei miracoli

Non esistono missioni impossibili per il Classic Center, dove sono restaurate le Mercedes e le Maybach più prestigiose da destinare al museo o appartenenti a fortunati collezionisti. Qui sopra a sinistra, il volante e i resti della T80, che Adolf Hitler commissionò a Ferdinand Porsche con l'obiettivo di portare in Germania il record mondiale di velocità su terra (raggiunge i 596 km/h).

DA MILANO A STOCCARDA

IN OMAGGIO ALLE "PONTON"

La denominazione

"Ponton" caratterizza lo stile di carrozzeria delle Mercedes-Benz prodotte dopo la seconda guerra mondiale, che ha rappresentato un deciso cambio generazionale le cui linee guida sono state mantenute a lungo. I 10 esemplari della serie speciale impiegata per il viaggio Milano-Stoccarda rappresentano un tributo alle tre auto iscritte nell'edizione 1956 della Mille Miglia e in particolare alla numero 509 che s'impose nella sua categoria. Queste E220 D sono riconoscibili per il fregio con la stella esterno e per la targhetta numerata applicata sulla consolle, oltre che per i numeri di gara da 501 a 510.





WANKEL CHE PASSIONE

Al punto da spingere il signor Frey a collezionare auto giapponesi, perlopiù a motore rotativo, per 40 anni. Oggi la mostra è visitabile, in Baviera

Testo di **David Giudici**

Dallo scorso maggio c'è un motivo in più per inserire la Baviera tra le mete preferite dei propri pellegrinaggi motoristici. E in questo caso non si tratta di niente che abbia a che fare né con Audi né con BMW. Difatti, spostandosi di circa 80 km a Nord-Ovest di Monaco, si raggiunge la graziosa città di Augusta, che ospita la più grande collezione di Mazda al mondo.

Proprio così, nemmeno la Casa madre giapponese a Hiroshima è in grado di mostrare un numero così consistente di esemplari come quelli che la famiglia Frey ha collezionato negli ultimi 40 anni. Oggi possiedono 120 pezzi e circa 45 sono esposti in maniera permanente nel museo "Mazda Classic" in Wertach Strasse 29b. Walter Frey, il capofamiglia, è rimasto sedotto dalla storia del marchio nipponico sin da quando ha scoper-

to che l'azienda si dedicò allo sviluppo del motore Wankel, dapprima collaborando con la tedesca NSU e poi per conto proprio, per rimanere indipendente. All'epoca in Giappone serviva infatti un'unicità tecnologica per non essere "statalizzati" e questa scelta fu premiata per il marchio.

Primo frutto di questo importante percorso fu la Cosmo Sports 110 S nel 1967 (oggi tra i modelli più quotati del marchio nipponico: lo scorso anno in Arizona un esemplare è stato battuto da RM Sotheby's a 82.500 dollari), che decreta appunto l'anniversario tondo dei 50 anni di sviluppo dei motori rotativi.

DALLE ORIGINI ALLE RARITÀ

Varcando il portone del Mazda Classic Automobil Museum Frey, superato il negozio tematico in cui fare man bassa di automobilia dedicata, si accede a un capannone finemente ristrutturato con mattoni e travi



a vista (in principio era un deposito di tram) dove si riconosce un esemplare del 1968 in livrea bianca proprio della Cosmo Sports 110 S. Frey l'ha acquistata negli Stati Uniti molti anni fa e l'ha importata in Europa dopo aver percorso un coast-to-coast d'Oltreoceano. Aggirandosi tra le altre auto esposte ci si imbatte anche nel motocarro GB-Dreirad del 1950 (la Casa giapponese iniziò negli anni 30 la produzione di veicoli con il motocarro Go); nelle microrcar degli anni 70; oppure nella Luce, disegnata da Bertone a seguito di un accordo di collaborazione siglato a inizio anni 60; sino ad arrivare alle varie serie di 323 e all'esposizio-



Nell'ex deposito dei tram

Nella pagina a fronte, una vista dall'alto di una porzione del museo "Mazda Classic" ad Augusta, in cui si riconosce la Cosmo 110 S del 1968. Qui a sinistra, esposte nel cortile adiacente, una RX-7 degli anni 90 e una 929 Coupé del 1977. Sotto, da sinistra, MX-5 del 1990, Chantrez del 1972 e RX-7 dell'84.



Questioni di famiglia

William Frey, in mezzo tra i figli Joachim e Markus nella pagina a lato, ha iniziato a raccogliere Mazda quarant'anni fa, quando diventa anche concessionario in Germania. Qui a sinistra, una 323 Cabriolet del 1987 e una rara MX-5 Coupé del 2003.

ne di una raccolta di auto con motore Wankel impressionante.

C'è persino un carro attrezzi, ricavato da un pickup degli anni 70, che adotta due motori rotativi accoppiati ed è in grado di erogare 135 CV complessivi, sufficienti per spingerlo a 160 km/h di velocità. Con buona probabilità è il solo carro attrezzi Mazda con motore Wankel esistente in Europa; forse anche uno dei più "scattanti". Oltre alle varie generazioni di sportive anch'esse a motore rotativo RX-7 e RX-8, l'esposizione include una coppia di berline di lusso Xedos 6 e 9, nate negli anni 90 quando l'obiettivo della Casa giapponese era di contrastare le

Lexus. Non mancano poi le insegne del concessionario degli anni 70 e le campagne pubblicitarie tedesche, anche le più osé, incorniciate e appese alle pareti. I "miatisti" resteranno soddisfatti trovando in bella evidenza una splendida MX-5 serie NA del 1990 (forse tra le prime sbarcate in Europa) color Mariner Blue, perfettamente conservata e con poco più di 40mila km all'attivo. Pochi passi più in là, c'è una "NB" coupé rossa con guida a destra, modello introvabile nel Vecchio Continente. Come la piccola Autozam AZL, sportivetta degli anni 90 con le porte ad ali di gabbiano e dotata di motore 3 cilindri Suzuki turbo da 65 CV circa.

INFORMAZIONI PRATICHE

Questa originale, nonché unica al mondo, collezione di Mazda è visitabile dal pubblico dal martedì alla domenica dalle 10 alle 18. Il biglietto di ingresso costa 5 euro (maggiori informazioni sul sito mazda-classic-frey.de). Certo, grande fortuna sarebbe quella di trovare nel capannone Walter o i figli Joachim e Markus che possano raccontare la storia di ciascuno di quei rari e speciali pezzi esposti e raccolti con una passione rara e certamente contagiosa.

Vale la pena verificare preventivamente la loro presenza. E comunque, farci un pensiero per l'estate. 

TUTTI PAZZI PER LA VERNASCA

Quest'anno il tema della ventiduesima edizione del concorso d'eleganza per auto da competizione, organizzato dal Cpae, era "la Passione". Al via 220 bolidi con una folla festante che ha applaudito piloti del calibro di Biasion, Fabi, Facetti e Merzario

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Giorgio Baratta**, **Simone Baudo** e **René Photo Collection**





Lo scattante Cavallino

La Ferrari 340 MM Scaglietti del 1953 di Riccardo Crippa al via davanti allo storico Bar della Stazione di Castell'Arquato.

A destra, dall'alto: il cane portafortuna del francese Christian Beringer sulla Panhard Graveleau-850 del 1955; rifornimento ai box; Arturo Merzario col suo meccanico storico ai tempi dell'Abarth, Giovanni Saccardi; la banda jazz che si è esibita tra una manche e l'altra; i suggestivi fuochi d'artificio durante la cena di gala.

LA "SILVER" IN CIFRE

Equipaggi italiani	96
Equipaggi stranieri	124
Paesi rappresentati	16
Auto premiate	25
Spettatori presenti	15.000



M

si, per una volta tanto vale la pena dare i numeri: 220 bolidi partenti (e un centinaio non accettati per mancanza di spazio, sorry...) di cui più del-

la metà provenienti dall'estero, 16 nazioni rappresentate, oltre 15 mila spettatori in tre giorni di manifestazione. La Vernasca Silver Flag, giunta alla sua ventiduesima edizione, da sempre organizzata dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca di Fiorenzuola (PC), che quest'anno festeggia i 50 anni dalla sua nascita, non ne vuole proprio sapere di invecchiare. Anzi: i tre campioni del volante "esordienti" all'evento - Miki Biasion, Teo Fabi e Carlo Facetti (per Arturo Merzario si tratta invece della seconda partecipazione) - si sono già prenotati per quella del 2018...

UNA PASSIONE IRREFRENABILE

Il segreto di tanto entusiasmo intorno a questo concorso di eleganza per auto da competizione è presto spiegato: un gruppo di collaboratori attorno al presidente del

club, Achille Gerla, lavora tutto l'anno in maniera instancabile per arricchire sempre di più l'evento, con una passione senza limiti. Già, "la Passione", il tema portante di quest'anno alla "Silver", con la "P" maiuscola. Ecco perché nessuno vuole mancare, e se non viene accettato chiede almeno di poter prendere parte alla cena di gala, il sabato sera, nella piazza alta di Castell'Arquato, con un cielo di stelle come tetto e conclusione finale coi fuochi d'artificio. Come è successo quest'anno a Michael e Jelly Collins, che vivono a Perth, in Australia. Perché ai tavoli imbanditi dove si servono i tortelli con la coda e la coppa al forno, il tutto innaffiato da Gutturino e Ortrugo, senti parlare in tutte le lingue (dialetto piacentino compreso) ma solo ed esclusivamente del fantastico mondo delle auto nelle competizioni, con le emozioni dei preparativi ai box e gli incontri con le vecchie glorie.

E poi le auto, protagoniste come i loro proprietari, parcheggiate ai box della "Silver" sempre aperti al pubblico, dove si può respirare a pieni polmoni non soltanto la benzina e gli oli che corrono a fumi per queste vecchie glorie da corsa, ma anche ascol-

tare racconti bellissimi. Come quelli ricordati da un commosso Giovanni Saccardi, meccanico dell'Abarth negli anni 60, che ha rivisto dopo tempo immemore Arturo Merzario. Saccardi, piacentino purosangue, è stato il meccanico del "fantino di Civenna" e insieme, tra un nugolo di gente, hanno ricordato ai box alcune vittorie mitiche, come quella al Mugello del 1969 con la 2000 Sport.

Tantissimi i gioielli che hanno ricevuto gli applausi degli spettatori, impossibile citarli tutti. Ne descriviamo due, opposti come caratteristiche ma di una bellezza tale da suscitare vere e proprie standing ovation, entrambi ideati per correre a Le Mans: la Ferrari 365 GTB/4 Daytona Gruppo 4 del 1970 di Fabio Brevi e l'Aston Martin LM del 1931 di Alberto Piantelli. La prima, restaurata in modo maniacale, uno dei 14 esemplari allestiti ufficialmente a Maranello, ha dato sfoggio di tutta la sua grinta con partenza a ruote fumanti al via davanti allo storico Bar della Stazione. La seconda, in condizioni totalmente originali, è una delle tre International Team Car allegerite dalla Casa inglese per correre con Harvey-Bertelli sul circuito della Sarthe nel 1931. ■



Porsche al comando

La Porsche 906 del 1966 di Cyril Rochen guida un gruppo di Sport. A destra, dall'alto in senso orario: l'Aston Martin LM del 1931 di Alberto Piantelli, la Ferrari 365 GTB/4 del 1970 di Fabio Brevi, e la Fiat 525 SS del 1931 pilotata da Roberto Gioiolo, responsabile di FCA Heritage.



Tridenti e Biscioni

Dall'alto, in senso orario: sfida sulla pista di Varano (PR) nel prologo della "Silver", il Track Day: Miki Biasion ha guidato la Lancia Delta S4 del 1986 di Gian Maria Traversone; la Maserati 6CM del 1938 di Nicola Sculco; Teo Fabi al volante della Elva Mk 1/B del 1957 di Angelo Pontiroli; Arturo Merzario e Sara Fiandri di "Cosmopolitan" con l'Alfa 33/2 Daytona del 1968 di FCA Heritage.

UN ALTRO GIRO DI BOA

Da Milano a Stoccarda per il milionesimo esemplare di Porsche 911. Un viaggio fra colori particolari, dettagli unici, personaggi storici e un museo davvero speciale

Testo di **Alessandro Giudice**

Senza temere di essere blasfemi, parlando del nostro viaggio verso Stoccarda - destinazione Zuffenhausen, il "Porsche district" della città tedesca - si può tranquillamente usare il termine "pellegrinaggio" visto che, come recita il dizionario Sabatini-Coletti, si è trattato di "una visita in un luogo carico di suggestione". E noi proprio con quello spirito ci siamo andati, aiutati anche dal mezzo che ci ha accompagnato, una 911 GTS messa a disposizione da Porsche Italia, di un intrigante azzurro, anzi Miami Blue, come recita la cartella colori. In questa breve cronaca la tinta delle auto riveste un'importanza particolare, come anche il modello, la Porsche 911 appunto, che lo scorso 11 maggio ha visto uscire dallo stabilimento di Zuffenhausen il suo milionesimo esemplare. Un evento al quale Ruoteclassiche non poteva mancare per due ragioni: il fatto straordinario che si tratti di una supercar mentre, di solito, quando si parla di numeri di questa portata ci si riferisce a modelli molto popolari; e poi che la protagonista, avendo dalla sua parte una longevità senza precedenti (è nata nel 1963), con schema meccanico (motore 6 cilindri boxer montato longitudinale in posizione posteriore) e forme praticamente invariate, è un'auto classica che poi classica non si può.

DAVANTI AGLI STATI GENERALI

Arrivati a Stoccarda in serata, la prima immersione nel mondo 911 della mattina seguente è stata al Porsche Museum che, manco a dirlo, ha sede in Porscheplatz al numero 1: ben 5600 metri quadrati di modelli straordinari e leggendari, mostre a tema (durante la nostra visita, quella dedicata a Walter Röhrl) e una sbriciatina - attraverso la grande parete di vetro che la separa dal museo - all'uffici-

na e alle auto - a volte davvero disastrose - in fase di restauro. Il museo è aperto tutti i giorni (tranne il lunedì) dalle 9 alle 18 e il biglietto d'ingresso costa 8 euro (4 il ridotto). Dalla parte antistante, per l'occasione allestita con tutti i modelli che hanno costruito il mito 911, l'ingresso della fabbrica (dove è possibile prenotare tour guidati utilizzando l'email werkshuerungen@porsche.de) dista solo un paio di centinaia di metri. Ed è lì che ci attendeva la parte clou dell'evento, la celebrazione di un'icona a quattro ruote allestita in una piccola area dello stabilimento con grande semplicità: ad assistere, oltre a giornalisti e media di tutto il mondo, parte degli uomini e donne, tecnici e operai che seguono lo sviluppo e il montaggio della 911, al fianco dei massimi dirigenti della Casa e di un ospite d'eccezione come Wolfgang Porsche, nipote del fondatore Ferdinand e figlio di Ferry.

Proprio alla sua presenza è stata svelata la milionesima 911, con tutti i dettagli storicamente più amati dai membri della famiglia Porsche: a partire dal colore verde della carrozzeria (Irish Green) fino ai sedili in pelle nera con seduta rivestita in tessuto pied-de-poule bianco-nero; dalla corona del volante e qualche dettaglio della plancia in mogano alla scritta del modello realizzata in oro sul cofano motore; dagli indici verdi della strumentazione alla cornice cromata che borda ogni suo elemento. E poi altro ancora, come il disegno dei cerchi da 20" che riprende quello dei classici Fuchs a cinque razze e guscio degli specchietti, maniglie porte e griglia posteriore color alluminio (Galvano Silver). Tra i vari interventi, alla domanda di rito su quale fosse la sua 911 preferita, Wolfgang Porsche ha dato una risposta che, come lui stesso ha ammesso, potrebbe fare la fortuna di qualche collezionista: "La '993' Turbo, possibilmente verde. Un'auto splendida, perfetta da usare la domenica. Ma anche il lunedì e ogni giorno che si desidera". **R**



World tour

Prima di diventare una delle attrazioni del Porsche Museum, la milionesima 911 affronterà un lungo tour promozionale tra Highlands scozzesi, Stati Uniti e Cina. Sotto, Wolfgang Porsche e la placca del modello.





ALESSANDRO GIUDICE

Speciali e in restauro

Tra le 911 esposte al museo, una serie 993 allestita per la polizia di Stoccarda (qui a lato) e un esemplare recuperato in una rimessa nelle campagne tedesche (a sinistra), pronto per un restauro totale presso l'officina della struttura museale.

↓ LICONA IN SETTE PASSAGGI

Del milione di 911 prodotte, il 70% circola ancora. Un record per un'auto che in 54 anni ha mantenuto la sua personalità attraverso sette generazioni. Storico il passaggio dal motore raffreddato ad aria a quello a liquido, nel 1997.



"PRE BUMPER"

Anni di produzione: **1963-1973**
Esemplari prodotti: **81.100**



SERIE G

Anni di produzione: **1973-1989**
Esemplari prodotti: **198.414**



TIPO 964

Anni di produzione: **1988-1994**
Esemplari prodotti: **74.008**



TIPO 993

Anni di produzione: **1994-1998**
Esemplari prodotti: **67.535**



TIPO 996

Anni di produzione: **1997-2004**
Esemplari prodotti: **179.163**



TIPO 997

Anni di produzione: **2004-2011**
Esemplari prodotti: **215.092**



TIPO 991

Anni di produzione: **dal 2011**
Esemplari prodotti al 2016: **152.659**

NUOVI SPAZI COLORATI DI ROSSO

Il tempio degli appassionati Ferrari, visitato lo scorso anno da uno stuolo di 344.000 persone, si è ampliato: grazie a una nuova ala la struttura ha guadagnato 600 metri quadrati per le esposizioni e altri 300 per uno spazio polifunzionale dedicato a eventi vari. Nuovi anche l'area ristoro e il Ferrari Store. E rinnovate le mostre a tema allestite per celebrare i settant'anni della Casa: "Under the skin" e "Rosso infinito", dove si mettono in evidenza le auto più rappresentative della produzione stradale e sportiva del Cavallino e la storia delle sue innovazioni stilistiche e ingegneristiche. Da non perdere il mascherone della 250 GTO del 1962, realizzato con toncini di ferro sui quali i battilasta di Sergio Scaglietti poggiavano le lamiere fino a modellarle perfettamente, e la scocca della 250 LM del 1965. Oltre a numerosi disegni di molte delle auto più rare della storia del marchio provenienti dall'archivio Ferrari e di alcuni dei motori storici più rappresentativi. In mostra la ricostruzione della prima vettura costruita dalla Ferrari (la 125 S); la recente LaFerrari FXX K e diverse monoposto. Tra queste ultime si possono ammirare la 312 F1 del 1967, prima vettura a utilizzare un alettone per la deportanza; la F1-2000 con la quale Michael Schumacher vinse il Mondiale Piloti e la Casa

di Maranello il titolo Costruttori; la F2007 del Mondiale vinto da Kimi Raikkonen e dalla Ferrari; la 166 M Barchetta Touring del 1949, che Luigi Chinetti portò alla vittoria alla 24 Ore di Le Mans guidando per 23 ore complessive. Per ammirarle c'è tempo fino a novembre, quando si sposteranno al Design Museum di Londra.

Gilberto Milano



Rarità in mostra

Alcune immagini delle due mostre allestite nei nuovi spazi del Museo Ferrari Maranello. Dall'alto, l'ingresso del museo; la sala dedicata alle "Rosse" più rappresentative. Qui sopra, da sinistra, la 312 F1 del 1967; la 125 S del 1947; la 166 MM Vignale del 1952. A fianco, il mascherone della 365 P del 1966 e la scocca della 250 LM del 1965.



LUGLIO

30/6 - 2/7 FIRENZE SOTTO LE STELLE - ALLA CORTE DEI MEDICI

Concorso d'eleganza organizzato dal Club Auto Moto d'Epoca Toscana, camet.org

1-2 VARANO VINTAGE (PR)

Mostra-scambio raduni per club storici, prove libere in pista per auto e moto pre 1980, kart d'epoca. A Varano De Melegari (PR), varano.it

14 - 16 CITTÀ DI DUEVILLE (VI)

Mostra-scambio, Associazione Dueville Amici della Moto, 2ville.it

16 CONCORSO DI ELEGANZA CITTÀ DI SAN PELLEGRINO TERME (BG)

Club Orobiico a San Pellegrino Terme, kluborobico.it

22 - 23 VOGHENZA (FE)

Mostra-scambio per moto e bici d'epoca, vecchiaveicolvoghenza@gmail.com

23 SANTHÌA (VC)

Mostra-scambio per bici, auto, moto classiche e d'epoca, Alpino Moto Club, alpinomotoclub.com

AGOSTO

26 - 27 CASTELFRANCO EMILIA (MO)

Mostra-scambio a Bosco Albergati, mostrascambiomodena@libero.it

27 SANTHÌA (VC)

Mostra-scambio per auto, moto classiche e d'epoca, Alpino Moto Club, alpinomotoclub.com

SETTEMBRE

9 - 10 MODICA OLD-MOTORS (RG)

Mostra-scambio di auto, moto e ricambi, contrada Beneventano, Ragusa, RagusaAutoStorik

10 SETTIMO TORINESE (TO)

Mostra-scambio, Club Antiche Passioni, info@clubantichepassioni.it

15 - 17 CONCORSO D'ELEGANZA DI TAORMINA (ME)

Automotoclub del Minotauro, automotoclubdelminotauro.it

15 - 17 IMOLA (BO)

Mostra-scambio di auto, moto e cicl, Autodromo Enzo e Dino Ferrari, crame@crame.it

16 - 17 ROMA CLASSIC MOTORS

Fiera di Roma, romaclassicmotors.it

23 - 24 MOTOR GALLERY (MO)

Mostra-mercato, Modena Fiere, motorgallery.it

23 - 24 PESCARA

Mostra-scambio, c/o Stadio Adriatico Pescara, motorsclubitaly@gmail.com, mostrascambiaoabruzzo.it

23 - 24 VILLAFRANCA DI VERONA (VR)

Mostra-scambio, c/o mercato ortofruttaico, tel. 045 6502523, wcebbemard.it

23 - 24 CHIUDUNO (BG)

Mostra-scambio di auto e moto d'epoca, Centro Fiera, centrofierachcludunno.it

24 SANTHÌA (VC)

Mostra-scambio per auto, moto, biciclette, Alpino Moto Club, alpinomotoclub.com

30/9 - 1/10 CAORLE (VE)

Mostra-scambio, www.epocacar.com

30/9 - 1/10 MERCANTE IN AUTO (PR)

Mostra-scambio, Fiere Di Parma, idcizzi@fiereparma.it

30/9 - 1/10 MONTICHIARI (BS)

Mostra-mercato, Centro Fiera, info@centrofiera.it

30 CAORLE (VE)

Mostra-scambio, organizzata da Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

↓ PIRELLI PRESENTA LA MISURA 175 HR 400

“CINTURATO” SÌ, MA FATTO OGGI



MASSIMO DELBO

Mai come in questo caso "vox populi, vox dei": la Pirelli ha presentato una nuova misura del suo famoso "Cinturato" e ha candidamente ammesso che le "pressioni" per mettere in produzione la misura 175 HR 400, da anni introvabile sul mercato, sono arrivate dal basso, dai proprietari delle Lancia Flaminia e delle Alfa Romeo 2600 che li usavano all'epoca. Sono stati proprio i responsabili della Casa a svelare l'inusuale origine di questo prodotto che permette, finalmente, di montare la giusta misura di pneumatico su due delle auto italiane più rappresentative del periodo. Il "nuovo" prodotto, che si presenta esteticamente uguale a quello dell'epoca, è in realtà stato tecnicamente rivisto, per renderlo il più simile possibile, su strada, all'originale. "La difficoltà è proprio questa" ha spiegato l'ingegner Stephen Rowe, responsabile tecnico del progetto, "perché le mescole e i filati usati per la carcassa sono oggi molto diversi da quelli di allora. E per far sì che il comportamento della gomma resti come all'origine bisogna adottare tutta una serie di accorgimenti tecnici". Il pneumatico è già disponibile sul mercato.



Massimo Delbo

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

#AUTOABBANDONATE



Capita anche ad auto di grande lignaggio di essere abbandonate al loro destino. Questa Maserati 3200 GT, senza targhe, è già da diversi anni in un parcheggio di Umago, in Istria (Croazia). Ce la segnala, col cuore in mano, il lettore Davide Carrara.



ANTICHI MANIERI E AUTO DA RE

Belle di notte
In piazza Castello a Fossano (CN), la sera del 13 maggio, le auto partecipanti schierate durante la cena di gala. Sotto, in senso orario: Ferrari 250 GT SWB; le rampe di salita al tetto del Lingotto; Lancia Astura coupé del 1939; spettacolo degli sbandieratori davanti al castello.

FOTO: ALBERTO DI NINO

Ben 105 auto storiche hanno preso parte, fra il 12 e il 14 maggio, all'ottava edizione del Premio Castello degli Acaja, organizzato da Acaja Storico di Fossano con il patrocinio di Aci Storico. Fra i momenti più suggestivi del raduno, il sabato, la salita sul tetto e i giri liberi sul circuito del Lingotto di Torino, possibilità non certo comune e che ha convinto alcuni equipaggi a partecipare persino da Finlandia e Svezia, oltre agli affezionati svizzeri e francesi. Nel pomeriggio, dopo una sosta al castello di Racconigi, le vetture hanno raggiunto Fossano, dove si è tenuta la cena di gala al castello, accompagnata da un concerto e preceduta dallo spettacolo degli sbandieratori. La domenica, trasferta a Prozzo e visita al noto birrificio Baladin, poi rientro a Fossano per la conclusione dell'evento. Estremamente variegato il parco auto partecipante: si andava dalle immancabili Alfa Romeo Giulietta, Lancia Fulvia e Porsche 356 alle Jaguar E Type e XK 120, dalle Fiat Balilla e Topolino alle Mercedes SL. Sveltavano per rarità e per capacità di attrarre l'attenzione del pubblico una Lancia Astura coupé Pinin Farina del 1939, una Ferrari 250 GT SWB del 1962, una Bizzarini 5300 GT Strada del 1965, una Fiat 524 C spider del 1932, una belga Donnet G2 del 1927 e la Lancia Aprilia Cabriolet del 1938 vincitrice del "Premio", attribuito dagli stessi partecipanti. Simpatico il furgone Fiat 616 in livrea Balocco, proprio quello degli spot televisivi. **Fulvio Zucco**



LE FLAMINIA SULLA VIA FLAMINIA

Ventisette Lancia Flaminia, provenienti da diverse regioni italiane e dalla Spagna, in rappresentanza di tutte le versioni di serie, hanno partecipato qualche settimana fa al raduno Le Flaminia sulla via Flaminia per festeggiare i sessant'anni del modello. Presente anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, che in alcune occasioni ufficiali utilizza proprio uno speciale esemplare, modificato da Pinin Farina nel 1960 e che ha accolto la regina Elisabetta II d'Inghilterra durante la sua visita per i cent'anni della Repubblica Italiana. Punto di ritrovo è stato Fano, da cui la carovana è partita con destinazione Castelbuono e Spoleto. Il sabato è stato il grande giorno di Roma: la Flaminia presidenziale "Belfiore" è stata parcheggiata a fianco delle Flaminia utilizzate dal presidente Saragat e dell'esemplare predisposto per il servizio di pattugliamento della Polizia Stradale e ancora oggi in perfetta efficienza, che ha fatto da apripista nel percorso cittadino. Il Trofeo Registro Flaminia 2017 è stato vinto da un equipaggio arrivato da Castiglione con una rara Coupé 2800. Sono stati premiati anche la dama che ha partecipato con una fiammante Convertibile Touring e l'auto più datata, una berlina del 1957. Altri omaggi sono stati consegnati all'equipaggio straniero, arrivato dalla Spagna, a quello italiano giunto da più lontano (Cernobbio, CO) e a chi ha partecipato con le Flaminia utilizzate dal presidente della Repubblica Italiana Saragat ("Intrepida" e "Luna"). La domenica, infine, gli equipaggi hanno percorso parte della Cassia per rivivere il classico tragitto della Mille Miglia. **Elisa Latella**



↓ REGISTRO ITALIANO LANCIA LAMBDA

VENTESIMO RADUNO RILL

L'11-14 maggio una carovana di Lancia Lambda ha percorso un itinerario immerso nella natura dell'appennino toso-emiliano, dal mare della Romagna alla collina della provincia di Arezzo. Si è trattato del 20° raduno del Rill, Registro Italiano Lancia Lambda, nella 96° ricorrenza della nascita del modello. Ritrovo al castello di Dozza Imolese per giungere fino a

Bagno di Romagna, famosa per le sue acque sulfuree. Nella giornata di venerdì gli equipaggi sono arrivati a Cesena per visitare la Biblioteca Malatestiana, inserita dall'Unesco nel registro della memoria del mondo. È stata poi la volta di Cervia e infine di nuovo a Bagno di Romagna, per visitare il fantasioso "sentiero degli gnomi" in un bosco di lecci. Sabato le Lambda si sono arampicate sul Passo dei Mandrioli. **E.L.**



↓ TARGA DI CAPITANATA

IN TOUR NEL GARGANO

La 29ª edizione della Targa di Capitanata è andata in scena nella cornice del Gargano a cavallo tra maggio e giugno, organizzata dall'Automoto Club Storico Dauno. Il via è stato dato dal nuovo porto turistico di Manfredonia, per poi raggiungere Mattinata e Vieste. La carovana ha fatto visita a Pugnoli e a Monte Sant'Angelo, dove i partecipanti si sono recati al santuario di San Michele Arcangelo. Dopo la tappa alla Foresta Umbra è stata la volta di Peschici e poi ancora di Vieste presso la Marina Piccola. La cena di gala e il concerto di musica da film "Note di Celluloid" a cura dell'orchestra Suoni del Sud, hanno concluso - presenti le autorità - la serata precedente la cerimonia di premiazione. **E.L.**



TRA I TEMPLI

La Valle dei Templi di Agrigento è il sito archeologico più grande del mondo: 1300 ettari in cui è possibile vedere, perfettamente conservati, monumenti dorici risalenti anche al IV e al V secolo A.C. in condizioni eccezionali. In questo mitico scenario il Club Città dei Templi di Agrigento ha organizzato la 4ª edizione del Girgenti Classic Tour, svoltasi dal 29 aprile al 1º maggio: trenta auto, dopo essere transitate nel cuore della Valle, si sono dirette alla volta di Akragas, verso Sambuca di Sicilia, per una visita al borgo fondato dall'emiro saraceno Zabit, che nel 2016 è stato definito il più bello d'Italia. Dopo una tappa a Selinunte e il tratto di costa denominato Scala dei Turchi,



la carovana ha raggiunto Raffadali per la festa del lavoro, sfilando tra la folla prima della sosta davanti alla Chiesa Madre nel centro della città.

E.L.

↓ IN BREVE

ASI AUTOSHOW

Si svolgerà il 22-25 settembre, nella Sicilia orientale, l'Asi AutoShow 2017. Prima tappa alla casa di Vincenzo Bellini, a Catania; poi partenza per Siracusa, quartier generale della manifestazione.



Il sabato sarà dedicato alla visita dei centri storici di Siracusa e di Ortigia, del Palazzo Arcivescovile, del Castello Maniace e all'area marina protetta del Plemmirio. Domenica, tour a Noto e nel pomeriggio a Modica, Loneddi, tappa a Taormina.

PUGLIA E SOLIDARIETÀ

Il club Aste e Bilancieri ha organizzato a giugno il raduno Sulle Strade della Puglia. Il percorso ha previsto tappe particolarmente suggestive, tra cui i Sassi di Matera, capitale europea della cultura, il misterioso Castel del Monte, entrambi patrimonio Unesco, l'antico porto di pescatori di Bisceglie e il porto della ex Repubblica Marinara di Trani. Nel contesto dell'evento non è mancata un'iniziativa di solidarietà denominata "un cuore per l'Abruzzo", che ha visto la partecipazione al meeting di Diego e Francesco, due giovanissimi appassionati in rappresentanza del Club Antiche Ruote di Aquila e di tutti gli enthusiasts delle zone colpite dal recente terremoto.

↓ CALENDARIO

LUGLIO

1-2 COPPA DEI TRE LAGHI E VARESE-CAMPO DEI FIORI

Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici in provincia di Varese Club Auto Moto Storiche Varese, varesecampodellifiori.it

1-2 COLLINE DI ROMAGNA

Evento di abilità Formula Asi, Forlì (FC). Associazione sportiva dilettantistica Colline di Romagna Via Torquato Nanari, 20 - 47100 - Forlì (FC).

1-2 CIRCUITO DEL TE

Concorso dinamico a Mantova. Associazione Mantovana Tazio Nuvolari, amans.org

1-2 RADUNO VEICOLI DA TRASPORTO STORICI

A Pomaretto (TO). Circolo Italiano Camion Storico Gino Tassi, ciclocamionstorici.it

1-2 MEMORIAL BERARDO TARASCHI

Evento turistico culturale, senza prove a Teramo. Club Auto Moto Storiche Teramo, casterman.it

2 RADUNO FIAT 500

Oleggio (NO), Carpi (MO), Manciano - Montemerano (GR), Alasca (TO), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

2-8 MILANO-TARANTO

Manifestazione riservata alle moto d'epoca, in sei tappe. Moto Club Veteran San Martino (PG), milanotaranto.it

7 500 BY NIGHT

A Sommariva Bosco (CN), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

7-9 CIRCUITO DI PESCARA

Evento di abilità con rilevamenti cronometrici (PE), Old Motors Club D'Abruzzo, oldmotorsclubabruzzo.it

8 VIA COL VENTO

Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici sul Lago Trasimeno (PE), Club Auto Moto d'Epoca Perugia, camp.e.it

8-9 RADUNO INTERCLUB

Evento turistico culturale senza prove, Cortina d'Ampezzo (BL), Club Serenissima Storico Auto Moto, clubserenissimastorico.com

8-9 RIPERCORRENDO LA SS PORRETTANA

Raduno mezzi utilitari a Sasso Marconi (BO), Circolo Italiano Camion Storico Gino Tassi, ciclocamionstorici.it

8-9 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA TREBBIATURA ED ARATURA

A Pianse di Montegiorgio Fermo (FM). La Marovella del Fermano Club Auto e Moto Epoca, lemanovelladelfermano.it

8-9 MEMORIAL CALIGURI

Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici, in provincia di Cosenza. Rende Auto Storiche, rendeautostoriche.it

8-9 RADUNO TRATTORI D'EPOCA

A Forlì - Fraz. Villafranca, Macchine Agricole della Iri, clubmad.it

9 RADUNO FIAT 500 A MEMORIA DI SORRENTINO GIOVANNI

A LodiVecchio (LO), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

9 MONTE BONIFATO REVIVAL

Concorso dinamico ad Alcamo (TP), Club Auto e Moto Epoca F. Santarelli, cametp.it

9 HISTORIC DAY

Mostra statica a Padova. Prato della Valle Circolo Patavino Autostoriche, patavinostoriche.it

9 GITA SOCIALE

A Carcare, a Valbormida Savonese (SV) Club Ruote D'Epoca Valbormida, asi-valbormida.it

15-16 PIANCVALLO REVIVAL

Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici, Pordenone, Ruote del Passato, ruotedelpassato.org

15-16 MODA E MOTORI DALTRI TEMPI

Evento turistico culturale senza prove a Porto San Giorgio (AP), Club Auto Moto d'Epoca Piena, dubcampellogspot.it

16 RADUNO FIAT 500

Rossolone Mondovì (CN), Uliveto Terme (PI), Nebrodì San Fratello (ME), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

20-22 RALLY CITY OF CORRÙ

Evento turistico culturale senza prove in Grecia. Salento Club Auto Storiche, tel. 329 0790193, fax 0832 244089.

22-23 TARGA DEL MATESE

Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici in Molise. Classic Car Club Molise, ccmolise.it

22-23 PITTURAUTO BY NIGHT

Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio, con prova a Orvieto (TR), Club Auto Moto Vecoli e Trattori D'Epoca Umbro, cateu.org

22 SOGNI IN MOVIMENTO

ARIETI SOTTO LE STELLE Concorso dinamico a Pinerò (TE), Club Auto Moto Storico Teramo, casterman.it

22-23 TRATTORI IN FESTA

A Ospedalchio (PG), Automotoclub Storico Assisano, asaclubassisi.com

28-29 A PIACENZA IN MOVIMENTO

Evento turistico culturale senza prove a Piacenza e Provincia, Club dei Buoi all'Orto Treiste, clubdeibuoiattorlo.org

28-30 FESTA DEL VEICOLO D'EPOCA

Manifestazione di macchine agricole a Montesilvano (PE), Old Motors Club d'Abruzzo, oldmotorsclubabruzzo.it

29 AOSTA ROMANA IN 500

A Morgex (AO), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

30 500 & JEEPINO RACE

A Sestriere (TO), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

30 TROFEO ANTONIO RENATI AUTO

Evento di abilità Formula Asi, a Piacenza e Provincia, Club Vecoli Storici Piacenza, cispv-pc.it

AGOSTO

4-6 VECCHIE SIGNORE A CEVA

Evento turistico culturale senza prove, Alba (CN) Circolo Langhe Automoto Storiche, clamsaba.it

6 FESTA DEL TUBO

Manifestazione per veicoli utilitari, ad Avigliana (TO) Circolo Italiano Camion Storico Gino Tassi, ciclocamionstorici.it

12-15 FESTA DELLA TREBBIATURA

Manifestazione di macchine agricole a Cornaldo (AN), Club Jesino Moto Auto d'Epoca, cmaeblogspot.com

19 RADUNO FIAT 500

Bianco - Sarno (RC), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

20 RADUNO FIAT 500

Pico (FR), Jolanda di Savoia (FE), Govone (CN), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

24-27 SIBILLINI E DINTORNI

Evento turistico culturale senza prove a Macerata, Scuderia Marche Club Motori Storici, scuderiamarche.it

26 GRAND PRIX IN NOTTURNA

Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio a Villafranca, Verona Veteran Car Club Enrico Bernardi, vccbenardini.it

26-27 COPPA MARCHESE DEL GRILLO

Manifestazione turistico-culturale senza prove a Bagno Regio e dintorni (VT), Associazione storico-culturale Piero Taruffi Automoto, museotaruffi.it

27 TRA COLLINE E VALLATE

Evento turistico culturale senza prove ad Asiano Ispino (AV), Club Vecoli Storici clubvecolistorici.com

27 TROFEO FRANCO SCAGLIONE

Manifestazione turistico-culturale senza prove, Altomonte Sifiano (CS) Camozzi automoto ep. Calabria e simpatizzanti, camozzi.eu



2^a Edizione

10 - 14 settembre 2017

Ultime disponibilità!

Richiedete il programma

Un percorso da antologia

Cavalaire - Valence

- Col de taillade
- Col des Fourches
- Ravin des Cardaireses
- Pas de Bonnet
- Col du Corobin
- Col de Fontbelle
- Col St Jean
- Col du Reyhasset
- Col de Pommerol
- St nazaire le désert
- Col de Volvent
- Col de Bacchus
- Col des Limouches

Valence - La Clusaz

- Col de Tourniol
- Col de la Pochette
- Col de La Croix
- Col de l'Echarasson
- Col de Portette
- Col de Portette
- Col de la Machine
- Col de Pra l'Etang
- Col de Porte
- Col des Ayes
- Col du Coq
- Col de Marcié
- Col de Champ Laurent
- Col de Tamier
- Col de Arpettaz
- Col des Aravis

La Clusaz - Gap

- Col des Aravis
- Col des Saissies
- Col de la Forclaz
- Fort du Mont
- Col du Mollard
- Col de la Madeleine
- Col du Glandon
- Col du Galibier
- Col de la Pousterle
- Col de Pontis
- Col de Fillis
- Gorges de la Blanche

Gap - Cavalaire

- Col du Fanget
- Clue de Verdaches
- Clue de Barles
- Col de Vars
- Col des Champs
- Gorges de Daluis
- Col de Toutes Aures
- Col de Félines
- Col du Trébuchet
- Pont de Miolans
- Aiglun
- Col de Pinpinier
- Col de Bleine
- Col de Clavet
- Col du Bel homme
- Col de Bousague
- Col de Vignon



4 giorni sulle tracce della leggenda delle Alpi



Contact : Tél. 04 92 82 20 00 - info@zaniroli.com

www.zaniroli.com

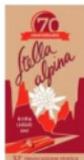
G

GARE CLASSICHE

a cura di Gaetano Derosa



70 ANNI DI DOLOMITI



La Stella Alpina, che quest'anno festeggia i 70 anni dalla prima edizione, si svolgerà dal 6 al 9 luglio sui percorsi più panoramici delle Dolomiti e sarà come sempre riservata alle auto costruite entro il 1971, su un percorso di 750 km per un totale di 99 prove cronometrate. Per festeggiare l'importante anniversario, quest'anno l'organizzazione, a cura della Scuderia

Trentina in collaborazione con il team di Canossa Events, ha deciso di ricalcare lo storico percorso della prima edizione del 1947. La gara si concluderà presso le Cantine Ferrari, dove si svolgeranno le premiazioni, che prevedono anche orologi messi in palio dallo sponsor C.uervo y Sobrinos.



La Coppa d'Oro delle Dolomiti

(Cortina, 20-23 luglio), che taglia pure lei il traguardo delle 70 edizioni, si svolgerà su un bellissimo percorso (quello delle gare dal 1947 al 1956) e prevede più di 500 km suddivisi in due intense giornate di gara. Organizzata da Meet Comunicazione, sotto l'egida di Acì Storico, è con Mille Miglia e Targa Florio uno dei tre Grandi Eventi di Regolarità Classica nel calendario internazionale Acì Sport - Fia ed è la seconda prova del primo Campionato Italiano Grandi Eventi Regolarità che comprende anche Targa Florio Classica e Gran Premio Nuvolari. Alla gara sono ammesse fino a un massimo di 120 auto costruite tra il 1919 e il 1961, con una categoria speciale (e classifica dedicata) riservata a un massimo di 30 esemplari realizzati tra il 1962 e il 1965.

Tornanti maestosi

I vincitori dell'edizione 2016 della Stella Alpina, Mozzi-Biacca su Triumph TR2 del 1955. All'evento sui mitici passi dolomitici sono ammesse auto costruite entro il 1971.



Viste meravigliose

Un'immagine spettacolare della "Coppa" 2016: l'Alfa Romeo Giulietta Spider tipo Sebring di Cajani-Protto e la Sprint di Carrisi-Papaux.

CAVALCATA DI SUPERSTAR

Anche l'edizione n. 17 della "100 Ore" si è svolta con l'ormai abituale livello top di organizzazione e ospitalità. Tra i 101 bolidi a darsi battaglia, una 250 GTO e rari capolavori di ogni epoca. A impreziosire il parterre dei partecipanti, rockstar e campioni sportivi. Manca solo l'"Oscar" come miglior evento italiano di auto classiche

Testo di **Alessandro Giudice** - foto di **Matteo Grazia** e **Reno Photo Collection**





LA GARA IN CIFRE

Chilometri totali	1300
Equipaggi	101
Paesi rappresentati	21
Gare in circuito	3
Prove cronometrate	11



ALESSANDRO GUIDICE



MASSIMO DELBÒ

I re della corsa

Le auto dei vincitori della sezione "Competition": la Jaguar E Type di Walker-Redhouse (in alto a sinistra) e la Ferrari 308 Gr. 4 di Entremont-Entremont (qui a lato). Sopra, la AC Cobra 427 di Vlieghe-Deplancke, in testa alla classifica "Regolarità". In basso, le auto in piazza Cagnissanti a Firenze. Nella pagina accanto, la Ferrari 250 GTO a Modena.



a "corsa delle corse" è una somma di prove, divise tra regolarità e velocità a loro volta divise tra strada e circuito. La "corsa delle corse" ha un nome, Modena Cento Ore, e una tradizione. Che non è solo sua - anche se lei è già arrivata al prestigioso traguardo della diciassettesima edizione - ma che prende spunto e testimonia da leggendarie gare degli anni 60, come il Tour de France, e da più recenti (metà degli 80) come la Coppa d'Italia Autoristiche.

Premesse necessarie per inquadrare una delle più eccitanti, straordinarie e meglio frequentate manifestazioni italiane per auto classiche, alla quale il presidente della Scuderia Tricolore Luigi Orlandini ha messo mano dal 2012 trasformandola in un gioiellino di cui andare orgogliosi. Gli ingredienti del-

la "Cento Ore", d'altra parte, sono di primissima qualità. Molto accurata l'organizzazione, puntuale e tecnologica abbastanza da fornire ogni equipaggio con uno smartphone con cui richiedere assistenza tecnica e medica, ricevere notizie dalla direzione gara, chiamare un'altra auto in gara, creare una chat tra i concorrenti, farsi guidare al C.O. più vicino nel caso ci si perda tra le colline.

Accurata e discreta, tanto da far passare quasi sotto silenzio la presenza di una rockstar come Simon Le Bon, leader dei Duran Duran e concorrente con un amico francese, o il calciatore tedesco Rainer Bonhof, campione del mondo 1974. Se poi aggiungiamo le strade che attraversano i paesaggi italiani, una delizia per gli stranieri (praticamente la totalità del centinaio di iscritti), innamorati perdutamente di motori, cibo, sole e arte tricolori, e la formula, che unisce su un unico percorso le auto che corrono





MASSIMO DELBO

La corsa in rosa

Da sinistra, l'Alfa Romeo Giulia GTA di Ellerbrock-Rohwer, vincitrici della Coppa delle Dame di velocità, e la AC Cobra 289 di Marcour Heras-Peeter, seste assolute nella regolarità e primo equipaggio femminile. A destra, i tedeschi Albert Otten e Kai Billesfeld sulla loro splendida BMW 328 del 1939, primi nella classifica compensata.

■ nella sezione velocità e in quella di regolarità, con tutte le prove speciali disputate o su strade chiuse al traffico o negli autodromi, si ottiene il cocktail della corsa ideale.

Questa volta il percorso era un classico "coast to coast" italiano, dall'Adriatico al Tirreno, da Rimini a Forte dei Marmi, passando per Firenze. E in mezzo, a creare campi di battaglia all'ultimo rantolo di motore, i circuiti di Misano, Mugione e Mugello. Di alto livello le auto iscritte, un elenco da far passare i brividi lungo la schiena a tutti gli appassionati.

UN PARTERRE ECCEZIONALE

A parte le Ferrari, con la 250 GTO, a cui dedichiamo un box a parte, sette 275 GTB, una rara 212 Inter, una 500 TR, quattro 308 Gruppo 4 di Michelotto e la serie 250 rappresentata anche da una Boano e da ben quattro SWB, Jaguar schierava sei E Type, compresa una rarissima Lightweight, sei XK e due C Type, Porsche un nutrito gruppo di 911 Carrera RSR, RS e S ma anche agili 904 e 906, Alfa Romeo una 8C Monza e una quantità di GTA, e poi Lotus, Austin Healey, AC Cobra, Lola T70, Maserati 250 S e una potente coppia di Ford GT 40. Insomma, il Gotha del motorismo impegnato a darsi battaglia tra Emilia Romagna, Toscana, Umbria, con tanta grinta ma un fair play di fondo che raccontava un ambiente rilassato e uno spirito da autentici gentleman driver.

Senza voler nulla togliere, naturalmente, alle agguerrite signore in gara: come Daniela Ellerbrock e Jackie Rohwer, vincitrici della Coppa delle Dame di velocità sulla loro Giulia GTA con carrozzeria tirata ad alluminio, o la solitaria Katarina Kyvalova, che ha fatto della sua passione una professione, in gara su Jaguar E Type. A imporsi nell'"assoluta velocità" per auto fino al '65, Walker-Redhouse, vincitori con la loro Jaguar E Type per il quarto anno consecutivo. Si aggiudica la classe superiore (Competiton G/H/L, oltre il '65) l'equipaggio degli Entremont, padre e figlio, su 308 Gruppo 4. Una curiosità: la Ferrari che guida ora è quella azzurra, con i colori Pioneer, ma a metà degli anni 70 loro ne sponsorizzavano una, altrettanto famosa, che portava i colori della loro azienda di formaggi, rossa con la scritta Entremont bianca. **R**



Tra città d'arte e autodromi

Sopra, un passaggio a Firenze e, a sinistra, la Porsche 904 Carrera GTS di Clark-Sumpter sul Lungarno. Sotto, da sinistra: scontro ai vertici del motorismo anni 60 tra Ferrari 250 GT SWB e Jaguar E Type; la magnifica Maserati 250 S degli inglesi Wilson-Wilson.





ALESSANDRO GIUDICE

Regolarità in bianco

Una piacevole sorpresa per tutti i fan dei Duran Duran, la presenza di Simon Le Bon tra i concorrenti. Tutto di bianco vestito, sulla Jaguar ugualmente candida dell'amico Francois Pourcher, ha partecipato alle prove di regolarità godendosi cibo e panorami. E preparandosi agli immane assalti di gruppi di ragazze urlanti, tenute a bada concedendo qualche selfie.



RARITÀ ESTREMA

SUA MAESTÀ GTO

Regina indiscussa dell'edizione 2017, la 250 GTO 1962 (telajo 3527 GT) splendidamente targata "6 GTO" di Lord Irvine Laidlaw of Rothiemay, scozzese: un pezzo estremamente importante che rivedremo sulle nostre strade in occasione delle celebrazioni dei 70 anni Ferrari. Venduta inizialmente in Austria e rientrata in fabbrica dopo qualche mese, la "3527 GT" ha avuto proprietari importanti: da Jacques Swaters, importatore belga della Ferrari e animatore della Ecurie Francorchamps, a Georges Filipinetti, altro titolare di una delle scuderie più famose e titolate. Tra loro anche Lucien Bianchi, che con questa GTO ha pure corso nel 1962 vincendo il G.P. d'Angola, classificandosi quinto assoluto con Mairesse alla 1000 km di Parigi, a Monthléry, e settimo assoluto al Tour de France, in coppia con Dubois.

La particolarità della "3527 GT" è nel fatto che il carrozziere svizzero Graber, nel tentativo di renderla il più "stradale" possibile, sostituì i farettoni di profondità sul muso con due rostri paraurti e le gemme posteriori con due fanalini rettangolari del... Volkswagen "Bulli", rivestendo gli interni in pelle. La sola modifica, quest'ultima, a essere stata mantenuta da Lord Laidlaw: una particolarità che dà, a una delle Ferrari più corse di sempre, un tocco di eleganza davvero unico.



MASSIMO DEBEO



Accoglienza super

Tra passaggi suggestivi (a sinistra, la Austin Healey 100/4 di Stone-Ainsworth), autorità in piazza (a lato, l'equipaggio femminile Marquis-Lebon su Alpine A110 1600 SC salutato dal sindaco) e palazzi fascinosi (sopra a sinistra, il Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio, a Firenze) i concorrenti sono stati sempre coccolati. Più difficile, invece, la vita della Ferrari 212 Export di Halusa-Halusa (sopra), impegnata a tenersi dietro in pista una pattuglia di Alfa.

QUANDO LA TARGA S'ALLARGA

Edizione numero ventisette della gara siciliana, l'ennesima invenzione di Vincenzo Florio. Oltre 200 equipaggi per quasi 900 km di curve, sole, mare, vulcani. E grandine

Testo e foto di Nicolò Minerbi



Sembra un giovedì sera qualunque, con la gente che torna a casa pensando al ponte del 2 giugno. Invece, in via della Libertà, cuore della Palermo bene, c'è un ingorgo peggiore del solito. Sul più bello qualcuno urla "Ma cos'è tutto questo traffico?" e il commissario di gara "Sto per partire il Giro di Sicilia". "Il Giro di Sicilia? - ribatte l'urliatore - Ma non potevano farlo in Calabria?". No, non potevano e per una serie di buoni motivi, non solo linguistici. Vi-

sto che l'inventore di questa Mille Miglia del Sud è stato proprio un palermitano, Vincenzo Florio, il visionario che dopo l'omonima "Targa" ha voluto estendere al resto dell'isola la sua passione per i motori.

SUGGESTIVA PARTENZA SERALE

Nato nel 1912 e corso fino al 1958, il Giro di Sicilia è tornato sulle strade dell'isola in veste turistica da quasi trent'anni. In questa edizione, la numero 27, al via ci sono 217 equipaggi, al netto delle Ferrari moderne e di una manciata di ospiti. Aperto ad auto più vecchie di vent'anni, il "Giro" è diviso in quattro tap-

pe, per un totale di 900 chilometri scarsi. Quest'anno finalmente torna la partenza serale, con tanto di prova in notturna a Castellammare del Golfo. È così che Palermo ha visto sfilare un bel saggio di storia dell'automobile, dalla Ford A Roadster del '29 alla Fiat Coupé del 1994. In mezzo, tra le altre, Alfa Romeo 2600 Sprint, BMW 328 Roadster, Ferrari 250 Testa Rossa, Fiat 1500 Cabriolet, Jaguar XK 120, Lancia Aurelia B20, Maserati Merak e Porsche 550 RS Spyder.

Nonostante le numerose new entry, come Roberto Riva su Jaguar XK 140 (1957), portato in Sicilia dal cugino Renato Sironi come re-

Grandine come se piovesse...

La Dino 246 GT (1970) di Landeri-Landeri e la Mercedes 280 SL (1968) di Klein-Klein scendono l'Etna sotto una fitta grandine. Accanto, dall'alto: la BMW 328 dei vincitori del "Giro", Aghem-Conti; l'Alfa Romeo 1300 Sprint (1965) di Nicolosi-Ferretti; l'Osca MT4 (1954) di Tenconi-Lepethukina.



LA GARA IN CIFRE

Chilometri totali	870
Equipaggi	217
Paesi rappresentati	12
Controlli timbro	15
Prove cronometrate	69
Rilevamenti a 1/100 di secondo	69

galo di compleanno, o il nutrito gruppo di argentini che festeggiano l'imminente gemellaggio del "Giro" con La Gran Carrera, alla manifestazione partecipano soprattutto i fedelissimi. Una per tutti, Annie France Taysedre che ogni anno fa il giro nel giro, guidando una Giulietta Spider del 1957 da Parigi al traghetto di Genova e ritorno. "Una volta sono venuta anche con la mia Bugatti", con l'accento rigorosamente sulla i, "ma preferisco l'Alfa. La Bugatti è un'auto vecchia".

Il primo giorno finisce a Marsala, dove si arriva in nottata: esausti ma affascinati da un'atmosfera nordafricana. "Che emozione,

il tempio di Segesta illuminato: per un attimo mi sono sentito a casa", dice John Karampelas, un partecipante greco alla sua prima volta in Magna Grecia.

La guidata più impegnativa è quella del secondo giorno, quando il caldo si fa più torrido che mai. Soprattutto a Sambuca di Sicilia, in coda ad aspettare per la prova in salita. Per fortuna le "dolcerie" hanno improvvisato un servizio di pronto soccorso, portando latte di mandorle e granite agli equipaggi boccheggianti. L'entroterra fa innamorare tutti: per i paesaggi mozzafiato, dorati da un grano ormai pronto, ma soprattutto per

Vista Valle dei Templi

A destra: passaggio con vista della Valle dei Templi (Agrigento). Sotto: la Siata 850 Spring (1967) di Vincenzo Stracquadaneo. In basso, a destra: Carmelo Barone posiziona la sua Ferrari 250 Testa Rossa (1958) alla partenza.



■ quelle strade che serpeggiano con il giusto ritmo di curve, controcurve e salite sempre dolci. E così la carovana arriva a Gela senza accorgersene. Tranne la strana coppia, la Ford A Roadster e la Lancia Ardena cassonata (1932), che viaggia con tempi tutti suoi, da film in bianco e nero.

Ad Agrigento si pranza affacciati sulla Valle dei Templi, tra fichi d'India e un parco auto che fa perdere l'appetito. L'arrivo a Enna è di quelli col botto, almeno per l'equipaggio francese dell'Alfa Romeo Spider del 1993 che, a poche curve dall'hotel, finisce in testacoda contro un muretto. Qualche graffio al muso e una storia da raccontare a cena. Il penultimo giorno comincia in circuito, a Pergusa. Dove Carmelo Barone, con la sua Ferrari 250 Testa Rossa (1958) regala agli astanti un paio di passaggi accompagnati da una sinfonia da marcia trionfale. Dopo la pista, l'Etna.

UN BENVENUTO IN GONNELLA

La salita al vulcano è una vera impresa. Specie per auto come la Siata 850 Spring degli Stracquadaneo che ha patito le scalmane. Bollenti spiriti presto raffreddati da una grandinata improvvisa che ha scatenato il fuggi fuggi generale. L'ultimo giorno nelle Madonie porta il "Giro" sulle strade della Targa Florio. Si guida con circospezione, strade strette e tante moto. È domenica anche per i centauro. Indimenticabile il passaggio a Nicosia, che ha accolto il "Giro" con striscioni pubblicitari da collezione, Supercortemaggiore e Ceat tra gli altri, e un comitato di benvenuto in gonnella, collant e foulard. In piazza, per la foto ricordo, c'è la Cisitalia 202 SMM Spyder Nuvolari (che ha corso la "Targa" nel 1949) del collezionista tedesco Klaus Edel.

Dopo il bagno di folla a Castelbuono, si



scende fino al mare di Cefalù, che fa subito vacanza, dove gli equipaggi in tuta si sono mischiati ai bagnanti della domenica. Secondo Antonino Aucello, presidente del comitato organizzatore, il numero perfetto per una manifestazione così è di 50 auto, "ma alle feste ci si diverte di più se ci sono tanti amici, no?". È con questo spirito che Claudio Lumaca e signora, su Mercedes 230 SL del 1965, al loro primo "Giro", hanno preso alcuni nei dell'evento: "Il nostro hotel a Piazza Armeri-

na non era all'altezza; ma comunque non siamo venuti al "Giro" per recensire gli alberghi". Nonostante roadbook e indicazioni stradali quasi impeccabili, qualcuno ha sbagliato strada lo stesso. Il paesaggio ha distratto anche i navigatori più attenti. Vince la BMW 328 del 1938 di Gianmaria Aghem e Rossella Conti, ma Giuseppe Maltese, su Triumph TR3 A del 1960, si sente vincitore anche lui: "Finalmente sono riuscito a portare la mia fidanzata in vacanza nella mia Sicilia".





Un'occhiata al percorso
 Sopra, da sinistra in senso orario:
 la Gianni 750 Sport (1950) di De Angelis-Del Gaudio,
 la Triumph TR3 A (1960) di Maltese-Gaspar Da Silva
 e la Jaguar XK 140 (1957) di Riva-Sironi; Gaetano Ciriminna su Lancia Ardena (1932) controlla il percorso e la foto ricordo a Nicosia, con la Cistalia 202 SMM di Klaus Edel.



Beautiful bodies need covering

Copriauto antipolvere su misura - Tappeti in velluto
 Coprisedili in cotone o finta pelle tutto su misura.....
 e tanto altro!

Chiedi un preventivo...
 Ti facciamo un regalo!

telefono: +39 0323 889013
 +39 342 620555
 e-mail:
 info@rapidlux.it



Rapid Lux
 www.rapidlux.it
 amazon ebay

l'omaggio è subordinato alla conferma dell'ordine. Citare la frase "VISTO SU RUOTE CLASSICHE"

VETERANE AL TROTTO

Immaginate la "London-Brighton" ambientata nella ben più coreografica Toscana: ecco in sintesi questa gara, rievocazione dell'unica edizione svoltasi nel 1901 e vinta da Felice Nazzaro su Fiat. Alla partenza 19 auto e 2 moto, tutte ultracentenarie

Testo di **Laura Ferriccioli**, foto di **Gianfranco Ronconi**



Quando ha partecipato al raduno della Fédération des Clubs Renault et Alpine, l'anno scorso, era in testa alla parata e poi al centro dell'esposizione. Nel perché è facile da capire se si pensa che questa vettura Renault Type C da competizione è oggi l'unica rimasta al mondo. Per di più è quella con cui Louis, uno dei tre fratelli fondatori della Casa francese, è andato fuori strada durante la Paris-Toulouse nel 1900. I segni dell'incidente si vedono ancora sul lato destro dell'asse anteriore, mentre il destino di stare in prima fila si è ripetuto per lei il 27 maggio allo start della Piombino-Livorno 1901. Era infatti la macchina più antica, e dire che anche le altre non scherzavano: immaginate una sorta di London to Brighton Veteran Car Run made in Tuscany, riservata a veicoli con almeno cento anni di vita.

L'edizione originale si è disputata una volta sola, nel 1901, come prima gara motoristica toscana. Non solo: è stata la prima competizione vinta da Felice Nazzaro, e grazie a lui ha re-

gistrato la propria vittoria numero uno anche la Fiat. La corsa ha avuto ora la sua prima rievocazione per iniziativa dell'associazione Garage del Tempo. Così, lo spettacolo delle centenarie ha preso il via dalla suggestiva piazza Bovio a Piombino alle dieci di un sabato mattina di primavera e si è dipanato di nuovo, dopo 116 anni, lungo il tragitto panoramico di 82 km, ravvivato da un pubblico di "tifosi".

D'EPOCA ANCHE IL GUARDAROBBA

Molti gli equipaggi in costume d'epoca, a cominciare, appunto, dal giovane chauffeur francese della vettura Renault, intabarrato in una pittoresca pelliccia d'orso. E poco importa se la temperatura era agiata: quel cappotto è un portafortuna. E "mi isola dal caldo", ha spiegato lui. Sarà. Ad ogni modo, dopo le tre panne che le sono capitate, la vettura è sempre ripartita. Per le altre 18 vecchiette della carovana ha avuto un bel daffare il meccanico dell'organizzazione, Claudio Iezzi, che fra un condotto della benzina ostruito e lo scoppio di un pneumatico, nella prima parte della corsa ha sistemato 6-7 guasti in tempi record.

Del resto, in un gruppo dove l'auto più recente è del '16, ci si può aspettare questo e altro. Niente cronometri, infatti: arrivare al traguardo è già una sfida. Hanno concluso prima del previsto solo una Darraq del 1904, che non è più partita dopo la sosta per il pranzo a Cecina, e una Ford T del 1909 a non più di 2-3 km dall'arrivo. E non sono mancati episodi divertenti. Come quando, dopo la salita tra Castiglioncello e Quercianella (fra le curve del film "Il sorpasso"), un driver francese deve aver fatto giusto in tempo a dire alla moglie "scendi, chérie" prima di lanciarsi con la sua De Dion Bouton del 1903 sulla ripida di Castel Sonnino e arrivare primo alla meta. E che meta. Un castello a strapiombo sul mare, affacciato su uno dei paesaggi marini più belli d'Italia.

Poi, una volta riunite, le centenarie sono arrivate tutte insieme al traguardo della Terrazza Mascagni, a Livorno, per farsi ammirare fino a sera. Tra loro c'erano diverse marche ormai dimenticate - come Hupmobile, Grégoire, Unic, Marion e Delage - con partecipanti per lo più italiani, di tutte le età. Due i motociclisti: su Quentin del 1904 e Bradbury del 1910. **R**



M.C. BENINI

Sotto il sole della Toscana

La rievocazione della Piombino-Livorno con automobili centenarie ha fatto tappa a San Guido, Cecina e Quercianella. Qui, in primo piano, il presidente del club che ha organizzato l'evento, Nino Delogo, con la moglie Wee Siew Chin su Bébé del 1905, al secolo Peugeot Type 69.



LA GARA IN CIRE

Organizzazione

Garage del Tempo - Costa degli Etruschi

Partenza **Piombino, piazza Bovio, ore 10**

Arrivo **Livorno, Terrazza Mascagni, ore 17**

Km **82**

Iscritti **25**

Partenti **21 (19 auto, 2 moto)**

Arrivati **19**

Francese premiata

La vetturetta Renault Type C 3,5 HP del 1900 ha ottenuto il premio speciale della giuria alla London to Brighton VCR 2015. Il proprietario, italiano, è socio della Scuderia Sant Ambroseus.



LAURA FERRICCIOLI

↓ ISOTTA FRASCHINI FENC

GIUNTA DAL MUSEO

L'Isotta Fraschini Fenc, telaio n. 7, è uscita niente meno che da un museo, quello delle Comunicazioni di Cormano (MI). "La vidi mentre era in restaura e me ne innamorai, ma all'epoca, più di vent'anni fa, non potevo permettermela", ricorda l'attuale proprietario Piemario Meletti Cavallari, che si è fatto avanti quando la raccolta museale è stata smantellata, nel 2015. Con questa configurazione semi racer "pare ne siano state costruite un centinaio, e ora ne risultano 5 esistenti".

Il modello, versione potenziata della Tipo FE, ha un motore che nel 1908, quando è stato realizzato, era molto innovativo (distribuzione ad albero a camme in testa, valvole in testa, testa fissa, 4 cilindri monoblocco, 1520 cm³). E come si guida? "Benissimo ma, con cambio e differenziale enormi, le salite non sono semplici", precisa l'appassionato, ex presidente del Garage del Tempo. "Comunque oggi, alla corsa, ce l'abbiamo fatta".



AGGUERRITE AMAZZONI

Novanta equipaggi (rigorosamente al femminile) hanno preso parte alla 18ª edizione del Rallye des Princesses, gara con prove di media tra meravigliosi paesaggi che si estendono tra Parigi e la Côte d'Azur. Con quel tocco di glamour che solo il gentil sesso può dare

Testo di Savina Confalonì - foto di Lavinia Capinini e Jules Langeard

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi italiani	2
Equipaggi	90
Km percorsi	1755
Km di prove speciali	415
Prove di media	20

Corea presente

La Porsche 356 dell'equipaggio coreano composto da Kojima Mutsuko e Matsukawa Kaoru alla partenza da Place Vendôme, nel primo arrondissement di Parigi.

L'événement
Automobile Féminin

18^e RALLYE des PRINCESSES

RICHARD MILLE

RICHARD MILLE
la chenaie
MALARD
VINCI
107.7

Ville de
Saint-Tropez

RICHARD MILLE
la chenaie

CHAMPAGNE
MALARD

VINCI
107.7

BERTAUD BELIEU

CYCLE SERGIAT

Contrex

NESPRES

MADEMOISEL
ROCHAS

RALLYE des PRINCESSES

1 2017
RALLYE des PRINCESSES
RICHARD MILLE

Targa in tema

La Porsche 911 RS del 1975 di Confaloni-Carnitti; una bella vista della Place Vendôme; sotto, la Triumph TR5 del 1967 di Catherine Proust con la targa "Princes", in tema con l'evento; la Ferrari 328 GTS del 1989 "Flower Power" di Moreau-Dot.

P

ù che principesse, sono guerriere amazzoni. Non combattono a cavallo ma su Porsche, Triumph, Ferrari, Mercedes, niente asce né spade ma sofisticati cronometri. La grinta però è la stessa: 90 infaticabili equipaggi femminili hanno affrontato il Rallye des Princesses Richard Mille con uno spirito competitivo e una concentrazione che non ci saremmo mai aspettate. Perché il lusso e l'allure che circonda la gara organizzata da Viviane Zaniroli, arrivata alla diciottesima edizione, non distrae minimamente le principesse-guerriere dal loro obiettivo: portare a termine una gara estenuante in termini di prove e chilometri. Mille miglia da affrontare in cinque tappe lungo strade meravigliose dal punto di vista paesaggistico, ma estremamente faticose per piloti e navigatori. Da Parigi a St. Tropez, come da tradizione, attraversando la campagna francese tra paesi deserti e borghi sospesi nel tempo, risalendo le montagne dell'Alpe d'Huez, scalando più di venti passi alpini, per riscendere verso il mare sui lidi più glamour della Costa Azzurra. Noi partecipiamo come equipaggio Ruoteclassiche su una Porsche 911 Carrera RS del 1975: prove esclusivamente di media con velocità in prova fissate tra i 40 e i 50 km orari a seconda dell'anzianità delle vetture.

FLOWER POWER E ANIMA ROSA

Sono ammesse vetture d'epoca divise nelle categorie Historic, costruite entro il 1989, e Classic, ossia repliche di particolare rilevanza di modelli storici, come le Morgan, le Jaguar, le AC Cobra. Auto che le principesse personalizzano in ogni modo, e qui esce l'anima "rosa" della gara. La Coccinelle - Maggiolone del '74 dell'equipaggio svizzero Fabienne De Jonghe e Isabelle Shiesser brilla di un verde metallizzato ricoperto da margherite rosa, la Ferrari 328 GTS del 1989 delle francesi Nadia Moreau e Valerie Dot è soprannominata "Love and Peace" per i simboli hippie che ornano la carrozzeria, e poi fiori di tutti i tipi sulla Innocenti Mini Cooper 1300 del '75 di Corinne Peron. Sulla sua Triumph TR5 PI del 1967 Catherine Proust ha la targa "Princes", a ribadire il concetto. Le principesse sono allottanta per cento francesi, seguite da equipaggi da Belgio, Svizzera, Russia e Stati Uniti; anche,



colleghe di lavoro, madri con figlie. Dall'Italia arriva la Triumph TR3 Sport di Antonella Gamberini e Giovanna Gallini. Modenese, la Gamberini è al suo terzo Rallye des Princesses: "Amo le gare di media - spiega - e purtroppo in Italia siamo ancora troppo legati ai pressostati". Proprio perché abituate ai pressostati, la nostra Porsche RS dal punto di vista agonistico non rappresenta una minaccia per gli altri equipaggi, mentre a difendere i colori italiani ci pensa proprio il team Gamberini-Gallini che si è classificato quindicesimo assolu-

to. Il Rallye des Princesses parte in una assolutissima domenica mattina da Place Vendôme, con una prima tappa di 370 km che porta a Saint-Aignan. Si attraversano paesi che sembrano usciti da quadri di Renoir, come Es-sonne Roinvilliers, Orléannais, Gatinais, Bellegarde col suo splendido castello, il villaggio di Thimory, per arrivare alla prima sosta nella sontuosa residenza di Château de Pont Chevron, della famiglia de La Rochefoucauld. Una gara attraverso la storia della regione centrale del Paese, seguendo la tortuosa rou-





te Jacques Cœur, la "Route Historique" come viene chiamata la più antica strada di Francia. Panorami che distraggono noi, ma non le principesse al volante, occupate a rincorrere una classifica che vede per quattro giorni in testa Moreau-Dot sulla Ferrari 328 GTS. Anche la tappa successiva da St Aignan a Vichy (341 km) avvolge le principesse di suggestioni impressioniste, mentre dalla terza tappa in avanti, centinaia di chilometri di strade di montagna mettono a dura prova mezzi e amazzoni. L'ultima frazione, la più corta, ma a sentire le concorrenti anche la più difficile, sulle strade del Rally di Montecarlo, è decisiva per la classifica finale. Veronique Castelain e Stephanie Wante su Porsche 911 SC del 1979 salgono sul primo gradino del podio all'arrivo trionfale a St. Tropez inondato dal migliore champagne, seguite dalla Triumph TR5 del 1967 di Proust-Gobeaux e dalla TR6 del 1971 di Paquiers-Euvrard. **R**



Vittoria e champagne
In alto, il momento dei brindisi finale dopo l'arrivo per l'equipaggio composto da Veronique Castelain e Stephanie Wante su Porsche 911 SC del 1979; un rifornimento volante per la Chevrolet Corvette del 1968 di Boucherie-Bessenet; sotto, incontri agresti per la Mercedes-Benz 280 SL del 1969 di Cnockaert-Deleersnijder.



www.mittleuropeandracc.it - info@mittleuropeandracc.it - Mob. +39 335 6444080

MAIN SPONSOR



Race
MITTELEUROPEAN
La nuova, "Ultima delle Classiche"
Trieste, 13-14-15 Ottobre 2017

SECOND EDITION



Competizione di Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971, con un itinerario atipico tra Trieste, il Golfo-Triola e la costa a picco sul mare della Slovenia. Chiusura iscrizioni 02.10.2017

SPORT



AL CASTELLO SVETTA PIGHI

Domenica 4 giugno l'appuntamento con la quarantunesima edizione della Castell'Arquato-Vernasca ha visto 45 equipaggi essere verificati sul Fascal, il pubblico passaggio di Piacenza, teatro del mitico "Circuito" dell'11 maggio 1947 dove debuttò in corsa la Ferrari. L'evento era organizzato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca. Dopo lo svolgimento delle prove "Circuito di Piacenza", la carovana di auto ha percorso la parte orientale della provincia emiliana, mentre l'anello che ha attraversato Lugagnano Val d'Arda, Vigolo Marchese, Castell'Arquato e Vernasca è stato percorso due volte. La classifica assoluta ha visto il podio così formato: la gara è stata vinta da Pighi-Callegrari su Morris Mini Cooper del 1968, seguiti da Fontanella-Malta su Siata-Motto del 1954 e da Corbellini su Porsche 356 Cabriolet del 1959. Terminate le venti e più prove cronometrate il gruppo, dopo il pranzo, si è sfidato nella piazza di Lugagnano con le gare a eliminazione diretta (la ormai tradizionale "match race") su un percorso appositamente predisposto dagli organizzatori: anche in questo caso ai partecipanti veniva dato un tempo minimo entro il quale percorrere il tragitto e a mano a mano che si riducevano i partecipanti esso diminuiva. Questa sfida è stata invece vinta dall'Alfa Romeo Giulia Spider del 1962 dell'equipaggio Garilli-Garilli.



CLASSIC CLUB ITALIA



MARCO CANTONER

A SCUOLA DI REGOLARITÀ

Sono stati circa una trentina gli equipaggi che hanno aderito al 1° Trofeo Classic Club Italia, Memorial Montesanto, manifestazione di abilità non competitiva con rilevamenti cronometrici. Una giornata voluta e organizzata per avvicinare i soci e simpatizzanti del sodalizio al mondo della regolarità. Con un percorso di circa 130 km e diversi gruppi di prove concatenate, per un totale di 27 passaggi, infatti, gli equipaggi hanno appreso i primi fondamenti di una tradizionale gara di regolarità, come il passaggio sul tubo, l'imposizione di tempi ben definiti per spostarsi da un punto a un altro, e l'utilizzo della segnaletica. Una prima serie di prove è stata disputata alla concessionaria Venus di Milano, seguita da un'altra presso la Polaris di Carate Brianza. Nel pomeriggio gli equipaggi si sono sfidati nei pressi di Villa Beldosso, dimora storica a Carate Brianza, risalente al XVI secolo, per poi giungere alla Vedcarta di Cremella, nel cui giardino è custodita la collezione di mezzi militari, tutti restaurati, risalenti alla seconda guerra mondiale.

Himara Bottini

VCC CARDUCCI

FONTANELLA NELL'OLTREPÒ

La decima edizione del Giro Notturno dell'Oltrepò Pavese, organizzato dal Veteran Car Club Carducci di Casteggio, organizzato alla fine di maggio, si è articolata su ben 57 prove cronometrate e 6 controlli orari pari a 300 km di gara. Alla punzonatura sono state verificate oltre 70 vetture, tra le quali qualche rarità come l'Osca del 1963 di Barni-Barni, la Jaguar XK 120 del 1954 di De Bellis-Stella e la Riley del 1930 di Ferraro-Dimetti. Molto caratteristico il percorso, snodato tra monti, colline, vigneti e splendidi borghi



medioevali dell'Appennino pavese, piacentino e parmense. La vittoria finale è andata a Gian Mario Fontanella e Anna Covelli su Ford Model B Roadster del 1933 che, grazie al coefficiente di anzianità dell'auto, hanno scritto nuovamente il loro nome nell'albo d'oro della manifestazione, superando i regolaristi vogheresi Gogo-Franco su Fiat 850 Coupé del 1966, vincitori dell'edizione 2008. In terza posizione si sono classificati Boracco-Bossi, ottimo piazzamento avendo portato al debutto la loro Porsche 911 del 1973.



RALLY DEGLI ABETI E DELL'ABETONE

LA GRINTA DI MUCCIOLI

Già campione italiano ed europeo Rally Autostoriche, Graziano Muccioli si è aggiudicato lo scorso 3 giugno il Rally Storico degli Abeti e dell'Abetone, svoltosi in provincia di Pistoia e valevole per il TRZ della terza zona. Il sammarinese, in coppia con la biellese Simona Mantovani, è arrivato sul gradino più alto del podio alla guida della Porsche 911 RSR Gruppo 4. Alla trentacinquesima edizione del rally, il parterre nel settore delle storiche era veramente di tutto rispetto. Il vincitore si è dovuto confrontare con Piergiorgio Barsanti, il primo rallyista della montagna pistoiese, uno dei creatori della gara nel 1983, che dopo 25 anni tornava sulle "sue" strade avendo compiuto da poco settant'anni, alla guida della Ford Escort RS MK II, affiancato dal senese Pollini. Per il successo assoluto si erano prenotati anche Gianmarco Marcori (Porsche 911 SC) e il fiorentino Marco Nuti, con una Renault 5 Maxi Turbo. Ma Muccioli ha mostrato, sin dalle prime prove, una grinta tale che gli ha consentito di tagliare il traguardo vittorioso.



REGOLARITÀ ACI-CSAI

LUGLIO

1-2 12^a LA MILLECURVE AVELLINO

Regolarità Classica - OR Millecurve Club Auto Storiche Avellino - tel. 08254132.

18^a COPPA CITTÀ DI BASSANO

Regolarità Turistica - Bassano Rally Racing - tel. 0424569273.

6-9 32^a STELLA ALPINA

Regolarità Classica - Org. Scuolaia Trentina - tel. 0461420266.

7-8 7^a CESANA-SESTIERE EXPERIENCE

Regolarità Turistica - OR Automobile Club Torino - tel. 0115779213.

14-16 RALLY 4 REGIONI

Regolarità Sport - Automobile Club Pavia - tel. 0382301381.

15-2^a BIELLA CLASSIC

Regolarità Turistica - ASD Veglio 404 - tel. 3385864210.

16- TROFEO COLLINE MORENICHE

Regolarità Turistica - ASD Autoconsult.

21-23 COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

Regolarità Classica - Meet Comunicazione SRL - tel. 065279691.

22-23 RALLY STORICO PIANCAVALLO 2017

Regolarità Sport - OR AC Pordenone - tel. 0434208968.

28-29 2^a RAAB SPORT

Regolarità Sport - Possevent.com SRLS.

29-30 5^a VALLI DEL PASUBIO HISTORIC

Regolarità Turistica - Rally Club Team SSDARL - tel. 0444977719.

VELOCITÀ ACI-CSAI

LUGLIO

5-8 RALLY 4 REGIONI CLASSIC

Rally Autostoriche - Automobile Club Pavia - tel. 0382301381.

8-9 999 MINUTI HISTORIC

Rally Autostoriche - Soc. Sport. DAI PSA - Tel. 3392328543.

14-16 60^a COPPA SELVA DI FASANO

Salita Tivolata - Ass. Sportiva Dilettantistica Egnartha - tel. 0804391959.

16 GRUPPO PERONI RACING WEEKEND 4 A MISANO

Velocità Circuito - Gruppo Peroni Race - tel. 0645441335.

21-23 54^a RIETI-TERMINILLO, 52^a COPPA CAROTTI

Salita Tivolata - Automobile Club Rieti - tel. 0746200625.

28-30 47^a TROFEO VALLECAMONICA

Salita Tivolata - Automobile Club Brescia - tel. 0302397338.

29-30 46^a CATANIA-ETNA

Salita Nazionale - Automobile Club Catania - tel. 095530107.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



2017

meet
COMUNICAZIONE

CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



EPOCA CHAMPIONSHIP
Campionato Italiano Grandi Eventi Ac Sport

La vostra passione, sempre più in alto.



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

Quest'anno la Coppa d'Oro delle Dolomiti celebra il suo settantesimo anniversario. Esserci significa essere dentro la storia.

20|23 luglio

CORTINA D'AMPEZZO



Seconda prova del **Primo Campionato Italiano Grandi Eventi Regolarità**

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

L'OMBRA DELL'ORSO SULLE STORICHE

Un indizio è un indizio, due indizi sono una coincidenza, ma tre fanno una prova. Se applicassimo l'assunto di Agata Christie al mercato delle auto da collezione bisognerebbe iniziare a parlare di "forti ribassi". Due aste lanciano l'allarme

Testo di **Gilberto Milano**

Il primo indizio è del 13 maggio scorso, a Newport Pagnell, con lo scarso entusiasmo manifestato da collezionisti e commercianti per l'asta di Bonhams in casa Aston Martin (vedi Ruoteclassiche di giugno). Forse il catalogo era sotto le aspettative, ma non è stato un bel segnale.

Il secondo indizio è di fine maggio, all'incanto di RM Sotheby's andato in scena a Villa Erba, in un contesto di grandi appassionati provenienti, per la maggior parte, dal Concorso d'Eleganza Villa d'Este, in svolgimento a qualche centinaio di metri di distanza. Anche qui la vendita si è svolta in un

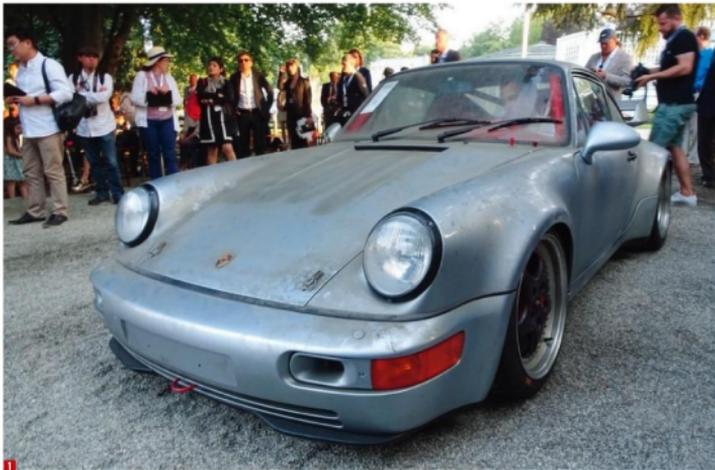
ambiente per nulla caldo, con le stime minime dei lotti aggiudicati raggiunte solo grazie alla caparbietà dei battitori. Numerosi quelli importanti rimasti invenduti.

Delle 45 vetture in vendita ben 19 sono tornate nei loro garage d'origine mentre solo 26 hanno trovato un nuovo padrone (pari al 58% del totale, mentre due anni fa è stato l'87%). Di queste, secondo i dati rilevati dall'indice k500, il 65% è stato battuto sotto la stima minima. Tra i flop, per esempio, il pezzo più pregiato in catalogo: l'imponente Mercedes 680 S Torpedo-Sport Avant-Garde carrozzata da Saoutchik nel 1928, la sola sopravvissuta di tre esemplari con il parabrezza basso, vincitrice tra l'altro del "Best in Show" a Pebble Beach nel 2012 e trionfa-

trice di classe a Villa d'Este nel 2013. Invented anche un'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport allestita da Carrozzeria Sport nel 1930, così come un'originalissima BMW 507 Roadster prima serie del 1957, unico proprietario e solo 73.000 km percorsi. Al palo pure supercar moderne come una Ferrari Enzo (2004), una LaFerrari (2014) e una McLaren P1 GTR (2016). Bene invece una F40 del 1990 battuta a 1.064.000 euro e una sorprendente Jaguar E Type che ha quasi raddoppiato il valore della stima massima. Come terzo indizio, ci sarebbe la vendita sotto tono della collezione di cimeli appartenuti a Fiamma Breschi, ma trattandosi di automobilia il giudizio resta sospeso (trovate il resoconto dell'asta nelle prossime pagine).

PORSCHE 911 CARRERA RSR 3.8, 1993
Stima d'asta € 2 - 2,2 MILIONI
Venduta a € 2.016.000

Come uscita di fabbrica, ancora con la Cosmoline applicata in fabbrica a protezione della carrozzeria. Solo 10 km all'attivo. Uno dei 51 esemplari costruiti. Un'auto da corsa ma con interno rivestito in pelle. Avrebbe dovuto scatenare grande interesse, invece... ha raggiunto a stento la stima minima, comprendendo i diritti d'asta.





LE TOP TEN

1	Talbot-Lago T 150 C SS "Goutte d'Eau" 1937	€ 3.360.000
2	Bugatti Type 57 Atalante Prototipo 1937	3.024.000
3	Porsche 911 Carrera RSR 3.8 1993	2.016.000
4	Ferrari 275 GTS 1965	1.792.000
5	Porsche 918 "Weissach" Spyder 2015	1.456.000
6	Ferrari 250 GT Lusso 1964	1.428.000
7	Talbot-Lago T 26 Grand Sport Cabriolet 1948	1.120.000
8	Ferrari F40 1990	1.064.000
9	Maserati 3500 GT Spyder 1961	840.000
10	Lamborghini Countach LP 400 "Periscopio" 1975	817.600



2 3



4 5



7 JAGUAR E TYPE
3,8 LITRE ROADSTER. 1961
Stima d'asta € 250 - 300.000
Venduta a € 518.000

Una delle prime 10 consegnate in Portogallo, una "flat floor", la più desiderabile delle E Type. Per averla si è accesa una lotta furibonda.

4 TALBOT-LAGO T 150 C SS "GOUTTE D'EAU" FIGONI ET FALASCHI. 1937
Stima d'asta € 3,2 - 4,2 MILIONI
Venduta a € 3.360.000

È il lotto più caro aggiudicato a Villa Erba. La vettura, molto scenografica, è una delle 16 costruite dai carrozzieri parigini. Un prezzo adeguato.

3 PORSCHE 356 "PRE A" SPEEDSTER REUTTER. 1954
Stima d'asta € 330 - 360.000
Venduta a € 336.000

La n. 75 delle 1235 "Pre A" prodotte. Un'auto piuttosto rara, completamente restaurata, ma con il motore trapiantato da una 356 C.

5 LANCIA AURELIA B52 COUPÉ VIGNALE. 1952
Stima d'asta € 250 - 350.000
Venduta a € 280.000

Realizzata da Rodolfo Bonetto per Vignale è una delle 98 B52 costruite. Un esempio di stile italiano che strizza l'occhio al mercato Usa dell'epoca.

8 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA. 1965
Stima d'asta € 225 - 275.000
Venduta a € 252.000

Contrariamente alla maggior parte delle GTA, trasformate poi in versione corsa, questa nasce subito per le competizioni e viene consegnata al celebre preparatore Conrero nel 1966.

1 BUGATTI TYPE 57 ATALANTE PROTOTIPO. 1937
Stima d'asta € 2,8 - 3,2 MILIONI
Venduta a € 3.024.000.

Terza Atalante costruita in Bugatti, una delle 34 realizzate su telaio Type 57, appartenne a Meo Costantini, direttore sportivo Bugatti e Alfa Romeo.



7

NESSUNA FIAMMA DEI FERRARISTI

Giallo Breschi all'ultima puntata: dopo il mancato ritrovamento del suo ipotetico testamento ecco il mistero del poco interesse manifestato per la vendita della sua ricca collezione di scritti e cimeli di Enzo Ferrari e di Luigi Musso. Crisi del mercato o distrazione dei collezionisti?

Testo di **Gilberto Milano**

La vicenda di Fiamma Breschi (vedi Ruote-classiche di giugno) non smette di sorprendere. L'ultimo mistero riguarda la vendita all'asta della collezione di cimeli che la compagnia di Luigi Musso e confidente-musa di Enzo Ferrari aveva gelosamente custodito per decenni. Compreso quel carteggio di 140 lunghe lettere manoscritte di Enzo Ferrari nel quale per la prima volta il "Drake" svela un lato di sé fino a oggi sconosciuto: quello dell'uomo innamorato, disposto a tutto pur di conquistare una donna speciale.

Com'è stato possibile che una vendita così importante per la storia della Ferrari

abbia attirato in sala solo una ventina di persone, più altre collegate telefonicamente o via Internet? Com'è stato possibile che lettere, fotografie con dediche autografate dal "Drake", da Luigi Musso, oggetti di vita di un mito universale dell'auto e di un asso del volante siano state aggiudicate a prezzi così bassi? Alcuni esempi sono riportati in queste pagine (i valori sono comprensivi del 25% dei diritti d'asta), ma basta registrarsi al sito maisonbibelot.com per farsi un'idea più completa.

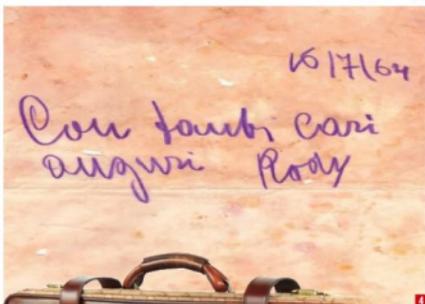
La Casa fiorentina nega che si sia trattato di svendita e dichiara che i prezzi sono stati in linea con quelli del mercato. Ma chi frequenta i mercatini sa quanto viene richiesto per un semplice autografo di Enzo Ferrari, sempre che sia autentico. Tra i pochi interes-

sati presenti, uno dei più grandi collezionisti al mondo di memorabilia Ferrari che si è aggiudicato un sacco di lotti a buon mercato, comprese le famose 140 lettere segrete. Cimele che metterà in mostra a Londra il prossimo novembre in un evento per i settant'anni Ferrari che si annuncia sensazionale. **R**

CARTEGGIO E. FERRARI - F. BRESCHI, 1958-1965
Stima d'asta € 40 - 50.000
Venduto a € 45.000

Un carteggio più unico che raro, l'anello mancante per capire la complessa personalità di Enzo Ferrari: 140 lettere di un uomo innamorato che corteggia in tutti i modi la sua "fiamma" fino a chiederle di sposarlo. Un prezzo adeguato?

Amica delle Macchine e delle Nuove!
 Tu non attendi questa lettera, tanto chiara, amichevole ed esanimente è stata, la intesa con te quale ci siamo ora lasciati e che attende soltanto pratica attuazione - Ebbene, io manterrò la promessa, da te feramente desiderata, nel partito un soddisfacente lavoro così come io sempre ti suggerii, e ripetutamente proprii, fin dal primo momento che incominciai ad interfarmi di te. Mi è molto dispiaciuto che tu abbia accommunato nel tuo quotidiano scouteuto anche tua madre, che, forse, non ha compreso la grande fortuna ricevuta di averti ricambiata in famiglia e di cui ce sia



24ORE FERRARI IN TELA MONOGRAM
Stima d'asta € 50 - 60
Venduta a € 125
Tra le varie attività di Fiamma Breschi anche quella di stilista Ferrari. Nel 1966 realizza un set di valigie per la Ferrari 275 (rimaste allo stato di prototipo).

7 COPPA CON DEDICA DI E. FERRARI 1976
Stima d'asta € 50 - 60
Venduta a € 200
Coppa con dedica "a Clorinda, la cuoca più brava del mondo" fatta coniare da Enzo Ferrari per la mamma di Fiamma. Il "Drake" si recava spesso a mangiare a casa Breschi.

5 FOTO F. BRESCHI CON E. FERRARI E L. MUSSO
Stima d'asta € 20 - 30
Venduta a € 87,5
Fotografie in bianco e nero personali di Fiamma Breschi che la riprendono in atteggiamento affettuoso con Luigi Musso e con Enzo Ferrari.

3 FOTO CON DEDICA DI L. MUSSO 1953
Stima d'asta € 50 - 70
Venduta a € 275
Una delle tante fotografie con dedica che il pilota romano inviava a Fiamma Breschi. Qui è su una Maserati A6 GCS alla quarta Bologna-Passo della Raticosa.

2 MANOSCRITTO E. FERRARI 1964
Stima d'asta € 50 - 70
Venduto a € 187,5
Un foglio del 16 luglio 1964 scritto a mano con firma Rody, uno degli pseudonimi utilizzati da Enzo Ferrari nella fitta corrispondenza con Fiamma Breschi.

5 DEDICA DI L. MUSSO A F. BRESCHI
Stima d'asta € 30 - 40
Venduta a € 175
Sottobicchiere da birra sul quale Luigi Musso ha scritto tenere frasi d'amore alla sua "Fiammissima".

3 LETTERA DI J. M. FANGIO A F. BRESCHI 1959
Stima d'asta € 50 - 70
Venduta a € 275
Lettera di saluto autografa di Juan Manuel Fangio a Fiamma Breschi, spedita su carta intestata da un hotel milanese.

IL V8 È UN BUON INVESTIMENTO

Una splendida e sinuosa berlina che, pur su pianale Lincoln, riporta subito alla memoria l'eleganza dell'omonima antenata del 1963. La versione R regala prestazioni da granturismo di razza

A

ll'esordio della prima Jaguar nuova dell'era Ford, alcuni puristi appassionati del marchio inglese gridarono allo scandalo: pianale Lincoln, motore V6 di derivazione Ford (il V8, invece, era Jaguar al 100%) e parte della componentistica di derivazione Mondeo. Eppure, la berlina di classe media (per gli standard del Jaguar), disegnata da Geoff Lawson ispirandosi agli stili della progenitrice con lo stesso nome (e alla più celebre Mk 2), ha convinto un gran numero di acquirenti: ben 290.550 sono stati gli esemplari prodotti fino al 2007.

Certo, la qualità costruttiva presenta qualche economia rispetto alle sorelle maggiori XJ, ma la S Type è un'auto piacevole da guidare, molto brillante e, soprattutto, acquistabile a cifre ridicole. Per entrare in possesso di una S Type "dignitosa" occorre investire un budget di circa 3000 euro. Rarisime (in Italia) le V8 4.0 (che rappresentano il miglior rapporto qualità-prestazioni-esclusività-prezzo). Molto più diffuse le V6, in



Cattiva fuori e dentro
La R è "armata" da un V8 di 4,2 litri sovralimentato da un compressore Eaton: la potenza tocca i 395 CV. Si distingue subito per lo spoiler posteriore, la "R" rossa sul parafrangente anteriore e sul cofano bagagli, la griglia a nido d'ape e i cerchi in lega da 18".

particolare negli allestimenti più lussuosi Executive (più rare le "base" e le Sport introdotte a partire dal 2000), soprattutto con motore 3000. Ugualmente valido, ma con qualche CV in meno (200 anziché i 238 del

3.0), il V6 2.5 (da gennaio 2002).

Ma quanto a piacere di guida e a desiderabilità la S Type da ricercare assolutamente è senza dubbio la versione muscle car, ossia la R, equipaggiata con il V8 portato a 4,2 litri

LE VERSIONI PRINCIPALI



3.0 V6 "BASE"

€ 3000

Poco diffusa, con interni in velluto, a partire dal 2004 l'allestimento prende la denominazione di Classic.



3.0 V6 EXECUTIVE

€ 3500

Vanta rivestimenti in pelle, comandi al volante e altro. A richiesta navigatore e tetto apribile elettrico.



4.0 V8

€ 4500

Adotta il motore della XJ8. In Italia ha una dotazione più completa della Executive. Cambio solo automatico.



2.5 V6 (SECONDA SERIE)

€ 2500

Nata per presidiare il mercato delle company car, ha una dotazione "basic". Cambio manuale o automatico.



3.0 V6 SPORT (II SERIE)

€ 4000

Finiture nere anziché cromatiche, radici più scure, sedili sportivi, cerchi e assetto modificati. Quasi una R.



4.2 R SUPERCHARGED

€ 6000

La versione su cui puntare: V8 sovralimentato da quasi 400 CV. Attenzione agli esemplari sfruttati.



4.2 V8 EXECUTIVE (II SERIE)

€ 4500

Poco diffusa perché i clienti facoltosi puntavano sulla R. Eppure è un'ammiraglia fluida e godibilissima.



2.7 V6 DIESEL

€ 3000

Adotta un brillante (per l'epoca) V6 sovralimentato, molto parco nei consumi. Ma è diesel...



↓ DATI DI PRODUZIONE

1999	53.000
2000	53.500
2001	38.325
2002	36.150
2003	31.900
2004	26.125
2005	23.825
2006	16.675
2007	11.050
TOTALE	290.550

è dotato di compressore volumetrico, in grado di erogare 395 CV, che trasformano questa berlina sportiva in una sorta di BMW M5, ma dal costo d'acquisto nettamente inferiore. Peccato che, con l'avvento del "superbollo", in Italia siano scomparsi quasi tutti gli esemplari venduti all'epoca. Di nessun interesse collezionistico, invece, sono le versioni con propulsore a gasolio, prodotte a partire dal marzo del 2004 e dotate di un motore di derivazione Peugeot: un V6 sovralimentato da 207 cavalli.

La S Type va considerata sotto ogni punto di vista una vera Jaguar, ed è stata un modello importante perché ha contribuito a risolvere le sorti (e i bilanci) della Casa di Coventry: grazie a lei (e alla sorella minore X Type, un modello ancora "meno Jaguar", tranne che nell'estetica), il marchio è riuscito a stabilire un record di produzione, 126.100 unità nel 2003, risultato ancora oggi ineguagliato.

È facilmente reperibile anche sul nostro mercato, tranne che nelle versioni V6 con cambio manuale, più rare ma più affidabili e un pizzico più sportive: l'abbondanza di scelta permette di fare un acquisto ragionato, dopo aver visionato parecchi esemplari; meglio puntare su uno che non ha avuto troppi passaggi di proprietà e che può vantare una manutenzione puntuale. Da privilegiare le S Type con interni di colore scuro: i rivestimenti in pelle (da sconsigliare, perché poco Jaguar, quelli in velluto) beige tendono a sporcarsi e a consumarsi rapidamente, mentre quelli neri appaiono più resistenti. La dotazione delle versioni con il V8 aspirato (che dal 2004 ha una cilindrata portata a 4,2 litri, con potenza cresciuta da 276 a 298 CV) è più completa. Il restyling del 2002 ha portato nuovi paraurti e un netto innalzamento della qualità costruttiva, con una plancia centrale rinnovata e con navigatore meglio integrato.

Marco Di Pietro

↓ CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

UN GIAGUARO SOTTO ATTENTO ESAME

Essendo da parecchi anni ormai una berlina, pur di classe elevata, ma dal valore economico minimo, è estremamente facile imbattersi in esemplari molto trascurati sia nella manutenzione sia nell'aspetto estetico: meglio tenerne alla larga, se si vuole evitare una continua emorragia di denaro per garantirsi un minimo di affidabilità. La percorrenza effettiva potrebbe anche non essere un elemento discriminante persino dopo 200.000 km, a patto che il proprietario sia in grado di dimostrare interventi importanti quali la revisione delle sospensioni, dei freni, una manutenzione regolare al motore e al cambio

(specie se automatico, come nel 90% delle S Type vendute in Italia). I V8 di 4 litri hanno sofferto di porosità ai cilindri, dovuti alla qualità della lega d'alluminio e sileco con cui sono stati prodotti, che determina un calo sensibile della compressione. Generalmente, però, sono stati eseguiti interventi di sostituzione del motore nel periodo di garanzia (da verificare attraverso la documentazione dell'auto). Lo stato di conservazione degli interni rappresenta la parte più importante della verifica visiva prima dell'acquisto: radici ingiallite, rivestimenti in pelle consumati o con tagli o screpolature, cielo scollato, sono

indice di trascuratezza manutentiva. In questi casi meglio lasciar perdere. Attenzione all'impianto elettrico, che può presentare qualche problema, molto costoso da rimediare soprattutto se riguarda le centraline elettroniche, che sono carissime (anche se su Internet si possono trovare ricambi revisionati da specialisti, soprattutto in Inghilterra). Fondamentale un approfondito test di guida, per verificare lo stato degli ammortizzatori, la fluidità del

cambio e l'assenza di problemi alle testine dello sterzo. Infine da controllare con attenzione le eventuali perdite di liquidi: dalla pompa del servosterzo, dalla scatola del cambio e dalle guarnizioni del motore.

↓ CALENDARIO ASTE

LUGLIO

2 MONACO (MC)

Al Grandi Forum di Montecarlo si svolgerà questa vendita che avrà per tema le cabriolet per la Costa Azzurra e le Sport e GT a Montecarlo. artcurial.com

8 HISTORICS AT BROOKLANDS (GB)

A Haybridge, nel Surrey, presso il Brooklands Museum, la Casa d'aste britannica Histories terrà una vendita all'incanto di auto classiche sportive. historics.co.uk

15 FINE HISTORIC AUTOMOBILES AT BLENHEIM (GB)

Questa vendita all'asta sarà organizzata da Coys al Blenheim Palace di Woodstock nell'Oxfordshire, in Inghilterra. coys.co.uk

20 MECUM AT DENVER (USA)

La Casa d'aste internazionale Mecum organizzerà una seduta a Denver, nel Colorado: circa 150 veicoli storici, la maggior parte dei quali degli anni 60 e 70. mecum.com

29 MOTOR CITY AUCTION AT PLYMOUTH (USA)

RM Sotheby's sarà il gestore della vendita all'asta nel Massachusetts: giunta alla 25ª edizione, non lontano dalla capitale dell'auto Detroit. rmsothebys.com

AGOSTO

17-19 MECUM CLASSIC CARS SALE MONTEREY (USA)

Durante la prima delle numerose aste americane di metà agosto è prevista la messa in vendita di circa 500 esemplari di auto storiche, soprattutto di produzione americana. mecum.com

18 GOODING AT PEBBLE BEACH (USA)

Dopo Ferragosto una delle più importanti vendite all'incanto dell'annata nelle giornate del concorso d'eleganza che si terrà nella stessa località. gooding.com

18-19 RM SOTHEBY'S AT MONTEREY (USA)

L'asta di RM Sotheby's si tiene ogni anno nella penisola di Monterey in California, nella settimana di Pebble Beach. rmsothebys.com



M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	Modello	cm ³	Anni	Euro x 100					
SAIC 1200 (E)	1990	1988-91	3,0	6,0	759I-E250	3450	1979-82	13	25	37	ISABELLA COUPE CABRIOLET	1965	1958-61	14,0	20,0	42,0
SAIC 400 (E)	1990	1988-90	4,0	8,0	759I-E250	3450	1982-86	15	25	37	BRISTOL GRAN BRETAGNA					
SAIC CABRIOLET (E)	1991	1987-87	2,0	4,0	760I-E250	3200	1979-82	15	30	45	400	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
SAIC CABRIOLET (BAU) (E)	2016	1985-86	23	45	760I-E250	3400	1985-86	15	30	45	401	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
SAIC CABRIOLET (E)	1976	1990-95	2,0	4,0	760I-E250	2980	1986-92	15	30	45	402	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
SAIC CABRIOLET (E)	1996	1988-92	2,5	4,5	760I-E250	3450	1988-92	15	30	45	403	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
SAIC CABRIOLET (E)	1996	1988-91	0,5	1,0	760I-E250 (400) (V) (E)	2980	1992-94	18	35	50	405	1971	1953-57	12,5	25,0	38,0
SAIC 1200 (E)	2016	1985-90	0,5	1,0	760I-E250 (E)	4988	1988-94	2,5	5,0	7,5	404	1971	1954-57	12,5	30,0	45,0
SAIC 2400 (E)	2016	1985-91	0,8	1,5	760I-E250 (E)	2987	1984-95	1,5	3,0	4,5	405	1971	1954-57	12,5	30,0	45,0
SAIC 2400 (E)	2016	1991-92	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2795	1991-91	1,5	2,5	4,0	406	1971	1958-61	13,5	27,0	40,0
SAIC 2400 (E)	1996	1991-91	1,5	2,5	760I-E250 (400) (V) (E)	3408	1996-91	1,8	3,5	5,0	407	1971	1949-61	12,5	25,0	38,0
SAIC 2400 (E)	2016	1988-91	0,5	1,0	760I-E250 (E)	3579	1994-01	2,0	4,0	6,0	408	1971	1949-61	12,5	25,0	38,0
SAIC 2400 (E)	2016	1988-91	1,3	2,5	760I-E250 (E)	494	1992-02	2,5	5,0	7,5	409	1971	1965-67	15,0	35,0	50,0
SAIC 2400 (E)	2016	1985-90	0,8	1,5	760I-E250 (E)	3450	1979-81	14,0	20,0	42,0	410	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
SAIC 2400 (E)	2016	1988-92	1,5	2,5	760I-E250 (E)	2994	1989-92	15,0	30,0	45,0	411 (TUTTI I MODELLI)	2016	1968-75	11,5	25,0	35,0
SAIC CABRIOLET (E)	2016	1989-92	2,5	5,0	760I-E250 (E)	3982	1993-00	4,5	9,0	13,5	412 (TUTTI I MODELLI)	2016	1974-82	12,5	25,0	35,0
M5 (E)	2012	1986-88	12,5	20,0	760I-E250 (E)	4989	1989-00	5,5	10,5	16,5	413 (TUTTI I MODELLI)	2016	1986-92	11,5	25,0	35,0
M5 (E)	2012	1989-91	12,5	20,0	760I-E250 (E)	3579	1992-96	8,0	16,0	24,0	414	1986	1982-94	13,5	27,0	40,0
M5 (E)	2012	1988-90	15,0	30,0	760I-E250 (E)	1796	1995-02	4,0	8,0	12,0	415	1986	1984-94	13,5	27,0	40,0
M5 (E)	2012	1989-90	17,5	35,0	760I-E250 (E)	2944	1990-02	4,5	9,0	13,5	416	1986	1988-90	14,5	28,0	42,0
M5 CABRIOLET (E)	2012	1988-90	14,0	28,0	760I-E250 (E)	3028	1997-97	9,0	18,0	27,0	417	1986	1992-96	14,0	28,0	42,0
M5 (E)	1996	1995-97	0,5	1,0	760I-E250 (E)	2955	1997-02	4,5	9,0	13,5	418	1986	1994-94	14,0	28,0	42,0
M5 (E)	1996	1996-97	0,7	1,5	760I-E250 (E)	3028	1998-06	4,5	9,0	13,5	BUGATTI FRANCIA					
M5 24V (E)	1996	1996-97	0,8	1,5	760I-E250 (E)	2420	2002-06	4,0	8,0	12,0	TYPE B	1927	1918-20	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	0,8	1,5	760I-E250 (E)	2420	2002-06	4,0	8,0	12,0	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22 BRESCHIA	1926	1921-26	100,0	200,0	300,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	1919-26	90,0	180,0	270,0
M5 24V (E)	1996	1996-97	1,0	2,0	760I-E250 (E)	2425	2004-05	4,5	9,0	13,5	TYPE 22	1927	191			

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
250 PANHARDIC (MALLINANO)	765	1951-54	12,5	25,0	57,0
250 BELLINI (E. INFLAZIONE)	745/85	1955-60	11,0	22,0	35,0
350 BIANCHI	85	1961-62	7,5	15,0	23,0

DE LOREAN STATI UNITI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
DMC2	2849	1981-85	17,0	35,0	50,0

DE TOMASO ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
VALLIGNA	1499/192	1963-67	35,0	70,0	105,0
MANGIACATENA	4729	1966-70	40,0	120,0	180,0
PANTERA/ANTARES	5165	1981-83	50,0	60,0	90,0
PANTALA	5165	1981-83	25,0	50,0	75,0
PANTERA G.O.V.E.S. (TUTTI MODELLI)	5165	1972-80	27,5	55,0	85,0
PANTERA G.O.V.E.S. (TUTTI MODELLI)	5165	1981-85	30,0	60,0	90,0
PANTERA G.O.V.E.S. (TUTTI MODELLI)	5165	1985-90	32,5	65,0	100,0
NOLVA/PANTERA	4942	1990-95	18,0	36,0	54,0
NOLVA/PANTERA TARGA	4942	1991-95	20,0	40,0	60,0
DEAGALE	5165	1977-80	4,5	15,0	20,0
DEAGALE	5165	1981-88	7,5	15,0	22,0
LONGCHAMP (TUTTI MODELLI)	5165	1975-89	7,5	15,0	22,0
LONGCHAMP SPIDER	5165	1980-89	10,0	20,0	30,0
GLARA	3982/4001	1996-06	11,5	23,0	35,0
BIGNA/MAGUSTA	4001	1996-01	10,0	20,0	30,0

DELAGE FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
COLODES (GRAND SPORT)	402	1918-24	22,5	45,0	70,0
D2	525	1918-24	17,5	35,0	50,0
D3	216	1920-28	17,5	35,0	50,0
ALP (GRAND LUXE)	354	1924-27	7,5	15,0	20,0
INDOMINICALLY	380	1926-30	22,5	45,0	70,0
D4	270	1927-30	17,5	35,0	50,0
DA5	257	1935-35	25,0	50,0	75,0
D6	300	1935-34	20,0	40,0	60,0
D6-15	269	1934-35	27,5	55,0	80,0
D6-15	269	1935-37	30,0	60,0	90,0
D6-15	270	1936-37	32,5	65,0	100,0
D6-15	280	1934-36	37,5	75,0	110,0
D6-15	400	1929-35	40,0	120,0	180,0
D6-15 SP-15	260	1935-39	45,0	90,0	135,0
D6-15 SP-15	270	1934-35	47,5	95,0	140,0
D6-15 SP-15	400	1935-37	125,0	250,0	375,0
D4	140	1933-34	25,0	50,0	75,0
D4-2	231	1935-38	17,5	35,0	50,0
D4-2	250	1938-39	20,0	40,0	60,0
D4-2	286	1944-54	25,0	50,0	75,0
D4-2	294	1944-54	30,0	60,0	90,0

DELHAYE FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
TYPE 82	440	1919-24	25,0	50,0	75,0
TYPE 84BNA	240	1919-24	17,5	35,0	50,0
TYPE 87	495	1926-28	15,0	30,0	45,0
TYPE 85	251	1924-28	17,5	35,0	50,0
TYPE 84	240	1923-26	17,5	35,0	50,0
TYPE 87	387	1923-26	15,0	30,0	45,0
TYPE 102K/SP	250	1928-31	20,0	40,0	60,0
TYPE 107/107M	185	1928-29	15,0	30,0	45,0
TYPE 107/107M	240	1928-29	17,5	35,0	50,0
TYPE 107	186	1919-21	7,5	15,0	22,0
TYPE 110	208	1930-31	12,5	25,0	37,0
TYPE 112	287	1927-29	17,5	35,0	50,0
TYPE 120Z	380	1932-35	10,0	20,0	30,0
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	25,0	37,0
TYPE 124	2102	1934-35	17,5	35,0	50,0
TYPE 124 SUPERLINE	380	1934-36	10,0	20,0	30,0
TYPE 124 SUPERLINE	251	1935-46	12,5	25,0	37,0
TYPE 134G	291	1938-46	12,5	25,0	37,0
TYPE 135 SPIDER HC V	327	1935-39	55,0	110,0	165,0
TYPE 135 COMPETITION INDU	327	1935-38	60,0	120,0	180,0
TYPE 135 SPECIAL COMPETITION	357	1935-37	100,0	200,0	300,0
TYPE 135 MCM COMPETITION	357	1938-52	75,0	150,0	225,0
TYPE 138 SUPERLINE SPIDER S.L.	327	1935-35	17,5	35,0	50,0
TYPE 143/44	380/322	1934-30	10,0	20,0	30,0
TYPE 143/44	357	1934-35	25,0	50,0	75,0
TYPE 154 LONG	252	1934-35	17,5	35,0	50,0
TYPE 165	446	1937-38	35,0	70,0	100,0
TYPE 168	357	1938-39	20,0	40,0	60,0
TYPE 175	445	1947-50	25,0	50,0	75,0
TYPE 178/180	445	1947-50	50,0	100,0	150,0
TYPE 225-BERLINA	357	1931-34	55,0	70,0	100,0
TYPE 235	357	1935-44	45,0	60,0	90,0
TYPE 242	395	1950-55	4,0	8,0	12,0

DELTA FILIPPINE

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
MH/OLIVERO	190/195	1974-85	0,8	1,5	2,5

DIATTO ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
ZALTO/TERPO	196	1924-27	17,5	35,0	50,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
ZALTO/TERPO	196	1924-27	17,5	35,0	50,0

DINO ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
Z06GT	196	1966-1969	100,0	200,0	300,0
Z06GT	248	1969-75	110,0	220,0	330,0
Z06GT	248	1972-74	125,0	250,0	375,0
Z08GT	196	1975-80	9,0	18,0	27,0
Z08GT	206	1975-77	12,5	25,0	38,0

DKW GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
MEISTERLUSCHE FAP/VELO	684	1950-54	2,0	4,0	6,0
MEISTERLUSCHE CAB/FRANNO	684	1950-52	2,8	5,5	8,0
MEISTERLUSCHE CAB/SPHEMELER	684	1951-52	3,0	6,0	9,0
MEISTERLUSCHE COUPE/HEMELER	684	1951-52	2,5	5,0	7,5
MEISTERLUSCHE UNIVERSAL	684	1951-54	2,5	4,5	7,0
SOMMERLUSCHE F-10/CL	816	1955-55	2,0	4,0	6,0
SOMMERLUSCHE LIMO/COUPE 4P	816	1955-55	2,3	4,5	7,0
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1955-55	2,5	5,0	7,5
SOMMERLUSCHE CAB/SPARANNO	816	1955-55	2,3	4,5	7,0
SOMMERLUSCHE COUPE/FRANNO	816	1955-55	2,5	4,5	7,0
SOMMERLUSCHE UNIVERSAL	816	1955-59	2,5	4,5	7,0
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1955-59	2,8	5,5	8,0
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1955-56	3,5	6,5	10,0
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1955-56	3,5	7,0	10,0
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1957-59	2,5	5,0	7,5
SOMMERLUSCHE CAB/FRANNO	816	1956-58	7,5	15,0	22,5
JUNIOR	111	1959-62	1,5	3,0	4,5
MINI/COUPE	716	1961-65	1,8	3,5	5,0
MINI/COUPE	716	1961-65	1,8	3,5	5,0
F1 ROADSTER	889	1964-25	5,0	10,0	15,0
F102	105	1984-86	1,5	3,0	4,5

DODGE STATI UNITI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
RANCHGLOR	3480/220	1974-80	3,0	6,0	9,0
RANCHGLOR (SPIDER)	3200/308	1981-85	2,5	5,0	7,5
VPEP	790	1892-96	17,5	35,0	50,0
VPEP (2) SERIE (RTO)	790	1996-04	20,0	40,0	60,0
VPEP (3) SERIE	790	1996-02	25,0	50,0	75,0
VPEP (4) SERIE	817	2005-06	25,0	50,0	75,0
VPEP (5) SERIE	817	2005-06	27,5	55,0	82,5

FACEL VEGA FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
PIS/COUPELIT	4205/487	1955-58	90,0	180,0	270,0
PIS/COUPELIT	4205/487	1955-58	100,0	200,0	300,0
EXCELLENCE	3625	1959-61	70,0	140,0	210,0
EXCELLENCE	625	1959-61	7,5	15,0	22,5
EXCELLENCE/EXCELLENCE	1646	1960-65	20,0	40,0	60,0
EXCELLENCE	625/650	1962-64	60,0	120,0	180,0
EXCELLENCE	1100	1965-64	35,0	70,0	105,0
EXCELLENCE	280	1964-30	60,0	120,0	180,0

FERRARI ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	km/h	
166 SPIDER	1995	1947-49	1.000,0	2.000,0	3.000,0
166 SPIDER	1995	1948-51	375,0	750,0	1.125,0
166 SPIDER	254	1950-52	300,0	600,0	900,0
166 SPIDER	254	1951-55	375,0	750,0	1.125,0
250 GLENNON	262	1955-55	325,0	650,0	975,0
410 SPIDER/AMERICA	4000/4235	1952-55	1.250,0	2.500,0	3.750,0
4000/4235 SPIDER/AMERICA	390/440	1956-64	1.500,0	3.000,0	4.500,0
4000/4235 SPIDER/AMERICA	390/440	1956-64	1.500,0	3.000,0	4.500,0
250GT SPIDER/AMERICA	265	1956-58	300,0	600,0	900,0
250GT SPIDER/AMERICA	265	1958-60	200,0	400,0	600,0
250GT SPIDER/AMERICA	265	1959-62	300,0	600,0	900,0
250GT SPIDER/AMERICA	265	1962-64	125,0	250,0	375,0
250GT	265	1963-64	300,0	600,0	900,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (LMB)	265	1960-62	4.500,0	9.000,0	13.500,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (LMB)	265	1960-62	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (LMB)	265	1956-59	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (LMB)	265	1960-62	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1960-62	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1960-62	4.000,0	8.000,0	12.000,0
250GT SPIDER	265	1961-64	10.000,0	20.000,0	30.000,0
250GT SPIDER	265	1964-66	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1964-66	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1966-68	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1966-68	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER	265	1966-68	5.000,0	10.000,0	15.000,0
250GT SPIDER					

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	1	2	3
FREILANDER WAGON	1795-2047	1997-05	1,5	2,5	3,5	
FREILANDER 300 TRACK TO	1950-1994	1997-06	1,3	2,5	3,5	
FREILANDER WAGON TO	1950-1994	1997-06	1,8	3,5	5,0	
RANGE ROVER SPORT 4x4 8V	494	2005-06	3,5	7,0	10,0	
RANGE ROVER SPORT 4x4 8V (COMPR)	494	2005-06	4,0	8,0	12,0	

LEXUS GIAPPONE

GS300S 4X4	2997-4025	2000-06	1,5	3,0	4,5
LS400	4205-2000-06 <td>1,5 <td>3,0 <td>4,5</td> <td></td> </td></td>	1,5 <td>3,0 <td>4,5</td> <td></td> </td>	3,0 <td>4,5</td> <td></td>	4,5	
LS400	4205-2000-06 <td>1,5 <td>3,0 <td>4,5</td> <td></td> </td></td>	1,5 <td>3,0 <td>4,5</td> <td></td> </td>	3,0 <td>4,5</td> <td></td>	4,5	
RL300SD	2994-3502 <td>2000-06</td> <td>2,0</td> <td>4,0</td> <td>6,0</td>	2000-06	2,0	4,0	6,0
RL400H	551	2004-06	2,5	5,0	7,5

LLOYD GERMANIA

LF400	596	1955-61	2,2	4,5	7,0
ALDOREX	596 <td>1957-61 <th>2,2</th> <th>4,5</th> <th>7,0</th> </td>	1957-61 <th>2,2</th> <th>4,5</th> <th>7,0</th>	2,2	4,5	7,0
ARDELIA	887	1959-65	3,0	6,0	9,0

LOTUS GRAN BRETAGNA

SENIOS (NE ALISTON FORD)	948-102	1957-62	15,0	30,0	45,0
SENIOS SE	1498	1962-65 <td>15,5</td> <td>27,0</td> <td>40,0</td>	15,5	27,0	40,0
SENIOS SE/RE	598	1965-67	12,5	25,0	37,0
SENIOS SE/RE	599	1970-75	25,0	40,0	55,0
ELITE	126	1957-64	17,5	35,0	50,0
ELITE COUPE	598	1962-75 <td>12,5</td> <td>25,0</td> <td>38,0</td>	12,5	25,0	38,0
ELAN SPEEDER	558	1962-75	14,0	28,0	42,0
ELAN 2 (TOSC COUPE)	598	1971-74	11,0	22,0	33,0
ELAN 2	598	1975-75	10,0	20,0	30,0
ELAN 2 (ELECTRIC TURBO)	1073-214	1975-81	12,0	24,0	36,0
ELAN SPEEDER	234	1988-95	11,0	22,0	33,0
ESPRINT 140V6	204	1995-96	15,0	30,0	45,0
ESPRINT 65120	194	1996-99	16,0	32,0	48,0
ESPRINT 16 (TUTTI MODELLI)	598	1996-04	18,5	37,0	55,0
ESPRINT 16	1073-214	1975-81	5,0	10,0	15,0
ELITE	1975	1976-85	5,0	10,0	15,0
ELAN 1H	598	1989-92	5,0	10,0	15,0
ELAN 1H TURBOGLANZ	598	1989-95	6,5	13,0	20,0
ELITE/SE HANDTOP	195	1995-06	7,5	15,0	22,0
ELITE TRITON	195	2002-06	8,5	17,0	25,0
ELITE TRIP	195	2004-06	10,0	20,0	30,0
ELITE SE/RE	195	2001-04	9,0	18,0	27,0
ELITE SE/RE	195	2004-06	10,0	20,0	30,0

LUAZ RUSSIA

VELIN 98	118	1998	1979-97	1,0	2,0	3,0
----------	-----	------	---------	-----	-----	-----

MAHINDRA INDIA

CAJUD (TUTTI MODELLI)	202	2025	1995-97	0,5	1,0	1,5
-----------------------	-----	------	---------	-----	-----	-----

MARCOS GRAN BRETAGNA

GT180	850	1984	1970	4,0	12,0	18,0
MAHINDRA SPIDER	840	1965-72	3,7	7,5	11,0	11,0
SUNBE	940	1968-75	9,0	18,0	27,0	
ZULRE	996	1969-75	7,5	15,0	22,0	
MHMTS	2498	1970-75	5,0	10,0	15,0	

MARUTI SUZUKI INDIA

800	796	1986-97	0,5	0,5	0,8
-----	-----	---------	-----	-----	-----

MASERATI ITALIA

A6 150	1489	1946-50	25,0	50,0	75,0
A6 2300 (MESTRA)	1954	1951-55	25,0 <td>50,0 <td>75,0</td> </td>	50,0 <td>75,0</td>	75,0
A6 2300 (MESTRA)	1954	1954-55	25,0 <td>50,0 <td>75,0</td> </td>	50,0 <td>75,0</td>	75,0
A6 2300 (MESTRA)	1954	1954-57	25,0 <td>50,0 <td>75,0</td> </td>	50,0 <td>75,0</td>	75,0
A6 2300 (MESTRA)	1954	1954-57	22,5	45,0	67,5
A6 2300 (MESTRA)	1954	1954-57	27,5	55,0	82,5
3300 GT (CARABOLLO)	545	1957-64	6,0	12,0	18,0
3300 GT (SPIDER (VANNE (CARB))	545	1955-64	10,0	20,0	30,0
3300 GT (MESTRA)	545	1961-65	4,0	8,0	12,0
3300 GT (SPIDER (VANNE (INEZ))	545	1961-64	30,0	60,0	90,0
3300 GT (YOUNG)	455-444	1960-64	22,5	45,0	67,5
3300 GT (ALIBANO)	455-444	1960-64	22,5	45,0	67,5
3300 GT (2300 (MESTRA))	545	1965-64	5,0	10,0	15,0
MESTRA 17	545	1955-64	5,0	10,0	15,0
MESTRA 40	545	1961-70	4,0	8,0	12,0
MESTRA 40	545	1961-70	4,0	8,0	12,0
MESTRA SPIDER 1500 (1600)	545	1964-69	12,5	25,0	37,5
MESTRA SPIDER 2000	545	1965-69	5,0	10,0	15,0
SEBRING 5000 (5)	545	1967-69	5,0	10,0	15,0
SEBRING 5000 (4)	545	1967-69	5,0	10,0	15,0
GHIBLI	479	1967-75	10,0	20,0	30,0
GHIBLI SPIDER	479	1967-75	10,0	20,0	30,0
GHIBLI SS	490	1970-75	12,5	25,0	37,5
GHIBLI SS SPIDER	490	1970-75	17,5	35,0	52,5
GHIBLI SS	450	1967-75	5,0	10,0	15,0
MEDIO 42	479	1967-75	4,0	8,0	12,0
INDO 42	450	1969-74	2,5	5,0	7,5
INDO 42	479	1970-74	3,5	7,0	10,5
INDO 49	490	1971-74	3,5	7,0	10,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	1	2	3
QUATTROPORTE 42047	452-479	1965-70	20,0	40,0	60,0	
BORA 4349	479-490	1971-80	60,0	120,0	180,0	
MEK	296	1975-75	17,5	35,0	52,5	
MEK SS	296	1976-80	20,0	40,0	60,0	
MEK SS	296	1980-85	21,0	42,0	63,0	
MEK SS	199	1978-85	12,5	25,0	37,5	
KEWING	490	1975-85	50,0	100,0	150,0	
QUATTROPORTE	296	1974-76	12,5	25,0	37,5	
KALAM 4249	458-490	1977-85	12,5	25,0	37,5	
QUATTROPORTE 4400	456	1980-84	7,5	15,0	22,5	
QUATTROPORTE 4400	450	1979-90	5,0	10,0	15,0	
QUATTROPORTE 4400	490	1980-80	12,5	25,0	37,5	
BITURBO	1996	1985-85	2,0	4,0	6,0	
BITURBO	1996	1984-88	1,5	3,0	4,5	
BITURBO1	1996	1988-88	2,5	5,0	7,5	
22222E	1996-200	1988-91	5,0	10,0	15,0	
2747	1996	1989-94	5,5	11,0	16,5	
BITURBO15	1996	1984-87	3,5	7,0	10,5	
BITURBO15	1996	1988-88	4,0	8,0	12,0	
BITURBO15	1996	1985-86	1,8	3,5	5,0	
BITURBO15	1996	1988-88	2,0	4,0	6,0	
402	1996	1988-91	2,5	5,0	7,5	
409	1996	1990-94	5,0	10,0	15,0	
418V	1996	1991-95	2,5	5,0	7,5	
BITURBO 4015	1996	1986-86	2,0	4,0	6,0	
BITURBO 4015	1996	1987-88	2,5	5,0	7,5	
BITURBO 4015	2094	1988-87	2,0	4,0	6,0	
BITURBO 4015	2790	1988-90	3,0	6,0	9,0	
BITURBO 4015	2790	1991-95	4,0	8,0	12,0	
BITURBO SPIDER	1996	1987-87	5,0	10,0	15,0	
BITURBO SPIDER1	1996	1988-88	6,5	13,0	19,5	
BITURBO SPIDER1	1996	1988-85	7,5	15,0	22,5	
BITURBO SPIDER1 24V	1996	1992-95	10,0	20,0	30,0	
BITURBO SPIDER2/SPIDER2L	2790	1990-94	7,5	15,0	22,5	
288	2790	1991-95	6,0	12,0	18,0	
418V	2790	1988-95	12,5	25,0	37,5	
SHAMAL	5217	1991-96	17,5	35,0	52,5	
SHANG	1996	1991-95	7,5	15,0	22,5	
GHBL	1996-2790	1995-95	6,0	12,0	18,0	
GHBL	1996	1995-98	6,5	13,0	19,5	
GHBL (CP)	1996	1996-97	17,5	35,0	52,5	
QUATTROPORTE (V6)	1996-2790	1994-98	2,0	4,0	6,0	
QUATTROPORTE (V8)	5217	1996-98	5,5	11,0	16,5	
QUATTROPORTE V8 (EVOLUZIONE)	2790	1998-01	2,5	5,0	7,5	
QUATTROPORTE V8 (EVOLUZIONE)	5217	1998-01	4,0	8,0	12,0	
SPIDER (V8)	5217	1998-02	15,0	30,0	45,0	
SPIDER (V8) (CORSA)	5217	2001-02	10,0	20,0	30,0	
SPIDER GT	4236-444	2001-06	12,0	24,0	36,0	
SPIDER GT (COMBICOSSA)	4236-444	2001-06	15,0	30,0	45,0	
COUPE	4236	2002-04	10,0	20,0	30,0	
COUPE (COMBICOSSA)	4236	2002-04	11,0	22,0	33,0	
COUPE (COMBICOSSA)	4236	2005-06	15,0	30,0	45,0	
COUPE	4244	2005-06	10,0	20,0	30,0	
MC STORIANE	598	2004-05	40,0	80,0	120,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	1	2	3
MEK06 6	1995	1999-97	0,5	1,0	1,5	
SELENTIS	1524	1995	1994-97	0,5	1,0	1,5
ME5 MANAGER SE	1929	1999	2005-06	3,5	7,0	10,5
12 (PESCA)	1242	1998	1996-97	0,5	1,0	1,5
REMO	1524	1998	1996-97	0,5	1,0	1,5

MC LAREN GRAN BRETAGNA

FL	604	1995	1998	12,0	25,0	37,0
----	-----	------	------	------	------	------

MERCEDES GERMANIA

STURPEO	479	1916-30	50,0	100,0	150,0
STURPEO	208	1938-54	70,0	140,0	210,0
SK TOPPED	208	1935-35	175,0	350,0	525,0
SKL TOPPED	208	1930-54	250,0	500,0	750,0
STURPEO TOPPED	198-208	1929-36	15,0	30,0	45,0
MANHAGENBERNA	360	1929-54	17,5	35,0	52,5
MERCEDES BERNA	402-498	1930-39	22,5	45,0	67,5
TO GROSSE BERNA	360	1930-45	40,0	80,0	120,0
TRODO BERNA	162-1948	1931-36	15,0	30,0	45,0
TRODO CARRELL	162-1948	1931-36	27,5	55,0	82,5
TRODO BERNA	1687	1936-44	11,5	23,0	34,5
ZWILLINGHOF	208	1933-37	17,5	35,0	52,5
222	222	1938-40	75,0	150,0	225,0
300K CARRELL	519	1934-36	75,0	150,0	225,0
500K CARRELL	540	1936-39	200,0	400,0	600,0
500K SPECIAL ROADSTER	540	1939-39	300,0	600,0	900,0
101V	1687	1941-55	10,0	20,0	30,0
101V DIESEL	1687	1945-55	7,5	15,0	22,5
101V	1687	1946-50	10,0	20,0	30,0
TRODO DIESEL	1687	1949-55	6,5	13,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	Modello	cm ³	Anni	Euro x 100	Modello	cm ³	Anni	Euro x 100					
1000ES 2 VELOCE (1000)	2498	1990-91	12,5	25,0	35,0	496	1986-90	1,5	2,5	3,5	CL 520 (C20)	399	1997-01	2,5	5,0	7,5
1000ES (1000)	2509	1985-95	1,0	2,0	3,0	547	1988-90	2,0	4,0	6,0	CL 450 (C20)	426	1997-01	3,0	6,0	9,0
1000ES (1000) (1000)	1888	1976-76	1,5	3,0	5,0	565	1986-88	1,8	3,0	6,0	CL 2000 (C20) (CABRIO A2000)	1992/25	1991-01	3,5	7,0	10,0
2000 (1000)	274	1972-76	2,3	4,5	6,5	567	1991-91	2,5	4,5	7,0	CL 520 VE (CABRIO A2000)	399	1998-01	4,0	8,0	12,0
2000 (1000) (1000)	2046	1975-76	1,0	2,0	3,0	590	1987-87	0,8	1,5	2,5	CL 550 AM (C20)	547	1991-01	5,5	10,0	16,5
2000 (1000) (1000)	204	1979-76	3,0	4,0	5,0	279	1991-91	1,0	2,0	3,0	CL 2000 (C20) (C20)	1992/25	1991-01	3,5	7,0	10,0
2000 (1000)	204	1977-77	3,5	6,5	10,0	530	1997-98	1,0	2,0	3,0	SL 520 VE	399	2000-05	4,0	8,0	12,0
2000 (1000)	204	1972-77	3,5	7,0	10,0	500	1997-98	1,0	2,0	3,0	SL 520 AM	399	2000-05	4,0	8,0	12,0
2000 (1000) (1000)	1997/25	1979-79	0,8	1,5	2,3	492	1998-99	1,5	3,0	4,5	ML 200	209	1997-01	2,0	4,0	6,0
2000 (1000) (1000)	2046	1988-84	1,0	2,0	3,0	500	1998-98	1,8	3,5	5,0	ML 200 CL	208	2000-01	2,0	4,0	6,0
2000 (1000) (1000)	294	1979-84	1,5	3,0	4,5	587	1997-98	2,5	5,0	7,5	ML 200 (SERIE)	399/324	1991-04	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	204	1979-85	0,5	1,0	1,5	397	1981-84	4,0	7,0	10,0	ML 400	396	2001-04	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	204	1977-85	0,5	1,0	1,5	496	1986-92	4,5	9,5	13,5	ML 400	426	1997-01	3,0	6,0	9,0
2000 (1000) (1000)	2098	1975-85	0,8	1,5	2,3	500	1981-87	5,0	10,0	15,0	ML 500	547	2001-04	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2209	1977-84	2,3	4,5	6,5	500	1982-90	5,0	10,0	15,0	ML 500 AM	547	2000-04	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	274	1977-84	2,8	5,0	8,0	554	1985-87	6,0	12,0	18,0	S 1000 (C20) (C20)	279/399	1998-05	1,5	3,0	4,5
2000 (1000) (1000)	204	1977-84	1,5	2,5	3,5	567	1992-92	6,0	12,0	18,0	S 1000 (C20) (C20)	426/496	1998-05	2,0	4,0	6,0
2000 (1000) (1000)	204	1977-85	0,5	1,0	1,5	400	1987-88	1,5	3,0	4,5	S 1000 (C20)	576	1999-05	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	2098	1977-85	0,8	1,5	2,3	605	1982-88	2,5	5,0	7,5	S 520 CL (C20)	322	1999-05	1,5	3,0	4,5
2000 (1000) (1000)	209	1979-82	1,0	2,0	4,0	200	1978-75	7,5	15,0	22,5	S 400 CL (C20)	396	2000-05	1,5	3,0	4,5
2000 (1000) (1000)	2209	1979-82	2,3	4,5	6,5	200	1975-80	8,0	16,0	24,0	S 550 AM (C20)	547	2001-05	7,0	14,0	21,0
2000 (1000) (1000)	2209	1979-82	2,0	4,0	6,0	276	1980-85	8,5	17,0	25,5	S 600 AM (C20)	590	2005-05	7,5	15,0	22,5
2000 (1000) (1000)	204	1979-89	2,3	4,5	6,5	276	1974-81	5,5	10,5	15,5	S 600 (C20)	496	1991-05	3,0	6,0	9,0
2000 (1000) (1000)	2209	1982-89	2,5	5,0	7,5	292	1985-89	8,5	17,0	25,0	6200 (C20) (C20) BELGIUM	204	2000-01	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2209	1982-89	2,5	4,5	6,5	300	1977-75	11,0	22,0	33,0	6200 (C20) (C20) BELGIUM	204	2000-01	4,0	8,0	12,0
2000 (1000) (1000)	2746	1979-89	2,5	5,0	7,5	300	1975-80	10,0	20,0	30,0	6300 (C20) (C20) BELGIUM	296	1998-00	3,0	6,0	9,0
2000 (1000) (1000)	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	300	1971-80	6,0	12,0	18,0	6300 (C20) (C20)	296	1998-00	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	300	1980-85	11,0	22,0	33,0	6300 (C20) (C20) BELGIUM	208	2000-06	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	204	1979-88	2,5	4,5	6,5	300	1980-81	5,5	10,5	15,5	6300 (C20) (C20) BELGIUM	208	2000-06	4,0	8,0	12,0
2000 (1000) (1000)	2098	1979-88	2,5	4,5	6,5	400	1985-89	12,0	24,0	36,0	6400 (C20) (C20) BELGIUM	396	2000-06	4,5	9,0	13,5
2000 (1000) (1000)	2098	1979-88	2,0	4,0	6,0	450	1975-75	12,0	24,0	36,0	6400 (C20) (C20) BELGIUM	396	2000-06	5,0	10,0	15,0
2000 (1000) (1000)	2098	1979-84	2,0	4,0	6,0	450	1980-80	11,0	22,0	33,0	6500 (C20) (C20) BELGIUM	496	1998-06	6,0	12,0	18,0
2000 (1000) (1000)	2098	1979-84	2,3	4,5	6,5	450	1975-80	6,0	12,0	18,0	6500 (C20) (C20)	496	1998-06	6,5	13,0	19,5
2000 (1000) (1000)	2098	1979-84	2,0	4,0	6,0	495	1975-80	10,0	20,0	30,0	6500 (C20) (C20)	547	1998-06	6,0	12,0	18,0
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	0,8	1,5	2,3	495	1980-81	7,0	14,0	21,0	6500 (C20) (C20)	547	1998-06	6,5	13,0	19,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	0,8	1,5	2,3	495	1980-81	7,0	14,0	21,0	6500 (C20) (C20)	547	1998-06	10,0	20,0	30,0
2000 (1000) (1000)	1998/1999	1995-95	0,8	1,5	2,3	495	1980-85	12,0	24,0	36,0	CL 500 (C25)	496	1999-06	4,5	9,0	13,5
2000 (1000) (1000)	2098	1987-95	1,0	2,0	3,0	495	1985-89	15,0	30,0	45,0	CL 600 (C25)	576	1999-06	5,0	10,0	15,0
2000 (1000) (1000)	2098	1995-95	1,0	2,0	3,0	560	1980-89	14,0	28,0	42,0	CL 650 AM (C25)	597	1999-06	5,5	11,0	16,5
2000 (1000) (1000)	1997	1985-95	0,5	1,0	1,5	279	1998-01	7,0	14,0	21,0	CL 650 (C25)	590	2005-06	6,0	12,0	18,0
2000 (1000) (1000)	2299	1979-85	2,0	4,0	6,0	299	1998-98	6,0	12,0	18,0	CL 650 (C25)	590	2005-06	6,5	13,0	19,5
2000 (1000) (1000)	2098	1989-95	1,0	2,0	3,0	290	1989-95	5,0	10,0	15,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	1,5	3,0	4,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,0	2,0	3,0	319	1998-98	6,5	13,0	20,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	1,5	3,0	4,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	319	1998-01	7,5	15,0	22,5	CL 650 (C25)	597	2004-06	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2602	1994-95	1,2	2,5	3,7	495	1988-98	7,0	14,0	21,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	6,0	12,0	18,0
2000 (1000) (1000)	2996	1987-95	0,8	1,5	2,3	496	1998-01	8,0	16,0	24,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	1,8	3,5	5,0
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	497	1982-85	1,5	3,0	4,5	CL 650 (C25)	597	2004-06	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	496	1998-01	10,0	20,0	30,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	496	1998-01	10,0	20,0	30,0	CL 650 (C25)	597	2004-06	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	416	1991-95	2,0	4,0	6,0	200	1990-94	3,5	7,0	10,0	CL 650 (C25)	547	2004-06	6,0	12,0	18,0
2000 (1000) (1000)	495	1990-95	3,5	7,0	10,0	200	1990-94	4,0	8,0	12,0	AR 920	1897	2000-04	1,0	2,0	3,0
2000 (1000) (1000)	2209	1986-95	0,8	1,5	2,3	500	1995-06	4,0	8,0	12,0	AR 120	1897	2001-04	1,5	2,5	3,5
2000 (1000) (1000)	1998	1979-79	1,0	2,0	3,0	319	1995-06	4,5	9,0	13,5	S 1000 (C20)	396	2005-06	7,0	14,0	21,0
2000 (1000) (1000)	1997	1985-85	2,5	5,0	7,5	340	1997-97	3,0	6,0	9,0	S 1000 (C20)	496	2001-06	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	2209	1985-85	1,5	3,0	4,5	340	1997-97	3,5	7,0	10,0	S 1000 (C20)	592	2001-06	9,0	18,0	27,0
2000 (1000) (1000)	2209	1985-85	1,5	3,0	4,5	340	1997-97	3,5	7,0	10,0	S 1000 (C20)	592	2001-06	9,0	18,0	27,0
2000 (1000) (1000)	2098	1987-95	1,5	3,0	4,5	340	1997-94	5,5	10,5	16,5	S 1000 (C20)	547	2001-06	9,0	18,0	27,0
2000 (1000) (1000)	2098	1987-95	1,5	3,0	4,5	65	1998-95	5,5	10,5	16,5	S 1000 (C20)	590	2005-06	11,0	22,0	33,0
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	199	2005-97	0,8	1,5	2,3	CL 650 (C20) (C20) (C20)	590	2006-06	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	199	2005-97	0,8	1,5	2,3	CL 650 (C20)	590	2006-06	2,5	5,0	7,5
2000 (1000) (1000)	2098	1984-85	1,5	3,0	4,5	199	2005-97	1,0	2,0	3,0	CL 650 (C20)	597	2006-06	3,5	7,0	10,0
2000 (1000) (1000)	2098	1987-95	1,0	2,0	3,0	299	1997-97	1,5	3,0	4,5	CL 650 (C20)	547	2006-06	4,5	9,0	13,5
2000 (1000) (1000)	2098	1987-95	1,0	2,0	3,0	299	1997-00	1,5	3,0	4,5	CL 65					

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e digiunte e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (manca

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisariche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

Modello	cm ³	Anni	Grande serie	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro				
ALFA ROMEO ITALIA															
430	5816	1959-50	10.000	645/550/550/5662 II SERIE (NINZE)	4678	1970-74	800	LE39	1367	1956-69	1.200				
800	8725	1940-50	15.000	645/550/550/5662 III	4678	1970-74	1.400	161 FNO12 12.000 KG	5765	1975-88	1.800				
430/455	6350	1950-59	8.000	685NLT - 619NLT I SERIE	15398	1966-70	2.000	NG OTRIE 12.000 KG	9570-10426	1973-88	1.200				
900/950	8725	1950-58	12.000	693NLT	12885	1966-70	2.000	OMI ITALIA							
1111E	11050	1958-65	6.000	738	1197-1498	1949-75	2.000	TIANO 157	11540	1937-45	35.000				
ROMED/ROMEO2	1290	1954-67	6.000	684NLT	8819	1970-75	2.200	TALURI	5320	1939-47	7.000				
ROMED/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000	619NLT II SERIE	15398	1970-75	5.000	TALURI 340	5320	1949-51	4.000				
AL11A1211/1212	1290	1960-85	3.000	679NLT	11798	1971-75	1.500	SUPER TALURI	5816	1951-57	5.000				
AL11A1211/1212 DIESEL	1290	1960-85	2.000	679NLT121 - 129	7400	1970-82	1.000	GRONE 400/GRONE 400B	10643	1946-52	10.000				
AS29A19A3	3007-3300	1967-75	1.000	242	2498	1975-82	500	SUPER GRONE	11630	1952-60	9.000				
ASTRA ITALIA															
8M19/2102	1950-1974	1964-80	1.000	400 TOSOT T	707-905	1962-76	2.000	TIGRE I SERIE	6870	1958-65	4.000				
8M25	1950-1974	1972-80	1.000	900 E	905	1976-80	1.500	LEONCINO I SERIE	3170	1950-53	3.700				
AUTOBIANCHI ITALIA															
VISCONTI/SCALGERIO I SERIE	3770	1958-59	2.000	900 E	905	1980-85	1.000	TIGRE II SERIE	4156	1955-57	3.700				
VISCONTI/SCALGERIO III SERIE	4397	1959-68	1.500	FORD EUROPA											
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4536	1958-59	1.400	TALBUS TRANSIT	1498	1961-65	2.500	LEONCINO IIII SERIE	4156-4561	1957-62	1.200				
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	TIGROTTO II SERIE SUCCESSIVE	4561-4948	1965-70	8.000				
BEDFORD GRAN BRITAGNA															
TR3500/4400	9708-12066	1975-80	1.500	TRANSIT I SERIE DIESEL	12886	1966-71	1.500	LEONCINO IV SERIE SUCCESSIVE	4561	1965-70	8.000				
CF	1546-2279	1969-80	2.000	TRANSIT II SERIE DIESEL	12886	1968-71	1.500	LUPETTO I SERIE	4156	1963-65	2.500				
CF DIESEL	1546-2279	1969-80	1.500	TRANSIT II SERIE DIESEL	12886	1968-71	1.500	LUPETTO II SERIE	4561	1965-70	1.000				
CF I SERIE	1759-2279	1980-84	1.500	TRANSIT II SERIE (BEST)	12886	1966-71	2.000	TIGRE I SERIE	6870	1964-67	4.000				
CF II SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500	TRANSIT II SERIE DIESEL (VORO)	2560	1972-78	1.500	TIGRE S	10607	1965-67	3.000				
CF 2	1979	1964-88	1.000	TRANSIT I SERIE V6	2994	1974-78	5.500	TIANO S	11150	1961-67	3.500				
CF 2 DIESEL	2260	1964-88	1.000	TRANSIT II SERIE DIESEL	1995-2792	1978-86	1.500	TIANO 70	7412	1967-70	1.500				
BIANCHI ITALIA															
MILESCVIS	4939-4847	1934-52	8.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA											
VISCONTI/SCALGERIO I SERIE	3770	1957-57	2.000	D65	5800	1957-46	8.000	OMT ITALIA	11510-1458	1963-67	5.500				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4536	1958-57	1.400	D80	7500	1957-46	12.000	PEUGEOT FRANCIA							
FILABICE	5339	1951-54	2.800	J17P 1468-2304 1965-89 1.500											
AURAS	5339	1951-56	1.500	RENAULT FRANCIA											
CITROËN FRANCIA															
HYR	1628-1911	1948-81	5.000	ESTAFIET 845-1289 1959-80 2.000											
HYR DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000	SCANIA SVEZIA											
FIAT ITALIA															
15 L	5650	1944-21	10.000	110	11020	1969-76	2.500	110	14180	1969-76	2.500				
15 BLITER	4398	1915-27	10.000	116	80	7790	1976-81	1.500	111	11020	1976-81	1.500			
6146/18 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	141	14180	1976-81	2.000	141	14180	1976-81	2.000				
6146/18 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	62	7790	1981-88	1.500	112	11020	1981-88	1.500				
617	2516	1950-55	5.000	142	14190	1981-88	2.000	142	14190	1981-88	2.000				
6212G12N	4080	1934-39	10.000	142 T	14190	1981-88	2.000	SPA ITALIA							
6213N353N	5540	1931-37	12.000	38R 4053 1936-46 10.000											
624N (II) SERIE	8710-8355	1931-39	15.000	BOEHRER 1367 1947-51 4.000											
624N	8710	1939-47	5.000	40014E 1767 1945-51 4.000											
66AN6N1	9365	1945-61	8.000	404 2195 1955-80 1.000											
1100 BLIBRE12	3098	1948-53	4.000	404/416 1767 1963-88 2.000											
640N	6032	1948-52	4.500	VIBERTI ITALIA											
650N	10170	1948-52	7.000	BVE 205 10676-10548 1956-65 3.000											
6150/5N	1397-1901	1951-57	2.000	YOKSWAGEN GERMANIA											
6150N	1397-1901	1948-68	1.500	TYP 1 T1 PICKUP 1192-1495 1960-67 14.000											
642N	6650	1952-55	4.000	TYP 1 T2 DOPPIA CABINA 1192-1495 1960-67 14.000											
642N	6650	1952-55	2.000	TYP 1 T1 FURGONE 1192-1495 1960-67 14.000											
642N/NA/NAH	7250	1955-58	4.000	TYP 1 T1 KOMBI BUS 1192-1495 1960-67 20.000											
642T/6	6650	1955-58	4.000	TYP 1 T1 BUS DI LINEE (SAMBIA) 1192-1495 1960-67 35.000											
642N/65/NS/RS	7298	1959-63	3.500	TYP 1 T1 WESTFALIA 1192-1495 1960-67 24.000											
642T/65	7298	1959-63	4.200	TYP 1 T2A PICKUP 1285-1495 1967-71 5.000											
639 NINZE (CIVILE)	6650-7298	1958-68	3.000	TYP 1 T2A DOPPIA CABINA 1285-1495 1967-71 5.000											
671N	10676	1956-57	7.000	TYP 1 T2A FURGONE 1285-1495 1967-71 7.000											
671N/2NS	6650-7298	1954-61	3.700	TYP 1 T2A KOMBI BUS 1285-1495 1967-71 7.000											
682N	10676	1956-61	3.500	TYP 1 T2A BUS DI LINEE 1285-1495 1967-71 12.000											
682N2	11548	1962-84	2.500	TYP 1 T2A WESTFALIA 1285-1495 1967-71 14.000											
682T3	11548	1962-84	2.000	TYP 1 T2A-B FURGONE 1285-1584 1972 5.000											
CA0/50	4678	1958-60	2.000	TYP 1 T2A-B KOMBI BUS 1285-1584 1972 11.000											
682N4	11548	1970-84	2.000	TYP 1 T2A-B PICKUP 1285-1584 1972 5.500											
682T4	11548	1970-84	2.000	TYP 1 T2A DOPPIA CABINA 1584-1971 1972 5.000											
690N/2N2 4 ASSI	15458	1961-66	1.500	TYP 1 T2B FURGONE 1584-1971 1972 7.000											
690N/2N3 ASSI - 690 T/12T2	15458	1961-66	4.000	TYP 1 T2B KOMBI BUS 1584-1971 1972 7.000											
690N3 4 ASSI	15458	1961-68	2.000	TYP 1 T2A BUS DI LINEE 1584-1971 1972 12.000											
690N3 4 ASSI - 690T3	15458	1961-68	4.000	TYP 1 T2B WESTFALIA 1584-1971 1972 12.000											
690N4T4	1989	1967-71	3.000	MAN GERMANIA											
1100 T1N	1098-1901	1954-64	3.000	F17/197/198A CABINA SARTO 11415 1956-69 1.000											
616N1N1	2695	1965-67	1.500	MERCEDES ITALIA											
616N2N3	2695	1967-77	800	LAR (TUTTI I MODELLI) 10810-19590 1960-82 1.800											
63AN/1N2 AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	7.000	LAR (SERIE ECCELTE LO/PS55) 4580-10810 1950-65 1.700											
63AN/1N2 FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500	LP153 10810 1959-64 1.500											
645/550/642N1 SERIE (NINZI)	4678	1960-68	1.000	LP153 10810 1959-64 1.500											
				L1 SERIE 5765-5950 1970-71 2.000											

VENDO&COMPRO

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 fotocopiatae.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

■ **1600 SPIDER (DUETTO)**, 1966, verde, vettura da restauro totale, di provenienza Usa, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

164 2.0 SUPER CAT., 1998, grigio metallizzato, unico proprietario, 18.000 km, conservata, servosterzo, ABS, antifurto, radio CD e cassette. Tagliando nel 2016, visibile a Pordenone, 6500 euro

3406981305

2000 BERLINA, 1975, bianco, auto restaurata integralmente, aria condizionata originale, veramente molto bella, visibile a Ravenna, 16.500 euro



335335707

2000 GTV, 1972, beige chiaro metallizzato, prima vernice. Targhe originali, pochi chilometri, interni in vera pelle no texalla, superbo esemplare, riservato ai cultori del marchio, visibile a Parma, 50.000 euro

3683392600

2000 SPIDER VELOCE, 1983, rosso, 80.000 km, impianto a gas nuovo, pneumatici al 90%, Asi Targa Oro, visibile a Biella, 12.500 euro

0309718592



3385848297

2000 SPIDER VELOCE, 1982, argento metallizzato, vettura in buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

2000 SPIDER VELOCE, 1974, blu Pininfarina, interni e capote nuovi, carrozzeria perfetta, risanata e riverniciata nel colore d'origine, motore perfetto. Targa Roma, Asi, 25.000 euro

3470907037

2000 SPIDER VELOCE, 1974, blu Pininfarina, macchina molto bella, con carrozzeria e meccanica perfette e interni nuovi, Asi, visibile a Pesaro, 25.000 euro

3470907037

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1992, bianco, ASN, iscritta Asi, 200.000 km, secondo proprietario, sempre in garage, in ottimo stato, visibile a Roma, 8000 euro



3489240717

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1989, rosso, motore nuovo, sedili Recaro, iscritta Asi, omologazione cerchi da 16", ottime condizioni generali, 8000 euro

3348688916



3498903184

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1992, rosso, prezzo trattabile, necessari alcuni lavori alla carrozzeria e alla meccanica. No RC Auto, conservata, originale, visibile a Pozzello (UD), 4200 euro

3472734366

ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 1986, beige chiaro, splendida prima serie, con solo 67.000 km, perfetta di carrozzeria, interni nuovi, meccanica ok, Asi, visibile a Catanzaro, 3800 euro

3288922443

ALFETTA 1.8, 1984, marrone, in condizioni perfette, climatizzatore, GPL con bombola nuova, Asi, visibile a Galinere (TV), 6500 euro

3409002208

ALFETTA GTV 2.0, 1982, grigio nube, auto restaurata di carrozzeria, aria condizionata, cerchi in lega. Targhe originali, molto bella, visibile a Ravenna, 11.500 euro



335335707

ALFETTA GTV 2.0, 1981, grigio metallizzato, motore, carrozzeria, interno e gomme tutto in ordine, Asi, revisione giugno 2017, visibile a Varese, 8500 euro

3348688916

BRERA 1750 TBI, 2009, argento, ben conservata, gomme e batteria nuove, sempre tagliandata, di futuro interesse storico, visibile a Brescia, 8000 euro

3398589420

GIULIA 1600 SPIDER, 1964, rosso, italiana, motore originale da rodare. Targhe nere, superbo esemplare, inruttata, no ruggine, solo box, ogni prova, visibile a Roma, prezzo da definire

3683392600

GIULIA SPRINT GT VELOCE, 1968, bianco, auto originale in tutti i suoi particolari. Targhe e libretto originali, perfetta in ogni dettaglio. Tratt. ris.

3802511085

GIULIETTA I SERIE, 1958, sabbia Sahara (nociola), auto completa di tutto, già tutta lamierata e con fondo, pronta per la verniciatura. Motore e ciclistica già revisionati. Targhe originali, visibile a Siracusa, 12.000 euro

3392429719

■ **GIULIETTA SPIDER II SERIE**, 1959, rosso, vettura da restauro totale, di provenienza estera, con documenti, altre informazioni a richiesta. Tratt. ris.

3389369456

GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE, 1960, bianco, vettura d'restauro, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE**, 1960, rosso, vettura da restauro totale, di provenienza Usa, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 103
30020 MACHERIO (VI)

Tel. fax 039/245838
e-mail 2cvpalace@libero.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenza per 2CV e derivate e tutto le utilitarie anni '60-'70-'80'

DAL 1945

M. A. R. A.

di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E
PARTI MOTORE**

20154 MILANO
CORSO SEMPERIONE, 82
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
Fax (02) 331.93.13
sito web: www.mara.it
e-mail: mara@mara.it

EPOCA CAR

www.epocacar.com

NEGOZIO ON LINE

Dal 1983 IL MAGAZZINO
PIÙ ASSORTITO D'ITALIA
per AUTO STORICHE
Italiane ed estere

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI,
PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 96/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.ricambi Jeep.com> - e-mail: turi@ricambi Jeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Auto d'epoca italiana e straniera
- Dodge, Ram, Blazer, C.M.C.
- Campagna - Alfa Motta
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori



di Bertanini Renzo & C. snc
Via Ludovico, 2/B
Zona Industriale
39062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE**
Specializzati in tutta Italia e all'estero
www.garantiscambi.com
e-mail: info@garantiscambi.com

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 connotano 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.

Nei 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

- anallergico • elasticizzato
- interno felpato • irraspirante
- 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



COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Friuli, 8 • 21100 Varese (ITALIA) • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 010656
C.F./P.I.V.A. IT03482960121 info@covercar.com - www.covercar.com

GIULIETTA SPRINT III SERIE.

1960, rosso, recente accurato restauro conservativo. Asi Targa Oro, libretto e targhe nere originali, visibile a Brescia, 55.000 euro



335445888

GIULIETTA TI III SERIE.

1961, biancospino, due esemplari, uno con restauro avviato, da ultimare, l'altro per ricambi. Telai AR 202674 con targhe e documenti e AR 232305 senza, visibile a Piacenza, 7500 euro

0523978557

SPIDER JUNIOR 1.3.

1975, bianco, bella, proprietario da 37 anni vende, visibile a Bologna, 15.000 euro

3385446785

SPIDER JUNIOR 1.6.

1981, nero, coda troncata, conservata, molto bella, motore splendido, carrozzeria in splendide condizioni. Prezzo trattabile, visibile a Modena, 18.000 euro



3398001705

AUSTIN

1300 GT. 1973, bianco-nero, omologata Asi, carrozzeria, interni e meccanica in ottime condizioni, sempre in garage, no ruggine, visibile a Paternò (CT), 13.000 euro

3935328789

AUTOBIANCHI

BIANCHINA CABRIOLET. 1964, rosso, bellissima, no ruggine, motore perfetto, omologata 4 posti privato vende. Prezzo trattabile, visibile a Genova, 16.500 euro

3355604652

BIANCHINA PANORAMICA.

1968, blu pavone, con numero di targa e numerosi ricambi, da sistemare. 1000 euro

0522600264

BMW

520 I (E34). 1989, grigio metallizzato, munita di attestato Asi di storicità e in perfette condizioni. Da amatore, visibile a Pordenone, 2200 euro

3387952430

850 I. 1991, blu metallizzato, 140.000 km, bellissima. Tettuccio apribile, cambio manuale, Asi, visibile a Gambettola. Tratt. ris.

3497308668

Z3. 1998, argento, pelle, clima, 123.000 km, ottima. Astenersi perditempo, visibile a Ancona, 6000 euro

3476302156

CEIRANO

TORPEDO, anni 20, in buono stato, con capote completa, visibile a Trento. Tratt. ris.

3389121509

CITROËN

2 CV6 SPÉCIAL. 1983, rosso, vettura in ottime condizioni e con documenti in regola, visibile a Vicenza, 3600 euro

3936056514

GS SPECIAL. 1979, beige, splendida seconda serie, perfetta in tutto (carrozzeria, interni e meccanica). Asi e Riasc, visibile a Milano, 7500 euro

3341514786

DAIMLER

SIX 4.0-6 24V. 1995, blu, interni in pelle chiara. Targhe originali, due proprietari, visibile a Ancona, 12.000 euro

3476302156

DE TOMASO

PANTERA. 1972, rosso, vettura completamente restaurata, matching number, con documenti, visibile a Ventimiglia, 115.000 euro

00335611507411

FERRARI

(208) GTB TURBO INTERCOOLER. 1986, rosso, 100% originale. Targhe e documenti dell'epoca, stupendamente conservata e tagliandata, 85.000 km, visibile a Tortona, 65.000 euro

3703067365

FIAT

1100 FISSORE. 1954, giallo, auto pubblicitaria, costruita da Fissore per la Menstalia. Sparava dadi di brodo sulla folla al Giro d'Italia del 1955, 60.000 euro



3358419894

127 (II SERIE). 1979, grigio metallizzato, 900 2 porte, riverniciata, gomme e altri componenti nuovi, radio d'epoca, senza ruggine, sempre in box. Utilizzata tutti i giorni, visibile a Catania, 2900 euro

3476816273

1500 B 6C. 1938, nero, vettura rara, in ottimo stato di carrozzeria e di meccanica, visibile a Merate (LC), prezzo da concordare

3335411260

1500 CABRIOLET. 1964, rosso Pininfarina, capote nera, interni in pelle. Targhe dell'epoca, motore da 75 CV, cambio a 4 marce, 23.000 euro

3455355473

500 A SPORT. 1936, rosso, esemplare unico, carrozzeria siluro del 1952, meccanica BMW 750, Asi. Telefonare dopo le 20.00, visibile a Brescia. Tratt. ris.

030963126

500 LUSO. 1969, turchese, auto conservata, in ottime condizioni e dotata di CRS. Revisionata recentemente, visibile a Torino, 4800 euro

3356121202

500 LUSO. 1971, bianco, da restaurare, con lamierati già sostituiti. Tutta risanata e solo da riverniciare, motore da rivedere, visibile a in Toscana, 2500 euro

3479375856

500 MORETTI COUPÉ. 1969, rosso, auto perfetta di interni, carrozzeria e meccanica. Carchi Borrari, solo 200 esemplari prodotti, iscritta Asi, visibile a Catanzaro, 16.000 euro

3388922443

500 R. 1974, beige, due proprietari, 50.000 km, motore 594 cm³, interni in skai nero; capote, freni e gomme ok, auto in perfette condizioni, pronta all'uso e affidabilissima. Prezzo trattabile, visibile a Pavia, 5500 euro

3388433749

500 SPYDER. 1970, grigio metallizzato, esemplare unico, due posti, interni rosso-neri, omologata e revisionata fino al 2019. Asi con CRS, visibile a Montichiari (BS), 18.800 euro



3356648387

ABARTH 595 SS REPLICA. 1969, bianco 233, motore 595, Solex 34 PBIC, assetto, freni a disco, cerchi posteriori più larghi, sedile sportivo, cruscotto e volante Abarth, vari accessori. Meccanica con solo 1200 km, visibile a Benevento, 11.500 euro

3201169519

BARCETTA 16V. 1997, giallo, esemplare perfetto di carrozzeria e di meccanica. Tagliando appena effettuato, interni ottimi, visibile a Catanzaro, 4500 euro

328922443

RITMO 105 TC (II SERIE). 1983, rosso, unico proprietario, davvero perfetta, visibile a Gaianine (TV), 8300 euro

3409002208

FORD

TRANSIT. 1980, celeste-azzurro, modello con ruote gemellate, con gancio di traino, funzionante. Motore con testata nuova, 2 cambi, 2 porte, gomme e cerchi di cambio, visibile a Pontecurone (AL), 3500 euro



3384825955

JAGUAR

3.8 S. 1965, blu, auto con motore, motorino di avviamento, frizione e freni nuovi. Il resto, originale, visibile a Torino, 18.000 euro



3355703236



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.



VOLANTE JAGUAR XK



VOLANTE ASOLE



VOLANTE FORI

WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera 39, Pavia

tel: 0382525429/ 0382523630

email: info@gmajag.net



E TYPE COUPÉ 2+2, 1969, serie 1 1/2, restauro da ultimare, completa al 90 %, documenti Usa, visibile a in Molise. Tratt. ris.

3209039638

E TYPE FHC, 1965, Silver Grey, vettura iscritta Asi, in ottime condizioni, visibile a Bologna, prezzo dopo visione

3356345350

E TYPE II SERIE COUPÉ, 1969, British Racing Green, Asi Targa Oro, matching number and color, conservata, visibile a Forlì. Tratt. ris.

3355237007

XJ6 4.2 I SERIE, 1970, conservata, in stupende condizioni generali. Telefonare ore 21, visibile a in Alto Piemonte. Tratt. ris.

0152562455

XK8 COUPÉ, 1999, verde, interni magnolia, auto perfetta, 100.000 km, con tagliandi Jaguar, bellissima, 11.000 euro

3497317558

JEOP

WRANGLER (YJ), 1990, rosso, verniciatura originale, 100.000 km, completamente revisionata, omologata autocarro, fatturabile, visibile a Greve (FI), 10.000 euro



335527656

LANCIA

2000 BERLINA, 1973, beige, auto con motore nuovo, con 8000 km, 5000 euro

335283707

APPIA C10 II SERIE, 1957, blu, Targhe e documenti originali del 1957, pochissimi chilometri certificati, due proprietari, chlore al coperto, unica a Firenze, visibile a Firenze, 15.000 euro



3358110404

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



3397080407 oppure 02743466

FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF, 1970, rosso, autovettura conservata, originalissima e con pochi passaggi di proprietà. Targhe nere Bologna, libretto a pagine, motore, gomme e scarico nuovi; mai corso e mai molestata. Introvabile in queste condizioni. Valuto permuta parziali, visibile a Ravenna, 110.000 euro



335335707

THEMA 2.0 I.E. TURBO, 1986, platino metallizzato, perfetta in tutte le sue parti, 135.000 km, gomme e marmitta nuove, 7000 euro

052496256

MAZDA

MX-3 1.8 V6 24V, 1992, nero, unico proprietario, 120.000 km, ottime condizioni, visibile a Milano. Tratt. ris.

3922579316

MERCEDES

■ 190 SL, 1959, nero, vettura da restauro totale, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbagia (BS). Tratt. ris.

0309718592

300 CE (W124), 1989, grigio metallizzato, con pochi chilometri, ruote di ricambio, accessori vari, vendo privatamente, visibile a Alessandria. Tratt. ris.



0143879078 oppure 3405887696

MG

A, 1957, British Racing Green. Tutta restaurata. Asi Targa Oro, bellissima, vendo o permuto con Corvette C2 manuale, visibile a Modena. Tratt. ris.

3386215297

MORGAN

4/4 TWO SEATER, 1980, panna, interno in pelle rossa, vettura conservata, visibile a Barbagia (BS). Tratt. ris.

0309718592

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, bianco, vettura mantenuta con riguardo, prossima revisione 2/2019, visibile a Bergamo, 10.500 euro

3383168499

PEUGEOT

205 CJ CABRIOLET, 1996, bianco, mia dal 1999, 163.000 km. Tutti i tagliandi eseguiti, meccanica e carrozzeria a posto, cinghia di distribuzione e pompa acqua sostituite nel 2016, sempre in garage, visibile a Oleggio (NO), 4500 euro

3351625240

PORSCHE

■ 356 C 1600 (75 CV), 1964, nero, vettura da restauro totale, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbagia (BS). Tratt. ris.

0309718592

911 2.4 S, 1972, Aubergine, con restauro da completare, ma pronta per la verniciatura. Targhe nere, motore originale nuovo con garanzia, visibile in Abruzzo, 130.000 euro

3772257377

911 CARRERA 2 CABRIOLET (964), 1990, nero metallizzato, cambio manuale, interno grigio, ottime condizioni, visibile a Barbagia (BS). Tratt. ris.

0309718592

911 CARRERA 3200, 1983, bianco, 231 CV, Asi Targa Oro, pari al nuovo - Tetto apribile, climatizzatore, ultimo tagliando nel 2016 con fattura. Vettura originale e certificata, per amatori, visibile a in Lombardia. Tratt. ris.

3475889232

MASTER 1 srl

S-H 7945

Vintage Alloy Wheels



WWW.MASTER1.IT

SALES@MASTER1.IT
TEL +39 06 94443774



**IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE
EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)**

- * ASSISTENZA PRATICHE A S.I. (C.R.S. licenziati, 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 Zambonati, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77

www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

nanni BOLOGNA
Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855



www.fiat500sport.com

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

Targhe Storiche
Targhe per vecchie auto
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. 329225786

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi ammassati e ammorati.
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
- Specificazioni complete

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

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

**VENDITA E RICAMBI
PER CITROËN 2CV
MEHARI e DYANE**



www.citroen2cvservice.com

**MOSTRA SCAMBIO DI IMOLA
15-16-17 Settembre**
Vicino all'entrata, dietro i paddock!

**AUTO D'EPOCA - Fiera di PADOVA
dal 26 al 29 Ottobre**
Padiglione 6



**Vienici a trovare
alle fiere!**

- Spedizioni in tutta Italia
- Ampio magazzino ricambi

**NUOVI RICAMBI
IN ARRIVO!!**



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

MICRO SABBBIATURA

AUTO D'EPOCA

**SVERNICIATURA
DELLA SCOCCA
CON ABRASIVI DELICATI**

**NO GRANIGLIE METALLICHE
NO SOLVENTI O ACIDI
NO ALTE TEMPERATURE
NO PRESSIONE ELEVATA**

**NON
DEFORMA**

FER.GIS
sabbatura

FER.GIS DI FERRARA SILVIA
VIA FLEMING 9/11
20090 TREZZANO S/NAVIGLIO (MI)
TEL. 02 4453729 WWW.FERGIS.IT

911 CARRERA 3200. 1985, grigio metallizzato, motore da 231 CV. Tettuccio apribile, aria condizionata, Asi, certificata, 58.000 euro

3471171945

911 CARRERA 3200 CABRIO. 1984, argento, motore e cambio revisionati, cerchi ok, visibile a Milano, 48.000 euro

3477457983

911 CARRERA 4 CABRIOLETT (964). 2000, grigio metallizzato, 78.000 km, full optional, condizioni splendide. Tagliandata, qualsiasi prova, visibile a Milano, 24.000 euro

3392155106

911 S 2.4 TARGA. 1972, bianco, carrozzeria perfetta, motore perfettamente funzionante, ultimo collaudo 2016, visibile a Stresa (VB). Tratt. ris.

335201523

911 S 2.7. 1974, Perurto, italiana, restaurata, pari al nuovo, mai avuto incidenti. Email: supreme@rimini.com, visibile a Rimini (RN), 52.911 euro

3382634501

911 SC 3.0. 1979, Sienna metallici, interno beige. Tetto apribile, in buone condizioni d'uso, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

911 SC 3.0 CABRIO. 1985, rosso, 76.000 km, auto in perfette condizioni, capote nuova, dotata di chiavi di riserva e di libretto tagliandi, visibile a Napoli. Tratt. ris.

3272848183

911 T 2.2. 1970, orange, esemplare superbo, italiano, matching number, restauro integrale da encomio, ogni verifica, visibile a Caserta, 100.000 euro

3683392600

924 5 MARCE. 1980, nero metallizzato, ottime condizioni, cerchi in lega, scarico e freni nuovi, antifurto con allarme, molta bella, iscritta Asi, visibile a Bari, 9500 euro

3517775452

BOXSTER S 3.2 S. 2000, argento metallizzato, ottime condizioni, interno in pelle nera, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

RICAMBI AUTO

MARCHE VARIE. Trombe Belli elettropneumatiche 6 V anni 60 a 70 euro, antenna elettrica Autovox a 130 euro, convogliatore scatola filtro aria Fiat 500 D a 100 euro, cerchi in lega Cromodora per Fiat perfetti a 320 euro, pezzi vari per Fiat 850 Spider. Tratt. ris.

3201169319

ROLLS ROYCE

SILVER SHADOW I SERIE BERLINA. 1969, bicolore, auto perfetta, omologata Asi, visibile a Bologna, quotazione Ruoteclassiche

051495906

SIMCA

1200 S. 1969, giallo (mimose), restauro totale nel 2010, omologata Fiva, motore rifatto, cerchi Cromodora CD9. Email: mirk.prosek@KI.SI, visibile a Ljubljana (SLO), 20.000 euro

0038640996364

TRIUMPH

TR3 A. 1959, rosso, vettura di facile restauro, funzionario, guida a sinistra, documenti inglesi, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

TR7 SPIDER E TR7 COUPÉ.

1981, nero, entrambe le vetture, vendo in blocco, visibile a Padova. Tratt. ris.

3299510683

VOLKSWAGEN

MAGGIOLONE 1303 CABRIOLETT. 1973, nero, interni in pelle bianca, doppia capote bianca, motore rifatto, visibile a Meda (MI), 15.500 euro



3598945665

POLO 1.6 5P COMFORT AIR.

1995, verde metallizzato, ottobre 1995, 75.000 km effettivi, unico proprietario. Tagliandata, omologata Asi Targa Oro, disponibile per qualsiasi prova, visibile a Milano. Tratt. ris.

347964755

ab Autocentri Balduina



€ 55.000,00

Porsche 911 (964) Carrera 4 Cabriolet '90
3,6 l, 250 cv, Midnight Blue, interni in pelle totale Blu Cobalto, aria condizionata e sedili sportivi riscaldabili. certificato d'origine Porsche, omologazione ASI Oro.



€ 218.000,00

Porsche 997 GT3 RS '08
3,6 l, 415 cv, Verde/Nero, interni in pelle e alcantara nero, meno di cento esemplari al mondo verniciati in verde, 27.500 Km originali.



€ 78.800,00

Porsche 911 SC '81
3,0 l, 180 cv, Black Metallic, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni in pelle totale nera originali, uniproprietario.



€ 165.000,00

Porsche 993 Turbo '97
3,6 l, 408 cv, Ocean Blue Metallic, interni in pelle soft look grigia, service book e fatture.



€ 63.000,00

Porsche 993 Carrera '94
3,6 l, 275 cv, Polar Silver, interni in pelle nera, cambio manuale, tetto apribile, service book, iscrizione ASI.



€ 17.000,00

Porsche 924 Turbo '80
2,0 l, 170 cv, Grigio Chiaro Metallizzato, interni in pelle nera e stoffa gessata, iscritta ASI.



€ 68.500,00

Porsche 993 Carrera '97
3,6 l, 285 cv, Ocean Blue Metallic, interni in pelle cuoio, Tiptronic, tetto apribile, service book, 40.000 Km originali.

Classic

Via Appia Nuova, 773 Roma
Tel. 06 78469628
www.autocasioni.com

AFRA

DAL 1944

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEO
REFLEXIE PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTA MAGAZZINO

SESTIMO MILANESE - MI
VIA GARDOCCI, 35/36
TEL. +39 02 3268111 - FAX +39 02 32681150
Email: afra@afra.it Internet: www.afra.it



CITRÒ SERVICES S.r.l.

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



MILANOGARAGE



CLASSIC CAR STORAGE

Milanogara è uno spazio dedicato alle automobili ed alle motociclette d'epoca, si trova nel cuore di Milano in una location suggestiva e sicura. Milanogara offre qualsiasi tipo di servizio che possa rendere il possesso di un veicolo classico facile e godibile, dal rimessaggio alla cura, al trasporto.

Vieni a trovarci per conoscerci di persona, quando vuoi.

Scopri tutti i servizi su
MILANOGARAGE.COM
T. +02 4945 2411

MOTORI RETRO

auto e moto d'epoca

IL NUOVO SITO WEB di riferimento per la
vendita on-line di **AUTO, MOTO** e
RICAMBI d'EPOCA



INSERISCI IL TUO ANNUNCIO
E' GRATIS!

www.motoriretro.it

WESTFALIA T3 JOKER

CAMPER, 1983, bianco, originale, Asi Targa Oro, interni conservati, motore ok, gomme nuove, pronto all'uso, qualsiasi prova, visibile a Schio (VI), 12.500 euro

3357066754

VOLVO

244 GL, 1989, bianca-tetto nero, Asi, come nuova, motore 6 cilindri 2400, da provare per veri amatori, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3461991552

VENDO MOTO

APRILIA

MOTÒ, 1995, Grigio metallizzato-grigio, conservata, come nuova, con documenti regolari, visibile a Genova, 3500 euro

3405881900

BIANCHI

MENDOLA, 1957, rosso, da restauro, completa di tutto, motore libero, demolita con numero di targa, visibile a Cremona, 600 euro

3383391744

BMW

R50, 1967, nero, Sidecar, Asi Targa Oro, conservata, perfetta, con documenti regolari, visibile a Genova, 18.000 euro

3405881900

C. RIZZATO

CALIFFONE, 1981, nero, 50 cm³, con documenti e libretto uso e manutenzione. No sms, visibile a Torino, 300 euro

338877422

DNEPR

MT-9, 1981, rosso, motocarrozzetta, originale, storica, unico proprietario, revisionata, in ordine, marcante, visibile a Torino, 4000 euro



3355703256

GILERA

150 SPORT, 1954, nero-rosso. Totalmente ricondizionata, motore in rodaggio. Targa e libretto in tela originali. Prezzo trattabile, visibile a Bareggio (MI), 3500 euro



3392714745

OTTO BULLONI, 1940, originale, con certificato Asi, cambio di velocità e avviatore con C.D.R., visibile a Mantova. Tratt. ris.



0376819279

KTM

GS 125, 1976, azzurro, 6 marce, conservata e perfetta, con documenti, Registro FMI, 2500 euro



3337535193

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, verde militare, ex militare, con documenti e targa in regola, vendo o scambio con Vespa o Fiat 500 Topolino o Fiat 500 D. F. R. visibile a Grosseto, prezzo dopo visione

3887350103

V50 III, 1981, rosso, restaurata, come nuova, documenti regolari, Asi, CRS, revisionata, esente bollo, visibile a Montichiani (BS), 2750 euro

MILANO CLASSIC

Immatricolazioni - Collaudi - Omologazioni - Passaporti FIVA
Spedizioni internazionali autovetture e motocicli con rimessaggio

Dal 1988



Autocarrozzeria
autorizzata interna
Restauri
completi o conservativi



Via G. di Vittorio n. 7/11 - 20017 Rho (MI) - Tel. 02.38302691 - Email: milanoclassic@tiscali.it

Grimaldi Classic Cars

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



Scarica la nostra APP
GRIMALDI AUTO SPA

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



PORSCHE CARRERA 3.6, ***SOLO 900 ESEMPLARI PRODOTTI***, 2000C, BIANCO GRAY PROF. cambio 5 marce che era optional, interni neri in similpelle, cerchi zuccato spettacolo, motore favoloso.
MAGGIO 1987 I



LANCIA FLAMINIA TOURING 2.8 GTL 3C, firm. 1986, Org. Metalizzato, **INTERNO IN PELLE BISCOTTO CHIARO - FALCUGIA**, fature dei vari esig. matching numbers, moquette e vana in perfetto stato.
SUPERLEGGERA I



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER PASSO CORTO 2000 Ebox, ***ASI TARGA GRU***-RIS. LUGURIA, HARD-TOP **ORIGINALE** PARIGIANA di colore nero con targhetta identificativa all'interno, interni rossi con moquette, motore restaurato che gira come un volano.
GENNAIO 1987 I



BMW TOURING 2.000 T1, Blu, Scuro, TARGHE MILANO, cambio a 4 marce, scudo in ottone stato, motore fuggente, Falco e molto raro in queste condizioni.
GENNAIO 1973 I



FIAT DINO 2.000 SPIDER, Colore Blu con Interni Birigi, SOLO 420 ESEMPLARI PRODOTTI, Carrozzeria PERFETTA COME IL MARMARO, Interni senza dilaganti e CAPOTE ORIGINALE di 46 anni fa, libretto a pagine, Nato e vissuto in ITALIA.
GENNAIO 1971 I



FERRARI 456, CAMBIO MANUALE*ASI*** ITALIANA BOOK SERVICE con tagliando ufficiale Ferrari stampa Fiat, Colore ROSSO, radio Ferrari, interni sereno scuro 2 valvole in cuoio ancora nei Colophon.
LUGLIO 1985 I**



MERCEDES SL 350, ***4 posti*** con HARD-TOP originale in tinta, Targa Bologna, Organo tutto Mac, interni in pelle Marone Bicolore STREPTITOS, battenti dei diversi lavori eseguiti,ITALIANA da SEMPRE. (IN ARRIVO MERCEDES SL 250 del 1967 ORIGINALISSIMO).
GENNAIO 1971 I



MERCEDES SL 450 "PAGODONE", ***2+2 POSTI*** con HARD-TOP originale in vinile, Targa INCIENZA, COLORE BIANCO, Interni in pelle NERA PUSTELLI, libretto storico mercedes, BUY and DRIVE, ITALIANA da SEMPRE.
GENNAIO 1975 I



ABARTH 595, *****VERA E ORIGINALE***** TUTTA LA DOCUMENTAZIONE BANCA SPETTACOLARE, TELAI E LIBRETTO ABARTH
AGOSTO 1969 I



AUDI 80 CABRIO, 2.0 benzina ***UNICO PROPRIETARIO***, pochi km, BILLO DIRETTA, Book service completo con tagliandi ufficiali concessionario Audi, libretto di garanzia completo, tutta la documentazione fornita all'acquirente, ben 11 book Audi, tagliandi originali, COME USCITA DALLA CONCESSIONARIA I LUGLIO 1984 I



FERRARI 308 614, firm. 08/1977, colore ROSSO, PARAFANGHI, ISCRIZIONE ASI, EX PROPRIETARIO SPA. DA 27 ANNI, TAGLIANDO COMPLETO CON CINGHIA A LUGLIO 2016, CRUSOTTO originale IN ALLUMINIO, ITALIANA da sempre. **TARGA TORINO I**



ALFA ROMEO GIULIA 1.600 T1 livrea, GIALLO ROSA, *****TUTALMENTE RESTAURATA*****MOTORE DA RIGORARE, libretto a pagine. DA VEDERE.
GIUGNO 1971 I



PORSCHE 912 1.6, ***ASI TARGA GRU***, interni in pelle nera e tessuta, marmita nuova, usa e mantolazioni, autoradio grundig, cerchi originali, restore originali in legno come da accettato solo nel concessionario, staccacotturina, rotti cronati.
GENNAIO 1981 I



LANCIA FULVIA COUPÉ, 1.3 "S", COLORE ROSSO, matching numbers, TARGA TORINO personalizzata, carrozzeria in ottime stato, vna motore originale e mai restaurato. *****SPLENDAIDA
LUGLIO 1975 I



LAMBORGHINI DEFENDER, C A B R I O *****PRODOTTA SOLO IN 100 ESEMPLARI***** LIBRETTO WORK-LOUNG, *****UNICO PROPRIETARIO, SOLO 31.000KM.
UNA DELLE POCHE IN EUROPA I



FERRARI F355 BERLINETTA, ***ASI*** CAMBIO MANUALE, ROSSA, INTERNI NERI, pochi km, TAGLIANDO CON CINGHIA MAGGIO 2016, interni favolosi, fature lavori eseguiti, targhe originali, VOLANTE 3 RACCE NO AIRBAG, 1° SERIE. **AGOSTO 1985 I**



FERRARI 348 TS, *****UNICO PROPRIETARIO***SOLO 20.300KM, TUTTI I DOCUMENTI FERRARI ORIGINALI, TAGLIANDO CON CINGHIA 100 km fa, TARGA Personalizzata dell'epoca Cavalli 301.
GENNAIO 1982 I



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 4WD, ***ASI 196CV, ***1° SERIE***, CINGHIA DI DISTRIBUZIONE NUOVA, pochi km, carrozzeria originale mai elaborata, assistenza, Italiana con targhe originali.
GIUGNO 1989 I



PORSCHE 996 COUPÉ, con TETTO APRIBILE, TAGLIANDO PORSCHE CON CINGHIA, BLU METALLIZZATO, MOTORE DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO, sedili elettrici con memoria, cruise control, faro allo zero, cerchi in lega 18".
GENNAIO 1989 I



ALFA ROMEO DUETTO 2.000cc Serie 4*, COLORE ROSSO con Interni BERIGI, ***ASI***, TARGA TORINO, doppiе chavi, libretto uso e manutenzione, in perfetto stato, servitissimo.
MAGGIO 1982 I



FERRARI MONDIAL 4, Colore Rosso con Interni NERI, book service completo, libro tagliandi con i timbri Ferrari, uso e manutenzione, attacco in cuoio, targhe originali.
FEBBRAIO 1989 I



FERRARI F355 SPIDER, CAMBIO MANUALE ***ASI***, borsa in cuoio, book service completo, tutti i copri capote interni in pelle nera, cerchi perfetti, pochi km.
GIUGNO 1985 I



ALFA ROMEO OSSO DI SEPIA 1.600CC VELOCE, BLU OLIVACCIO con INTERNI BORGOGNA *****RESTAURO COMPLETO SENZA RAGIONE A SPESA***** ultimo proprietario su da 27 anni, motore da rodere, libretto a pagine. **ARRISSIMA**.
NOVEMBRE 1987 I



MERCEDES 350 SE, cambio Manuale *****UNICO PROPRIETARIO*** pochi km, 5 METRI di Lusso, CHAMPAGNE METALLIZZATO, STERZO in acciaio IMPICCABILE da questa berlina di lusso. Libretto a pagine, foglio completo, assistenza, ITALIANA libretto servizio limitato Mercedes, interni in velure beige. **OTTOBRE 1971 I**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, IMMAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.



3356648387

PIAGGIO

VESPA 50 R, 1978, rosso, bellissima, restaurata ad altissimo livello sia di carrozzeria che di meccanica, con documenti regolari, visibile a Diano Marina (IM), 3000 euro



3358471253

MV AGUSTA

125 TRL, 1958, rosso-nero, conservata, in buono stato, marciante, con libretto e targa originali, alcuni lavori eseguiti, visibile a Cremona, 2000 euro

3383391744

PARILLA

LEVRIERE 125, 1952, Unico proprietario, conservata, iscritta Asi, con documenti in regola, visibile a Piacenza, 3300 euro

3394070270

VENDO VARIE

AUTOMOBILIA

Stemma in metallo cromato e smaltato del Rac inglese. Posso spedire, visibile a Salerno, 60 euro



3336934881

AUTORADIO

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



3397704801

Modelli d'epoca per auto storiche italiane e straniere anni 50-60-70-80-90. Tratt. ris.

3487146039

DOCUMENTAZIONE AUTO

Libretti uso e manutenzione originali Fiat e Lancia, dal 1926. Tratt. ris.

3881936066

FERRARI

Set valigia e porta-abiti originali per 512 BB, anni 70, ritirate con l'auto, visibili a Ravenna. Tratt. ris.



3356362052

FIAT

Motore e cambio per 508 Balilla 4 marce, modello 103006 163233. Tratt. ris.

3297460041

ACQUISTO AUTO D'EPOCA SPORTIVE 338.1420260

AutobMobili

ACQUISTO AUTO MAX 36 MESI CON CHILOMETRI CERTIFICATI

Specializzati nella vendita di veicoli seminuovi

di Amedeo Torregrossa

Via Tiburtina, 204 - PESCARA - Tel. 085.4310033

ACQUISTO

**AUTO D'EPOCA E SPORTIVE
PASSAGGIO E PAGAMENTO IMMEDIATI**

☎ 338.1420260

www.bmautomobili.com - bmautomobili@alice.it

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

CUSCINETTI

SPECIALI
E RARI
dal 1910



051 6259282 - deghen@libero.it

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi!

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

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

AUTOFFICINA FERRARI

RESTAUR VW retrofittodi arto
www.autofficinaferrari.net
Casorate Primo (PV) 0290000016

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Conzagliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 0495290513
Fax 0497962509
Tel. Mobile
0335686818 - 0336669363



Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955



SPECIALIZZATI IN RESTAURI DI TUTTI
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE.
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA
NOSTRA PRODUZIONE DI LAMIERATI,
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

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

TAPPEZZERIA CLASSICA

By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Botola di S. Sebastian, 38 Battarone (Frosin)
Tel/Fax 0573-544896 - Cell. 3395789431
www.classicavolmi.it
e-mail: classicavolmi@alice.it

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

CON IL PATROCINIO DELLA



CITTÀ DI SOLIERA
PROVINCIA MODENA

CON IL PATROCINIO DELLA



CITTÀ DI CARPI
PROVINCIA MODENA

MAIN SPONSOR



DOMENICA 10 SETTEMBRE 2017

6° Dèfilè di Auto Storiche Città di Soliera e Carpi (MO)



Historic Motor Club Soliera (MO) organizza
Domenica 10 Settembre 2017 dalle ore 09.30
il 6° Dèfilè di Auto Storiche Città di Soliera e Carpi,
riservato a vetture costruite dalle origini
fino al 1980 (per un massimo di 40 vetture).

Il programma prevede:
Ritrovo in Piazza Lusvardi a Soliera per il riordino,
punzonatura e esamina delle vetture da parte dei commissari,
a seguire Aperitivo e Pranzo in Piazza.

Nel pomeriggio trasferimento delle vetture,
coordinato da Polizia Urbana a Carpi
per Sfilata e Premiazioni in Piazza dei Martiri.

Per informazioni e prenotazioni:
Fabrizio 3356093924
Remo 3478023629
Eber 3470392660



Historic Motor Club Soliera
Piazzale Geminiano Loschi, 190 - 41019 Soliera (MO)

Tel 346 0072789 - C.F. 90031190367
www.historicmotorclub.com - info@historicmotorclub.com

PER ALFA ROMEO 2000 GTV

Diffusori 36 e 38 e collettore per carburatore Weber 45, parafanghetti, candele, serratura cofano posteriore, visibile a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING E SPRINT BERTONE

Tre coppe ruota nuove, mai montate. Invio foto, visibile a Belluno, 300 euro

3404839620

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA

■ Motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, parti meccaniche, cambi e carburatori vari modelli. Tratt. ris.

3389369456

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

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

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

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER E SPRINT

■ Motore revisionato 1300 tipo AR00102. Per richiesta informazioni telefonare. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, SPRINT E SS

■ Vetri porta per SS e Giulietta Spider; alzavetri e cofano bagagliaio per Sprint; cofano motore per SS. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GTV 2000

Fanali posteriori, cruscotto portastrumenti, accensione elettronica, supporti motore, pedaliera, visibile a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO SPIDER (1985-1990)

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

3389369456

PER FIAT 1100/103 TV

Pistoncini, bracci, asse a camme, strumentazione e altro. Tutto originale. Tratt. ris.

3337845998

PER FIAT 126 (1980)

Portiere, paraurti, vetri, ruote, fanaleria, ganasce freni, marmitta, pannelli, farghette, Tachimetro-contachilometri, volante, borchie e altro, vendo in blocco, visibile in Versilia, 400 euro

0584914459

PER FIAT 500 C TOPOLINO

Motore completo revisionato, qualsiasi prova, con garanzia, vendo o scambio, visibile a Treviso. Tratt. ris.

3396994058

PER FIAT 600

Cofano motore nuovo. Telefonare ore pasti. Tratt. ris.

3277318130

PER FIAT 850 SPORT SPIDER (1969)

Hardtop rosso, visibile a Asolo (TV), 350 euro

3332251472

PER FIAT X1/9

Volante a tre razze con corona in pelle Fusina nuovo. Telefonare ore pasti. Tratt. ris.

3277318130

PER LANCIA AURELIA B10 (1950)

Tamburi freno, ceppi e ferodi nuovi, più calotta spinterogeno usata, 350 euro

3290454819

PER LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S (1970-1973)

Palpebra della presa d'aria in plastica nera, nuova, 150 euro

3881936066



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.



Mercedes-Benz

Bonera S.p.A. Concessionaria Ufficiale Mercedes-Benz - Via Zammarchi, 3 - 25135 Brescia - Tel. 349.052.1809 - Email: giovanni.morandi@bonera.it

Paraurti anteriore con paracolpi
in gomma dura, dal telaio 1601,
1500 euro

5881936066

PER MERCEDES 250 E 280 SL PAGODA

Borsa attrezzi completa e nuova.
Tratt. ris.

3337843998

PER PORSCHE 911

Ricambi originali anni 70 nuovi e
usati, singoli o in blocco. Tratt. ris.

3337843998

PER PORSCHE 911 CARRERA 964

Catalizzatore più altri ricambi
privato vende. Tratt. ris.

0145879078

oppure 3405887696

PER TUTTE LE MARCHE

MODELLI DAL 1928 AL 1983.

Bolli d'Epoca per auto e moto, copie
da originali, con timbri Aci e
Motorizzazione. Email:
s.badoni@virgilio.it, 10 euro/cad



5881221569

PNEUMATICI

Due gomme misura 6.00-12 nuove,
in buono stato, fondo di magazzino.
Prezzo compreso di spedizione con
corriere, 50 euro

3383391744

RIVISTE AUTO

Ruoteclassiche dal 1987 al 2015,
Quattroruote dal 1956 al 2015
(anche annate singole),
Autosprint dal 1965 al 2015,
Rombo dal 1981 al 2001,
Auto Italiana dal 1919 al 1969,
Gente Motori
Tutto Rally dal 1983 al 2015,
Autorama, Automark3,
Modelli Auto, Quattroruote,
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

RIVISTE VARIE

Perfette, a 3 euro/cad.
Ruoteclassiche dal n°1 a oggi, 1050
euro; La Manovella dal n°1 a oggi,
1050 euro; Tuttoturismo annate
1977-1987 con raccoglitori.
Collezioni vendibili singolarmente,
visibile a Milano. Tratt. ris.

5392714745

SLANZI 2C

AT, 1960, giallo. Trattore con
motore bicilindrico, meccanica
a posto, pompa carburante e
batteria nuove, gancio per
rimorchio, visibile a Pontecore
(AL), 1600 euro



3384825955

MODENA
**MOTOR
GALLERY**
23 e 24 SETTEMBRE 2017

**MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA**

IL LUOGO GIUSTO PER IL BUSINESS

Commercianti - La Strada degli Artigiani
Editoria - Automobilia - Ricambi
Oggettistica - Incontri

SPECIAL SHOW:

**Le Ferrari di Sergio Scaglietti
Maestro Carrozzaio**

ASTA:

Barn Finds My Love - Rottami d'Amore
Rottami di auto e moto prestigiose

La Piazza dei privati

vendi la tua auto o la tua moto d'epoca!
Area vigilata - Prenotazione obbligatoria

Pacchetti speciali per i club a 40 €

ModenaFiere

www.motorgallery.it

Info e prenotazioni:
Tel. +39 059/4924794
commerciale@motorgallery.it

SEGUICI
SUI SOCIALI

Organizzazione e promozione:
Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



Club ACI Storico
Il futuro della storia antica

Partner

BPER:
Banca

150
Da 1000
anni

VIA EMILIA
MOTOR
VALLEY

MOTOR
VALLEY

Gruppo della Biella



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 GENI, via Tagliatti 178, 50019
Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/415623, 339/3470923

Eletrauto Franco s.r.l.

**COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI**

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTCLASSICHE

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



VARIE

■ **MARCHE VARIE.** Pompe di benzina di vari modelli anni 60 e 70, Juke Box anni 60 e 70, biciclette anni 50. Tratt. ris.

3389569456

FIAT

■ **MODELLI VARI.** 500 dal 1957 al 1975, 600 dal 1955 al 1967, 500 Topolino, 508 Balla Spyder e in generale. Trattative serie e veloci, pagamento in contanti. Tratt. ris.

3382154552

MODELLISMO

Automodelli anni 60/90, Politoys, Minichamps, BBR, obsoleti, diecast, kits. Cerco sempre intere collezioni. Massima riservatezza, pagamento in contanti. Email: enrico.sardini@gmail.com, Tratt. ris.

022567505

PER FIAT 509 A (1929)

Cerco motore in qualsiasi condizione, meglio se revisionato + ricambi in genere per quel modello. Tratt. ris.

3477683766

COMPRO AUTO

BMW

2002 TI, 1968, al massimo del 1968, in condizioni di serie (stradale), possibilmente Asi o Fiva. Tratt. ris.

5483200159

DINO

208 GT4 e 308 GT4, compro ovunque, pagamento in contanti. Trattativa veloce e concreta. Valuto anche altri modelli se interessanti. Tratt. ris.

3382154552

COMPRO VARIE

AUTOMOBILIA

Fregi di auto italiane e straniere. Tratt. ris.

**3348216800
o 3386698789**

DOCUMENTAZIONE AUTO

Libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo per Alfa Romeo, Ferrari e Maserati. Tratt. ris.

3283056562

Modellini di auto in scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

Trenini, macchinine e giochi in latta Märklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco ecc.. Tratt. ris.

3466800567

PER ALFA ROMEO, FERRARI, MASERATI

Libretti uso e manutenzione e altro materiale cartaceo. Tratt. ris.

3881936066

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

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@wwtde.de

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010 - 2017

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO





DUERUOTE

proudly presents



Federazione
Ciclistica
Italiana

17 SETTEMBRE 2017



GRANFONDO MILANO

La Granfondo dell'area metropolitana milanese

media partner

QUATTORRUOTE

BICITV

official radio

radionumber 1
Numero 104.2 FM

WWW.GFMILANO.COM

sponsor

mediolanum BANCA



VILLA REALE
DI MONZA

partner tecnico



partner event



fornitori ufficiali



Montagne OUTDOOR FESTIVAL

ALPINISMO • SLACK-LINE • TRAILRUNNING • VIA FERRATA
PARETE DI ARRAMPICATA ARTIFICIALE-BOULDER
MOUNTAIN BIKE - E-BIKE - DOWNHILL • TREKKING-ESCURSIONISMO
FALESIA DI ARRAMPICATA • YOGA • GOLF • PARAPENDIO IN TANDEM
CAMPO BASE TENDATO SU GHIACCIAIO

14-15-16 LUGLIO CERVINIA



main sponsor



media partner

montagna.tv LA STAMPA

radionumberOne
Milano 1942 151

in collaborazione con



CERVINO
CERVINIA - ZERMAT
VALTOURNAI-CHE



Valle d'Aosta
Vallée d'Aoste

partner tecnici





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	Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 2
GRATUITO
Aggiunta a pagamento

COMPILARE PER COMMERCianti

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	Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	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

Inserzionista Città

Indirizzo Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO
 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)

 Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:
 American Express
 BankAmericard
 Visa - Carta Si
 Diners
Firma N° Scad.
 Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto:
MONTE PASCHI DI SIENA IT401010503568000001051941.

● 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'inserzione 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'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.

● I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, in stampatello e in maniera leggibile. 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 20 del mese precedente la lavorazione del numero. Ad esempio, gli annunci del mese di maggio (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 20 marzo.

Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 10 dicembre; per settembre, entro il 10 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. In caso di invio in formato elettronico, è possibile utilizzare la scansione della pagina compilata o un pdf della stessa.

Per i pagamenti con bonifico bancario è necessario allegare ricevuta del medesimo.

● Le fotografie inviate a mezzo posta non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio. Le foto in formato elettronico, salvate in formato jpeg, dovranno avere le seguenti specifiche minime: base 5 cm; 1000 kb; risoluzione 300 dpi.

● 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 1997, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2006, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.

● Non saranno pubblicati annunci compilati su elementi diversi dal nostro tagliando.

● Il tagliando va indirizzato a:
ED. DOMUS, UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Oppure inviato a:
vendecompro@ruoteclassiche.it

Al 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 fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge commessi. In caso di rifiuto da parte sua al trattamento 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. Ai fini competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiedere la correzione, l'integrazione e, recedendo gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., identificata 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 di 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 inserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



DS 3 PERFORMANCE

Un 1600 da oltre 200 cavalli e assetto da pista per i nostalgici della Visa Chrono

Aria di Lotus

La livrea nero (opaco) e oro della versione Black Special riporta alla mente le monoposto di F.1 del team di Colin Chapman sponsorizzate da John Player Special. La gommatura è piuttosto estrema: 205/40 R18.



Negli anni 80 Citroën aveva in catalogo la Visa Rallye Chrono e la 1000 Pistes, versioni molto pepate, insolitamente rigide di sospensioni per gli standard d'Oltralpe e poco discrete quanto ad allestimento della diffusa utilitaria a 5 porte. Oggi la DS 3 Performance Black Special, che di Citroën è figlia, ripropone le peculiarità di quelle piccole bombe, pur avendo perso per strada due porte. Ha invece guadagnato molto in dotazioni e finiture, principi cardine della

famiglia DS, e può vantare, di serie, navigatore, sedili sportivi in Alcantara, fari e tergicristalli con sensore, telecamera posteriore, cerchi in lega da 18", differenziale autobloccante Torsen e molto altro. Il suo 4 cilindri 1600 da 208 CV la proietta a 100 km/h in 6 secondi e mezzo e la spinge a 230 orari, per cui le sensazioni forti sono garantite. E, per inciso, si pagano: da 32.650 euro in su. Oppure, se il tetto dorato non vi convince, da 35.900 scegliendo la Cabrio, che in

realità non è una vettura scoperta, ma ha un tetto scorrevole in tela nera. La finitura Gold rimane, in entrambi gli allestimenti, sugli specchi retrovisori, sulla plancia e sul pannello alla base del cambio. Il servosterzo ha una taratura specifica e l'assetto è ribassato di 15 mm rispetto alle altre DS 3, ma soprattutto sono state riviste le geometrie delle sospensioni e allargate le carreggiate (di 26 mm davanti e 14 dietro).

Fulvio Zucco



Anticonformista

Insolita la plancia color oro e curioso l'hazard isolato a destra del monitor, peraltro ben visibile. A lato degli strumenti, la manopola del profumatore.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale 4 cilindri in linea Cilindrata 1598 cm ³ Potenza 208 CV a 6000 giri/minuto Coppia 300 Nm a 3000 giri/minuto.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 6 marce.
Dimensioni e peso	Lunghezza 3954 mm - Larghezza 1715 mm Altezza 1458 mm Peso a vuoto 1250 kg.
Prestazioni	Velocità 230 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,5 s Consumo medio 5,4 l/100 km.

PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO
= TRADIZIONE ITALIANA =
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto

MAIN SPONSOR

SUMMER MARATHON

FRANCIACORTA - PASSO TONALE - VAL DI SOLE - TOUR DELLE ALPI
DAL 15 AL 18 GIUGNO 2017



Official Sponsor della
TUA PASSIONE

f Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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

“Q8 Hi Perform
100 ottani
migliora le prestazioni
del mio motore.
E i miei punti
valgono doppio,,



MATTEO
SUPERSTARQ8 01234567

DUE RUOTE QUATTRO RUOTE MOTOCROSS CLASSICHE

UTILIZZANO I CARBURANTI Q8 HI PERFORM
PER LE LORO PROVE QUALIFICATE.

